



Organisation for erhvervslivet



*Oplæg til styrket
dialog om*

DI **DEBAT**

KOMMUNAL FYSISK PLANLÆGNING

OPLÆG TIL STYRKET

DIALOG OM *den kommunale fysiske planlægning*

En sikker planlægning er et af kommunernes vigtigste redskaber til at hjælpe det lokale erhvervsliv med at gøre sig internationalt konkurrencedygtige. Det gælder ved anlæg af veje og anden infrastruktur, men også ved placering af fremtidige butikker, erhvervs- og boligområder.

Alt for ofte går kommuner og virksomheder galt af hinanden, fordi der ikke er tilstrækkelig dialog om den kommunale fysiske planlægning, når behovene for by- og erhvervsudvikling viser sig.

Med denne pjece vil vi sætte den kommunale fysiske planlægning til debat. Pjecen henvender sig til både kommunerne og virksomhederne med det håb, at vi gennem en styrket lokal dialog om den fysiske planlægning fortsat kan bidrage til, at Danmark bliver det mest attraktive land at drive virksomhed i og ud fra.

Januar 2009

Hans Skov Christensen
Adm. direktør



Udgivet af DI
Redaktion: Jens Ulrik Jensen, Andreas Brunsgaard,
Annette Christensen, Morten Ørnsholt og Trine Haag Kreiser
Tryk: P.J. Schmidt
ISBN 978-87-7353-784-8
2500.1.09

INDHOLD

5	Opsummering og anbefalinger
5	<i>Gode råd til kommunerne</i>
8	<i>Vejledning til virksomheder</i>
11	Planlægning i historisk perspektiv
15	Nutidens fysiske planlægning
16	<i>Kommuneplanen</i>
16	<i>Lokalplaner</i>
18	<i>Landsplanlægning</i>
18	<i>Inddragelse i planlægningen</i>
19	<i>Den regionale udviklingsplan</i>
21	Byplanlægning og erhverv
22	<i>Saml støjen ét sted</i>
24	<i>Nye boliger nær erhverv</i>
25	<i>Sikkerhedszoner omkring virksomheder</i>
27	<i>Byomdannelse</i>
30	<i>Planlægning til butiksmål</i>
32	<i>Ekspropriation</i>
34	<i>Erhvervsområder uden boliger</i>
35	<i>Opdel erhvervsområder i zoner</i>
35	<i>Indtænk beplantningsbælter</i>
36	<i>Adgang til erhvervsområder</i>
39	<i>Adgang for tung trafik</i>
42	<i>Miljøzoner</i>
43	<i>Tung trafik zoner</i>
44	<i>Havne en del af den trafikale infrastruktur</i>
46	<i>Klimatilpasning</i>



OPSUMMERING OG ANBEFALINGER

Erhvervslivet ønsker udvikling af byerne og erhvervsområderne, og erhvervslivet har brug for en planlægning, som understøtter og fremmer vækst og velfærd i samfundet uden at skabe forsinkelser.

Det er et ambitiøst men helt nødvendigt mål at sætte sig for den kommunale fysiske planlægning, hvis Danmark skal bevare sin konkurrencekraft i en globaliseret verden.

God planlægning tilgodeser de mange forskellige behov i samfundet og giver langsigtede løsninger forrang. God planlægning afspejler den overordnede udviklings- og erhvervspolitik og respekterer både planlovens bogstav og intentioner.

Med strukturreformen er planlægningen blevet kommunernes ansvar, samtidig med at frihedsgraderne i den kommunale planlægning er blevet større.

Det er derfor blevet endnu vigtigere med et godt og tæt samarbejde og inddragelse før planforslagene bliver vedtaget. Et godt kendskab til virksomhedernes behov vil også fremme en hurtig sagsbehandling, når der er behov for at ændre planerne.

GODE RÅD TIL KOMMUNERNE

For at støtte kommunerne i at lave en planlægning, som tilgodeser virksomhedernes behov, vil DI i det fremtidige samarbejde lægge vægt på følgende konkrete punkter, som er beskrevet nærmere i denne pjece.

DI's ti gode råd:

- Sørg for stabilitet og forudsigelighed i de kommunale regler. Det giver virksomhederne mulighed for at investere og planlægge i tillid til reglerne.
- Saml støjende aktiviteter i områder, som ikke rummer støjfølsomme anvendelser, lev op til planlovens krav om ikke at udlægge støjbelastede områder til boliger og undgå enhver etablering eller udstykning af boliger i erhvervsområder.
- Planlæg erhvervsområderne, så de mindst støjende virksomheder ligger yderst og planlæg beplantningsbælter rundt om erhvervsområderne.
- Frihold områder i nærheden af risikovirksomheder for boliger og lignende.
- Sørg for tilstrækkelige erhvervsarealer på havnene og vedligehold og invester i kapacitet, faciliteter og velfungerende baglandsinfrastruktur i havnene.
- Gennemfør byomdannelse i takt med at virksomhederne flytter – ikke hurtigere, og skærp ikke virksomhedernes støjvilkår i forbindelse med byomdannelse.
- Sørg for god adgang til erhvervsområder fra det overordnede vejnet, etabler infrastruktur, så den tunge trafik kan køre uden om bymidten og undgå at havne og andre godsknudepunkter omfattes af adgangsbegrænsning.

- Gennemfør en forebyggende indsats imod oversvømmelser af virksomheder.
- Sørg for gode muligheder for lokal nedsivning og udledning til vandløb af regnvand og lignende.
- Undgå så vidt muligt planlægning, som forudsætter ekspropriation eller anden ufrivillig afståelse og anvend kun ekspropriation som en nødløsning i mindst muligt omfang og med åbenhed.

En kommunal fysisk planlægning, som tilgodeser disse ønsker og behov, vil være et stærkt udgangspunkt for den positive dialog om den erhvervsmæssige udvikling i kommunen, som DI ønsker at styrke.

Det er derfor vigtigt, at kommunen er omhyggelig med at informere de virksomheder, som evt. kan blive berørt af nye planer, så virksomhederne får mulighed for at komme til orde.

DI vil desuden arbejde for at styrke samarbejdet mellem kommunerne og de statslige miljøcentre på planområdet. De statslige miljøcentre spiller allerede en vigtig rolle med at sikre, at den kommunale planlægning lever op til de statslige udmeldinger.

DI ser det som en naturlig forlængelse af denne rolle, at de statslige miljøcentre tillægges øgede kompetencer i det omfang, det er nødvendigt for at sikre vigtige hensyn i den kommunale fysiske planlægning.

VEJLEDNING TIL VIRKSOMHEDER

Checklisten her er en hjælp til virksomheder, som ligger indenfor eller tæt på områder, som kommunen er ved at lave en ny plan for. Hvis svaret på ét eller flere af spørgsmålene er ”ja”, bør virksomheden henvende sig til kommunen for at få planen forbedret.

- Udlægger planen støjbelastede områder til boligformål eller andre støjfølsomme anvendelser?
- Giver planen mulighed for etablering eller udstykning af boliger i erhvervsområder?
- Mangler der inddeling af erhvervsområderne, så de mindst støjende virksomheder ligger yderst?
- Mangler der beplantningsbælter rundt om erhvervsområderne?
- Giver planen mulighed for boliger o.l. i nærheden af risiko-virksomheder?
- Mangler planen tilstrækkelige erhvervsarealer, kapacitet og faciliteter på havnene?
- Mangler planen velfungerende baglandsinfrastruktur i havnene?
- Betyder planen byomdannelse hurtigere end virksomhederne selv ønsker at flytte?
- Mangler der klare regler i lokalplanen om evt. at anvende arealer til bestemte detailhandelsformål?
- Skærpes virksomhedens støjvilkår på grund af planen?
- Mangler planen god adgang til erhvervsområder fra det overordnede vejnet?
- Mangler planen infrastruktur, så den tunge trafik kan køre uden om bymidten?
- Betyder planen adgangs begrænsning for havne og andre godsknudepunkter?
- Mangler planen en forebyggende indsats imod oversvømmelser af lavtliggende virksomheder?
- Mangler planen muligheder for lokal nedsivning og udledning til vandløb af regnvand og lignende?
- Forudsætter planen ekspropriation eller anden ufrivillig afståelse?
- Har kommunen undladt at miljøvurdere planen?

Ved at gøre indsigelse overfor kommunen allerede mens planen er i forslag, undgår man at skulle klage over den endelige plan. Indsigelse til kommunalbestyrelsen skal sendes inden for fremlæggelsesperioden på mindst otte uger.

Hvis problemet er i en endelig plan, bør virksomheden evt. klage over planen. DI kan hjælpe med at afgøre, om det er nødvendigt at klage.

Vælger virksomheden at klage, skal det ske indenfor fire uger. Klagen skal sendes direkte til:
Naturklagenævnet, Rentemestervej 8, 2400 København NV.
Telefon: 7254 1000. E-mail: nkn@nkn.dk.

Naturklagenævnet tager stilling til planens lovlighed, men ikke til de afvejninger af hensyn, den er udtryk for. Hvis det er muligt, skal virksomheden beskrive, hvilke regler der er overtrådt.

For at spare tid er det vigtigt at oplyse nummer og titel på planen, der klages over og begrunde klagen. Vedlæg gerne en kopi af kommunens afgørelse.

Op til seks måneder efter en plan er vedtaget, er der også mulighed for at lægge sag an ved domstolene.



PLANLÆGNING I HISTORISK PERSPEKTIV

Mange byer skylder erhvervslivet deres eksistens. Stort set alle byer er opstået i tilknytning til forskellige former for erhvervsvirksomhed. For eksempel var købstæderne centrum for handel og håndværk, mens de fleste nyere byer er opstået omkring den industri- og havnevirksomhed, som har udviklet sig gennem de seneste 150 år.

*By og erhvervsudvikling
hænger sammen*

Byerne har altid rummet en blanding af virksomheder og boliger. Erhvervene har været afhængige af arbejdskraft, og i en tid, hvor persontransport normalt var til fods, var det nødvendigt, at medarbejderne boede helt tæt på arbejdspladserne.

Siden midten af 1960'erne, hvor flere danskere fik råd til bil, blev det almindeligt at planlægge erhverv og boliger hver for sig i forskellige områder. Ved at skille funktionerne ad, kunne konflikter undgås mellem arealanvendelserne, f.eks. på grund af støj.

*Bolig og erhvervsområder
som adskilte arealer*

Desværre er der sket det, at adskillelsen ofte ikke er blevet opretholdt.

Der er talrige eksempler på store produktionsvirksomheder, der tilbage i 1960'erne bygger en fabrik i så god afstand til

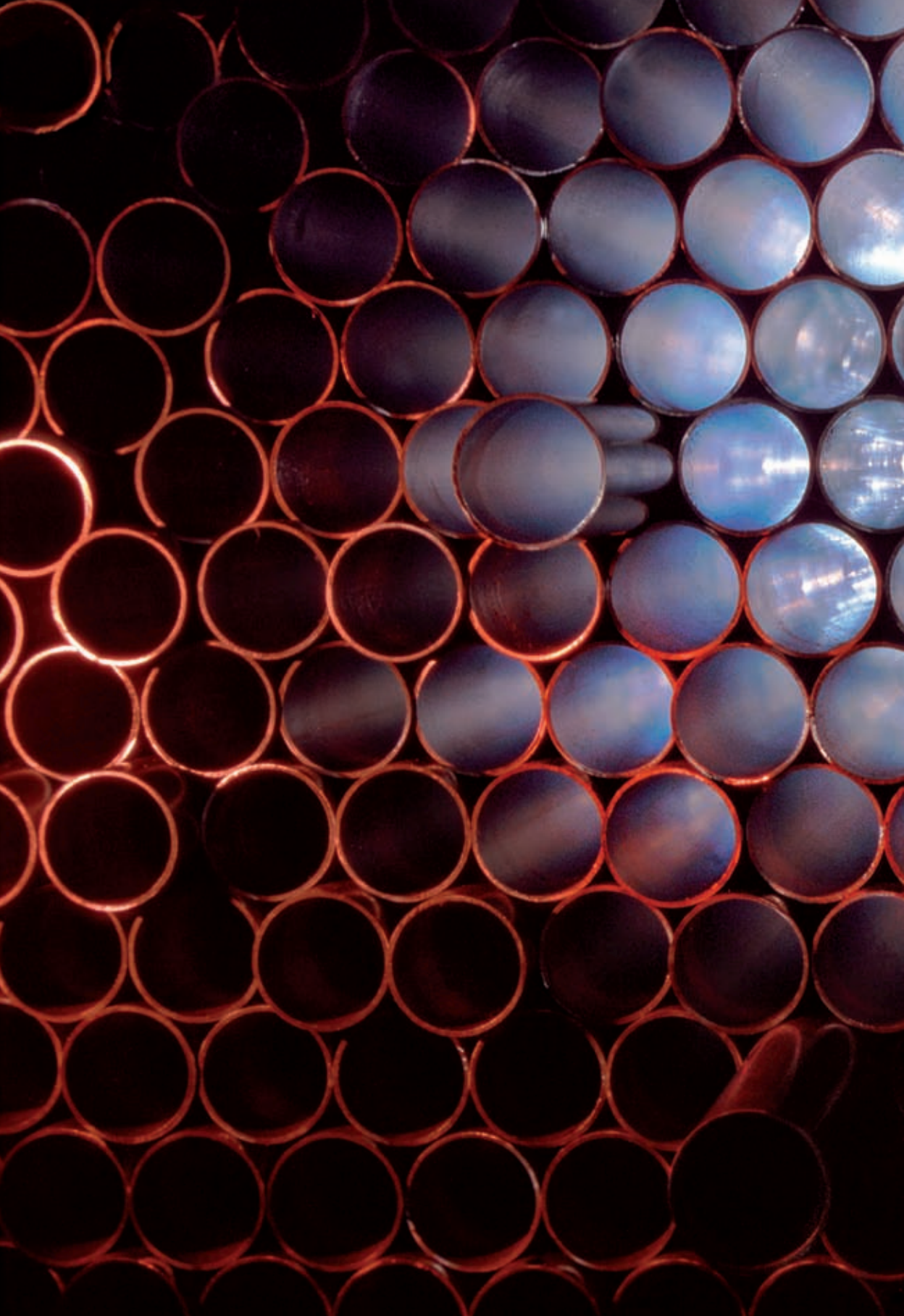
den nærmeste by, at den ikke generer de eksisterende boligområder. Men som tiden går, vokser byen, og pludselig finder virksomheden sig selv omgivet af villakvarterer, som hæmmer virksomhedens drift og udvikling.

Ulempen ved at adskille byfunktionerne er, at det skaber et øget transportbehov. Adskillelsen mellem bolig og erhverv stiller ekstraordinære krav til infrastrukturen – herunder både kvaliteten af veje og udviklingen af den kollektive trafik.

God planlægning har altid skullet tilgodese de mange forskellige behov i samfundet. Historien viser, at prioriteringen skifter og at langsigtede løsninger skal have forrang frem for modeluner.







NUTIDENS FYSISKE PLANLÆGNING

Efter strukturreformen ligger hovedansvaret for arealplanlægningen i Danmark hos kommunerne. Kommunernes ansvar er fastlagt i planloven.

Kommunens planlægning skal sikre, at arealerne i kommunen anvendes på den bedste måde, ud fra en samlet afvejning af de relevante hensyn. Planlægning bør være fremadrettet og langsigtet og være med til at forebygge, at jagt på kortvarige gevinster, modeluner og individuelle interesser sætter sig spor i det fysiske miljø.

Kommuneplanen indledes med vedtagelse af en planstrategi, som skal indeholde kommunalbestyrelsens strategi for udviklingen, herunder erhvervsmæssigt. Fysisk planlægning er et vigtigt element i en god erhvervspolitik, hvilket bør udtrykkes i planstrategien og kommuneplanen.

Den overordnede del af kommunens planlægning fastlægges i kommuneplanen, som danner grundlag for lokalplanerne. Disse planer må ikke være i strid med landsplandirektiver og statslige interesser i kommuneplanlægningen. De må heller ikke være i strid med de regionale udviklingsplaner.

KOMMUNEPLANEN

Kommuneplanen baserer sig på planstrategien. I kommuneplanen udstikkes de overordnede rammer, og i lokalplanerne finder man de præcise krav, som gælder for borgerne og virksomhederne. Kommuneplaner skal indeholde en hovedstruktur for kommunen, retningslinjer for arealanvendelsen og rammer for lokalplanlægningen for enkelte dele af kommunen, samt redegørelse for forudsætninger.

Kommuneplanen fastlægger de rammer, virksomhederne kan udvikle sig inden for

Kommuneplanen er et væsentligt planlægningsdokument, som danner baggrund for kommunens forvaltning af en række lovgivninger. Planen danner også baggrund for administrationen efter planloven ved at lægge rammer for lokalplaner og i forbindelse med landzoneadministrationen.

Kommuneplanen er også vigtig for virksomhederne, fordi den fastlægger de rammer, som virksomhederne kan udvikle sig indenfor. Selvom virksomhederne ikke direkte er bundet af kommuneplanen, skal kommunen selv virke for kommuneplanens virkeliggørelse i sin øvrige planlægning. En god lokalplan forudsætter derfor en god kommuneplan.

LOKALPLANER

Lokalplanen er slutproduktet i planlægningen

Lokalplaner fastlægger de præcise bindende regler om anvendelsen af mindre delarealer i kommunen. Området, som lokalplanen dækker, må kun anvendes som beskrevet i lokalplanen. Eksisterende lovlig virksomhed kan dog fortsætte, selv om planen siger noget andet. Omvendt giver lokalplanen grundejeren ret til at bygge, hvad lokalplanen beskriver. For virksomhederne bliver lokalplanen på denne måde det afgørende slutresultat af den samlede planlægning. Lokalplanen er afgørende for indholdet i byggetilladelsen og evt. miljøgodkendelsen.

Det er derfor meget vigtigt, at virksomhederne deltager i planlægningen på et tidligt tidspunkt og at kommunen sørger for at inddrage virksomhederne under udarbejdelse af planforslaget og informere virksomhederne om, hvornår de har mulighed for at komme til orde i de offentlige høringsfaser. Herved kan sikres, at virksomhederne ikke mister mulighed for at udvikle sig indenfor den nye lokalplans rammer.



LANDSPLANLÆGNING

For at sikre en god sammenhæng mellem kommuneplanerne og undgå, at de kommer i konflikt med nationale interesser, laver miljøministeren en overordnet landsplanlægning.

Overordnede nationale interesser

Dels offentliggør ministeren en oversigt over de statslige interesser i kommuneplanlægningen, dels meddeler ministeren såkaldte landsplandirektiver, som er bindende regler for den kommunale planlægning.

De statslige miljøcentre kan og skal nedlægge veto mod planer, som strider mod statslige interesser.

INDDRAGELSE I PLANLÆGNINGEN

Virksomhederne er en vigtig høringspart

Det er vigtigt for at sikre kvalitet i planlægningen, at planerne udarbejdes i tæt samarbejde med borgerne og virksomhederne. Planprocessen er tilrettelagt, så der er lovpligtige høringsfaser undervejs. Virksomhederne er en meget vigtig høringspart for nye planer, både for planstrategien, den udviklingsorienterede del af kommuneplanen og de mere detaljerede bestemmelser for de enkelte områder.

Det gælder ikke kun lokalplaner, som omfatter virksomhedens område, men også lokalplaner, som gennem ændrede anvendelser af nærliggende områder kan få betydning for virksomhedens støjforhold, adgangsforhold eller andre af de hensyn, som denne pjece beskriver.

Et af formålene med planloven er, at offentligheden inddrages i planlægningen i videst muligt omfang. Herved skal tilstræbes, at planlægningen tager hensyn til alle behov og ønsker.

Planloven kræver, at kommunen offentliggør sine planforslag, så borgere og virksomheder kan gøre opmærksom på forhold, som er blevet overset hidtil, og som de mener bør ændres. Reglerne sikrer en høringsfrist på ikke under otte uger.

Naturklagenævnet tager stilling til planens lovlighed

Når den endelige plan er vedtaget, skal den offentliggøres. Hvis planen stadig rummer problemer for virksomheden, kan den påklages til Naturklagenævnet. Nævnet tager stilling til

planens lovlighed, men ikke til de afvejninger den er udtryk for.

Op til seks måneder efter en plan er vedtaget, er der også mulighed for at lægge sag an ved domstolene.

DEN REGIONALE UDVIKLINGSPLAN

Regionerne skal hvert fjerde år udarbejde en regional udviklingsplan, der beskriver en ønsket udvikling for såvel regionens vækst og erhvervsudvikling, byer, landdistrikter og udkantsområder, som for natur og miljø, herunder rekreative formål. Herudover skal der redegøres for sammenhængen mellem den ønskede udvikling og den statslige og kommunale planlægning for infrastruktur.

Koordinering af regionale behov

De regionale udviklingsplaner indeholder overordnede formuleringer, som stadig overlader kommunen et betydeligt fri rum. Selvom planen således ikke er bindende for kommunerne, men retningsgivende, bør kommunen inddrage den i sin planlægning. Ligesom landsplanlægningen er den regionale udviklingsplan udtryk for en koordinering af en række regionale behov, som de lokale ønsker må tage hensyn til. Kommune- og lokalplaner må således ikke være i strid med den regionale udviklingsplan.



BYPLANLÆGNING OG ERHVERV

Traditionelt har man af hensyn til forhold, som f.eks. støj, lugt og luftkvalitet, ønsket at adskille erhverv fra andre byfunktioner. Imidlertid har det vist sig, at blandede byfunktioner ofte giver attraktive bymiljøer. Den teknologiske udvikling har betydet, at mange typer erhvervsvirksomheder i dag kan placeres sammen med f.eks. institutioner, etageboliger osv., uden at der opstår konflikter i anvendelsen af arealerne.

*Moderne
industrivirksomhed
forurener sjældent*

Det traditionelle billede af industri som forurenende er ikke længere repræsentativt. Generelt gælder, at en moderne industrivirksomhed sjældent giver anledning til forurening.

Og den traditionelle adskillelse af boliger og erhverv viser sig at give andre problemer. Lange transportafstande, myldretidstrafik, stort energiforbrug, forhøjet CO₂-bidrag fra transporten og uspændende miljøer, for blot at nævne nogle.

Set med planlæggeres øjne er udviklingen i industrien positiv, da frihedsgraderne i den kommunale planlægning derfor er større end de har været længe, og det samme gælder mulighederne for at skabe inspirerende mangeartede bymiljøer.

*Nye muligheder for
blandede bymiljøer*

Fremover vil der dog fortsat være en gruppe virksomheder, som nødvendigvis må ligge i byerne og i havnene. De skal pla-

*Tunge virksomheder
med særlige krav til
placering*

ceres i særlige erhvervsområder for at undgå indskrænkninger i deres drift eller klager fra naboer over støj eller lignende. Det gælder således virksomheder med megen transport, virksomheder med stor støj- eller lugtpåvirkning og egentlige risikovirksomheder.

Det er væsentligt at sikre, at disse virksomheder fortsat kan fungere og udvikles, af hensyn til både virksomhederne selv og deres naboer. Efterfølgende gennemgås, hvilke hensyn der er væsentlige at inddrage i planlægningen, for at disse virksomhedstyper kan tilgodeses.

Planlæg for støj

SAML STØJEN ÉT STED

Fornuftig planlægning kan være at placere støjende virksomheder, trafikårer, støjende fritidsanlæg m.m. nær hinanden, for på den måde at samle støjen i særlige områder. For eksempel vil nogle typer virksomheder og støjende fritidsanlæg ofte kunne ligge sammen, uden at der derved opstår konflikter.

FAKTA: *I Danmark som helhed er 25 pct. af boligerne støjramt. I de store byer er andelen væsentlig højere.*

Kilde: Det bypolitiske initiativ, By og Landskabsstyrelsen, 2008.

Omvendt, er det kostbart efterfølgende at skulle dæmpe støjen, hvis den kommunale planlægning medfører, at en støjende virksomhed og et boligområde bliver naboer. Trods omkostningerne vil problemerne sjældent kunne løses ligeså godt, som med en ordentlig planlægning.

➔ **SØRG SÅ VIDT MULIGT FOR
AT SAMLE STØJENDE AKTIVI-
TETER I OMRÅDER, SOM IKKE
RUMMER STØJFØLSOMME
ANVENDELSER.**



NYE BOLIGER NÆR ERHVERV

Hvis det alligevel bliver nødvendigt at bygge f.eks. boliger i nærheden af veje, støjende virksomheder, en skydebane eller lignende, må det ifølge Planloven kun ske, hvis kommunen samtidig opfører støjvolde eller andre støjafskærmende foranstaltninger, så støjgener fra starten minimeres.

§15a. *En lokalplan må kun udlægge støjbelastede arealer til støjfølsom anvendelse, hvis planen med bestemmelser om etablering af afskærmningsforanstaltninger m.v., kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener.*

Kilde: Planloven. (Bekendtgørelse af lov om planlægning, Lovbekendtgørelse nr. 1027 af 20. oktober 2008.)

*Undgå dyr
støjafskærmning*

En planlægning som sikrer, at der ikke bygges nye boliger i områder, hvor der er støj fra f.eks. virksomheder eller meget trafikerede veje, kan både spare kommunen penge og opnå bedre løsninger for virksomheder og borgere.

DI MENER

➔ **LEV OP TIL PLANLOVENS
KRAV OM IKKE AT UDLÆGGE
STØJBELASTEDE OMRÅDER TIL
BOLIGER**

SIKKERHEDSZONER OMKRING VIRKSOMHEDER

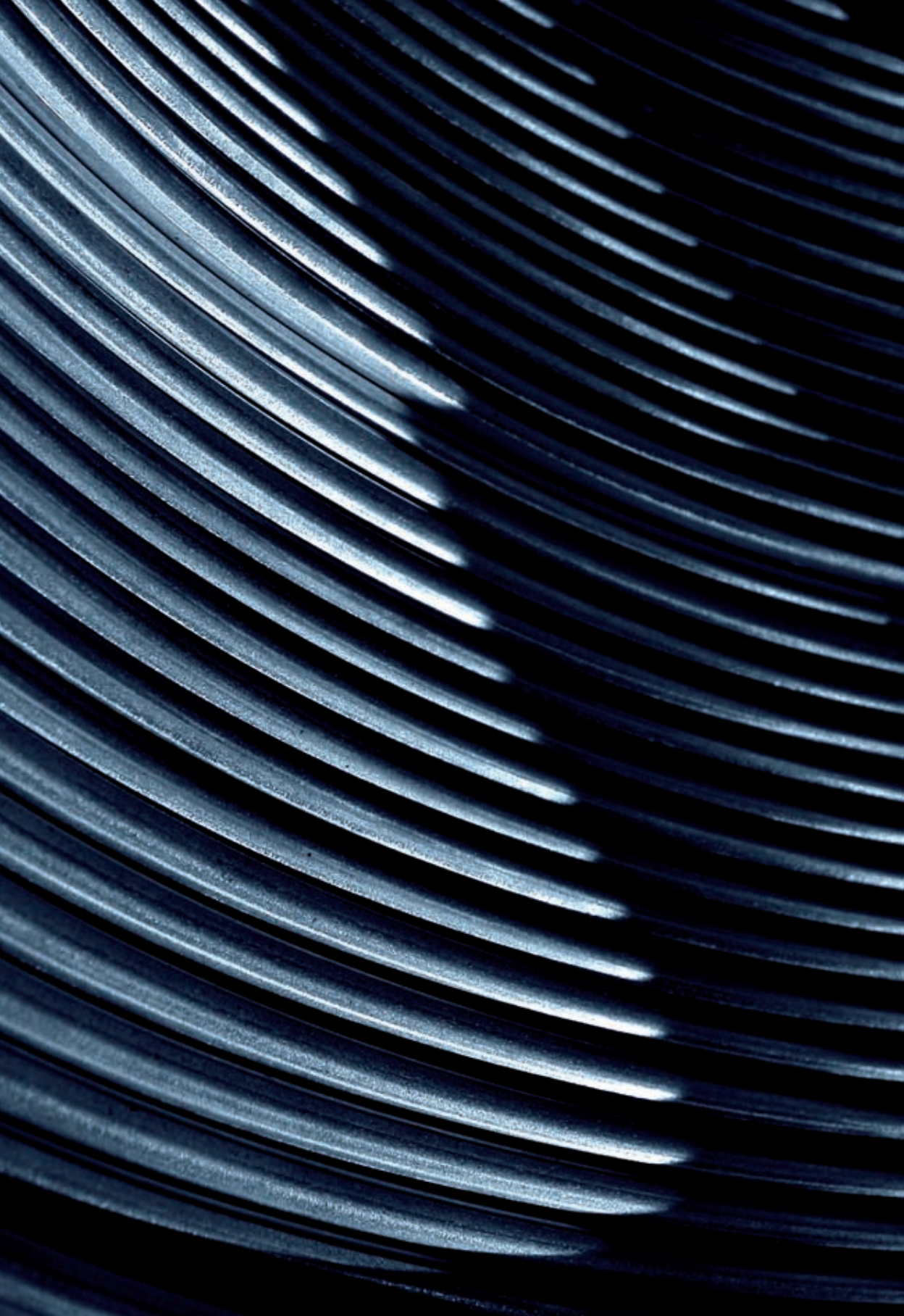
Risiko er et andet vigtigt aspekt udover støj. Et tydeligt eksempel er fyrværkeriekspllosionen i Seest ved Kolding i 2004. Her lå en risikovirksomhed omgivet af boliger, som var kommet til efter virksomheden blev bygget. Kommunens planlægning tog ikke højde for risikoen for en ulykke.

For at undgå lignende problemer i fremtiden har staten udsendt et cirkulære, som kræver, at kommunen inddrager risikovurderinger i forbindelse med kommune- og lokalplanlægningen. Kravet gælder, hvis planområdet er mindre end 500 meter fra en risikovirksomhed. På denne måde beskyttes borgerne mod at komme til at bo for tæt på risikovirksomheder. Også mange andre anvendelser skal holdes væk fra risikozonerne, f.eks. brandstationer og byggerier som plejehjem, stadions mv., som vil være vanskelige at evakuere i tilfælde af et uheld.

Afstand mellem risikovirksomheder og boliger mv.

DI MENER

➔ **FRIHOLD OMRÅDER
I NÆRHEDEN AF RISIKOVIRK-
SOMHEDER FOR BOLIGER OG
LIGNENDE**



BYOMDANNELSE

I mange byer ses områder, hvor den overvejende del af erhvervsaktiviteten er afviklet. Tit er der tale om centralt placerede områder, som ville være hensigtsmæssige at anvende til andre formål. Planlovens forbud mod boligbyggeri i støjbelastede områder ville kunne udsætte omdannelsen af disse områder mange år.

Den primære udfordring med byomdannelse er, at det ikke er muligt med et snuptag at få løst de problemer, som fortidens planer skaber for os i dag. F.eks. kan et tidligere udlagt erhvervsareal ikke på få år omdannes til et attraktivt boligområde, hvis der på området fortsat foregår omfattende erhvervsaktiviteter.

Der er talrige eksempler på problemer skabt gennem for ensidigt fokus på forceret byomdannelse af erhvervs- og havneområder.

På mange havne er virksomheder blevet flyttet og områderne de lå på blevet udlagt til boliger til trods for konflikter i anvendelsen af arealerne på grund af støj, lugt og risiko.

For at fremskynde byudviklingen i denne type områder, findes der et særligt sæt regler, som handler om byomdannelse. Efter disse regler kan kommunen planlægge støjbelastede områder til boliger, blot der er sikkerhed for, at støjbelastningen hører op inden ca. otte år. Forudsætningen er, at virksomhederne i området, der lokalplanlægges, i langt overvejende grad er afviklet eller under afvikling.

*Respektér
virksomhedernes
udflytningstakt*

§ 11d. *Et byomdannelsesområde skal afgrænses således, at det kun omfatter et område, hvor anvendelsen til miljøbelastende erhvervsformål, havneformål eller lignende aktiviteter i den langt overvejende del af området er ophørt eller under afvikling.*

Kilde: Planloven. (Bekendtgørelse af lov om planlægning, Lovbekendtgørelse nr. 1027 af 20. oktober 2008.)

Denne bestemmelse vedrører den situation, hvor den pågældende virksomhed, der er i konflikt med byomdannelsen, allerede er i en afviklingssituation af grunde, som ikke relaterer sig til selve byomdannelsen. Dvs. en virksomhed, der f.eks. af konjunkturbestemte årsager er ved at afvikle eller trække ned, eller hvor virksomheden af andre grunde end byomdannelsen er ved at flytte.

Byomdannelse må ikke presse velfungerende virksomheder ud

Reglerne er således ikke overholdt, hvis det er selve byomdannelsen, som fører til, at virksomheden må flytte. Byomdannelsen må ikke presse velfungerende virksomheder ud af byen.

Reglerne betyder også, at der ikke kan stilles skrappe støjkrav til virksomhederne i byomdannelsesområdet, som følge af de nye naboer. Tværtimod må naboerne være indstillet på at tåle støjen i overgangsperioden.

➔ **GENNEMFØR BY-
OMDANNELSE I TAKT MED AT
VIRKSOMHEDERNE FLYTTER
– IKKE HURTIGERE!**

➔ **VIRKSOMHEDERNES
STØJVILKÅR MÅ IKKE
SKÆRPES I FORBINDELSE
MED BYOMDANNELSE.**

PLANLÆGNING TIL BUTIKSFORMÅL

Planloven indeholder regler for, hvor store forretninger, detailhandlen må bygge, og hvor forretningerne skal ligge.

Liv i byerne

Formålet med reglerne er at opretholde liv i bymidten og sikre, at butikkerne ligger, så de er nemme at komme hen til uanset om man går, cykler, kører i bil eller kollektiv trafik.

Arealer til butikksformål skal derfor udlægges i den centrale del af en by (bymidten). I større byer er der mulighed for at etablere butikker i den centrale del af en bydel (bydelscenter).

Uden for bymidter og bydelscentre må der kun være butikker, der alene forhandler særligt pladskrævende varer – det vil sige tømmer, byggematerialer, grus-, sten-, og betonvarer, planter, havebrugsvarer, møbler, biler, lystbåde og campingvogne. Kommunerne fastsætter selv den maksimale størrelse for disse butikker.

Butikkernes størrelse

For dagligvarebutikker er der en grænse på 3.500 m², og for udvalgsvarebutikker på 2.000 m².

Byggemarkeder må desuden have et særligt afsnit med varer, der ikke er særligt pladskrævende, men som anvendes i forbindelse med tømmer og byggematerialer. Dette afsnit må højst være 2.000 m², ligesom en almindelig udvalgsvarebutik.

Erfaringer

Der er flere eksempler på, at kommuner har givet virksomheder tilladelse til at etablere meget store forretninger uden for bykernen, hvor det samlede antal kvadratmeter langt overstiger grænserne for, hvad lokalplan og planlov tillader. Tilladelserne bliver givet på særlige vilkår om, at forretningerne skal inddeles i flere mindre enheder til forskellige formål, der skal holdes adskilt. Vilkårene bliver dog ikke altid overholdt i praksis.

For virksomhederne er det vigtigt, at planlovgivningen sikrer, at der er lighed for loven og dermed lige konkurrencevilkår.

Det kræver, at kommunerne sikrer, at lokalplanerne også bliver efterlevet i praksis og kun giver byggetilladelse til noget, som reelt ligger indenfor loven. Ellers skaber det usikkerhed

og ulige konkurrence mellem virksomheder i lokalområdet. Jo klarere regler, jo mindre risiko for omgåelse og behov for kontrol.

DI MENER

➔ **LAV KLARE REGLER
I LOKALPLANEN OG KLARE
VILKÅR I VIRKSOMHEDERNES
BYGGETILLADELSER OM AT
ANVENDE AREALER TIL
BESTEMTE FORMÅL.** *Klare
regler minimerer behovet for
tilsyn*

*Ekspropriation er kun en
nødløsning*

EKSPPROPRIATION

Med ekspropriation kan myndighederne tvinge en grundejer til at afstå sin ejendom mod fuld kompensation. Ekspropriation er et væsentligt indgreb i den grundlovssikrede ejendomsret. Det skal derfor kun anvendes i tilfælde, hvor det er tvungende nødvendigt for at realisere væsentlige planer, herunder eksempelvis udbygning af infrastrukturen. Ekspropriation bør også kun anvendes hvor det ikke er muligt, at forhandle en frivillig afståelse på markedsvilkår.

§ 73. Stk. 1. Ejendomsretten er ukrænkelig. Ingen kan tilpligtes at afstå sin ejendom, uden hvor almenvellet kræver det. Det kan kun ske ifølge lov og mod fuldstændig erstatning.

Kilde: Danmarks Riges Grundlov. (Lov nr. 169 af 05. juni 1953)

I visse tilfælde kan ekspropriation imidlertid ikke undgås, og her må det sikres, at det sker på en gennemsigtig måde og så lidt indgribende som muligt.

DI MENER

➔ **ANVEND KUN EKSPROPRIATION SOM EN NØDLØSNING, I MINDST MULIGT OMFANG OG MED ÅBENHED**

➔ **UNDGÅ SÅ VIDT MULIGT PLANLÆGNING, SOM FORUDSÆTTER EKSPROPRIATION ELLER ANDEN UFRIVILLIG AFSTÅELSE**



ERHVERVSOMRÅDER UDEN BOLIGER

Områder, som udlægges til erhverv, skal fastholdes som erhvervsområder. I dag er der mulighed for, at lokalplanerne kan tillade boliger i tilknytning til virksomheden eller lignende. Bestemmelsen var oprindeligt tiltænkt en mulighed for portnerboliger. Støjgrænserne ved portnerboligen er dog de samme, som for resten af erhvervsområdet.

FAKTA: *Tilladelse til indretning af en bolig i forbindelse med en virksomhed begrundes ikke, at der – på grund af den-
ne boligs eksistens – skal stilles strengere krav til den af virksomheden frembragte eksterne støj end de for området normalt gældende.*

Kilde: Miljøstyrelsens vejledning nr. 5/84 om ekstern støj fra virksomheder, s. 18.

Hvis der tillades boliger, som ikke har tilknytning til virksomheder, eller hvis boliger frastykkes virksomhederne, opstår problemerne. Erfaringerne viser, at disse dispensationer er kilde til konflikter mellem borgere og virksomheder, som ofte udvikler sig til tidskrævende klagesager, som belaster både kommunens miljøafdeling og virksomhederne.

Hvis områder, som var planlagt som rene erhvervsområder, i praksis bliver til blandet bolig og erhverv, medfører det lavere støjgrænser, som virksomhederne ofte ikke kan overholde. Den hensigtsmæssige planlægning bliver således undermineret. Tilmed er støjniveauet ved boligerne stadig højere end det, der anbefales i rene boligområder, hvilket er utilfredsstillende for beboerne.

*Erhvervsområder skal
være for erhverv og ikke
bolig*

DI MENER

➔ **UNDGÅ ENHVER ETABLERING
ELLER UDSTYKNING AF
BOLIGER I ERHVERVSOMRÅDER**

OPDEL ERHVERVSOMRÅDER I ZONER

Planlægningen af erhvervsområder bør gøre brug af såkaldt zoning, som inddeler planområdet i bælte. Dette er beskrevet nærmere i Miljøministeriets ”Håndbog om Miljø og planlægning”. Det yderste bælte må kun rumme erhverv i lavere miljøklasser, mens det centrale område reserveres til de højere miljøklasser, som typisk støjer mere eller på anden måde kan genere omgivelserne.

Zoning

På denne måde udnyttes de yderste dele af erhvervsområdet som buffer for de tungeste virksomheder, så hele erhvervsarealet kan udnyttes til bebyggelse.

DI MENER

➔ **PLANLÆG ERHVERVS- OMRÅDERNE, SÅ DE MINDST STØJENDE VIRKSOMHEDER LIGGER YDERST.**

INDTÆNK BEPLANTNINGSBÆLTER

Rundt om de særlige erhvervsområder skal der anlægges gode brede beplantningsbælter, der ikke senere må inddrages til opbevaring af affald, parkeringspladser mm. Herved sikres mod klager fra nærliggende områder med boliger eller andre støjfølsomme anvendelser. Desuden giver beplantningsbælterne en visuel adskillelse af byfunktionerne, som forøger grundværdien og livskvaliteten i de områder, som støder op til erhvervsområderne.

*Beplantning kan
reducere støj og skabe
smuk adskillelse*

DI MENER

➔ **PLANLÆG BEPLANTNINGS- BÆLTER RUNDT OM ERHVERVS- OMRÅDERNE.**

ADGANG TIL ERHVERVSOMRÅDER

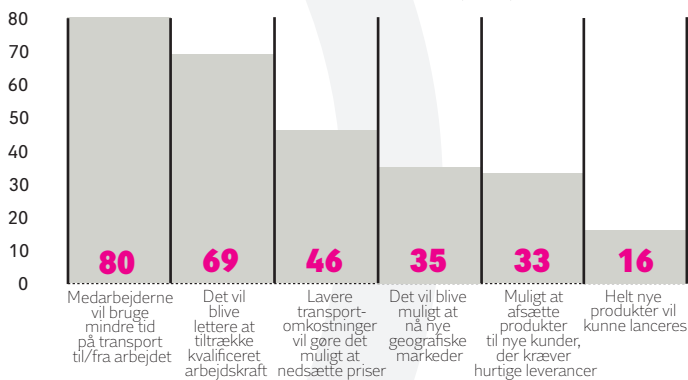
Mange virksomheder har placeret sig langs motorvejsnettet i Østjylland. Når virksomhederne har valgt denne placering er det langt fra tilfældigt, men udtryk for, at gode trafikale forhold er af vital betydning for virksomhederne.

Virksomhederne går efter god infrastruktur. I en international undersøgelse svarer 52 pct. af europæiske topledere, at transportforbindelser er en absolut essentiel faktor ved valg af lokalisering. I en DI medlemsundersøgelse angiver 69 pct. af virksomhederne, at forbedringer af infrastrukturen vil gøre det lettere at tiltrække kvalificeret arbejdskraft.

HVILKE PERSPEKTIVER ER STØRST VED FORBEDRINGER AF DEN TRAFIKALE INFRASTRUKTUR?

Adgang til erhversområder

ANDEL DER SVARER I HØJ ELLER NOGEN GRAD (PCT.)



Generelt bør virksomheder med stort behov for godstransport placeres i industriområder og tæt på den overordnede infrastruktur.

Det er dog ikke alle virksomheder, der ligger tæt ved det overordnede vejnet. Her er det afgørende, at kommunerne sikrer adgang fra erhversområderne til det overordnede vejnet.

FAKTA: *Staten har ansvaret for det overordnede vejnet, som dog blot udgør 5 pct. af vejnettet, mens kommunerne i dag har ansvaret for pct. af det samlede vejnet.*

En veludbygget infrastruktur, der sikrer gode adgangsforhold til erhvervsområder, er ikke blot hensigtsmæssigt set fra virksomhedens side. Med en fornuftig adgang til erhvervsområderne, kan man også undgå tung trafik i boligområder.

DI MENER

➔ **SØRG FOR GOD ADGANG
TIL ERHVERVSOMRÅDER FRA
DET OVERORDNEDE VEJNET**
– både af hensyn til virksomhederne og for at undgå tung trafik i boligområder



Tel. F
Fax.

193712

ADGANG FOR TUNG TRAFIK

Flere byer har indført eller overvejer at begrænse adgangen for tung trafik i form af miljøzoner, tung trafik zoner etc. Argumentet er som regel luftforurening eller trafiksikkerhed.

Hvis man begrænser adgangen for tung trafik, bliver det dyrere og mere besværligt at levere varer til butikker, virksomheder etc. Det er derfor vigtigt at tænke sig godt om, før der indføres adgangsbegrænsning.

Samtidig skal der være sammenhæng mellem mål og midler. Vælger man at begrænse adgangen for tung trafik, bør der som minimum være betydelige problemer med luftforurening eller trafiksikkerhed, og selv i den situation er det langt fra givet, at adgangsbegrænsning er den bedste løsning.

I forhold til tung trafik zoner kan antallet af højresvingsulykker eksempelvis reduceres ved at ombygge lyskryds, så der gives "før-grønt" for cyklister, ved at opsætte spejle ved sideveje eller ved at adskille cyklister fra den øvrige trafik. Også oplysningskampagner i forhold til chauffører og cyklister er relevante.

Et alternativ til adgangsbegrænsning er at gøre det attraktivt for en del af trafikken at køre uden om centrum. I København skønnes det, at 20–30 pct. af den tunge trafik vil vælge at benytte en havnetunnel frem for at køre via indre by. Et godt alternativ til miljø og tungtrafikzoner er derfor at etablere infrastruktur, der gør det muligt for den tunge trafik at køre uden om bymidten.

Vælger man alligevel at etablere eksempelvis en miljøzone, har afgrænsning af zonen stor betydning. Adgangsbegrænsning har store konsekvenser for afvikling af erhvervstransporten. Havne og andre godsknudepunkter, hvor erhvervstransport kan komme til uden at køre i gennem den indre by, skal ikke omfattes af zonen. Endelig er det nødvendigt med transitruer for international godstransport.

Samtidig er det afgørende, at kommunerne sikrer stabilitet og forudsigelighed i kommunale regler. Det gælder især, når kommuner overvejer at indføre nye regler. Desværre ser man ofte eksempler på det modsatte. Eksempelvis har en række

Luftforureningen i danske byer er de seneste 20 år faldet markant

Infrastruktur der kan føre den tunge trafik uden om byen

Miljøzoners geografiske afgrænsning skal tage hensyn til områder med betydelig erhvervstrafik

Sammenhængende kommunale regler

virksomheder investeret i partikelfiltre eller nye miljøvenlige lastbiler for at leve op til miljøzonekravene i Københavns kommune. Kommunen har efterfølgende overvejet at indføre en tung trafik zone, hvor lastbiler over 18 tons ikke må køre. Det er dybt problematisk, hvis store investeringer, der foretages for at leve op til miljøkrav, kort tid efter bliver ubrugelige som følge af nye politiske ønsker.

DI MENER

⊗ *Etabler infrastruktur, der gør det muligt for den tunge trafik at køre uden om bymidten*

⊗ **UNDGÅ AT HAVNE OG ANDRE GODSKNUDEPUNKTER OMFATTES AF ADGANGSBEGRÆNSNING**

⊗ *Sørg for stabilitet og forudsigelighed i de kommunale regler. Det giver virksomhederne mulighed for at investere og planlægge i tillid til reglerne*

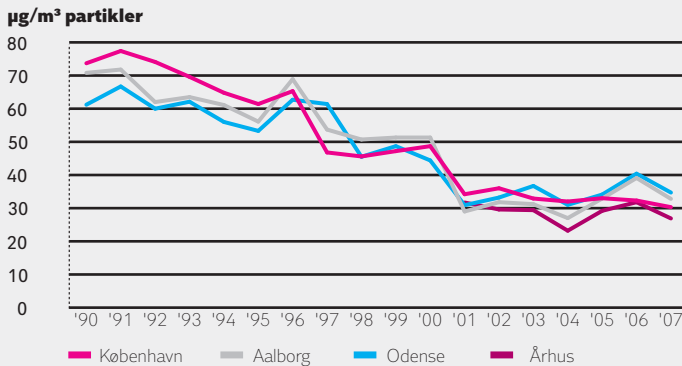


MILJØZONER

Københavns Kommune har indført en miljøzone, hvor lastbiler og busser over 3,5 tons kun må køre, hvis de lever op til Euro 3 normen eller har partikelfilter. Miljøzoner er også på vej i Aalborg, Odense og Århus.

Problemer med luftforurening kan dog ikke begrunde, at der indføres miljøzoner i flere byer. Og selv i de største byer har luftforureningen med eksempelvis partikler i gennemsnit været faldende. Ifølge den seneste opgørelse fra Danmarks Miljøundersøgelser var grænseværdien for partikler i luften overskredet på to gadestationer i henholdsvis København og Odense, mens den blev overholdt på de mange øvrige målestationer.

MILJØZONER



Anm: Gennemsnitlig årlige koncentration af partikler (Pm10), målt på målestationer nær bykernen i de fire forskellige byer. Fra 2001 måles PM 10 og ikke som tidligere TSP (Total Suspended Particles). I perioden 2004–2006 kan den mindre stigning i Århus, Aalborg og Odense blandet andet tilskrives en stigende andel personbiler, der kører på diesel samt flere brændeovne.

Kilde: Danmarks Statistik.

TUNG TRAFIK ZONER

Flere byer har overvejet at forbyde tung trafik i de centrale dele af byen med den begrundelse, at man ønsker at reducere antallet af højresvingsulykker. Hvert år dræbes ca. 400 personer i trafikken. Højresvingsulykker, der involverer lastbiler og cyklister, tegner sig for ca. to pct. af disse ulykker.

Det er vigtigt at få reduceret antallet af højresvingsulykker, men tung trafik zoner er ikke den bedste løsning. Forbyder man lastbiler af en vis størrelse at køre i centrum, bliver transportopgaven i stedet løst af flere mindre køretøjer. Flere, men mindre køretøjer er ikke en gevinst for trafiksikkerheden.



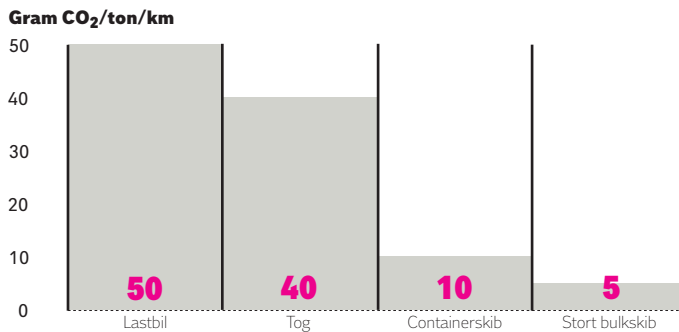
HAVNE EN DEL AF DEN TRAFIKALE INFRASTRUKTUR

I de senere år har der været en stigende interesse i at etablere nye erhvervs- og boligområder på eksisterende havnearealer. I den forbindelse har der været flere eksempler på, at kommuner opsiges lejeaftaler med velfungerende og aktive erhvervs-virksomheder for at give plads til boliger på havnene.

Denne udvikling er et problem i forhold til planloven, og den er samtidig problematisk for havnenes rolle som trafikknudepunkter i fremtiden.

Den stigende trængsel nødvendiggør, at vi flytter mere gods fra vejen til bl.a. søvejene. Også af hensyn til klimaet skal vi gøre meget mere brug af den sammenhængende transportkæde, dvs. udbygge og styrke samspillet mellem de forskellige transportformer.

CO₂ PER TON GODSTRANSPORT



Regeringen ønsker af hensyn trængsel og klimaet, at søtransporten skal dække en større del af godstransporten. Havne- og havnevirksomheder skal ifølge regeringen være centrale omdrejningspunkter i en samlet strategi for dansk infrastruktur.

Mange virksomheder vurderer mulighederne for i højere grad at benytte søtransport, som led i deres bestræbelser på at nedbringe deres klimapåvirkninger.

En række godstyper er helt afhængige af havnene. Grus og sten er råstoffer, som i stigende grad indvindes til havs, og som nødvendigvis må landes i en havn for at kunne anvendes i byggeriet.

Det siger sig selv, at det er svært at få fragtet en større del af godsmængden fra de danske havne, hvis kommunerne omdanner havnearealerne til boligområder.

*Havne er
forudsætningen for
transport ad søvejen*

Udfordringen består derfor i at sikre tilstrækkeligt med erhvervsarealer og faciliteter til havnebaserede virksomheder. Der skal investeres i kapacitet, faciliteter, erhvervsarealer og velfungerende baglandsinfrastruktur i havnene. Og anlæggene skal vedligeholdes, når de er bygget.

DI MENER

➔ **SØRG FOR TILSTRÆKKE-
LIGE ERHVERVSAREALER PÅ
HAVNENE. VEDLIGEHold OG
INVESTER I KAPACITET, FACI-
LITETER, OG VELFUNKERENDE
BAGLANDSINFRASTRUKTUR
I HAVNENE**

*Større risiko for
oversvømmelse*

KLIMATILPASNING

Ekspertene forudsiger markante forandringer i det danske klima. Forandringer som kan få konsekvenser for vores byer og infrastruktur, og derfor stiller krav til planlægningen i kommunerne. Kommer der mere nedbør, kan det øge risikoen for oversvømmelse og forhøjet grundvandsstand. De påvirkede arealer kan blive uegnede til bebyggelse, medmindre der investeres i kloakering og kystsikring.

*Kommunernes ansvar er
fastlagt i planloven*

Lov om planlægning er i relation til klimatilpasning et styringsmiddel, der kan bidrage til at begrænse nogle af de negative effekter af klimaforandringer og på længere sigt formodentlig også bidrage til udnyttelsen af positive effekter.

I planloven har kommunerne hjemmel til at stille krav om, at bebyggelse opføres i en vis højde over havet, når der planlægges nye områder til bebyggelse og kræve etablering af diger.

Ligeledes kan kommuneplanen lade være med at udlægge lavtliggende arealer til byformål og lokalplaner for lavtliggende områder kan forbyde byggeri af hensyn til risiko for oversvømmelse.

Det er markant billigere og nemmere at forebygge problemerne gennem fremsynet planlægning. Ensidig fokus på at udbygge kloakkerne vil ikke være den samfundsøkonomisk bedste måde at løse problemet på.

*Led vandet udenom
kloakkerne*

I stedet vil lokal nedsivning eller udledning til vandløb af regnvand kunne lette presset på det eksisterende kloaksystem. Yderligere aflastning af kloakkerne kan opnås på de virksomheder, som har andre strømme af stort set rent vand, som med fordel kan ledes udenom spildevandssystemet, evt. via enkel rensning for f.eks. partikler.

Kommunerne skal være opmærksomme på, at eksisterende virksomheder kan få stigende problemer med oversvømmelse af tilkørselsveje, produktionsanlæg og varelagre med betydelige økonomiske tab til følge. Sikring af disse områder vil ofte være vigtigere for samfundsøkonomien, end sikring af f.eks. boligområder.

➔ **SØRG FOR GODE MULIGHEDER FOR LOKAL NEDSIVNING OG UDLEDNING TIL VANDLØB AF REGNVAND OG LIGNENDE**

➔ **GENNEMFØR EN FOREBYGGENDE INDSATS IMOD OVERSVØMMELSER AF VIRKSOMHEDER.**

SAMFUND, VIDEN OG HOLDNINGER

Dansk erhvervsliv er en vigtig del af det danske samfund. Politikere, organisationer og befolkningen forventer, at virksomhederne bidrager til bæredygtig udvikling af Danmark som velfærdssamfund. Derfor prioriterer DI dialog med alle interesserede om rammerne for erhvervslivets bidrag til vækst og velstand.