

## Titel på forslag

### 3. Anvendelsen af motorvejsnære erhvervsområder

#### Forslaget kort (223 ud af 300 tegn)

Fingerplanen skal fastlægge hvilke motorvejsnære erhvervsområder, der skal prioriteres til transport- og logistikvirksomheder og andre transporttunge virksomheder. Udpegning skal ske i tæt dialog med de respektive kommuner.

#### Beskrivelse af forslag (2.952 ud af 3.000 tegn)

I LOOP CITY kommunerne ligger en meget stor andel af erhvervsområderne motorvejsnært. Der vil ikke være behov for at prioritere alle arealer til transport og logistikvirksomheder, da det må forventes, at arealerne langt vil overstige det forventede behov for arealer. Hertil kommer at en del af arealerne ikke vil være attraktive for disse virksomheder, da erhvervsområderne ligger omgivet af bymæssig bebyggelse og tæt befolkede områder. Endelig ligger en del af de motorvejsnære erhvervsarealer inden for de stationsnære områder til de kommende letbanestationer og har dermed store omdannelsespotentialer.

LOOP CITY kommunerne ønsker, at kommunerne skal kunne udarbejde nyt plangrundlag i denne type områder til andre formål end det, der ligger inden for de nuværende kommuneplanrammer. Formålet med forslaget er at sikre klare rammer for kommunernes planlægning og give virksomhederne investeringssikkerhed samt sikre et kommunalt råderum til at planlægge for de anvendelser, der er efterspurgt og egnet i de konkrete erhvervsområder.

Da areal, særligt i hovedstadsområdet, er en begrænset ressource, bør det sikres, at byzonearealerne udnyttes bedst muligt. Det er ud fra en samfundsøkonomisk betragtning ikke hensigtsmæssigt, at fastholde et ældre industriområde med en lav udnyttelsesgrad, hvis området ligger stationsnært og har et stort omdannelses- eller fortætningspotentiale, når der er efterspørgsel på arealer til byudvikling. Det er vigtigt, at der findes velbeliggende erhvervsområder til den mangfoldighed af erhvervsvirksomheder, som er nødvendige for storbyens udvikling og konkurrenceevne. Da hovedstadskommunerne fungerer som et samlet arbejdsmarked og arbejdskraftopland, bør udpegning af arealer til transport- og logistikvirksomheder og andre transporttunge virksomheder ske på de bedst egnede arealer uden skelen til kommunegrænser.

Kommunerne i den nordlige del af LOOP CITY er udbygget tidligere end kommunerne i den sydlige del og har generelt erhvervsområderne placeret i funktionsblandede byområder. De sydlige kommuner, der overvejende er udbygget som funktionsopdelte byer, kan i højere grad sikre transport- og logistikvirksomheder gode vækst- og udviklingsmuligheder, og erhvervsområderne er bedre placeret i forhold til motorvejsnettet.

Høje-Taastrup, Hvidovre og Ishøj kommuner har de seneste år arbejdet for at tiltrække transport- og distributionserhverv samt produktionsvirksomheder. Lyngby-Taarbæk Kommune har i højere grad målrettet sin planlægning mod videnserhverv, og Gladsaxe Kommune planlægger efter både at kunne fastholde sine produktionsvirksomheder og samtidig give mulighed for byfortætning med kontorhverv. Der er således i forhold til erhvervslokalisering en arbejdsdeling mellem LOOP CITY kommunerne, der er styret af virksomhedernes generelle lokaliseringsbehov, herunder adgang til infrastruktur, arbejdskraftopland og de generelle markedskræfter. Dette forhold skal afspejles i Fingerplanen.

#### Motivering af forslag (1.140 ud af 2.000 tegn)

Vi ønsker, at Greater Copenhagens vækst- og udviklingspotentialer bliver godt udnyttet, og at byudviklingen i hovedstadsområdet ses som en helhed. Kommunerne er indbyrdes forbundet i mange sammenhænge og er derfor helt afhængige af, at der er de optimale fysiske rammer for vækst og udvikling i hele hovedstadsområdet uafhængigt af kommunegrænserne.

LOOP CITY har en vision om en fælles tilgang til erhvervslivet, og at den gode infrastruktur og de mange og økonomiske attraktive erhvervsgrunde gør det interessant at etablere og drive virksomhed i området. Ligesom LOOP CITY bringer erhvervsklyngerne og virksomhederne tættere sammen til alles bedste.

Vi ønsker at fastholde og udvikle erhverv, der er afhængig af god adgang til motorvejsnettet, ved at give mulighed for at forbeholde arealer med tæt adgang til motorvejsnettet, vest for København til transport- og distributionserhverv. Vestegnen ligger samtidig hensigtsmæssigt i forhold til omlastning af gods fra større lastbiler til mindre, der har slutdestination i København.

Erhvervsområderne i LOOP CITY's nordlige kommuner kan i højere grad anvendes til andre typer erhverv.

#### Vurdering af forslag i forhold til planloven (989 ud af 1.000 tegn)

Forslaget vurderes at være i overensstemmelse med § 5 i, stk. 1 samt § 5 j, stk. 1 og stk. 3.

Opmærksomheden henledes til planloven § 11 b, stk. 1, nr. 14 samt Betænkning afgivet af Erhvervs-, Vækst- og Eksportudvalget den 18. maj 2017 at: *"Det skal i planlægningen så vidt muligt undgås at lede godstransport gennem tætbefolkede områder i byen. I tilfælde, hvor et erhvervsområde ved en motorvej ligger tæt på centrum, og hvor omgivelserne har bymæssig og tæt befolket karakter, kan hensynet til at undgå tung trafik således betyde, at erhvervsområder prioriteres til andet end transport- og logistikvirksomheder og andre transporttunge virksomheder.*

*Erhvervsarealer langs motorveje i hovedstadsområdet, som samtidig er udpeget som stationsnære områder, vil fortsat kunne anvendes til de formål, som følger af Fingerplanen. Endvidere vil det være muligt for kommunalbestyrelsen at udarbejde en ny lokalplan til andre formål, så længe det kan ske inden for de nuværende kommuneplanrammer."*

#### Vurdering af forslagets påvirkning af natur og miljø (1.000 ud af 1.000 tegn)

Transport- og distributionserhverv påvirker miljøet med bl.a. andet støj og luftforurening.

Af Miljøstyrelsens hjemmeside fremgår det at: *"Ifølge WHO kan støj medføre kommunikationsbesvær, hovedpine, søvnforstyrrelser, forhøjet blodtryk og forøget risiko for hjerte-kar-sygdomme. I den danske vejstøjstrategi fra 2003 er det forsigtigt vurderet, at 200-500 danskere hvert år dør for tidligt som følge af vejstøj.*

*Luftforureningen påvirker helbredet for mennesker, og udgør især et problem for folk, der i forvejen har problemer med vejrtrækning eller blodkredsløbet. Hvor farlig forureningen er, afhænger både af hvilke stoffer, der er i luften, og hvor store mængder der er."*

Af hensyn til menneskers sundhed er der derfor god grund til ikke at placere disse typer virksomheder i bymæssig bebyggelse og tætbefolkede områder. Også af hensyn til trafiksikkerheden og vejnetskapaciteten er det mest hensigtsmæssigt, hvis nyudlæg til transport- og distributionserhverv fortrinsvis placeres på Vestegnen.