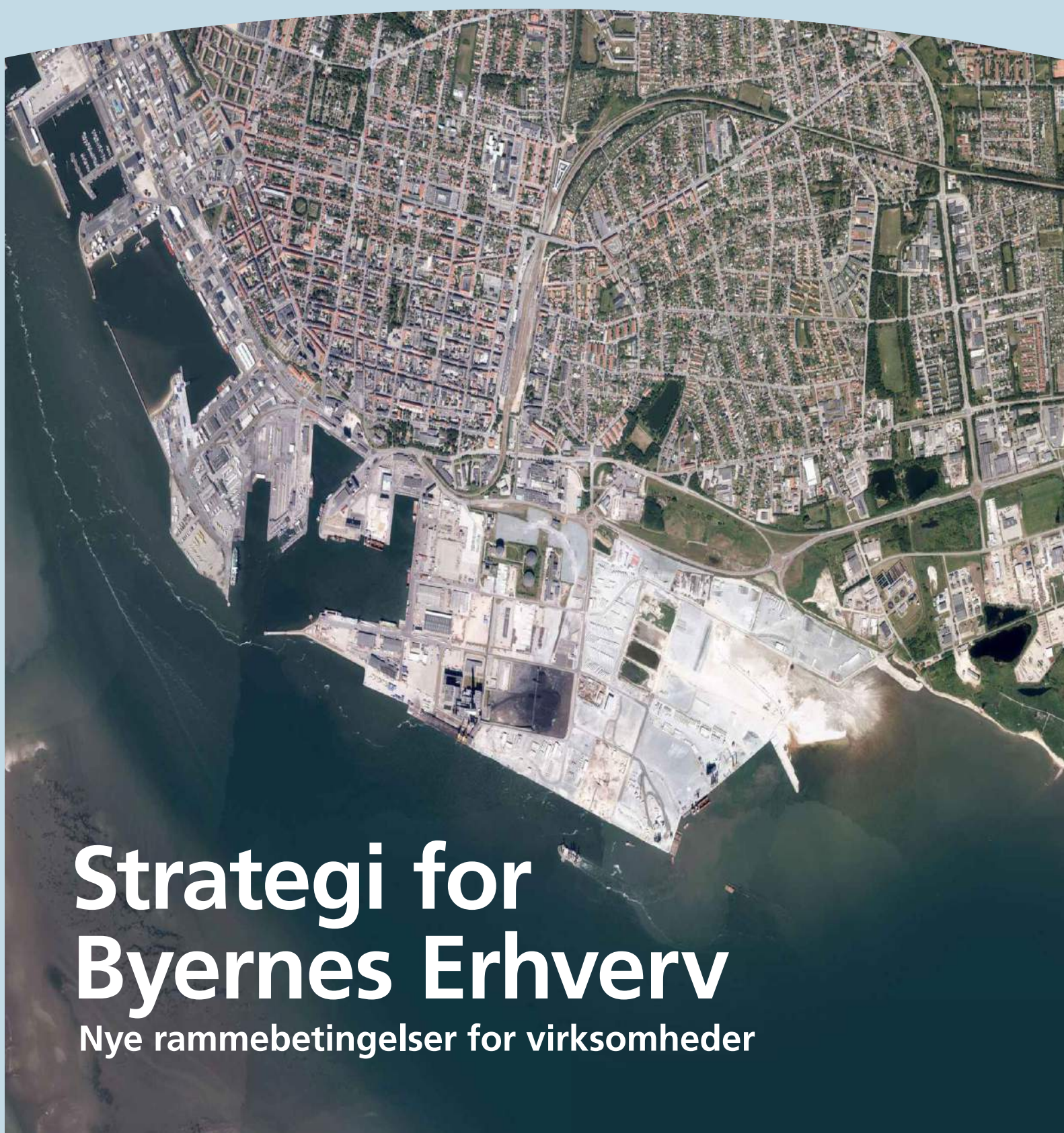




Strategi for Byernes Erhverv

Nye rammebetingelser for virksomheder

Strategi for Byernes Erhverv

- nye rammebetingelser for virksomheder

Indhold

Forord	5
Byernes erhverv	6
Fem deltagende kommuner	14
Kortlægning af byernes udbud af erhvervsområder	16
Kortlægning af efterspørgsel	28
Strategier for erhverv i byerne	34
Værktøjer	45
Tjek af byliv og synergier	51
Trafiktjek	53
Miljøtjek	58
Markedstjek	60

Erhvervsstyrelsen
Langelinie Allé 17
2100 København Ø
tlf. 35 29 10 00
www.erhvervsstyrelsen.dk
Research og artikler: COWI
Layout: COWI
Tryk: Kailow Graphic
ISBN: 978-87-7091-622-6

Forord

Erhvervslivet skal være en aktiv del af vores byer

Erhvervsvirksomhedernes karakter har ændret sig markant. Hvor nogle virksomheder har behov for at støje og lugte via produktionen, kan andre virksomheder, der ikke har de samme miljømæssige gener som tidligere, nemmere integreres i byerne. Den udvikling skaber et behov for ny og bedre planlægning i kommunerne for udviklingen af erhvervslivet i vores byer.

I mange kommuner er tilbuddet af erhvervsarealer og bymidterne ikke gearret til at imødekomme erhvervslivets behov og virksomhedernes udviklingsmuligheder. Der er kort sagt behov for at skabe de rigtige rammer for erhvervslivet. De gode rammer skaber investeringssikkerhed for virksomhederne, styrker grundlaget for vækst i virksomhederne og skaber vækst og udvikling i byerne. Samtidig skal byerne planlægges mere fornuftigt, så der bliver bedre sammenhæng mellem uddannelsesinstitutioner, virksomheder, butiksliv, boligområder også i et regionalt perspektiv, hvor kommunegrænserne bliver flydende. Der er kort fortalt grobund og potentiale for at skabe bedre synergi mellem erhvervsliv og byliv.

Det første skridt mod at udvikle bedre rammer for byernes planlægning af erhverv er taget med den nye strategi for kommunernes planlægning for erhvervsliv og byliv, som er blevet til i et samarbejde mellem DI Dansk Industri, Dansk Erhverv, Kommunernes Landsforening, Landbrug & Fødevarer, Akademisk Arkitektforening, Danske Regioner, Erhvervs- og Vækstministeriet, Transportministeriet, Kulturministeriet, Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter, Miljøstyrelsen og Naturstyrelsen samt samarbejdskommunerne Herning, Lyngby-Taarbæk, Skanderborg, Slagelse og Svendborg kommuner, som skal have en stor tak for det konstruktive samarbejde om udviklingen af metoden. I denne publikation viser erfaringerne fra de fem samarbejdskommuner, at kommunernes planlægning for erhvervsplanlægningsstrategier og erhvervslokalisering har afgørende betydning for at skabe bedre vækstbetingelser for erhvervslivet.

Erhvervsstyrelsen håber, at kommunerne vil tage positivt imod strategien for ”Byernes Erhverv”, så man fremover vil se landets kommuner udvikle vores byer i en retning, hvor virksomheder, butikker, boliger og kulturlivet kan være med til at skabe mere attraktive og levende byer og samtidig skabe grundlaget for vækst i vores byer. Byer, man har lyst til at bo i, arbejde i og bruge i sin fritid.

Byernes erhverv

– nye behov, nye muligheder, ny planlægning



Erhvervslivets behov har ændret sig, og det skaber behov for fornyelse af planlægningen. Mange erhvervsarealer og bygninger er blevet overflødige og har behov for nye anvendelser. Samtidig ønsker virksomhederne i højere grad at være en del af byens liv, og miljømæssigt kan mange virksomheder i dag indpasses i bymiljøet. Det er derfor muligt at skabe gode vækstbetingelser for virksomheder, samtidig med at de bidrager til at skabe levende og varierede bymiljøer.

Erhverv i den bæredygtige by

Det er en udfordring at skabe attraktive og effektive byer. Erhvervslivet i byerne spiller en vigtig rolle i den sammenhæng. Erhvervslivet har i dag behov for nærhed til byernes funktioner og service. Samtidig kan mulighederne for miljømæssigt at indpasse virksomheder i bymiljøet skabe forbedringer i byen. Mange byer er udfordret af, at de centrale bydele mister funktioner og liv, at byspredning skaber lange afstande til alt og bruger arealressourcer, og at det er omkostningstungt at udbygge infrastruktur, forsyning og service i byernes yderområder. Den fysiske planlægning kan understøtte den ønskede udvikling i landets erhvervs- og byområder. Det handler blandt andet om at se kommunens mange forskellige erhvervsarealer i sammenhæng, at se karakteren og potentialerne i de enkelte erhvervsområder, at udvikle byerne, så netværk mellem virksomheder, uddannelse mv.

understøttes, og om at kunne se på tværs mellem kommunerne i et regionalt perspektiv. I stedet for at planlægge mere erhvervsareal kan der være behov for at planlægge bedre forhold for erhverv i bymiljøerne og samtidig udnytte mulighederne for at skabe varierede, levende og attraktive byer. Byliv og erhvervsliv lever i symbiose. Erhvervslivet har fordele af at være en del af en effektiv, attraktiv og levende by, og byernes liv stimuleres af, at erhvervene er en del af bymiljøet. Erhverv som del af bymiljøet er en mulighed for at imødegå udfordringer og skabe nye kvaliteter i byerne.

Fordele for byerne

Erhverv i bymiljøet stimulerer bylivet, øger områdernes værdi og investeringslysten, ligesom erhvervslivets tilstedeværelse fremmer det lokale engagement. Konkret giver erhvervslivet som del af den tætte by

eksempelvis mulighed for:

- At genbruge ledige byarealer og bygninger og modvirke funktionsudtømmning af eksisterende bydele frem for at inddrage nyt areal og bygge nyt uden for byen.
- At skabe synergi mellem byliv og erhvervsliv, hvor virksomhederne nyder godt af nærhed til hinanden og byens mange muligheder, hvor bylivet nyder godt af det daglige flow af medarbejdere og kunder, og hvor virksomhederne bidrager til at skabe aktivitet og opbakning til kultur- og foreningslivet i området.
- At skabe attraktive vækstmiljøer, hvor eksempelvis flere mindre virksomheder etablerer sig i et fællesskab.
- At optimere udnyttelsen af eksisterende infrastruktur, forsyningsanlæg og service frem for at investere i udbygninger.
- At give flere mulighed for at bruge kollektiv transport, cykling og gang, som understøttes af et tæt og blandet bymiljø.

Erhvervsudvikling og planbehov

Erhvervsudviklingen i Danmark er markant anderledes i dag, end den var for blot 10 eller 15 år siden, og derfor er der behov for en fornyelse af planlægningen.

Lavkonjunktoren har betydet, at der har været tilbagegang i arbejdspladser i Danmark de seneste ca. 10 år. De regionale forskelle i erhvervslivets lokalisering er blevet større, og derfor er udfordringer og muligheder for erhvervsudvikling og investeringer i byudvikling meget forskellige landet over. Nogle få kommuner har haft vækst i arbejdspladser, men ellers har tendensen været, at der i dag er færre arbejdspladser, end der var tidligere. Mange virksomheder klarer sig godt. De er typisk meget vidensbaserede og har effektiviseret og centraliseret produktion, arbejdsgange, salg og kundebetjening. Resultatet er, at virksomhederne stiller andre krav til lokalisering i dag end tidligere, og der opstår nye udfordringer for den fysiske planlægning.

Som eksempel har nethandel og digitale selvbetjeningsløsninger betydet, at mange bymidter har tomme butikker, lukkede bankfilialer mv. Teknologien erstatter fysiske butikker med netbutikker, og bankfilialer erstattes med homebanking. I bymidterne er der derfor behov for at finde nye former for anvendelser af bygninger og lokaler, som kan erstatte tidligere anvendelser og bidrage

til bymidtens liv og attraktivitet, og netbutikkerne har behov for god logistikmæssig lokalisering. Et andet eksempel er, at nutidens virksomheder generelt medfører mindre miljøbelastninger end tidligere, og at de derfor miljømæssigt er mulige at lokalisere i byen. Udfordringerne er typisk gået fra at sikre nødvendig afstand omkring virksomhederne til at håndtere mere trafik, indpasse erhvervsbyggeriet i bymiljøet og skabe attraktive bymiljøer, hvor virksomhederne understøtter hinanden, opnår fordele ved at ligge i et blandet miljø med andre funktioner og bidrager til bylivet.



Adelgade i Skanderborg. Gaden fungerer som byens primære handelsgade og har et godt udvalg af mindre butikker.

Opgørelse af ledige erhvervsarealer i ha opdelt på bystørrelser, 2014.			
Bystørrelse	Blandet bolig og erhverv	Erhvervsområde	I alt
10.000-19.999 indbyggere	70,6	1.506,8	1.577,5
1000-4999 indbyggere	142,2	3.133,4	3.275,6
20.000-49.999 indbyggere	175,2	1.895,3	2.070,5
200-249 indbyggere	10,2	166,2	176,4
250-499 indbyggere	75,3	139,7	215,0
50.000-99.999 indbyggere	34,3	1.060,7	1.095,1
5000-9999 indbyggere	71,6	997,9	1.069,5
500-999 indbyggere	157,0	434,8	591,8
over 100.000 indbyggere	272,7	331,8	604,5
Landdistrikt	90,1	7.380,7	7.470,9
I alt	1.099,3	17.047,5	18.146,7

Tabellen viser ledige erhvervsarealer opgjort på kommuneplanrammer med byzone status, defineret ved at kommuneplanrammen indeholder byzone og at bebyggelsesprocenten er under fem. Herudover eksisterer der ca. 10.000 ha ledige erhvervsarealer i landzonen.

Kilde: Erhvervsstyrelsen

Arealoverskud og nye lokaliseringsbehov

Erhvervslivets udvikling kommer forskelligt til udtryk i byerne. I mange byer er der overskud af erhvervsarealer og lokaler til både produktions- og servicevirksomheder, som tabellerne viser. Dansk Ejendomsrådgiverforenings tal fra juli 2014, viser, at der i hele landet er 2.3336.000 m² ledige kontorlokaler og 3.774.000 m² ledige lager- og produktionslokaler, hvilket svarer til en ledighed på henholdsvis 9,9 procent af bygningsbestanden for kontorer, og 3,7 procent ledighed på bygningsbestanden for lager- og produktionslokaler. Samtidig er der begrænset udsigt til, at arealerne og bygningerne igen vil blive taget i brug til de erhverv, de er planlagt til. Muligheden kan være at omdanne de tomme bygninger og ledige arealer til andre former for erhverv, men løsningen kan også være at finde helt andre anvendelser eller evt. tilbageføre arealerne til det åbne land.

I andre byer er der vækstvirksomheder, som har behov for den helt rigtige lokalisering, hvor byen

og regionen omkring understøtter produktion og vækstmuligheder. Det kan f.eks. være en stor eksportvirksomhed, som har behov for at kunne rekruttere kvalificeret arbejdskraft og nærhed til specialiseret erhvervsservice og viden, eller det kan være en virksomhed, der har behov for lokalisering ved særlig infrastruktur. Det kan også være en klynge af kontorvirksomheder, der nyder godt af at ligge i et innovativt miljø.

Erhvervslivet er mange steder i byerne

Byernes erhvervsliv ligger mange steder i byerne, og derfor handler planlægning for erhverv i byerne ikke kun om erhvervsområderne, men bredt set om lokalisering af erhverv som del af bymiljøet. En bys erhvervsliv kan f.eks. omfatte store, højteknologiske og eksportorienterede industrier placeret i særlige områder eller virksomheder, der udnytter en særlig beliggenhed ved en lufthavn, en havn, en banegård, en undervisningsinstitution, et sygehus eller et råstofområde. Byernes erhvervs-

Opgørelse af ledige erhvervsarealer i ha opdelt på regioner, 2014.			
Region	Blandet bolig og erhverv	Erhvervsområde	I alt
Hovedstaden	181,8	670,5	852,3
Midtjylland	290,2	3.628,1	3.918,4
Nordjylland	196,8	1.657,1	1.853,9
Sjælland	206,1	4.146,4	4.352,5
Syddanmark	224,2	6.945,4	7.169,6
I alt	1.099,3	17.047,5	18.146,7

Tabellen viser ledige erhvervsarealer opgjort på kommuneplanrammer med byzone status, defineret ved at kommuneplanrammen indeholder byzone og at bebyggelsesprocenten er under fem. Herudover eksisterer der ca. 10.000 ha ledige erhvervsarealer i landzonen.

Kilde: Erhvervsstyrelsen

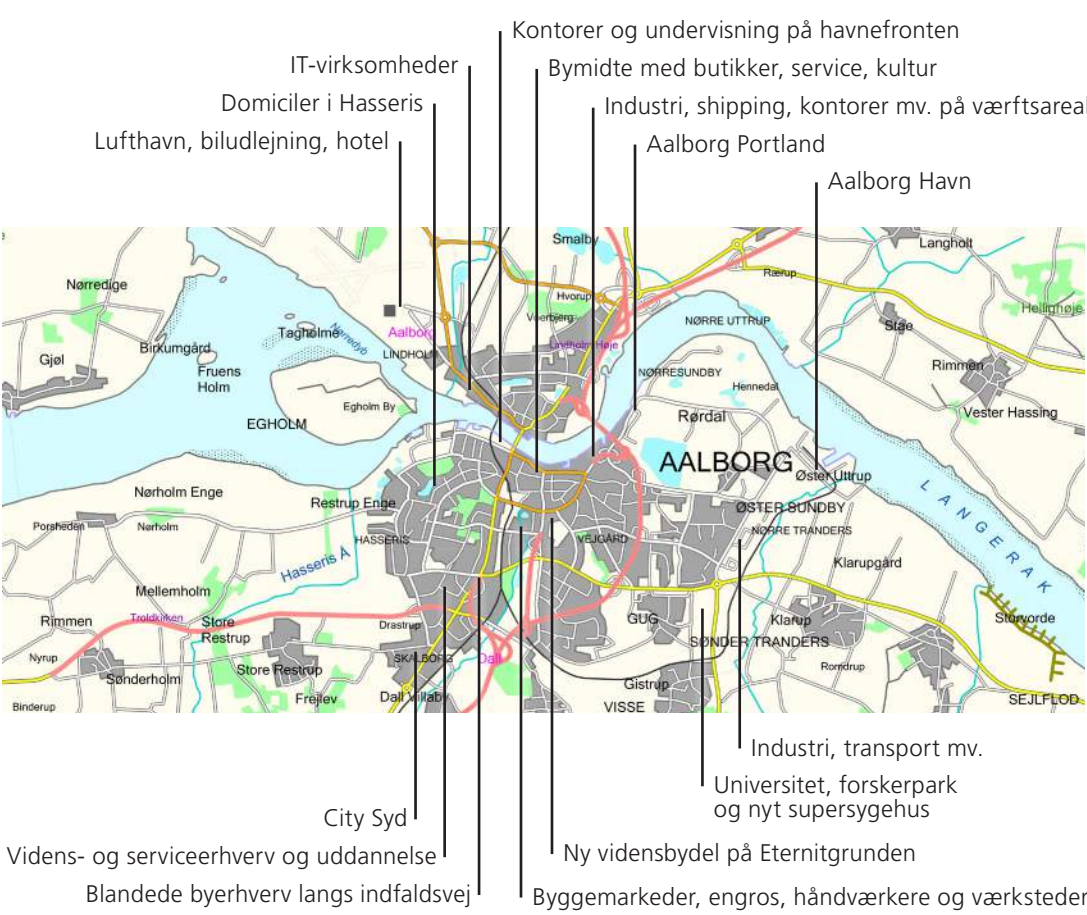
områder er også håndværkerområder med lokalt orienterede virksomheder, blandede erhvervs-, institutions- og boligområder i de centrale bydele og langs indfaldsvejene, samt kontor- og servicevirksomheder i boligområder. Et survey udført for Naturstyrelsen i 2010 (Rambøll (2010) ”Serviceeftersyn af erhvervsområder”) viser, at ca. 10 procent af virksomhederne har planer om at flytte inden for en kortere årrække, og ca. 20 procent har planer om at udvide. De mange flytninger, åbninger, lukninger, udvidelser mv. skaber således stor dynamik at planlægge for.

Erhvervslivets lokaliseringønsker

Planlægning for erhverv handler om at kunne matche de forskellige virksomheders behov med de lokaliseringsfordele som regionen, byen, byområdet, grunden og bygningen byder på. Nogle virksomheders lokalisering er afgjort af ejerens relationer til stedet, mens andre virksomheder gør sig systematiske overvejelser om, hvor den bedste

beliggenhed er. Overvejelserne kan omfatte hele spektret fra globale hensyn via valg af region eller by til de konkrete bygninger. Under alle omstændigheder vil god lokalisering indebære gode rammebetingelser og være et blandt flere elementer, der er afgørende for, hvordan virksomheden klarer sig. Rambølls survey af danske virksomheders lokaliseringspræferencer, som blev udført for Naturstyrelsen i 2010, viser, at mange virksomheder ønsker at være en del af byens liv, da det indebærer en række fordele. Blandt fordelene nævnes gode muligheder for at rekruttere kvalificeret arbejdskraft, nærhed til lokale kunder og mulighed for at indgå i lokale netværk med leverandører, samarbejdspartnere og videns- og uddannelsesinstitutioner mv. De mange relationer, som virksomhederne har behov for, kan understøttes af nærhed og af attraktive mødesteder, der fremmer det kreative møde. Arbejdslivet har skiftet karakter. I dag foregår

Eksempler på områder med erhverv i Aalborg



Erhvervslivet er meget forskelligartet og har behov for at ligge i forskellige typer byområder.

I Aalborg ligger eksempelvis Aalborg Portland, der er en meget specialiseret og vidensbaseret industri med høj eksportandel. Virksomheden er lokaliseret med passende afstand til naboer.

Transportbehovene opfyldes via nærhed til motorvej og havn, ligesom der er nærhed til råstofgraveområder.

Et andet eksempel er det tidligere værftsområde, som i dag rummer en blanding af virksomheder, herunder virksomheder, som bygger videre på værftets kompetencer. Et tredje eksempel er universitetsområdet, som også rummer forskerparken NOVI og en række teknologiske virksomheder.

Et fjerde eksempel er havnefronten mellem de to broer, der er omdannet til et tæt erhvervs- og boligområde med større kontorvirksomheder og undervisningsinstitutioner. Endelig er der i villakvarteret Hasseris en række domiciler for kontor- og servicevirksomheder.

Virksomhedernes lokaliseringsvalg er resultatet af overvejelser og afvejning af faktorer, der kan være knyttet til det globale, europæiske og nationale og til regionen, byen, grunden og bygningerne. Behovene varierer mellem brancher og mellem virksomheder. Som nogle generelt og almindeligt gældende faktorer kan der på baggrund af Rambølls survey af danske virksomheders lokaliseringspræferencer nævnes følgende:

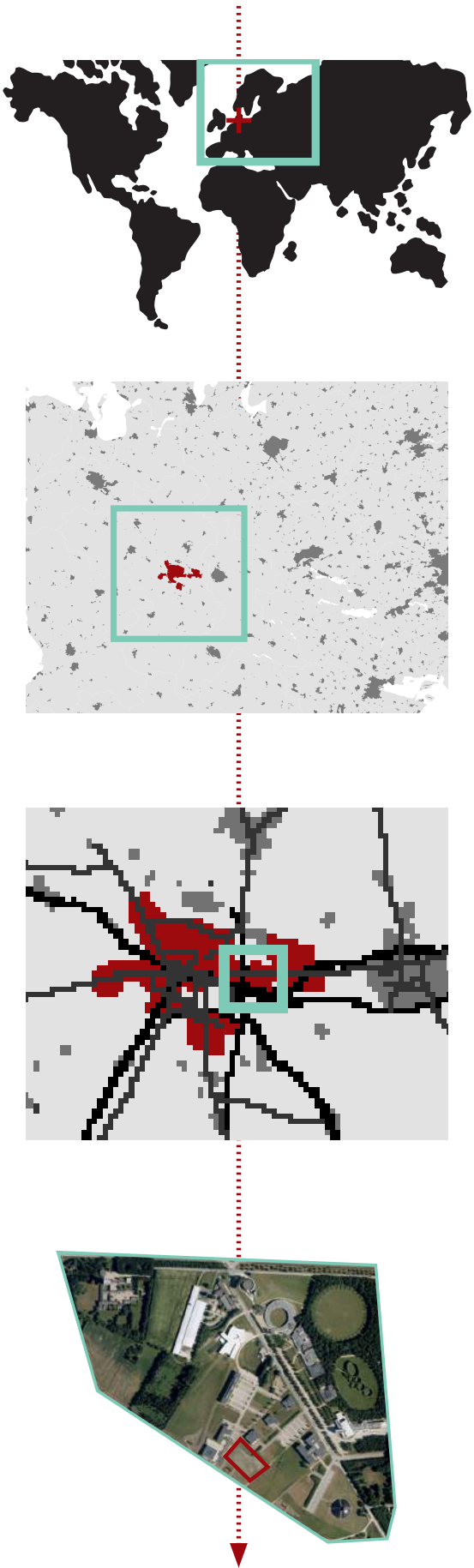
VERDEN, EUROPA og DK
Det internationale aspekt handler om at afveje fordele ved udflytning som f.eks. lave produktionsomkostninger, særlige kompetencer eller nærhed til nye, internationale markeder mod fordele ved lokalisering i Danmark i form af højt kompetenceniveau, høj kvalitet, leveringssikkerhed, nærhed til viden, innovationsmiljøer mv.

REGIONEN OG BYEN
Ved valg af region og by vægtes det generelt at have adgang til netværk og relationer til lokalsamfundet, nærhed til underleverandører, kunder og samarbejdspartnere og adgang til kvalificeret arbejdskraft. En beskeden, men vigtig andel lægger vægt på nærhed til videregående uddannelsesinstitutioner og forsknings- og udviklingsmiljøer.

OMRÅDET
Lokaliseringsfaktorer, der har størst betydning i byområdet, hvor virksomheden ligger, er god tilgængelighed, nærhed til byens muligheder for indkøb, børnepasning mv. samt virksomhedssammensætningen i området. Nærhed til lufthavn og havn spiller også en rolle for en del virksomheder.

GRUND OG BYGNINGER
Det væsentlige ved valg af grund og bygninger er pris og parkeringsmuligheder, og at bygningerne er fleksible, har arkitektonisk kvalitet og en bæredygtig profil (f.eks. energibesparelse). Adgang til fælles serviceordninger (f.eks. kantine) spiller en vigtig rolle for nogle

LOKALISERINGSFAKTORER FRA DET GLOBALE TIL DET LOKALE



arbejdet ikke bare i virksomheden, men på rejsen, på byernes mødesteder og i byernes rum. Lokalisering i byerne indebærer normalt også fordele med god adgang til overordnet infrastruktur som motorveje, stationer, havne, lufthavne mv. samt mulighed for at benytte sig af deres mangeartede kultur- og fritidstilbud. Eksemplerne illustrerer, at gode rammebetingelser for erhvervslivet er forskellige og forudsætter god planlægning, hvad enten det handler om at skabe et attraktivt område for en klynge af vidensbaserede kontorvirksomheder, om at sikre trafikal tilgængelighed og overholde støjkrav til en stor produktionsvirksomhed, eller om i god tid at reservere arealer ved lufthavne, havne, stationer, undervisningsinstitutioner, sygehuse, forsyningsanlæg og andet, der kan blive attraktive lokaliseringssteder for særlige virksomheder.

Gode rammer for erhvervslivet

Regeringen vil skabe gode rammer for erhvervslivet, jobskabelse, velfungerende byer, fremkommeligheden på vejnettet, fremme kollektiv transport og samtidigt beskytte natur og miljø. Manglende kapacitet i transportsystemet, hvad enten det handler om fremkommelighed på vejnettet eller kapacitet og regularitet i den kollektive transport, er hyppigt nævnt som årsager til, at der spildes tid og dermed tabes produktivitet. Lokalisering, der gør det let at rekruttere medarbejdere, skaffe viden og indgå i kreative samarbejder, er et andet eksempel på, at de fysiske rammer spiller en rolle for virksomhedernes vækstmuligheder. Som eksemplerne viser, kan kommunernes planlægning levere vigtige bidrag til at skabe gode rammer for vækst i erhvervslivet. Planlægningen kan fremme udviklingen af effektive og velfungerende byer, hvor virksomhederne nyder godt af nærhed til viden, kunder og samarbejdspartnere, har god tilgængelighed osv. Den effektive og velfungerende by skaber optimale rammebetingelser for erhvervslivet og om at skabe investeringssikkerhed. Gode rammer for erhvervslivet må selvfølgelig ses i sammenhæng med den attraktive by, som har gode bomiljøer, et godt handels-, fritids- og kulturliv, tryghed mv., og i sammenhæng med den bæredygtige by, der er indrettet, så der spares energi og ressourcer. Pointen er, at de forskellige mål hænger sammen. Det attraktive og det bæredygtige er også en del af den gode by for erhvervslivet.

Erhverv i kommuneplanlægningen

Kommunerne kan gennem kommuneplanlægningen levere et vigtigt bidrag til at understøtte fremtidens erhvervsliv i Danmark ved at fremme effektive og attraktive byer og skabe synergi mellem byliv og erhvervsliv og samtidig understøtte miljøvenlig transport.

Behov for dynamisk og god planlægning

Håndbog om miljø og planlægning (Miljøministeriet, 2008) har hidtil udgjort et vigtigt grundlag for kommuneplanlægningen for erhverv. For at forebygge at miljøproblemer opstår, har håndbogen fokus på at skabe nødvendig adskillelse mellem virksomheder og byernes øvrige funktioner. Princippet i håndbogen har haft sin værdi og kan fortsat være en rettesnor, men udviklingen har vist, at mange virksomheder i dag er vanskelige at klassificere. Der er store forskelle på miljøbelastning inden for de enkelte brancher, og virksomhederne ændrer ofte miljøbelastning over tid. Virksomhederne er generelt blevet bedre til at begrænse miljøbelastningerne, og miljøbelastende aktiviteter er i mange tilfælde flyttet ud af landet. Det samlede billede er, at erhvervslivets behov i dag er meget dynamisk. God lokalisering handler derfor om meget andet end forebyggelse mod miljøproblemer. Der er behov for en mere dynamisk planlægning for erhverv, som tager højde for, at god lokalisering af virksomhederne varierer, og som samtidig skaber kvalitet i byerne. Skal opgaven lykkes, kræver det god og præcis planlægning, som både optimerer rammebetingelserne for virksomhederne

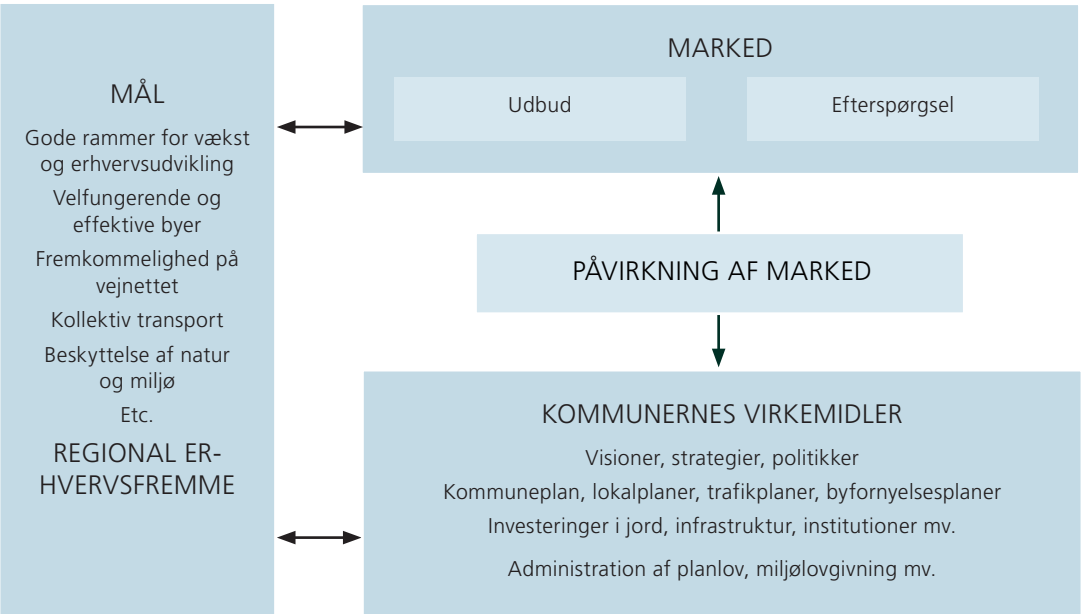
og finder løsninger på de udfordringer med trafik, miljø, indpasning af byggeri mv., der vil være ved bymæssig lokalisering. Det kræver også en planlægning, der kan afveje de mange forskelligartede interesser i byudviklingen, herunder kulturmiljøinteresser, naturbeskyttelseshensyn m.m.

En enkel metode, der kan skaleres efter behov

Metoden, som er udviklet og afprøvet, er beskrevet i sin helhed, og den er fleksibel. Kommunerne kan prioritere og vælge til og fra efter behov. Metoden starter med en overordnet screening, der skaber et overblik over erhvervslivets behov og byernes muligheder for erhvervsudvikling. På baggrund heraf kan der ske en prioritering af det videre arbejde. En prioritering kan være at sætte fokus på følgende:

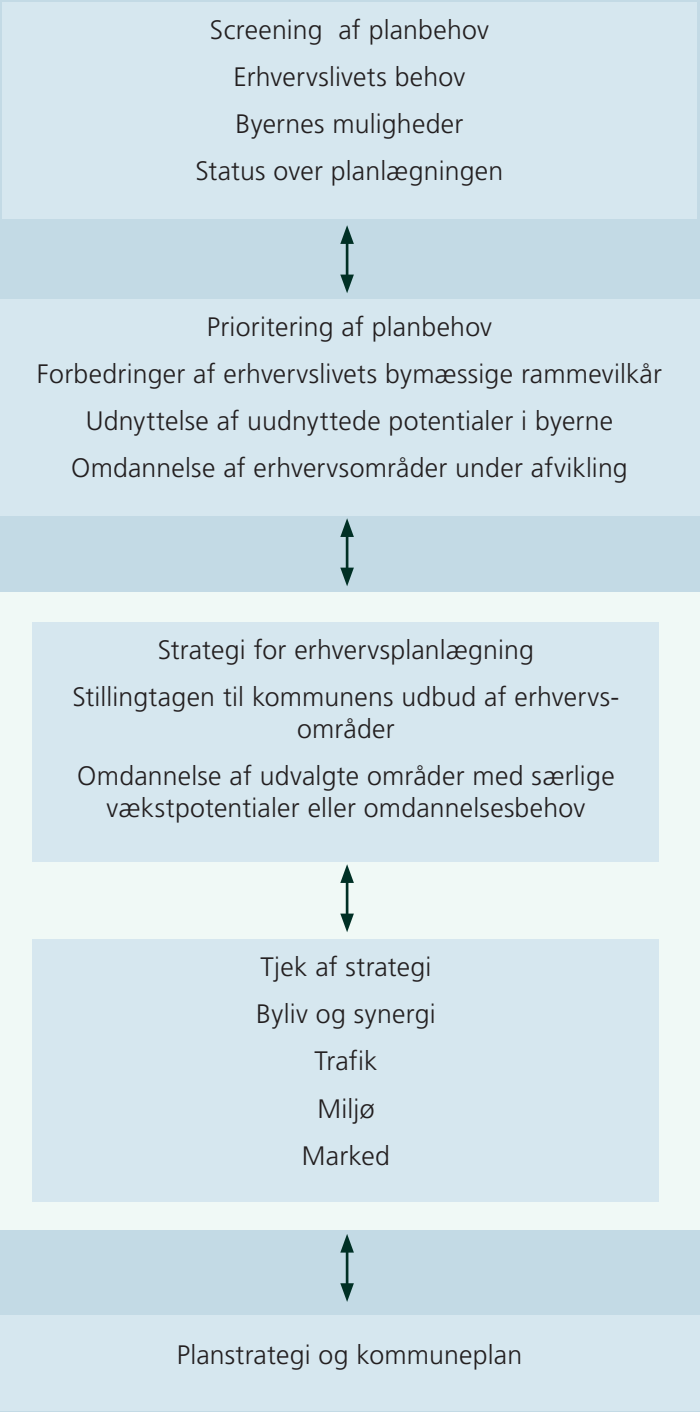
- Behov for erhvervsudvikling eller forbedring af erhvervslivets rammevilkår, som ikke er opfyldt med den nuværende planlægning.
- Udvikling eller omdannelse af erhvervsområder, hvor der er mange ledige arealer og tomme bygninger.
- Udvikling eller omdannelse af byområder, hvor der er uudnyttede potentialer for erhvervsudvikling.
- Overblik over kommunens samlede erhvervsområder, herunder en oversigt over tomme erhvervsarealer,
- Sammenhæng med strategier for erhvervsudvikling i et regionalt perspektiv.

Når planbehovene er screenet, og opgaverne er prioriteret, lægger metoden op til, at der for det



Den nye planlægning for erhverv er tænkt ud fra en markedsorienteret tankegang, hvor udbud og efterspørgsel driver udviklingen. Kommunerne har mulighed for at påvirke markedet gennem forskellige virkemidler, herunder kommuneplanen, der kan tænkes som en plan for kommunens udbud af lokaliseringmuligheder. Det hele påvirkes af regeringens mål om at skabe vækst og gode vilkår for erhvervslivet og af den regionale

ERHVERV I KOMMUNEPLANEN, SKRIDT FOR SKRIDT



første tages stilling til, om det samlede udbud af erhvervsområder i kommunen matcher behovene og har tilstrækkelig attraktivitet. Måske er der udlagt for mange erhvervsområder, der stort set kan det samme, måske er der behov for en præcisering af byernes erhvervsmæssige roller, og hvad de enkelte områder har af kvaliteter, eller måske rummer byerne potentialer, som ikke er udnyttet i den nuværende planlægning.

For det andet lægges der op til, at der udarbejdes strategier for de enkelte områder, hvor der er behov for udvikling eller omdannelse. Strategierne for erhvervsområderne kan f.eks. handle om, hvordan et område under afvikling kan omdannes til nye erhverv eller måske helt andre anvendelser. Det kan også handle om at udnytte mulighederne for at fortætte et allerede velfungerende erhvervsområde, eller det kan handle om at give et eksisterende område et løft for at få genskabt attraktiviteten for de virksomhedstyper, det er planlagt for.

I processen med at udarbejde strategier for de udvalgte erhvervsområder er der lagt et tjek af effekter for vigtige hensyn til byliv, trafik, miljø og marked ind i metoden. På baggrund af tjekket kan strategierne bearbejdes, indtil der foreligger et godt resultat.

Den vigtige proces med erhvervslivet

Da virksomhedernes behov er dynamiske og forskellige, må den nye kommuneplanlægning for erhverv inddrage erhvervslivet i processen og finde ud af, hvad byerne kan tilbyde erhvervslivet, og hvordan erhvervslivet kan styrke byerne.

Dialog og inddragelse i erhvervsudvikling spiller en central rolle i de forskellige faser, som metoden indeholder.

Under den indledende screening kan det f.eks. være relevant at inddrage nøglepersoner fra de lokale erhvervsorganisationer og ejendomsmæglere, der har overblik over efterspørgslen efter byernes erhvervsområder.

Strategiudviklingen handler om den gode dialog med ejere og lejere i de udvalgte erhvervsområder. Opgaven vil typisk være placeret i kommunernes planafdeling, og der vil være behov for tæt samarbejde med erhvervsafdelingerne, miljø, trafik mv. Det er også vigtigt, at arbejdet kobles med de regionale vækst- og udviklingsstrategier.

Fra strategi til planer og realisering

Strategien for erhvervsplanlægning er tænkt så den kan indgå i en planstrategi og en efterfølgende revision af kommuneplanen. Kommuneplanen



Nørgaardsvej i Lyngby. Området indeholder et bredt miks af boliger, udvalgsvarebutikker, detailhandel og kontorerhverv.

udgør rammerne for lokalplaner og spiller sammen med trafikplaner og andre planer, som hver for sig kan bidrage til at fremme strategiens mål. Den kommunale strategi for erhvervsplanlægning skal også ses i sammenhæng med de regionale vækst- og udviklingsstrategier for at fremme udvikling og vækst i hele regionen.

Den kommunale strategi for erhvervsplanlægning kan endvidere styrkes ved at indgå i kommunens overordnede visioner og strategier og ved at have tæt sammenhæng med erhvervspolitikken. Samarbejdet og dialogen med erhvervslivet, grundejere mv. vil spille en vigtig rolle i bestræbelserne for at fremme erhvervs- og byudviklingen.

Kommunerne kan, via investeringer i opkøb af

jord og bygninger og forbedring af infrastruktur og ved at tænke erhvervsudvikling sammen med planlægning af institutioner, bidrage til at fremme erhvervsudviklingen, og endelig har kommunerne mulighed for at påvirke udviklingen via administration af planlov og andre lovområder.



Fem deltagende kommuner

“Byernes Erhverv” bygger på Miljøministeriets analysearbejder og fem kommuners afprøvning af nye metoder i erhvervsplanlægningen.

Kommunerne og valg af områder

Herning, Lyngby-Taarbæk, Skanderborg, Slagelse og Svendborg kommuner har deltaget i arbejdet med at udvikle og afprøve de nye redskaber, som fremgår i de kommende afsnit. De fem kommuner ligger forskelligt i den regionale struktur. Herning er en stærk erhvervsby med et større omkringliggende pendlingsopland. Lyngby-Taarbæk og Skanderborg kommuner er en del af væksområderne i henholdsvis Hovedstadsområdet og Aarhus-området. Svendborg og Slagelse kommuner ligger længere fra vækstcentrene. Hver kommune har valgt at arbejde med et til to erhvervsområder i deres kommune. Ved valg af områder er der lagt vægt på, at de repræsenterer forskellige typer erhvervsområder og forskellige placeringer i byerne for at sikre, at eksemplerne så godt som muligt repræsenterer typiske områdetyper og planudfordringer.

Kommunernes opgaver

Kommunerne har bidraget med udvikling og afprøvning af nye analysemetoder i de valgte erhvervsområder og med udvikling af forslag til strategier for områderne på baggrund af analyserne. Analyserne har omfattet en samlet kortlægning af områdernes by-, trafik- og miljøkapacitet og af områdernes udviklingspotentialer. Analyserne er gennemført ved desk research af gældende planlæg-

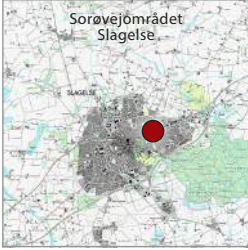
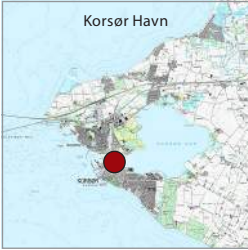
ning og eksisterende baggrundsmateriale, gennem feltregistreringer i områderne og via interviews med grundejere, brugere og ejendomsmæglere.

De valgte erhvervsområder

Erhvervsområderne er som nævnt valgt, så de repræsenterer forskellige områdetyper og planlægningsmæssige udfordringer.

Bymidte eller bydelscentre

Sygehusområdet i Herning ligger i det centrale byområde, 300-400 meter fra hovedstrøget og er hovedsageligt omkranset af boliger. Området skal omdannes, når det nye hospital i Gødstrup står klar i 2017-20. Flere bygninger er bevaringsværdige. Området er omkranset af overordnede veje med relativ meget trafik. Spørgsmålet er, hvad området skal omdannes til, når der i forvejen er ledige lokaler til kontorer i byen. Højvangens Torv i Skanderborg er et bydelscenter i bydelen Højvangen, der ligger adskilt fra resten af byen af Skanderborg Sø. Området ligger i sammenhæng med et campusområde og rummer et supermarked, to discountbutikker, pizzeria og svømmehal. Der er et stort omkringliggende boligområde. Spørgsmålet er, hvordan den nedslidte centerbebyggelse kan fornys, samtidig med at området får større tæthed og blandes med boliger.



Havneområder

Svendborg Havn er under omdannelse. Over en årrække er flere af de traditionelle havneerhverv ophørt, men der er fortsat et værft (sandblæsning mv.), andre erhvervsaktiviteter og færgetrafik, som kan give anledning til miljøkonflikter og trafikbelastninger, ligesom der er forurennet jord. Området ligger attraktivt placeret ved Svendborgsund og tæt på bymidten. Spørgsmålet er, hvad de fremtidige anvendelser skal være set i sammenhæng med havneområdets potentialer for at udvikle en maritim klynge, lokalisering af videregående søfartsuddannelser, turisme og boliger, samtidig med at der skal tages hensyn til de nuværende aktiviteter. Korsør Havn rummer et større erhvervsområde med en blanding af virksomheder, der spænder fra havnerelaterede virksomheder som fiskeri, bjergnings- og bugseringsvirksomheder til større miljøbelastende virksomheder som foderstof- og cementvirksomheder og til fitnesscenter, kontorer og byggemarked. Området indgår i et kulturmiljø med havn, bymidte og Korsør Fæstning. Spørgsmålet er, hvordan de ledige bygninger og arealer kan få nyt liv, når efterspørgslen efter både erhverv og boliger er begrænset, og når miljøkrav i forhold til de eksisterende virksomheder skal overholdes.

Bynære erhvervsområder

Stationsområdet i Skanderborg rummer primært kontorvirksomheder som rådgivere, reklamebureauer, it-firmaer, klinikker mv. Nærheden til stationen giver let adgang til Aarhus, Horsens og andre omkringliggende byer, og der er gode forbindelser til fjerntrafikmål som København. Området rummer mulighed for fortætning, og der er et positivt marked for kontorvirksomheder. Spørgsmålet er, hvordan der kan skabes attraktive muligheder for virksomheder, samtidig med at der sikres arkitektonisk kvalitet på det meget synlige sted og findes løsninger på parkering og trafikbelastning. Nørgaardsvejområdet i Lyngby er et stationsnært kerneområde og har kort afstand til motorvejen og Lyngby Hovedgade. Området er planlagt til kontorer, undervisning og boliger, men kun en del er i dag omdannet til kontorer og undervisning. Resten anvendes til trælast og flere småerhverv. Et it-firma med ca. 100 ansatte og en undervisningsinstitution med ca. 1.000 studerende har givet området nyt liv. Omdannelsen af området er i gang. Spørgsmålet er, hvorfor de gældende rammer, der allerede i dag giver mulighed for ændret anvendelse og ny udvikling af området, ikke er udnyttet. En yderligere udnyttelse af arealerne vil kræve, at

trafik- og miljøbelastninger kan håndteres, og at området kan udvikle sig til et attraktivt og levende byområde for kontor, undervisning og boliger i den centrale del af Kgs. Lyngby.

Erhvervsområder i byernes yderområder

Damgårdsvæjområdet i Herning er et ældre industriområde med ca. 120 virksomheder og 26 boliger. 35 virksomheder medfører betydelige miljøpåvirkninger. Området er fuldt udbygget. En del af industrien er væk og erstattet af let erhverv og butikker til særligt pladskrævende varer. Arkitekturen er blandet, og bygningernes kvalitet varierer. Nogle bygninger trænger til renovering, andre er i fin stand, og en del bygninger står tomme. Efterspørgslen går på lettere produktion, lager og kontor. Spørgsmålet er, hvordan den gradvise udvikling mod et mere blandet område kan håndteres, når virksomhederne har forskellige interesser, og når en del af virksomhederne medfører miljøbelastninger.

Sorøvejområdet i Slagelse er et stort og langstrakt erhvervsområde, der ligger langs byens hovedindfaldsvej med ca. en kilometer til motorvejen i den ene ende og med nærhed til bymidten i den anden ende. Området er omkranset af boliger, plejecenter, kolonihaver mv. Der er flere bilforhandlere, autoværksteder mv., men også kontorer og produktionsvirksomhed. Flere bygninger står tomme. Spørgsmålet er, hvordan der kan holdes på eksisterende virksomheder, som mangler plads, og hvordan det kan gøres attraktivt at investere i at opdele tomme industribygninger i enheder til flere mindre virksomheder, når lejeniveauet er lavt. Firskovvejområdet i Lyngby er et stationsnært erhvervsområde, som også har let adgang til motorvejen og Lyngby Hovedgade, og som rummer mange parkeringspladser. Området indeholder pladskrævende funktioner som bilforhandlere, autoværksteder, trælasthandel, materielplads og genbrugsplads, men også kontorvirksomheder. Da området er tidligere affaldsdeponi, er der forurennet jord og ekstraudgifter til fundering. Området markerer sig som det upolerede Lyngby og er stort set altid fuldt udnyttet. Spørgsmålet er, om området skal fastholdes som nu, eller om mulighederne for mere huslejestærke anvendelser til kontorer og domiciler kan og skal udnyttes.

Kortlægning af byernes udbud af erhvervsområder

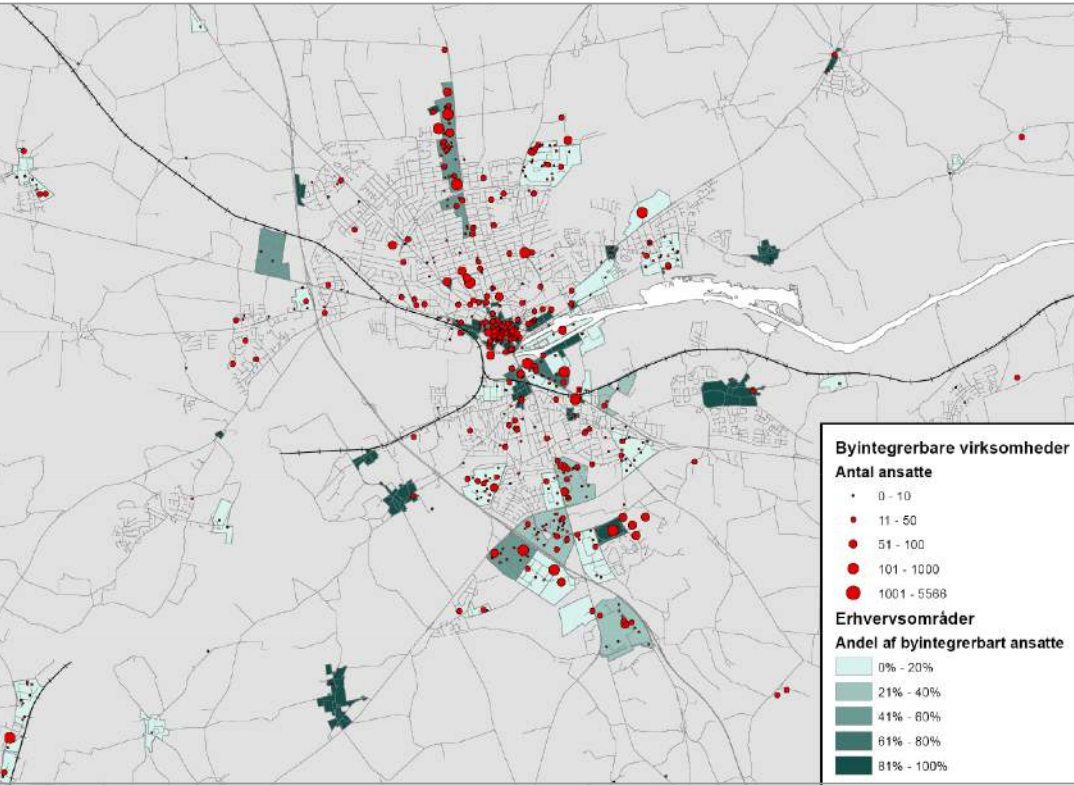
Planlægning af byernes erhvervsområder kan starte med en screening, der skaber overblik overbyernes udbud af lokaliseringsmuligheder for virksomheder.

Nye tendenser skaber nye planbehov

Kommuneplanlægningen for erhvervsområderne har traditionelt handlet om at udlægge tilstrækkelige arealer på bar mark til at dække behovet for nye virksomheder. Arealerne deles typisk op efter miljøbelastning. Det kan f.eks. være områder til virksomheder med særlige beliggenhedskrav, områder til industri, transport og andre belastende virksomhedstyper, områder til let industri, værksteder, håndværkere mv., områder til kontorer og andre ikke-generende virksomheder, blandede bolig- og erhvervsområder samt centerområder til butikker og andre ikke-generende erhverv.

Dynamik, overblik og planlægning

I dag handler planlægningen for erhverv fortsat om at forebygge miljøproblemer og beskytte virksomhederne mod skærpede miljøkrav, men planlægningen handler også om at bidrage til at skabe gode vækstbetingelser og udnytte de muligheder, byerne har af lokaliseringsmuligheder, samtidig med at virksomhederne bidrager til bymiljøet. Planlægningen for erhverv handler derfor også om at få overblik over, hvilke former for erhverv kommunen har mulighed for at tiltrække og udvikle, og herefter vurdere, om kommunen har et udbud af områder, der er attraktive for de virksomheder, der er mulighed for at tiltrække og udvikle. Mange erhvervsområder er i god drift med god



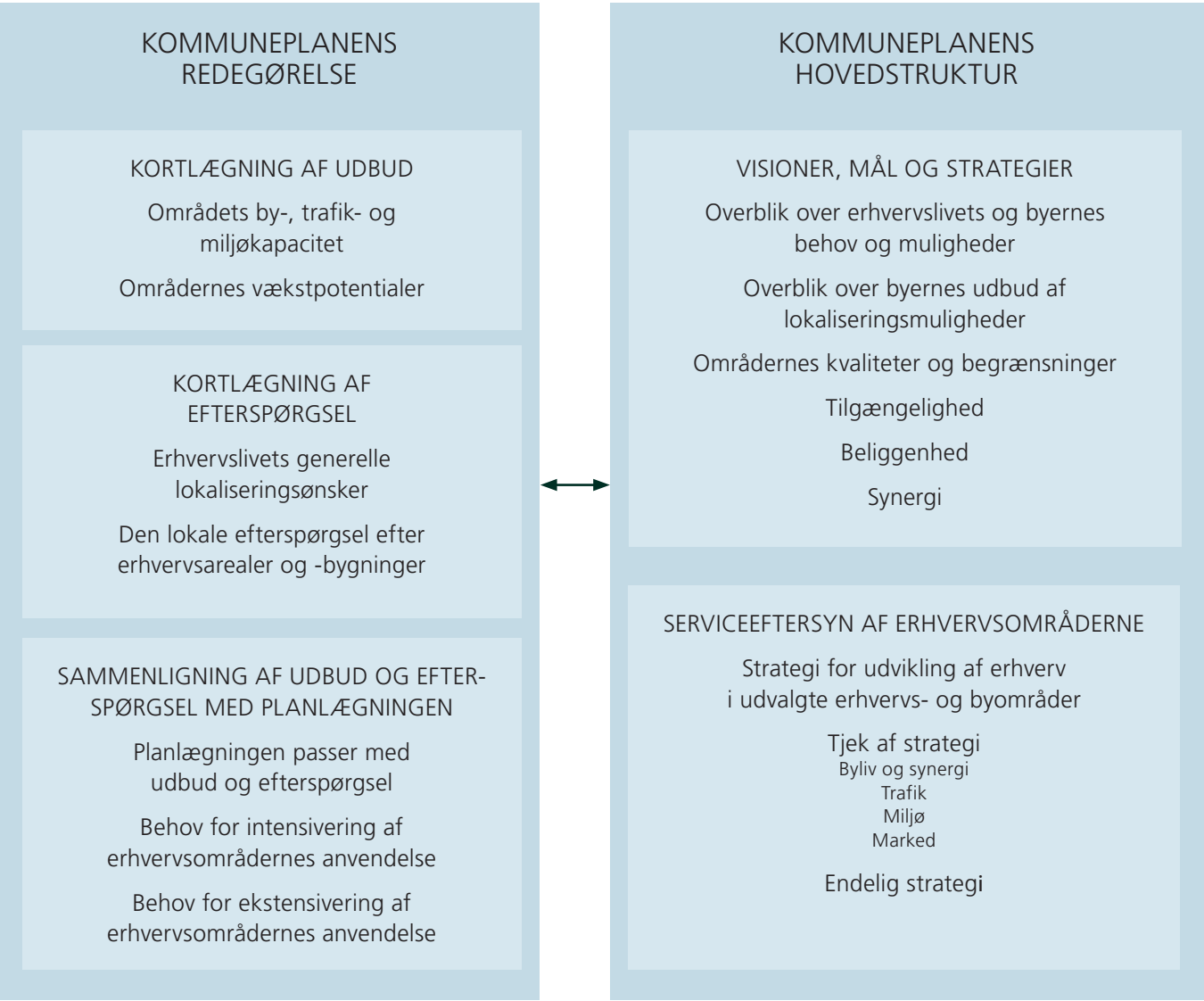
En kortlægning af, hvor virksomhederne ligger i byerne, kan give et godt overblik at starte planlægningen for erhverv med. Kortet er udarbejdet med data fra CVR. De røde prikker viser, hvor virksomhederne ligger, og hvor mange ansatte virksomhederne har. Der kan laves kort, der viser beliggenheden af forskellige brancher eller grupper af brancher. Eksemplet her viser beliggenheden af de byintegrerbare virksomheder, som består af en bestemt sammensætning af brancher. Kortet viser, at de byintegrerbare virksomheder ligger mange steder i byen, både i og uden for de udlagte erhvervsområder. Mange ligger i de centrale bydele og langs indfaldsvejene, men der er også mange i byens yderområder. Kilde: "Erhvervslokalisering - transportbehov og tilgængelighed". Tetraplan og Hasløv og Kjærsgaard,

efterspørgsel og god sammenhæng mellem de planlagte og de faktiske anvendelser. Andre områder er under afvikling, men har potentialer for omdannelse til andre former for erhverv. Endelig vil der være områder, som ikke mere egner sig til erhvervsmæssig udnyttelse og derfor har behov for helt nye anvendelser eller måske for at blive tænkt som grønt område eller som område, der føres tilbage til det åbne land.

Udbud, efterspørgsel og erhvervspolitik

Som grundlag for en fornyet planlægning for lokalisering af erhverv er der udviklet og afprøvet en markedsorienteret kortlægningsmetode. Metoden går ud på at betragte en kommunes erhvervsområder som et udbud, der skal matche erhvervslivets nuværende efterspørgsel og fremtidige behov. Ved at betragte erhvervsom-

råderne som et udbud sættes der fokus på, om kommunen har de rigtige områder set i forhold til efterspørgslen og set i forhold til de visioner og politikker, kommunen har for erhvervsudviklingen. Det kan også vurderes, om kommunens udbud af erhvervsområder understøtter de erhvervsmæssige vækstområder og styrkepositioner, som indgår i de regionale vækst- og udviklingsstrategier. På baggrund af overblikket over udbuddet set i sammenhæng med efterspørgslen kan det vurderes, om udbuddet i den gældende planlægning matcher efterspørgslen, eller om der er behov for at tænke omdannelse til andre erhvervsformer eller forbedre områderne, så de igen bliver attraktive for de planlagte erhvervstyper. Det kunne eksempelvis handle om at skabe bedre biltilgængelighed og parkeringsmuligheder, forbedre den kollektive transport, forskønne området eller udvide byggemulighederne. Metoden, som de fem kommuner har afprøvet,





Gabriel i Aalborg er en gammel tekstilvirksomhed, som tidligere har påvirket omgivelserne med udledning af vand fra produktionen, lugt mv. I dag er hele produktionen outsourcet. Bygningerne i Aalborg anvendes som Gabriels administrative hovedkontor til design og udvikling, kundeservice, logistik og salg. Over 90 procent af Gabriels produkter eksporteres til udlandet. Gabriel har de seneste 20-30 år arbejdet på at reducere miljøpåvirkningerne og blev i slutningen af 1990'erne miljøcertificeret efter ISO- og EMAS-ordningen. Gabriel er fortsat en produktionsvirksomhed qua produktionsaktiviteter i bl.a. Litauen, men kan i dag nærmere betegnes som et kompetencecenter for kvalitetsmøbelstoffer og møbelproduktion, hvor adgang til viden og videndeling er en vigtig værdiskaber. Den overskydende bygningsmasse er udnyttet til erhvervspark og giver plads til mange mindre vidensvirksomheder.

omfatter kortlægning af erhvervsområdernes by-, trafik- og miljøkapacitet og af områdernes rammebetingelser og vækstpotentialer. Kortlægningen er gennemført som desk research, feltregistreringer og interviews.

Områdernes by-, trafik- og miljøkapacitet

Formålet med kortlægningen af by-, trafik- og miljøkapacitet er at skabe overblik over erhvervsområdernes kapacitet til at modtage forskellige former for erhverv. Mange moderne virksomheder kan miljømæssigt godt placeres tæt på andre byfunktioner, men der kan være andre påvirkninger at være opmærksom på. Omdannelse fra industri til kontorvirksomheder eller butikker vil typisk skabe mere biltrafik og behov for plads til parkering, eller måske er der bevaringsinteresser og arkitektoniske kvaliteter, som stiller krav til indpasning af nybyggeri og om- og tilbygninger. Nogle erhvervsområder har stor by-, trafik- og miljøkapacitet forstået på den måde, at der er få hensyn at tage til trafik, miljøfølsomme naboer og bevaringsværdige bygninger, og at der er god

plads til at bygge både stort og småt byggeri mv. Andre områder har begrænset by-, trafik- og miljøkapacitet på grund af begrænsede muligheder for at afvikle trafik eller på grund af miljøfølsomme anvendelser i eller i nærheden af området eller væsentlige bevaringsinteresser og en tæt ejendoms- og bebyggelsesstruktur mv. Kortlægning af et områdes by-, trafik- og miljøkapacitet omfatter miljøpåvirkninger, trafikpåvirkninger og påvirkninger af bebyggelse og arkitektur.

Miljøpåvirkninger
Miljøpåvirkninger fra støj, lugt og luftforurening og risiko for grundvandsforurening, forurennet jord mv., samt risikovirksomheder, som kræver konsekvensområder og zoner, og som sætter grænser for, hvad området kan anvendes til, er allerede i stor udstrækning indarbejdet i kommuneplanlægningen. Håndbog om Miljø og Planlægning udgør et grundlag for at varetage miljøpåvirkninger i planlægningen og opdele erhvervsområderne efter, til hvor stor miljøbelastning de er planlagt. Håndbogen er fortsat anvendelig, men det er vigtigt at være opmærksom på, at grundlaget for klassifice-

Mulighederne for at holde åbent om søndagen og ønsker om at optimere drift har betydet, at dagligvarebutikkerne i dag har behov for varetilkørsel hver dag i nattetimerne, så varerne kan være på hylderne inden åbning næste dag, og der kan være et konstant vareflow i butikkerne. Der er mange gode eksempler på, hvordan de mere belastende butikker kan indpasses i bymiljøet. Bag eksemplerne ligger god og præcis planlægning af trafik, parkering, støjafskærmning mv.



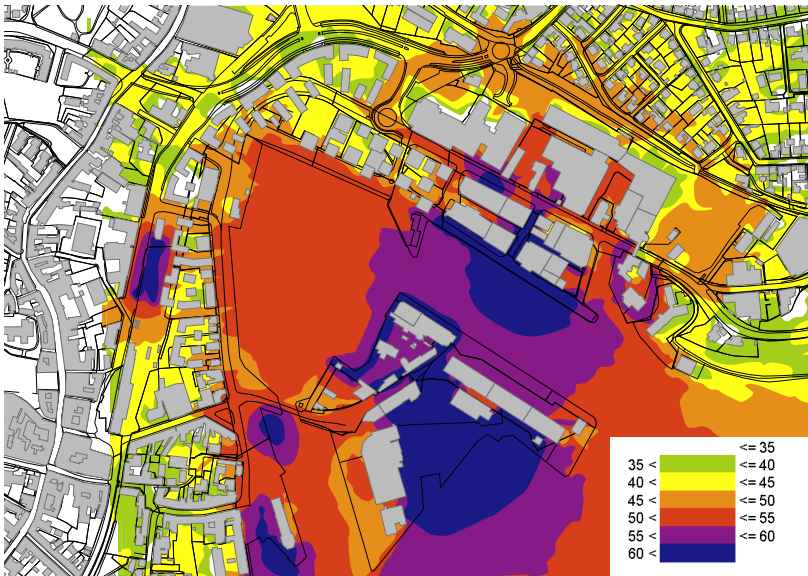
ring af virksomheder har ændret sig siden udgivelsen. For virksomheder, der har miljøgodkendelse, vil de individuelle forhold fremgå af godkendelsen. Virksomhederne er generelt blevet bedre til at begrænse miljøpåvirkninger og kan derfor i mange tilfælde tildeles en lavere miljøklasse end tidligere. Miljøpåvirkningerne kan eksempelvis også være lavere, fordi en virksomheds produktionsaktiviteter er begrænsede. Måske er produktionen helt eller delvist flyttet til udlandet, og hvis de tilbageværende aktiviteter vedrører ledelse, udvikling, salg og mindre produktion af testserier mv., har produktionsvirksomheden miljømæssigt måske mere karakter af kontorvirksomhed. Detailhandlen er et eksempel på en branche, hvor udviklingen har medført øgede miljøpåvirkninger. Mulighederne for søndagsåbent og driftoptimeringer i butikkerne skaber behov for varetilkørsel på søndage og om natten og dermed risiko for større belastning af omgivelserne. Det er selvfølgelig også vigtigt at være opmærksom på, at de miljøtunge virksomheder fortsat har behov for beskyttelse mod skærpede miljøkrav. Flere kommuner har løbende ajourført virksomhedsklasserne med nye brancher og ændringer i klassificeringerne. En mulighed kunne være, at kommunerne samarbejder om at udveksle erfaringer om virksomhedernes miljøpåvirkninger og forslag til ajourføring af miljøklasserne.

Særligt om risikovirksomheder
Der er ca. 150 risikovirksomheder i Danmark. De kendetegnes ved at producere eller håndtere

farlige stoffer i store mængder, hvor større uheld kan medføre giftige udslip, brand eller eksplosion til fare for mennesker og miljø. Risikovirksomheder reguleres ved risikobekendtgørelsen (bekendtgørelse nr. 1666 af 14/12/06 om kontrol med risikoen for større uheld med farlige stoffer), som også indeholder bestemmelser vedrørende planlægning omkring virksomhederne. Formålet med risikobekendtgørelsens regler (§ 2) om planlægning er at sikre, at der ikke sker uhensigtsmæssig planlægning af arealanvendelsen omkring risikovirksomheder. Planmyndigheden skal således sammen med miljømyndigheden så vidt muligt sikre, at der opretholdes en passende afstand mellem den enkelte risikovirksomhed og følsom arealanvendelse som f.eks. et boligområde. For enkelte risikovirksomheder vil en konkret risikovurdering vise, at risikoen i forhold til særlige arealanvendelsestyper først er tilstrækkeligt lav i en vis, og i nogle tilfælde stor, afstand fra virksomheden. Afstandene skal inddrages i plangrundlaget, ligesom der altid skal foretages en vurdering inden for 500 meter fra en risikovirksomhed forud for ændret planlægning (jf. Miljøministeriets CIR nr. 37 af 20/04/06 om planlægning af arealanvendelsen inden for en afstand af 500 meter fra risikovirksomhed). Risikovirksomheder er således eksempel på en virksomhedstype, der vanskeligt lader sig integrere i bymiljøet, men i stedet kan sætte begrænsninger for, hvad omgivelserne kan bruges til. Samtidig er det vigtigt for risikovirksomheden, at der ikke sker uhensigtsmæssig ændring i den omkringliggende



Erhvervshavnene rummer vigtige virksomheder og mange arbejdspladser, som har behov for beskyttelse mod skærpede miljøkrav fra omgivelserne. Der er også ofte risikovirksomheder på erhvervshavnene, og mange havne er omfattet af reglerne om maritim sikring. Byen ligger ofte tæt på havnen, og den attraktive beliggenhed ved vandet skaber interesse for at udnytte havnene til andre aktiviteter. Det kan være kontorer eller butikker med særligt pladskrævende varer, som har andre behov og stiller andre krav til omgivelserne, ligesom den attraktive beliggenhed skaber interesse for at bygge boliger tæt på havnevirksomhederne. De udendørs støjgrænser på opholdsarealer og altaner begrænser typisk mulighederne, men der kan måske via en præcis og omhyggelig planlægning skabes mulighed for at rykke både boliger og andre erhverv tættere på.



Kortlægning af støj spiller en vigtig rolle ved planlægningen af Svendborg Havns omdannelse. Som det øverste kort viser, er der en række støjende virksomheder i området, og som det nederste kort viser, er i de centrale dele af området et betydeligt støjniveau. Det nederste kort viser beregnet støjdbredelse i tidsrummet fra 7 til 18 fra områdets virksomheder, havnekran kaj, færge, ny busterminal mv.

Kilde: Svendborg Maritime byhavn - Støjberegninger og forudsætninger”, COWI, 2013.

arealanvendelse, som kan hindre virksomhedens udvikling.

Trafikpåvirkninger

Virksomhedernes trafikpåvirkninger er i mindre grad indarbejdet i planlægningen og har vist sig at kunne være en større udfordring. Udviklingen i mange ældre erhvervs-, havne- og godsbaneområder har været, at de tidligere virksomheder, der havde betydelig godstransport og begrænset personbiltrafik, er blevet erstattet af kontorer, detailhandel og andre aktiviteter, som skaber mere biltrafik og har behov for større parkeringsarealer. Hvis der ikke fra starten har været opmærksomhed på områdets egnethed til at modtage virksomheder med stort behov for persontransport, kan der både opstå uforudsete behov for kommunale investeringer i kapacitetsforbedringer og utilfredshed hos virksomhederne og andre brugere i og uden for områderne på grund af tiltagende fremkommelighedsproblemer i takt med, at omdannelsen skrider frem. Som led i arbejdet er der udarbejdet en enkel metode til i kommuneplanlægningen at kortlægge et erhvervsområdes trafikkapacitet på et overordnet og indledende niveau.

Tankegangen er, at forskellige virksomheder har forskellige transportbehov, og at forskellige områder i byerne kan opfylde forskellige transportbehov. God trafikal lokalisering handler derfor om at matche virksomhedernes behov for transport med det, byens forskellige områder kan tilbyde af mobilitet, og at udmønte det i kommuneplanen, så det er klart, hvad virksomhederne kan forvente af trafikal tilgængelighed i erhvervsområderne. Erhvervsområdernes tilgængelighed kan beskrives for bil, kollektiv transport, cykling og gang. Det er vigtigt at skelne mellem persontransport og godstransport, da behovene er vidt forskellige, og da tæt personbiltrafik og meget tung trafik ikke harmonerer. Det følgende giver en kort introduktion til metoden, som er nærmere beskrevet i afsnittet Trafiktjek.

Erhvervsområdets **biltilgængelighed** kan overordnet beskrives ved deres nærhed til det overordnede vejnet, fremkommeligheden på vejnettet og parkeringsmulighederne. Områdernes biltilgængelighed kan herefter klassificeres på forskellige måde. Erhvervsområdernes bilgængelighed kan eksempelvis klassificeres som:

- Høj på grund af beliggenhed tæt ved motorvej eller overordnet trafikvej, god og uhindret fremkommelighed samt let tilgængelig parkering med tilstrækkelig kapacitet.

- Middel på grund af god opkobling til det overordnede vejnet og middel fremkommelighed samt parkering, der har rimelig tilgængelighed og god kapacitet uden for spidsbelastningsperioder.
- Lav på grund af dårlig opkobling eller dårlig fremkommelighed på det overordnede vejnet samt utilstrækkelig og vanskeligt tilgængelig parkering.

Der kan skelnes mellem god personbiltilgængelighed og god **lastbiltilgængelighed**. En klassificering af tilgængelighed for lastbiler kan prioritere opkobling på det overordnede vejnet endnu højere og kan suppleres med muligheder for modulvogntog og muligheder for specialtransporter. Ved klassificering af erhvervsområder efter tung transport er det også vigtigt at være opmærksom på, at vejnettet fra det overordnede vejnet ind i erhvervsområdet også har høj kvalitet for lastbiltransport.

Erhvervsområdernes tilgængelighed med **kollektiv transport** kan beskrives ved deres afstand til station eller stoppested og afgangshyppighed. Erhvervsområdernes tilgængelighed med kollektiv transport kan eksempelvis klassificeres som:

- Høj på grund af kort afstand til velbetjent station eller stoppested og høj frekvens.
- Middel på grund af nogen afstand til velbetjent station og middel frekvens.
- Lav på grund af lang afstand til velbetjent station og lav frekvens.

Erhvervsområdernes tilgængelighed med **cykel og gang** afhænger af beliggenheden i byen, om der er direkte og sikre cykel- og gangruter, og af tætheden i næroplanet og ankomstmuligheder med kollektiv transport, som er afgørende for fodgængertrafikken. Central lokalisering af virksomheder vil selv i mellemstore byer skabe god tilgængelighed med cykel, da afstandene i alle retninger ligger inden for passende cykelafstand. Erhvervsområdernes tilgængelighed med cykel og gang kan eksempelvis klassificeres som:

- Høj på grund af beliggenhed i centrale bydele med stort befolkningsunderlag, fladt terræn, cykel- og gangruter af høj klasse, der giver direkte og sikre forbindelser til cykel- og gangoplandet samt rigelige, velbeliggende og sikre muligheder for cykelparkering.
- Middel på grund af beliggenhed i tætte bydele, begrænsede terrænforskel, gode cykel- og gangruter til oplandet samt gode muligheder for cykelparkering.
- Lav i alle øvrige områder.

På baggrund af den samlede kortlægning af



Stationsområdet i Skanderborg ligger ved den gamle hovedlandevej, som er hovedindfaldsvejen gennem byen, og ved stationen, og det er betjent med adskillige buslinjer. Der er kort afstand til motorvej E45, og området er let at nå med cykel fra Skanderborg by. Områdets virksomheder omfatter bl.a. reklame, rådgivning og IT. Virksomhederne er bl.a. lokaliseret i et gammelt frølager.

De interviewede virksomheder beskriver stationsnærheden som områdets største kvalitet. Stationsnærheden betyder, at virksomhederne kan tiltrække kvalificeret arbejdskraft fra et større opland, ligesom det er let at komme til møder i København og til Københavns Lufthavn.

Det attraktive område giver mulighed for at bygge nyt. Ud over at kunne opfylde arkitektkrav på den meget synlige beliggenhed er der behov for at arbejde med parkeringsløsninger, da pladserne ud over at dække virksomhedernes behov også dækker et stort behov



Eksempel på kortlægning af trafikkapacitet ved stationsområdet i Skanderborg.



Metropol i Hjørring er et større butikscenter, der er lokaliseret centralt i bymidten. Der er i alt 46.500 m², heraf 15.000 m² til butikker. Centret rummer godt 40 butikker med Kvikly som den største butik samt spisesteder, frisør, fitness, bibliotek, turistinformation og kontorlokaler. Kombinationen af butikker, bibliotek, turistinformation mv. er med til at øge Metropols attraktivitet og funktion som mødested i sammenhæng med strøggaden. Der er direkte indgang til Metropol fra en eksisterende strøggade via en tilbagetrasket facade. Ved bagsiden af bebyggelsen er der adgang til en parkeringskælder fra hovedindfaldsvejen til bymidten. Butikscetret blev opført, da en eksisterende tømmerhandel lukkede og flyttede til et af byens yderområder.



Højvangen Torv i Skanderborg er et ældre bydelscenter med et supermarked og to discountbutikker. Der er behov for at give området et løft med forskønnelse af facader og parkeringsarealer. Derudover er det en mulighed at tilføre mere liv ved at fortætte området med flere funktioner.



tilgængelighed med bil, kollektiv transport, cykel og gang kan der skabes et overblik over, hvad de enkelte områder kan tilbyde virksomheder af forskellige former for tilgængelighed. Overblikket over, hvad områderne kan tilbyde af tilgængelighed, kan herefter bruges i den efterfølgende planlægning af anvendelsesmulighederne, så der kan skabes match mellem områdernes tilgængelighedsprofil og virksomhedernes transportbehov. Virksomhedernes transportbehov kan karakteriseres ud fra:

- Arbejdspladsintensitet (ansatte pr. m²)
- Besøgsintensitet (besøg pr. m²)
- Vejafhængig godstransport (godsbesøg pr. m²)
- Omfanget af tjenestekørsel i bil (andel af ansatte med daglig bilkørsel til kunder mv.).

Virksomheder med behov for god biltilgængelighed vil typisk være produktionsvirksomheder, transportvirksomheder, lagervirksomheder o.lign., som er kendetegnet ved lav arbejdsplads- og besøgsintensitet, men betydelig vejafhængig godstransport eller omfattende tjenestekørsel i bil.

Virksomheder med behov for god tilgængelighed med kollektiv transport, cykel og gang vil typisk være kontor- og servicevirksomheder, som har høj arbejdspladsintensitet, og butikker, kultur- og oplevelsescentre, som har stor besøgsintensitet.

Håndbog om Miljø og Planlægning indeholder informationer om transportbehov inden for brancher, men det er vigtigt at være opmærksom på, at der er betydelig variation inden for brancher, ligesom brug af bil, kollektiv transport mv. varierer. Det er derfor vigtigt at vurdere konkrete virksomheder individuelt.

Påvirkninger af bebyggelse og arkitektur

Udviklingen af erhvervslivet vil i stor udstrækning komme til at ske i eksisterende byområder, hvor der ofte er bevaringsinteresser, arkitektoniske kvaliteter og begrænsninger på bygningsstørrelser, som virksomhedernes lokalebehov skal ses i sammenhæng med.



Ved omdannelse af ældre industri- og havneområder vil der ofte være behov for væsentlige forandringer i den eksisterende bygningsmasse for at gøre den egnet til nye virksomheder. Der kan være behov for at opdele større bygninger i mindre enheder, måske med forskellige anvendelser, for at tilpasse lejemålene til efterspørgslen og skabe mulighed for synergi mellem virksomhederne. Der er generelt stort fokus på, at lokalerne er fleksible og kan tilpasses ændringer i behov, at bygningsarealet kan udnyttes optimalt, at spare på varme og energi, at skabe et godt arbejdsmiljø med lavt støjniveau og god arbejdspladsindretning mv., og måske er der interesse for at dele kantine, møderum, andre faciliteter og driftspersonale med andre virksomheder.

Opgaven kan også være at indpasse større enkeltbygninger i den tætte by. Det kan være udfordrende, men der er også mange gode eksempler på, at det kan lade sig gøre gennem god planlægning. Det kan være den store butik, der indretter sig i flere eksisterende støjejendomme og indvendigt får et godt og funktionelt lokale, samtidig med at bygningerne i det ydre er bevaret. Det kan også være den store dagligvarebutik eller kontorbygning, der lokaliserer sig i nybyggeri på et egnet sted.

Kortlægning af bevaringsværdier og arkitektur kan både have et bevarende sigte og i høj grad også et fremadrettet og udviklende sigte. Selvom den eksisterende bygningsmasse umiddelbart kan synes at sætte begrænsninger for effektive og moderne løsninger, kan der være både bygningsværdier og kulturværdier, der kan udnyttes til at skabe nye kvaliteter. Inddragelse af de lokale kulturhistoriske museer kan bidrage med viden om kulturværdier, og det er vigtigt at være opmærksom på, at museumsloven indeholder en forpligtelse for kommunerne til at inddrage statslige eller statsanerkendte museer, når der udarbejdes planer, der berører

bevaringsværdier. Kortlægningen kan sigte mod at udpege bebyggelse, der skal bevares, at udpege mulighed for nedrivninger, og at udpege områder, hvor der kan ske en transformation af eksisterende byggeri til en blanding af nybyggeri, tilbygninger og bygningsændringer. I de fleste byer vil der være steder i de tætte bydele, hvor der kan indpasses større byggerier. Alternativet kan være, at den lette løsning med at placere større butikker, kontorer mv. i byens yderområder eller på bar mark bliver valgt. Konsekvensen vil være, at bylivet indskrænkes og i takt med, at bymidtens erhvervsliv udhules, bliver det mindre attraktivt for nye virksomheder at lokalisere sig i bymidten.

Indretning af moderne arbejdspladser i den eksisterende bygningsmasse kan i mange tilfælde give kvaliteter, som nybyggeri ikke kan opnå, mens der i nybyggeri kan opnås produktivtetsmæssige og økonomiske fordele, som det ikke er praktisk eller økonomisk muligt at opnå ved omdannelse, hvorfor det eksisterende byggeri må nedrives og erstattes af nybyggeri.

Som grundlag for planlægningen kan der gennemføres en kortlægning, der omfatter:

- Registrering af bevaringsinteresser og kulturarvsværdier, der kan give et overblik over, hvilke bygninger der kan nedrives og erstattes af nybyggeri, og hvad der skal bevares.
- Vurdering af bebyggelses- og ejendomsstrukturen som grundlag for planlægning af, hvor meget og hvor stort der kan bygges i området.

På baggrund af kortlægningen kan kommuneplanen udpege bygninger, der kan nedrives, og indeholde retningslinjer for, hvor meget og hvor stort der kan bygges.

På den tidligere eternitfabriks grund i Aalborg er en ny bydel under udvikling. Den nye bydel er opbygget med en bygade som centralt element.

Området ved bygaden er udpeget som bydelscenter, som på nuværende tidspunkt rummer Føtex og Netto. Der er herudover opført et større kontorfællesskab og boliger.

Siloer og andre markante og bevaringsværdige bygninger fra eternitfabrikken er bevaret og eksempelvis bygget sammen med nybyggeri, som det ses på fotoet.

Området er centralt beliggende for vejtrafik ved en af de store indfaldsveje og ved en af byens store kollektive transportkorridorer. Området ligger bl.a. ved buskorridoren mellem bymidten og universitetet, hvor den fremtidige letbane er under planlægning.

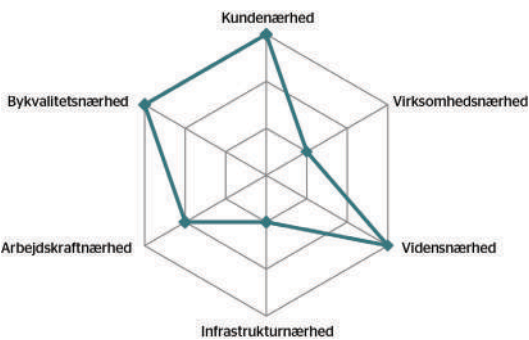
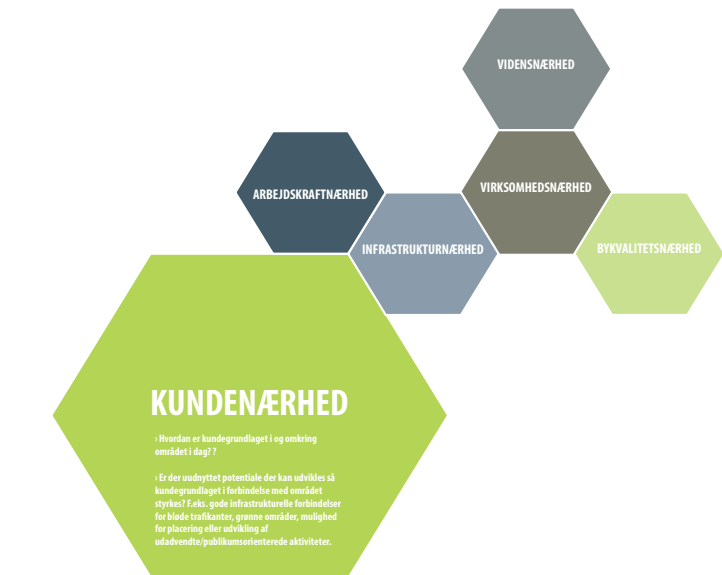
Der er tidligt i byggefasen anlagt flere fællesanlæg.

Der er anlagt et større fælles parkeringsanlæg for butikker og virksomheder i området. Der er etableret grundvandskølingsanlæg, og der er etableret vandmagasiner som led i klimatilpasning.

Virksomhederne i kontorfællesskabet deler bl.a. kantine, som også er åben for andre brugere.



Firskovvejområdet i Kgs. Lyngby er et blandet erhvervsområde, som bl.a. rummer butikker med særligt pladskrævende varer, undervisning og kontorer. Det er vurderet via interviews i projektet, at området muligvis kan udnyttes til erhverv med større huslejeevne. Spørgsmålet er, om den nuværende anvendelse skal og kan fastholdes, eller om et muligt omdannelses-potentiale skal udnyttes.



Erhvervsområdernes beliggenhedsværdier kan illustreres med en rosette, der viser, hvad det enkelte erhvervsområdes kvaliteter. Et overblik over erhvervsområdernes kvaliteter kan danne grundlag for en planlægning, der er målrettet mod de virksomhedstyper, der efterspørger de enkelte områders kvaliteter.

Områdernes vækstpotentialer

Formålet med kortlægningen af vækstpotentialer er at få et overblik over, hvilke rammebetingelser og potentialer for vækst byerne rummer, og hvad markedet er for udnyttelsen af vækstpotentialerne. Metoden har været at gennemføre en kortlægning af vækspotentialer. Kortlægningen omfatter en markedsscreening, en screening af beliggenhedsværdier og en vurdering af synergimuligheder.

Markedsscreening handler om at give byernes erhvervsområder et økonomisk sundhedseftersyn, dvs. vurdere, om erhvervsområderne er i god drift. Er der eksempelvis god balance mellem de nuværende anvendelser og efterspørgslen, er der potentiale for at intensivere anvendelserne på grund af efterspørgsel fra mere huslejestærke erhvervsaktiviteter, eller er områdets erhvervsaktiviteter under afvikling på grund af begrænset efterspørgsel på de erhvervsaktiviteter, som området er planlagt til. Markedsscreeningen kan f.eks. give en indikation af, om der er grundlag for at fortætte med kontorvirksomheder omkring en station, eller hvad der kan tænkes af realistiske muligheder for at omdanne et industriområde under afvikling til nye anvendelser. Screeningerne blev af de deltagende kommuner gennemført via interviews med ejere og lejere i områderne og via interviews med ejendomsrådgivere. Screeningen af de enkelte erhvervsområders økonomiske sundhedstilstand kan suppleres med et samlet billede af, hvordan markedet for forskellige former for erhvervslokaler er i byen som helhed. Måske viser det sig, at der allerede er et stort og dækkende udbud af bestemte erhvervslokaler, som et erhvervsområde isoleret set kunne tænkes udnyttet til. Perspektivet kan udbredes endnu mere og indeholde et overblik over, hvad tendenserne på markedet er i kommunen som helhed og i regionen omkring. Et overblik over markedet for erhvervslokaler i et større område kan give grundlag for at prioritere, hvis flere kommuner satser på det samme, og efterspørgslen er begrænset.

Screening af beliggenhedsværdier handler om at skabe overblik over, hvad byen byder på af kvaliteter, som forskellige typer af virksomheder efterspørger at have nærhed til. Bykvaliteter, som virksomhederne kan have fordel af nærhed til, kan f.eks. være:

- Kundenærhed (opland og fodgængerflow)
- Virksomhedsnærhed (kundetiltrækning, private og offentlige samarbejdspartnere, leverandører

- mv.)
- Vidensnærhed (erhvervsservice, forskning mv.)
- Arbejdskraftnærhed (arbejdsstyrke og pendlingsopland)
- Bykvalitetsnærhed (service, kultur, arkitektur, kulturarv, grønne områder mv.)
- Infrastrukturnærhed (lufthavn, havn, station, motorvej, bytrafik, stoppested).

Kortlægning af erhvervsområdernes beliggenhedsværdier vil skabe et overblik, der kan bruges som grundlag for at vurdere, om byernes potentialer udnyttes godt nok. En kortlægning af byernes beliggenhedsværdier vil skabe overblik over, hvad byerne rummer af kvaliteter, som kan skabe værdi for virksomhederne. Spørgsmålet er, hvilke virksomheder der efterspørger de forskellige kvaliteter, og hvordan den lokale efterspørgsel er. Kapitlet "Kortlægning af efterspørgsel" indeholder en beskrivelse af, hvad forskellige brancher efterspørger af beliggenhedsværdier som grundlag for en overordnet vurdering. Det er vigtigt at være opmærksom på, at der inden for brancherne er variation i, hvad der ønskes nærhed til. Herudover er der behov for at vurdere den lokale efterspørgsel for at kunne vurdere markedet for byernes kvaliteter.

Screening af synergimuligheder handler om, at virksomhederne i et område skaber værdi for hinanden. Der er flere muligheder for synergier mellem virksomheder i et område.

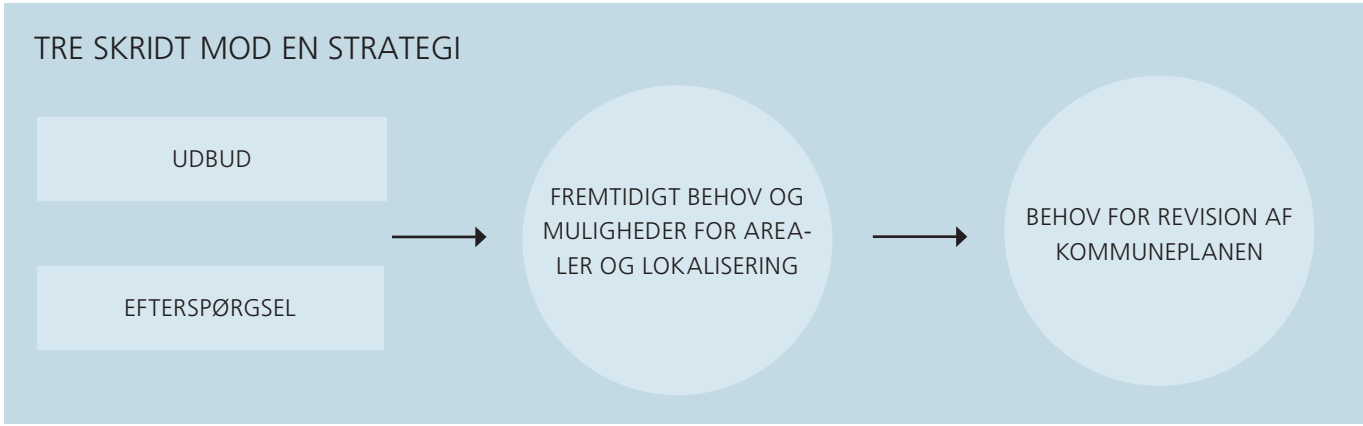
- Fordele ved samlokalisering i samme brancher. Et klassisk eksempel er, at en koncentration af butikker i en bymidte eller et center skaber fordele for hinanden, fordi de tilsammen bliver mere attraktive og kan tiltrække kunder fra et større opland, end hvis de ligger spredt. Virksomhedsklynger handler også om fordelene ved, at flere virksomheder i samme branche er lokaliseret tæt på hinanden, da det giver



Der annonceres med synergieffekt, fordi byggeriet rummer håndværkervirksomheder og engrosvirksomheder inden for byggematerialer. Byggeriet er iøvrigt lokaliseret i et større erhvervsområde med flere virksomheder af samme type.

- adgang til netværk omkring viden, ledelse, udvikling, salg, underleverandører, rådgivning mv., som ikke findes i andre områder.
- Fordele ved samlokalisering på tværs af brancher. Et eksempel her er de industrielle symbioser, hvor den ene virksomheds restprodukter eller spildvarme kan indgå i en anden virksomheds produktion. Et andet eksempel er, at håndværkervirksomheder og engrosvirksomheder inden for byggevarer typisk er lokaliseret sammen.
 - Samlokalisering inden for eller på tværs af brancher kan også muliggøre driftsoptimeringer. Det gælder f.eks. kontorfællesskaber, hvor virksomhederne nedbringer driftsomkostninger ved at dele kantine, møderum, reception, teknisk personale mv.

Kortlægning af muligheder for synergier er gennemført ved, at der først er skabt et kendskab til områdernes virksomheder gennem besigtigelser. Herefter er mulighed for synergier drøftet under interviews med ejere, lejere og ejendomsrådgivere og på interne workshops i forvaltningerne.



Sammenligning af udbud og efterspørgsel af erhvervsområde med planlægningen

Kortlægningen af erhvervsområde vil give overblik over kommunens eller byens udbud af erhvervsområder, hvad de kan tilbyde erhvervslivet, og om det matcher erhvervslivets generelle og lokale efterspørgsel.

En sammenligning af udbud og efterspørgsel kan give et billede af, hvilke erhvervsområder der er behov for, om der mangler lokaliseringsmuligheder til at dække efterspørgslen, om der er behov for at øge attraktiviteten af nogle af de eksisterende erhvervsområder, eller om der er steder i byerne, hvis potentiale ikke udnyttes godt nok.

I vurderingen af om kommunen har det rette udbud, indgår selvfølgelig også nationale vækstpolitikker, regionale vækst- og udviklingsstrategier og kommunens erhvervspolitik, hvor der kan være interessante muligheder at forfølge. Det er vanskeligt at forudse, hvad der vil være behov for i fremtiden, men det er alligevel en overvejelse værd at vurdere, hvad kommunen kan leve af i fremtiden, og hvad der skal til af udbud af lokaliseringsmuligheder og understøttende netværk, viden, service mv. for at kunne tiltrække fremtidens erhverv. Det kan eksempelvis være noget ret simpelt som at reservere arealer ved lufthavne, havne, stationer og andre infrastrukturanlæg eller omkring vidensinstitutioner til en fremtidig erhvervsudvikling, der ikke er en aktuell efterspørgsel på.

Når der er gennemført en vurdering af, om kommunen har det rette udbud af erhvervslokaliseringsmuligheder, hvad der er grund til at fastholde, hvad der skal til af nyt, og hvad der skal ændres til anden anvendelse, kan resultaterne forholdsvis til den gældende planlægning. Der kan tænkes fem forskellige situationer:

1. Eksisterende anvendelse fastholdes som nu
2. Eksisterende anvendelse fastholdes og udbygges med mere af det, der er
3. Eksisterende anvendelse fastholdes og understøttes med nye anvendelser eller med forbedringer af infrastruktur, forskønnelse, intern zonerings mv
4. Eksisterende anvendelse afvikles delvist og omdannes til andre typer erhverv
5. Eksisterende anvendelse omdannes til noget helt andet som boliger, institutioner, grønt område eller tilbageføres måske til det åbne land.

X-købing

X-købing er en konstrueret by, der illustrerer nogle eksempler på, hvad kortlægning og strategier for erhverv kan handle om.

X-købing er tænkt som en mellemstor by, der rummer en række udfordringer og planlægningsmuligheder, som går igen i mange byer landet over. Der er eksempelvis en bymidte, hvor detailhandlen og andre bymidteerhverv er i tilbagegang, og som derfor har behov for at få tilført nye funktioner, der kan genanvende tomme lokaler og bidrage til bylivet. Der er en havn med færgefart og enkelte tilbageværende havnevirksomheder, samtidig med, at der er efterspørgsel på boliger samt turismeinteresser på havneområdet. Der er ved en større vej i byens yderområde et nyere erhvervsområde, der rummer en blanding af miljøbelastende og ikke-miljøbelastende virksomheder, og som har behov for, at miljøkravende ikke øges og for en bedre afvikling af tung trafik.

X-købing-kortet på side 27 er et eksempel på, hvordan kortlægningen kan udmøntes i et kort, der skabe et overblik over områdetype og deres udfordringer og planbehov.

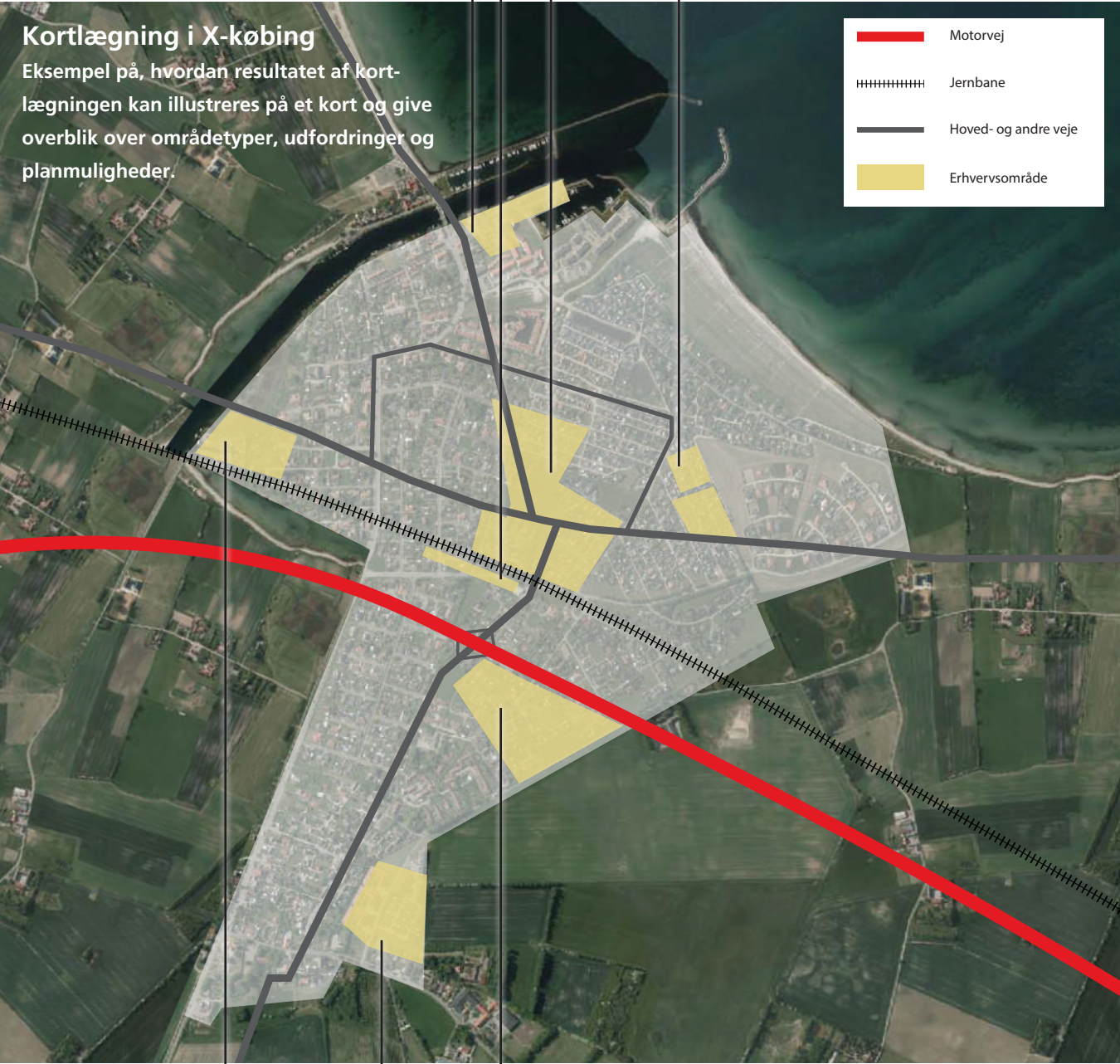
På side 44 viser et andet X-købing-kort, hvordan hovedelementer i en strategi kan illustreres.

Stationsnært område med potentiale for kontorerhverv og mulighed for sammenkædning med bymidten

Havneområde med færgefart og enkelte tilbageværende havnerelaterede virksomheder og betydelige miljøbelastninger, og samtidig potentiale for omdannelse til kontorer, turisme- og fritidsaktiviteter og boliger

Bymidte med tomme lokaler i strøgets yderområder, hvor der er behov for nye anvendelser, der bidrager til bylivet og fodgængerflowet

Område med sygehus, der nedlægges, når nyt sygehus står klar. Det attraktive område ligger tæt på bymidten. Markedet for traditionelle kontorvirksomheder er mættet. Hvad skal området



Område ved overordnet vej med transportvirksomheder, lager, engros, produktionsvirksomheder, håndværksvirksomheder mv. Området er i god drift, men har behov for beskyttelse mod øgede miljøkrav, og at belastningen med tung trafik gennem byen begrænses.

Uudnyttet erhvervsareal, der kan omdannes til boliger eller tilbageføres til landzone

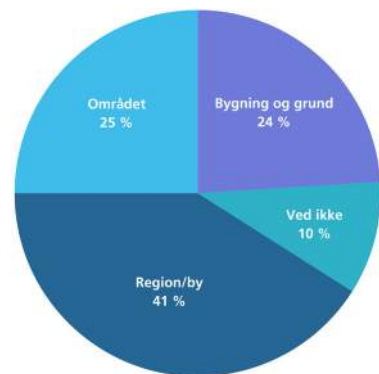
Ældre erhvervsområde med en enkelt stor virksomhed, som har tilslutning til banen og har behov for bedre vejadgang for tung trafik

Kortlægning af efterspørgsel

Hvilke virksomhedstyper der efterspørger hvilke beliggenhedskvaliteter i byen, kan kortlægges gennem dialog med byens virksomhed og virksomheder, der påtænker at lokalisere sig i byen, og gennem interviews med ejendomsmæglere. Det følgende indeholder en gennemgang af forskellige virksomhedstypers lokaliseringssønsker, der kan give inspiration til dialogen.

Lokaliseringssønsker

Forskellige virksomhedstypers mere generelle lokaliseringssønsker er kortlagt på baggrund af forskellige kilder, herunder Rambølls survey af danske virksomheders lokaliseringsspræferencer, der blev udført for Miljøministeriet i 2010, og "Bymiljøets betydning for virksomheders værdiskabelse" udarbejdet i 2013 af Gehl Architects, samt interviews med en række brancheorganisationer. Virksomhedstyperne omfatter engroshandel, fremstilling, håndværk, kontor, privat service, offentlig service, transport, samt overnatning og restaurant. Der er store forskelle på virksomhederne inden for hver af disse virksomhedstyper, både hvad angår det, de konkret beskæftiger sig med, deres størrelse og deres forhold til kunder og samarbejdspartnere, herunder f.eks. underleverandører. Det giver naturligvis en stor variation i forhold til, hvad de enkelte virksomheder inden for de forskellige virksomhedstyper præcist efterspørger af beliggenhedskvaliteter. Det betyder også, at der er variationer indenfor de forskellige virksomhedstyper i forhold til, hvordan virksomhederne kan bidrage til byens liv og attraktivitet. Det er derfor vigtigt, at den overordnede vurdering følges op med en konkret dialog med virksomheder, grundejere og ejendomsmæglere med kendskab til de specifikke



Forhold af betydning for virksomhedernes lokaliseringssønsker.

områder. Hvordan det kan gribes an, er der givet anvisninger på i næste kapitel om værktøjer. I det følgende gennemgås, hvad de forskellige virksomhedstyper generelt lægger vægt på i forhold til regionen og byen, området og bygning og grund. Når man ser på gennemsnittet af alle danske virksomheder, er det forhold i region og by, der tæller mest i forhold til virksomhedernes lokaliseringssønsker, mens området og bygning og grund tæller cirka lige meget.

Engrosvirksomheder

Engrosvirksomheder driver handel mellem virksomheder og fungerer som bindeled mellem producenter og detailhandel. Engroshandlen i Danmark har i en årrække været stigende. En engrosvirksomhed kan både være handel fra et kontor, hvor de fysiske varer ikke er til stede, og en virksomhed, der fysisk formidler varerne og har behov for lagerkapacitet og godstransport. De godstransporttunge engrosvirksomheder lægger ofte vægt på lokalisering i eller ved større byer. Det giver nærhed til et stort antal lokale kunder, og da lokalisering i større byer typisk indebærer en god placering i den overordnede infrastruktur, er der fordele for både nationalt og lokalt orienterede engrosvirksomheder. De godstransporttunge engrosvirksomheder vægter entydigt en god beliggenhed i infrastrukturen højt. Nærhed til lufthavn prioriteres meget højt, ligesom der lægges vægt på nærhed til motorveje samt tilgængelighed for lastbiler og modulvogn-tog. Ved valg af bygning og grund vægter engrosvirksomheder især lagerkapacitet. De godstransporttunge engrosvirksomheders bidrag til bylivet er begrænset, og de belaster typisk omgivelserne i et omfang, der betyder, at de placeres mest optimalt i byernes yderområder. Det un-



Engrosvirksomhed.

derstøttes af, at de generelt har behov for at ligge placeret ved det overordnede vejnet. Miljøbelastningerne omfatter typisk tung trafik og aflæsning af varer på alle tider af døgnet og alle ugens dage. Der kan herudover være særlige miljøpåvirkninger for underbrancher, herunder kemikalier og andre produkter, der indebærer en særlig risiko. De mange engrosvirksomheder, der alene handler med gods og varer uden at håndtere dem fysisk, kan til gengæld med fordel placeres i bymæssige omgivelser ligesom al anden kontorvirksomhed.

Fremstillingsvirksomheder

Fremstillingssektoren består af en række forskellige industrier som f.eks. nærings- og nydelsesmiddelindustrien, medicinalindustrien, den kemiske industri, jern- og metalindustrien, møbelindustrien, elektronikindustrien mv. Derudover omfatter danske fremstillingsvirksomheder også virksomheder, der samler indkøbte komponenter til eksempelvis solcelleindustrien. De forskellige industrier har naturligvis meget forskellige behov og miljøpåvirkninger. Når fremstillingsvirksomheder skal vælge by eller region, lægger de typisk vægt på lønniveau og arbejdskraftens kvalifikationer. Ved valg af område lægger fremstillingsvirksomheder særligt vægt på adgang med lastvogn og modulvogn-tog, samt adgang til motorvej, kombiterminal og havn. De lægger også vægt på god kollektiv transport, som har betydning for mulighederne for at rekruttere arbejdskraft. Fremstillingsvirksomheder kan have en fordel ved at lokalisere sig sammen med andre brancher. Eksempelvis kan en stor virksomhed og dens underleverandører have fordel af at ligge placeret tæt sammen, ligesom den ene virksomheds spildprodukter i form af overskydende varme, spildevand mv. kan anvendes som råstof hos en

anden virksomhed. Der kan også være fordele ved at være lokaliseret sammen med andre virksomheder i samme branche, inden for samme kommune eller region, da det giver mulighed for at rekruttere kvalificeret arbejdskraft hos hinanden. Samlokalisering af fremstillingsvirksomheder kan også have den fordel, at virksomhederne kan samarbejde om at optimere transportmulighederne. Der er virksomheder, hvor støj, lugt mv., kræver nødvendige afstande til forureningsfølsomme anvendelser, men mange fremstillingsvirksomheder belaster kun omgivelserne i beskedent omfang og kan lokaliseres i bymæssige omgivelser. Herudover har nogle fremstillingsvirksomheder selvstændige udviklingsafdelinger eller større administrationsafdelinger, der kan sidestilles med kontorvirksomheder og lokaliseres i bymæssige omgivelser. I begge tilfælde vil de ansatte bidrage til byens liv og efterspørge en bred vifte af byens funktioner og f.eks. stimulere detailhandlen, fritidsaktiviteter og den private service.

Håndværksvirksomheder

Håndværksvirksomheder karakteriseres primært af små og mellemstore virksomheder inden for brancher som el-installation, VVS, tømrer-, murer- og malervirksomhed. Værksteder udgør beslægtede virksomhedstyper og omfatter brancher som autoværksteder, virksomheder, der reparerer husholdningsudstyr, IT mv. Håndværksvirksomheder har også snitflader med detailhandel eksempelvis guldsmed, bager mv., der har en tilknyttet butik. Håndværksvirksomheder lægger, når det gælder valg af region og by, især vægt på, at der er nærhed til kunder og underleverandører samt til faglært arbejdskraft. Når de skal vælge bygning eller grund lægger de særligt vægt på mulighed for oplag, lagerkapacitet, og udstillingsmuligheder og at på ligge centralt



Håndværkervirksomhed.

placeret i det lokale opland. Derudover har huslejeniveau og lav grund- og bygningspris høj prioritet. Håndværksvirksomheder er generelt meget bevidste om deres rolle i lokalsamfundet og vil ofte være engageret i at samarbejde med erhvervsuddannelserne i forbindelse med rekruttering af lærlinge. Derfor kan der være et synergipotential i at samtænke lokalisering af håndværkervirksomheder med relevante erhvervsuddannelser. Mindre håndværksvirksomheder kan ofte have fordele af tætte relationer i form af virksomhedsfællesskaber, hvor det er muligt at dele funktioner som kontor, personalerum, parkering, omklædning, oplagsarealer mv. Nogle håndværksvirksomheder belaster deres omgivelser på en måde, så de skal lokaliseres i nogen afstand fra boliger mv. Dog er miljøbelastningerne ofte af en størrelsesorden, der betyder, at virksomhederne kan lokaliseres i byområder, hvor transport til og fra virksomhederne, de visuelle påvirkninger, lager og parkering af større motorkøretøjer og maskiner er foreneligt med de omkringliggende funktioner. Håndværksvirksomheder kan således bidrage til livet i byen og skabe synergier med detailhandlen i byen ved at tiltrække kunder.

Kontorvirksomheder

Kontorvirksomheder dækker over en stor og forskelligartet gruppe af virksomheder – fra ren administration over salg til højt specialiseret know-how inden for rådgivning og vidensservice. I mange tilfælde er der forskellige funktioner inden for samme virksomhed. I forhold til valg af by eller region lægger kontorvirksomheder primært vægt på nærhed til højtuddannet arbejdskraft, forsknings- og udviklingsmiljøer samt til videregående uddannelser. Derfor vægter de også ofte nærhed til storby højt, hvor der er et større udbud af kvalificeret arbejdskraft, men det er ikke en tendens, der er gældende for alle kontorvirksomheder. Nogle typer kontorvirksomheder f.eks. callcentre har således ikke brug for højtuddannet arbejdskraft. Udover at give nærhed til kvalificeret arbejdskraft giver lokalisering i større byer også synlighed og nærhed til kunder og samarbejdspartnere, hvilket er vigtigt for mange kontorvirksomheder. I forhold til valg af bygning og grund har de ydre omgivelser, æstetik og arkitektur ofte stor betydning. Kontorvirksomheder sætter stor pris på nærhed til god, højklasset kollektiv trafik, fordi det dels sikrer et større arbejdskraftopland, dels gør, at medarbej-

derne kan udnytte transporttiden bedre. Kontorerhverv kan have fordel af synergier med andre virksomheder og funktioner i byen. Nærhed til andre virksomheder, evt. i form af egentlig klynge dannelse, kan styrke virksomhedernes innovationsevne og værdiskabelse gennem samarbejde, netværk og vidensdeling. Også samarbejde mellem virksomheder og forsknings- og uddannelsesinstitutioner bliver stadig mere vigtigt, hvilket ses i



Kontorvirksomhed

flere danske byers arbejde med at skabe attraktive campusmiljøer centralt i byen. På det mere praktiske plan kan der være vigtige synergieffekter for kontorvirksomheder. Det kan f.eks. være gennem samlokalisering af lokaler eller fælles funktioner med andre virksomheder så som fælles kantine, mødefaciliteter og telefonpasning. Centralt lokaliserede kontorvirksomheder kan spille en positiv rolle for bylivet i dagtimerne, ved at virksomhedernes medarbejdere bruger byens butikker, cafeer og andre faciliteter på vej til og fra arbejde, i frokostpauserne eller på vej til og fra møder. Effekten er mindre, hvis hovedparten af medarbejderne kommer i bil. Der er desuden en tendens til, at store kontordomiciler lukker sig om sig selv, da de indeholder alle de funktioner, medarbejderne kunne efterspørge i byen, så som kantine, kontorforsyning og møderum. De eneste væsentlige miljøpåvirkninger fra kontorvirksomheder er støj fra ventilation samt medarbejdernes transport til og fra virksomheden. Det er derfor vigtigt, at kontorvirksomheder placeres tæt på kollektive trafikforbindelser, og at der er gode muligheder for at cykle og gå til og fra arbejde, eller at der gode løsninger til afvikling af biltrafikken.

Privat service og detailhandel

Private servicevirksomheder omfatter en bred gruppe af virksomheder, der bl.a. omfatter handel,

den finansielle sektor (pengeinstitutter, kreditforeninger, forsikring, pension mv.), forretningservice (advokater, revisorer, ejendomsmæglere mv.), husholdningsservice (vagtelskaber, rengøring, haveservice mv.), sundhed og personlig pleje (læger, tandlæger, frisør, kosmetolog, fitness mv.) og privat undervisning (køreskoler mv.). Den private service har de senere år været gennem omfattende strukturændringer. Den generelle tendens er, at virksomhederne fusionerer og samles på færre og større enheder. I detailhandlen dækker store kæder, store butikker og store butikscentre en stadig stigende del af markedet, mens andelen af små og selvstændige butikker med indgang fra gaden falder. Som et andet eksempel er den



Detailhandelsgade.

finansielle sektor blevet samlet og fusioneret inden for de enkelte brancher og på tværs af brancher til færre og større finansielle koncerner, hvilket sammen med den teknologiske udvikling har ført til lukning af mange lokale filialer. Homebanking, pengeautomater mv. har betydet, at behovet for at ligge placeret tæt på kunderne er blevet mindre vigtigt. Mange private servicevirksomheder lægger ved valg af region eller by især vægt på tilstedeværelsen af videregående uddannelser. Også lokalsamfundet og kommunernes udviklingsplaner tillægges betydning. Ved valg af område scorer både beliggenhed i naturskønne omgiver og bymæssige omgivelser højt, hvilket afspejler, at de private servicevirksomheder generelt prioriterer kvalitet i nærmiljøet, og at der både er virksomheder, som er afhængige af at ligge i byen tæt på kunderne, og virksomheder, hvor kundenærhed har mindre betydning. De private servicevirksomheders ønsker til grund og bygninger er kendetegnet ved, at der ikke er enkelte lokaliseringsfaktorer, der prioriteres særligt højt. Ønskerne er fordelt over en række emner,

der har en vis betydning som eksempelvis æstetik, arkitektur, fleksibilitet, synlighed og prisniveau. For detailhandel spiller især nærhed til kunder og dernæst leverandører, en god tilknytning til lokalsamfundet og adgang til billig arbejdskraft en betydelig rolle. Butikker, fitness og andre servicevirksomheder, der er afhængige af at få kunder ind fra gaden, har stor fordel af de synergier, som samlokalisering medfører, da flere virksomheder i samme områder har større attraktivitet end virksomheder, der er lokaliseret i et spredt mønster. Private servicevirksomheder yder typisk et stort bidrag til bylivet. Undersøgelser af årsager til at besøge en bymidte viser typisk, at mere end ni ud af ti nævner ærinder i butikker, servicetilbud eller cafeer og restauranter som årsag til besøget. Bylivet er således dybt afhængigt af, at der er funktioner, som borgerne har brug for at besøge hyppigt. Private servicevirksomheder og butikker påvirker normalt ikke omgivelserne på en måde, der gør, at de ikke kan integreres i tæt sammenhæng med byens øvrige funktioner. Store arbejdspladser eller besøgsintensive, private servicevirksomheder og detailhandel medfører en del trafik, men i et omfang, der normalt lader sig afvikle som en del af byens trafik, samtidig med at underlaget for den kollektive transport styrkes.

Offentlig service

Offentlig service er også meget forskelligartet, og omfatter et stort antal af forskellige myndigheder og institutioner med forskellige ønsker og behov. Den offentlige service er ligesom den private service præget af en stærk strukturudvikling. Mindre, lokale enheder erstattes af større, centrale enheder på en lang række områder som f.eks. regioner (i steder for amter), sygehuse, politi, retsvæsen, rådhus, skoler og plejehjem, og digitaliseringen betyder, at borgernes personlige kontakt til det offentlige erstattes af selvbetjeningsløsninger. Ved lokalisering i region eller by har især statslige og regionale, offentlige servicevirksomheder fokus på nærhed til videregående uddannelser og forsknings- og udviklingsmiljøer, da det er vigtige parametre for at sikre kvalificeret arbejdskraft. Mange offentlige servicevirksomheder har også fokus på relationer til lokalsamfundet. I forhold til området vægter offentlige servicevirksomheder adgang til kollektiv trafik og nærhed til byfunktioner, naturskønne omgivelser, bymæssige omgivelser og nærhed til byfunktioner, hvilket

dels afspejler et behov for, at både medarbejdere og borgere har let adgang, samt at beliggenhed i attraktive omgivelser spiller en rolle for kvaliteten som arbejdsplads.

Det kan være vanskeligt at opstille parametre for offentlige servicevirksomheders valg af bygning og grund, da det er betinget af specifikke behov og ofte af, hvilke bygninger regionen eller kommunen allerede ejer. Som et enkelt element kan der peges på, at offentlige servicevirksomheder ofte vægter synlighed og eksponering i byens gadebillede højt, samt at æstetik og arkitektur også spiller en vis rolle.

Offentlige servicevirksomheder har mulighed for at indgå i synergier på en lang række områder både i forhold til nærhed til kunder, virksomheder, viden, arbejdskraft, service og kultur, da offentlige servicevirksomheder i udgangspunktet arbejder med og for borgerne og virksomhederne omkring dem. Som eksempler kan nævnes forskerparker ved universiteter, kommunal erhvervsservice, der deler lokaler med iværksætttermiljøer, og de store sygehuse, der typisk tiltrækker en række fastfood-kæder, cafeer, blomsterhandlere og andre virksomheder, der nyder godt af det store flow af ansatte, patienter og besøgende.

Offentlige servicevirksomheder, der har stor tæthed i arbejdspladser eller udadvendte funktioner og aktiviteter, har stort potentiale for at bidrage til bylivet, da de skaber et dagligt flow af besøgende.

Offentlige servicevirksomheder påvirker generelt ikke bymiljøet negativt, og har derfor mulighed for integration med byens øvrige funktioner. På grund af høj arbejdspladstæthed og besøgende i varierende omfang er de offentlige servicevirksomheder generelt persontrafikskabende og kan være med til at understøtte grundlaget for kollektiv transport.

Transport

Transporterhverv kan deles op i godstransport og persontransport og dækker over jernbanetransport, busstrafik, taxi- og turistvognmænd, fragtvognmænd, lufttransport, post, telekommunikation og transportservice mv.

Godstransportstrukturen er kendetegnet af, at internationalt gods transporteres til nationale eller regionale centrallagre, grossister, transportfirmaer mv. og herfra til den lokale butik, forbruger mv. I tilknytning til transportvirksomheder ligger ofte logistik- og speditionsvirksomheder, som overordnet styrer distributionen af gods, og hvorfra godset køres ud.

I forhold til valg af region eller by spiller nærhed til underleverandører og kunder samt billig arbejdskraft en vis rolle. Det er vigtigt at være opmærksom på, at det udtrykker et gennemsnit af virksomheder, og at der selvfølgelig er store forskelle på lokaliseringønskerne hos et internatio-

nalt orienteret transportfirma, en lokal vognmand og et taxifirma.

Ønskerne til området er god adgang for modulvogn tog og lastbiler samt nærhed til havn og kombiterminal.

Ved valg af bygning og grund vægter transportvirksomheder ofte mulighed for oplag på egen grund og lagerkapacitet, særligt mulighed for etablering af højlagre højt.

Mange transportvirksomheder har begrænset mulighed for at bidrage positivt til bylivet, da miljøbelastninger og krav om lokalisering centralt i infrastrukturen betyder, at virksomhederne kræver adskillelse fra byens øvrige funktioner. Transportvirksomheder er normalt ikke mulige at integrere i bymiljøet sammen med byens mange øvrige funktioner, men spedition- og logistikvirksomheder vil ofte kunne bidrage til bylivet, når der hovedsagelig er tale om administration.

Overnatning og restaurant

Overnatningsvirksomheder omfatter hoteller, kursus- og konferencesteder, ferieboliger, campingpladser og andre overnatningsfaciliteter. Restauranter dækker over restauranter, caféer, cateringvirksomheder mv. Der er ofte tilknyttet restaurantvirksomheder til overnatningsvirksomheder. Branchen omfatter både større kædevirksomheder og et stort antal små og mellemstore virksomheder.

Hotel- og restaurationsvirksomheder lokaliserer sig i alle bystørrelser, hvor der er et kundegrundlag.

Ved valg af by eller region vægter de små virksomheder, som udgør en stor del af branchen, ofte personlige relationer højt. Større overnatningssteder og restaurantvirksomheder vægter særligt nærhed til det kundesegment, der matcher deres målgruppe. Herudover vægtes videregående uddannelse og billig arbejdskraft.

I forhold til valg af område vægtes særligt adgang til transport, både kollektiv transport og bil, samt nærhed til havn og lufthavn.

Ved valg af bygning og grund vægter overnatnings- og restaurantvirksomheder særligt synlighed, æstetik og arkitektur samt udstillingsmuligheder og en bæredygtig profil.

Overnatnings- og restaurationsvirksomheder kan skabe synergi med detailhandel, kulturinstitutioner, events mv., og de bidrager til byens liv, da de skaber ophold og aktivitet på byens pladser og liv i byerne, efter butikkerne har lukket.

Overnatnings- og restaurationsvirksomheder belaster typisk ikke miljøet i væsentlig grad. En even-

tuel miljøbelastning kan forekomme ved støj om aftenen, støj fra ventilation og visuelt skæmmende skiltning mv. Derudover kan der i forbindelse med større virksomheder være miljøgener forbundet med trafik til og fra virksomheden samt parkering.



Transport af varer fra producent til engrosbutik. Foto er fra Firskovområdet i Lyngby.

Strategier for erhverv i byerne



Der kan arbejdes med strategier for erhverv i byerne på flere niveauer. Strategierne kan handle om byernes roller som erhvervsbyer i en kommune eller et større område, om hvordan et område kan gøres mere attraktivt for erhvervslivet, eller om at skabe mulighed for tidssvarende erhvervsbyggeri.

Ny planlægning for erhverv i byerne

Erhvervslivet er under hastig forandring. Lokaliseringsbehovene ændres, nye virksomhedstyper er i vækst, andre går tilbage, og eksisterende virksomheder udvikler sig og får behov for at indgå i en bymæssig sammenhæng på en ny måde. Byområder, der kan opfylde erhvervslivets nye behov, er efterspurgt, mens andre erhvervsområder, der tidligere har været attraktive, er under afvikling. Der er stor opmærksomhed på at forbedre erhvervslivets vækstbetingelser, og her kan velfungerende og attraktive bymæssige rammer med nærhed til kvalificeret arbejdskraft, kunder, viden, service, transportforbindelser mv. levere et vigtigt bidrag.

Der er derfor god grund til at tage kommuneplanens erhvervsdel op til overvejelse. En kortlægningen giver grundlag for at tage stilling til en fornyelse af erhvervstemaet i kommuneplanlægningen. Der er mulighed for at tage stilling til, om kommunen har det rigtige udbud af lokaliseringsmuligheder set i forhold til efterspørgslen og de fremtidige behov, og om rammebetingelser og vækstmuligheder for erhvervslivet i de forskellige områder er gode nok. Udfordringerne for planlægningen er meget forskellige byerne imellem og mellem områderne i de enkelte byer.

Der er generelt mange ledige erhvervsarealer og

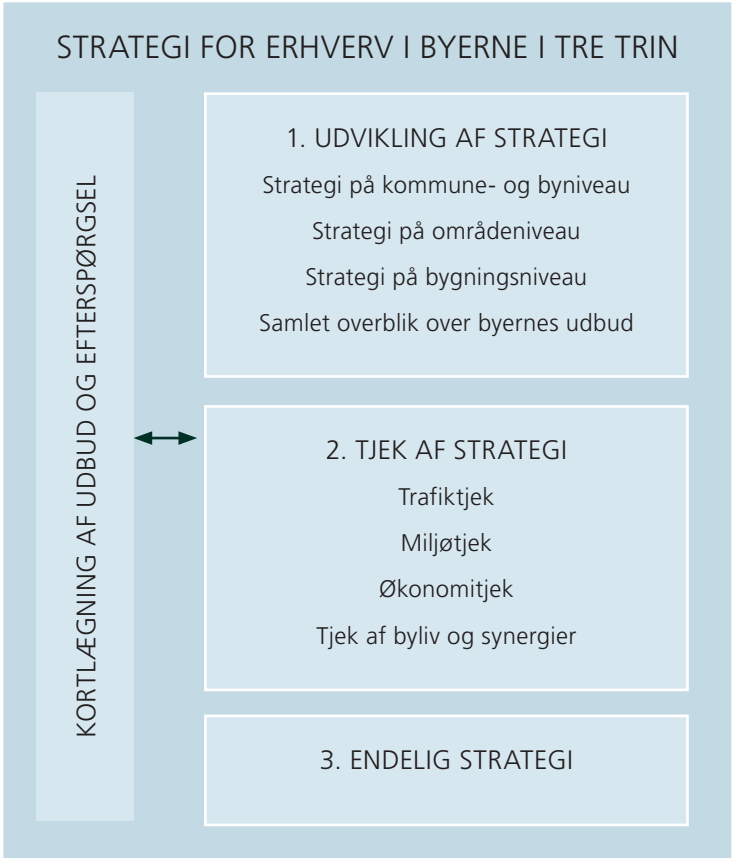
-bygninger landet over, hvor der er behov for at finde nye anvendelser eller skabe ny attraktivitet for erhvervslivet. Der er eksisterende virksomheder, som har behov for bedre beskyttelse mod skærpede miljøkrav eller behov for investeringer i bedre transportmuligheder, og måske er der mulighed for at skabe symbioser mellem virksomheder i et område. Der er områder, med potentiale for omdannelse til andre former for erhverv, og byerne har attraktive lokaliseringsmuligheder for virksomheder, som blot ikke udnyttes optimalt i dag. Regionen, byen, området og bygningerne, hvor virksomhederne ligger, udgør en del af virksomhedernes rammebetingelser. Den effektive og velfungerende by er en del af alt det, der skaber virksomhedernes konkurrenceevne og vækstmuligheder. Det er derfor overalt vigtigt for erhvervslivet, at de fysiske rammer er velfungerende og effektive, bidrager til at skabe muligheder og begrænser ulemper.

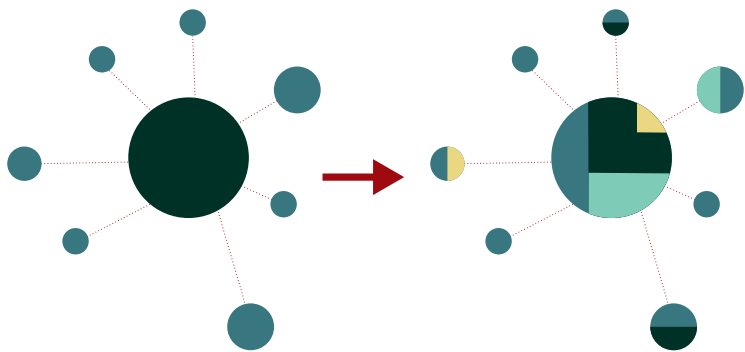
Erhverv i byerne handler ikke bare om byernes erhvervsområder. Virksomhederne ligger mange steder i byerne. Der er virksomheder i bymidterne, i erhvervsområderne, i havneområderne og langs indfaldsvejene, og også boligområderne rummer virksomheder, som udviklingen af en strategi for byernes erhvervsliv må tage højde for.

Mange virksomheder har behov for at være en del af byernes liv og nyde godt af nærhed til kunder, viden, service mv. Den positive sidegevinst er, at virksomhederne samtidig bidrager til at skabe det attraktive og levende miljø.

Bymidterne har de senere år mistet butikker. Genanvendelse af tomme butikslokaler til andre former for erhverv kan være en god mulighed for at opretholde bymidtens liv. Bymidten kan være et attraktivt lokaliseringssted med sin nærhed til både kunder og samarbejdspartnere, men for at få det til at lykkes, er der behov for god planlægning. Lokalisering af virksomheder i bymiljøet kan skabe trafikale udfordringer. Når f.eks. industrivirksomheder afløses af kontorvirksomheder eller detailhandel, og der bygges højt og tæt, så øges trafikken, og det bliver en udfordring af løse parkeringsbehovene. Selv om mange virksomheder i dag medfører begrænsede miljøpåvirkninger, er der fortsat stort behov for opmærksomhed på at forebygge mod miljøkonflikter, når virksomheder lokaliseres, udvik-

ler sig eller ændres i det tættere bymiljø med nærhed til både boliger og andre virksomheder. Nye virksomheder, der lokaliseres i bymiljøet, vil ofte være større byggeri, som forudsætter inddragelse af flere ejendomme og nedrivninger eller større indgreb i bestående byggeri. Udfordringerne kan tackles. Det viser mange gode eksempler, men det kræver god og præcis planlægning og kendskab til, hvad markedet kan bære af investeringer for at gøre planerne til virkelighed. Til brug for planlægningen er der udviklet metoder, som er afprøvet af de deltagende kommuner. Metoderne er enkle og starter med at udvikle en strategi på baggrund af kortlægningen. Herefter tjekkes strategien på kritiske punkter, og strategien bearbejdes og tjekkes igen i en eller flere runder, indtil resultatet er godt. Som tjekpunkter indgår i metoden et tjek af byliv og synergier, et trafiktjek, et miljøtjek og et økonomitjek.



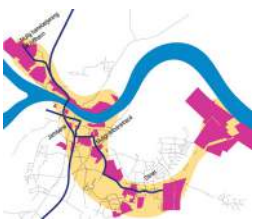


I kommuneplanerne beskrives byernes roller f.eks. ved brug af to kategorier – “Byer med mulighed for større produktionsvirksomheder” og “Byer til lokale erhverv”. En kortlægning af byernes udbud af erhvervsområder og viden om erhvervslivets behov kan bruges til at nuancere, hvad de enkelte byer egner sig til af erhvervsudvikling. Det kan f.eks. være, at byerne har særlige potentialer for maritime erhverv, fødevareproduktion, vidensvirksomheder, turisme eller virksomheder, der har behov for nærhed til havn, lufthavn, motorvej mv.

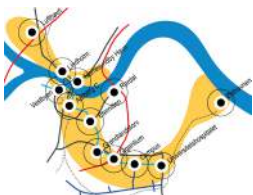
Koncentreret udvikling i Vækstaksen



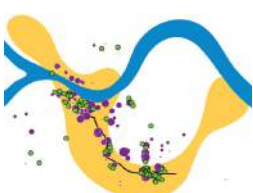
Udviklingspotentialer i Vækstaksen



Mobilitet er rygraden i Vækstaksen



Kompetencebyen



Aalborg Kommune har i Kommuneplan 2013 valgt at koncentrere erhvervsudviklingen langs en vækstakse. Planen er et eksempel på en ny byplanmæssig vision, som har fokus på at bringe byens potentialer i spil og skabe attraktive rammer for erhvervslivet og byudviklingen. Inden for vækstaksen er Aalborgs forandring fra industriby til kompetenceby allerede markant. Industrisamfundets markante placeringer i byen er erstattet af nye og helt ændrede byudtryk. Fjorden er gennem en længerevarende omdannelsesproces givet tilbage til byen som et helt unikt bymiljø, der er med til at sikre oplevelsesbyen som et attraktivt sted at lokalisere vidensvirksomheder og uddannelsesinstitutioner. Ideen med vækstaksen er at binde lufthavnen, havnefronten, bymidten, Aalborg Banegård, Aalborg Universitet, det nye supersygehus og Aalborg Havn sammen langs en højklasset kollektiv transportkorridor og cykelrute. Den kollektive transport betjenes i dag med tog og busser, og der planlægges for fremtidig letbanebetjening. Blandt målene er:

- At koncentrere offentlige og private investeringer i vækstaksen, så synergier opstår og byen styrkes
- At blandede byfunktioner og mangfoldighed skal være grundlæggende kvaliteter i aksen
- At vækstaksens endepunkter ved lufthavnen i vest og havnen i øst udvikles som attraktive, trafikbaserede erhvervsområder med optimal forbindelse til hele verden
- At vækstaksen skal opnå en stærk urban karakter, som byder på mangeartede anvendelser, liv hele døgnet, varierende byrum og ekstraordinær arkitektur, og som kan friste turister
- At let og hurtigt tilgængelighed danner princip for udviklingen langs vækstaksen
- At knudepunkterne, hvor to eller flere højklassede transportformer mødes, skal give gode muligheder for at skifte mellem transportformerne
- At knudepunkterne i særlig grad fortættes og udvikles med større arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner, særlige idræts- og kulturtilbud, indkøbsmuligheder, service mv
- At knudepunkter med god biltilgængelighed udstyres med park & ride-faciliteter, der muliggør omstigning
- At uddannelsesinstitutioner og ungdomsboliger koncentrerer i vækstaksen
- At styrke det internationale miljø, som gør det attraktivt for udenlandske studerende, forskere og vidensmedarbejdere i virksomheder at bo og leve i Aalborg
- At gode studiemiljøer og erhvervsnetværk stimuleres som grundlag for innovation, konkurrence og vækst i erhvervslivet
- At campusområdet i Aalborg Øst udvikles som et regionalt fyrtårn med levende studiemiljø og vidensvirksomheder.

Udvikling af strategi

Udvikling af en strategi for erhverv strækker sig fra byernes roller som erhvervsbyer og deres udbud af lokaliseringsmuligheder, til strategier for udvikling af de enkelte erhvervsområder og byområder med potentialer for erhverv. Det følgende indeholder en beskrivelse af en række aktuelle temaer i erhvervsplanlægningen, som berører et eller flere geografiske niveauer i planlægningen.

Strategi på kommune- og byniveau

En fornyelse af kommuneplanens erhvervsdel kan starte med en stillingtagen til erhvervsetableringsmulighederne i kommunen som helhed, og hvilke roller som erhvervsbyer de enkelte byer skal spille. Spørgsmålet er, om kommunen og byerne har det rette udbud af erhvervsområder set i forhold til den aktuelle efterspørgsel og de fremtidige muligheder, og om arealudlæggene svarer til det, der må vurderes at være behov for.

Forskellige byer – forskellige roller

Tendensen har gennem en længere årrække været, at mange mindre byer har vanskeligt ved at opretholde erhvervsroller, der rækker ud over lokale butikker, håndværk og andet, der lever af efterspørgsel i lokalområdet. De regionalt, nationalt eller internationalt orienterede virksomheder er i stigende grad lokaliseret i de større byer, som har de rette rammebetingelser for at opfylde virksomhedernes behov.

Byernes forskellige roller kan beskrives i kommuneplanen. Fordelen er, at det giver et overblik over, hvad kommunens byer kan bidrage med til kommunens erhvervsliv, at det kommunikerer klart, hvad erhvervslivet kan forvente af fordele ved at lokalisere sig i byerne, og at der skabes et overordnet grundlag for at dykke ned i de enkelte erhvervsområder i byerne og se på, om deres muligheder understøtter byernes roller. Byernes erhvervsroller og deres størrelse hænger som nævnt sammen, men kun til en vis grad. Stort set alle byer har styrker og erhvervsmæssige nicher at bygge på. Blandt de mindre byer er der f.eks. vigtige industri-, havne- og fiskeribyer og attraktive turistbyer. Det vigtige er at få viden om og indgå i dialog med erhvervslivet om, hvad kommunens byer har af erhvervsmæssige styrker, og hvilke roller de kan spille.

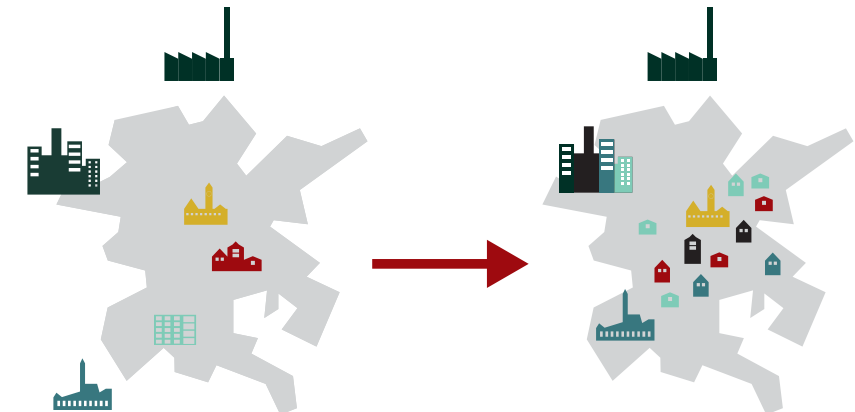
Udnyttelse og udvikling af attraktive områder

Byernes udbud af erhvervsområder handler om at udnytte og udvikle områder med attraktive lokaliseringsmuligheder. Virksomhederne lægger ved valg af byområde generelt vægt på tilgængelighed, nærhed til byens muligheder for indkøb og anden service for de ansatte, og hvordan sammensætningen af virksomheder er i området. Hvad der præcist er behov for af tilgængelighed, nærhed og nabovirksomheder varierer, og blandt det, der generelt er mest efterspørgsel på, er særlige beliggenheder, som har afgørende betydning for nogle virksomhedstyper, som kan rumme et stort potentiale. Eksempelvis efterspørger en mindre andel af virksomhederne nærhed til undervisnings- og forskningsmiljøer, men det er måske her, de største potentialer ligger.

Den gode strategi for byernes udbud af erhvervsområder er en kreativ proces. Måske er der bestemte strukturer eller mønstre i den nuværende erhvervslokalisering, der kan understøttes. Måske kan investeringer i infrastruktur, som f.eks. de nye superlyntog, investeringer i undervisningsinstitutioner, supersygehuse mv. skabe nye muligheder for at tænke erhverv i byen. Og måske kan en vision for et område, der skabes i dialog mellem kommune og erhvervsliv, sætte gang i omdannelse af et nedlagt erhvervsområde.

Smart lokalisering skaber bæredygtig transport

God planlægning kan være med til at sikre, at virksomhederne får god transportmæssig lokalisering, samtidig med at virksomhedernes lokalisering understøtter en bæredygtig udvikling og udnytter infrastrukturen optimalt. På baggrund af kortlægningen kan byerne opdeles efter, hvor god tilgængelighed der er med bil, kollektiv transport, cykling og gang til de enkelte områder. På den måde skabes der synlighed over, hvad virksomhederne kan forvente af transportmuligheder. Den gode lokalisering kan opnås, ved at virksomhedernes transportbehov matches med områdernes transportprofil, samtidig med at lokaliseringen medvirker til at begrænse transportens miljø- og klimapåvirkninger og understøtter byens kvaliteter. Eksempelvis vil lokalisering af kontor- og servicevirksomheder (intensiv persontransport) i centrale byområder øge andelen af kollektiv transport, cykling og gang og mindske transportafstandene. Samtidig får virksomhederne fordel af nærhed til kunder, viden, service mv., transportens klimapåvirkninger mindskes, og kommunen kan få fordele

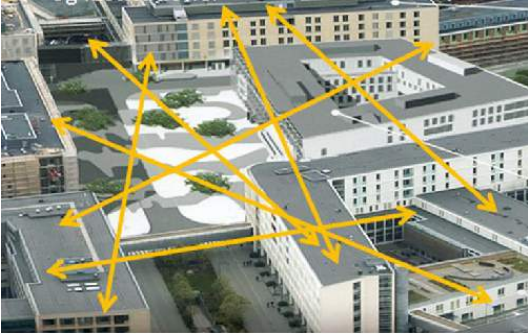


Virksomhedernes lavere miljøbelastninger og behovet for nærhed til viden, kunder, service mv. skaber et behov for at se bredt på byen som lokaliseringssted for erhvervslivet. Den store, miljøbelastende virksomhed har fortsat behov for afstand. Den store, delvist udbyggede industriområde kan måske med fordel brydes op i dele med bredere anvendelsesmuligheder. Et offentligt område kan måske med fordel suppleres med private virksomheder. Måske er der et strøg gennem byen med god tilgængelighed og samtidig fordele ved nærheden til samarbejdspartnere og service, der kan udvikles til et meget blandet erhvervsområde. Og i bymidten kan andre erhverv supplere detailhandlen, som ikke længere kan udfylde de bygningsmæssige rammer.



I Sjællandsprojektet blev der på en workshops udarbejdet hurtige skitser til at illustrere potentialerne for en bæredygtig byudvikling. Målet var at illustrere en mulig byudvikling med vægt på stationsnær byudvikling med plads til både erhverv og boliger. I alle byer viste der sig at være et betydeligt potentiale for udvikling i de stationsnære områder og i det hele taget et potentiale for fortætning og omdannelse i eksisterende byområder. Kilde: “Idekatalog til Strukturbillede 2030 - Byudvikling og infrastruktur i Region Sjælland”. Miljøministeriet, 2010.

”Linjen” er titlen på et projekt i Malmø om en erhvervsudviklingsproces langs en ”rød tråd”, der fører gennem et erhvervsområde. Projektet handler om mødet mellem mennesker langs strækningen og de synergieffekter og ideer, der opstår, når virksomhederne mødes. Det handler om at skabe flydende grænser mellem inde og ude og mellem offentligt og privat. Kompetencer og færdigheder skal synliggøres for andre end den enkelte virksomhed. Drivkraften er den enkeltes engagement. Processen drives uden omfattende styring og organisering. Bag projektet ligger de nye tendenser til, at virksomheder i højere grad deler og drager fordel af hinandens ressourcer, og at arbejdskulturen ændres. Arbejdspladsen er ikke kun virksomheden selv. Der arbejdes i dag alle steder. Hele byen kan betragtes som arbejdspladsen. Pointen er, at byer der understøtter de nye tendenser, vil bidrage til øget produktivitet, til innovation og vækst og til at skabe attraktive arbejdspladser. Kilde: ”Linjen – oplevelse og kulturstråk”; Malmö Stad, 2013.



Et miljø af åbne virksomheder og institutioner med et væld af relationer på kryds og tværs. Kilde: ” The Line”, Nordic City Network.



Den røde tråd gennem et erhvervsråde i Malmø. Der arbejdes med at fremme bylivet og en bagvedliggende idé, om at mødet mellem virksomhederne vil skabe synergi. Kilde: ”Linjen – oplevelse og kulturstråk”; Malmö Stad, 2013.

ved, at udnyttelsen af eksisterende infrastruktur, forsyningsanlæg, service mv. optimeres. God lokalisering af virksomheder i den eksisterende by kræver god og præcis planlægning, der kan håndtere den øgede trafik, begrænse trafikdens miljøpåvirkninger og bidrage til at skabe kvalitet i byen.

Fælles planlægning for flere kommuner

Byernes roller som erhvervsbyer kan med fordel ses i en større sammenhæng. Flere kommuner kan planlægge byernes erhvervsroller i en større, geografisk sammenhæng. Trekantområdet har gjort det i flere generationer af kommuneplaner, og Ring 3-kommunerne er gået i gang med det i forbindelse med planlægning af letbanen. Fordelen er, at der kan ske en helt overordnet prioritering af byernes erhvervsroller ud fra deres kernekompetencer, så det samlede område kommer til at stå stærk som lokaliseringsmulighed, og sådan at ressourcer til udvikling af rammebetingelserne kan målrettes.

De regionale vækst- og udviklingsstrategier

Udvikling af en strategi for erhverv i byerne kan hente værdifuld viden og inspiration i de regionale vækst- og udviklingsstrategier, som regionerne udarbejder sammen med de regionale vækstfora. Kommunerne skal forholde sig til de regionale strategier for vækst og udvikling i erhvervsudviklingsindsatsen og i planstrategierne. Vækstforaene har viden om og overblik over den regionale erhvervsudvikling, som kan indgå i strategiarbejdet. Vækstforaerne varetager bl.a. følgende opgaver:

- Udarbejder bidrag til de erhvervs- og vækstrettede dele af den regionale vækst- og udviklingsstrategi, der skal tage udgangspunkt i områdets rammevilkår og erhvervsspecialisering
- Redegøre for de initiativer, som vækstfora vil foretage som opfølgning på den regionale vækst- og udviklingsstrategi
- Overvåger de regionale og lokale vækstvilkår.
- Indstiller projekter til regionsrådet med henblik på medfinansiering fra de regionale erhvervsudviklingsmidler. De indstiller ligeledes projekter til staten med henblik på anvendelsen af EU's social- og regionalfondsmidler.

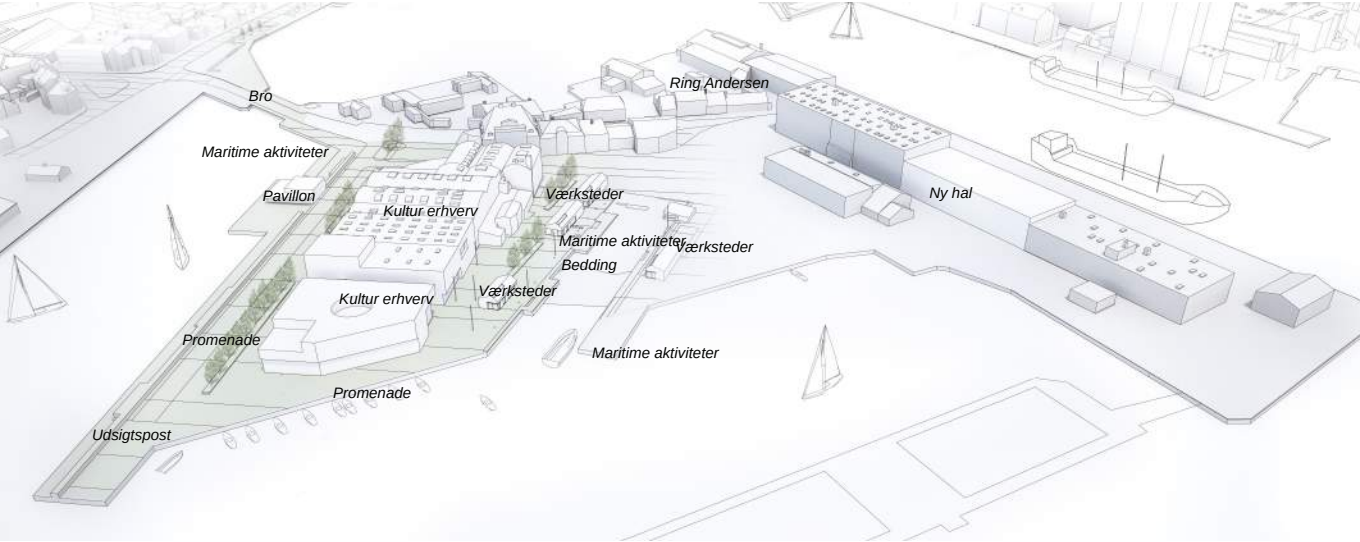
Byen som arbejdsplads og erhvervsnetværk

Erhvervsudvikling handler ikke kun om virksomheden, men om at virksomhederne indgår i netværk med andre virksomheder, og om at medarbejderne

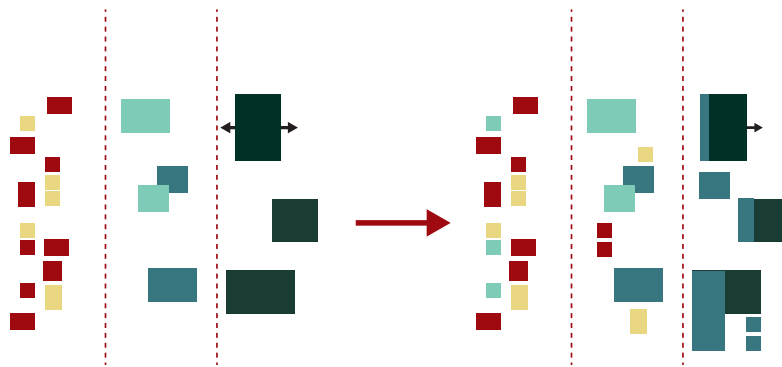
ud over at være på arbejdspladsen arbejder på rejsen, på cafeen og alle mulige andre steder. Efterspørgslen på netværk og den åbne og fleksible arbejdsplads ses af, at fokus på virksomhedens kerneydelser kombineret med udlicitering er en udbredt strategi, og af at virksomheder efterspørger muligheder for at dele faciliteter og personale. Hertil kommer, at virksomhederne har behov for hele tiden at søge inspiration til innovation og produktudvikling ved mødet med kunder og forbrugere. Den gode erhvervsby fremmer derfor netværksskabelse og ressourcedeling og skaber rum for at bruge byen som arbejdsplads og til det kreative møde.

Strategier på områdeniveau

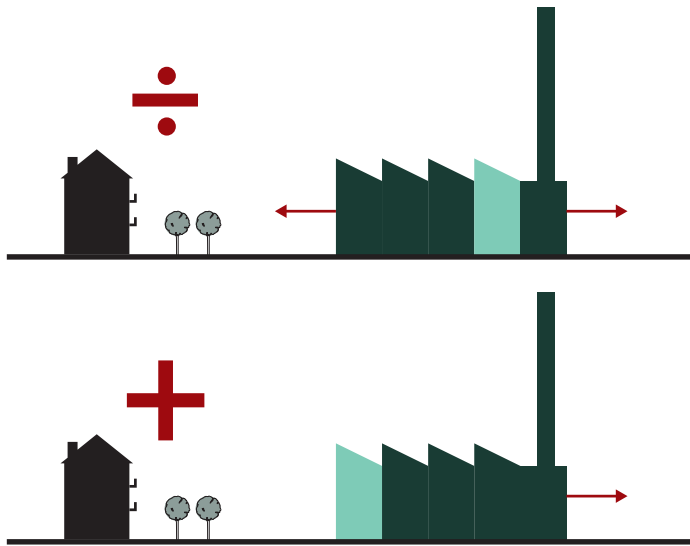
Strategierne på områdeniveau giver med udgangspunkt i kortlægningen og dialogen med ejere og brugere i områderne mulighed for at planlægge forbedringer, som udnytter områdernes potentialer og spiller positivt sammen med byen som helhed. Det følgende giver inspiration til strategier for erhvervsområder for en række emner, der typisk vil indgå i arbejdet.



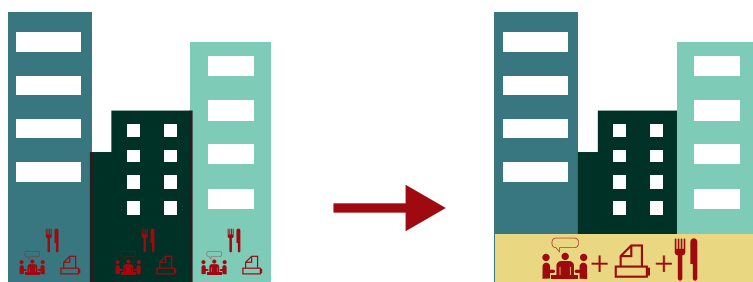
Udviklingsplanen for Svendborg Havn lægger op til, at anvendelsen af havnen skal udvikle sig fra overvejende at rumme transport og industri til at rumme en blanding af byfunktioner. Nogle dele af havnen bliver fastholdt til de oprindelige erhverv. Det gælder eksempelvis Frederikso, som tegningen viser. Øens placering midt i havneløbet og den markante industrihistoriske atmosfære er nogle vigtige potentialer, der skal tages hensyn til ved en fremtidig udvikling. Frederiksoens nordlige del fastholdes til maritime erhverv med et vist omfang af miljøbelastende aktiviteter. Den samlede mængde etageareal til erhvervsformål bevares. Ved miljøgodkendelser og detalplanlægning sikres det, at aktiviteterne er tilpasset, så de tilgrænsende arealer på landsiden kan udvikles med blandede byfunktioner. På den sydlige del transformeres den eksisterende bygningsmasse og udbygges til en blanding af ikke-miljøbelastende erhverv, kulturformål, hotel eller lignende. Dele af øens sydside bliver offentligt tilgængeligt ved at forbedre adgangsforholdene, og ved at transformere de gamle rundbuehaller til offentlige kultur- og erhvervsformål. Facaderne på de gamle haller åbnes op, så de fremtidige aktiviteter bliver synliggjort for offentligheden. I den gamle bedding på sydsiden planlægges et nyt aktivt byrum med plads til et bredt udvalg af maritime aktiviteter som strand, beachvolley, et træskibsprojekt mv., samtidig med at der bliver mulighed for mindre værksteder til små erhvervsdrivende. Ved det gamle tømrerværksted på sydspidsen af øen planlægges aktiviteter for kajakroere, sejlere, dykkere, lystfiskere mv. langs den sydvestvendte kaj. Kilde: ”Fremtidens Havn - Udviklingsplan for Svendborg Havn”, Svendborg Kommune, februar 2014.



Zoneringen mellem et erhvervsområde med miljøbelastende virksomheder og byområde med boliger kan måske blødes op ved en præcis kortlægning af påvirkningerne og omhyggelig planlægning af arealanvendelse, beliggenhed af bygninger og opholdsarealer,, afskræmning af virksomheder mv.



Støjgrænserne for udendørs opholdsarealer, som også gælder altaner, tagterasser mv., kan eventuelt opfyldes ved afskræmning eller ændret indretning af nabovirksomheder.



Flere virksomheder kan med fordel deles om faciliteter, service og personale. Der er både økonomiske fordele og større fleksibilitet. Næste skridt kan være at åbne faciliteterne for brugere udefra. Kantinen kan være en cafe, der er åben for andre og møderum kan have brugere uden for bygningen. Deling af faciliteter og personale, samkørsel mv. vidner frem, og det erhvervsbyggeriet understøtte.

re omdannelsesmuligheder. Et eksempel kan også være, at anvendelsesmulighederne i et boligområde med fordel kan blødes op, så der bliver mulighed for erhverv inden for bestemte rammer.

Zonering er et godt princip, men kan blødes op

Zonering af erhvervsområder, der trapper miljøbelastningen ned fra det tunge erhvervsområde via mellemområder med lettere erhverv til boliger, er et godt og logisk princip. Det sikrer, at byen kan rumme både miljøbelastende og miljøfølsomme funktioner, uden at der opstår alvorlige konflikter, men udviklingen har også udfordret zoneringen. Virksomhederne er generelt blevet mindre miljøbelastende, og miljøbelastningen kan skifte over tid alt efter typen af produktion. Det kan vise sig, at de miljøbelastende virksomheder i den tungeste zone kan nedklassificeres. Det har også vist sig, at det er vanskeligt at udvikle overgangszonerne, fordi der ikke er efterspørgsel på den type arealer på det pågældende sted. Derfor kommer overgangszonerne til at ligge helt eller delvist ubenyttede hen.

I havneområder er der efterspørgsel på lokalisering i overgangszonen fra kontorvirksomheder, offentlige institutioner og boliger på grund af den attraktive beliggenhed ved vandet, men i mange havne er havnefunktionen og de tilbageværende havnevirksomheder vigtige, men miljøbelastende funktioner, som har behov for beskyttelse. God og omhyggelig planlægning vil være forudsætningen for en opblødning af zoneringen. En kortlægning af miljøpåvirkningerne fra de tunge erhverv kan skabe et præcist billede af, hvor der er miljøbelastninger, og der kan laves beregninger på, om initiativer til begrænsning af påvirkningerne kan give mulighed for opblødning af zoneringen. Mulighederne kan f.eks. være at afskærme støjende aktiviteter eller indrette virksomhedernes aktiviteter, så kontor, lager og andre aktiviteter med begrænsede miljøpåvirkninger placeres mod de følsomme anvendelser, mens de miljøbelastende placeres i den anden side af bebyggelsen. På den måde kan der måske skabes mulighed for at udnytte overgangszonerne til mere følsomme erhverv og eventuelt boliger, og måske kan der i et tilgrænsende boligområde åbnes for etablering af erhverv.

Revitalisering af bymidterne

Bymidterne er mange steder en særlig udfordring. Udflytning af detailhandel til byernes yderområder, konkurrencen fra storcentre, nethandel mv.

har skabt døde strækninger i strøggaderne og et vigende byliv.

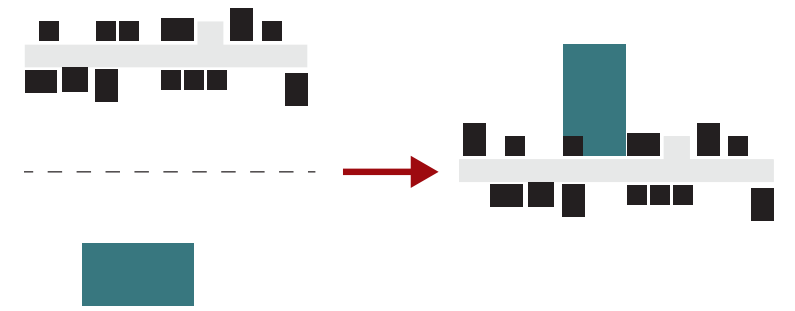
En strategi for revitalisering af bymidterne kan inkludere butikker og andre erhverv, der kan have værdi af at ligge centralt og samtidig bidrage til bylivet. Krav om, at stueetagerne kun må anvendes til butikker, kan suppleres med muligheder for at andre erhverv, der bidrager til, at bylivet kan etablere sig. Nye butikker og andre erhverv har ofte behov for større og rationelt indrettede byggerier og god tilgængelighed – også med bil – og det kan let føre til, at lokalisering i bymidten eller andre eksisterende byområder fravælges til fordel for den lettere løsning med byggeri på ubebyggede områder. Flere gode eksempler viser, at det er muligt at indpasse større nybyggerier i bymidterne og i andre tætte bydele, men det kræver god og præcis planlægning.

Mulighederne for at indpasse større byggerier i de tætte bydele kan starte med en udpegning i kommuneplanen eller bymidteplaner af lokaliteter, hvor der er plads til større enheder, god tilgængelighed, mulighed for synergi med den eksisterende detailhandel og andre virksomheder mv. Den gode løsning kan i nogle tilfælde være, at det nye indrettes i den eksisterende bygningsmasse eller som en kombination af nyt og eksisterende, hvor det eksisterende byggeri skaber en ekstra kvalitet. I andre situationer vil indpasning af et større nybyggeri ikke være forenligt med bevaring af eksisterende byggeri. Ønsker om bevaring må overvejes nøje, så bevaringshensyn ikke unødigt kommer til at betyde, at bymidterne mister erhverv, der kunne have fordel af den bymæssige beliggenhed og samtidig bidrage til bylivet. Museumsloven indeholder en forpligtelse for kommunerne til at inddrage statslige eller statsanerkendte museer, når der udarbejdes planer, der berører bevaringsværdier.

Den gode løsning indebærer også, at større nybyggeri bidrager positivt til byområdets arkitektoniske kvalitet. Den nye nationale arkitekturpolitik opfordrer kommunerne til at udarbejde en lokal arkitekturpolitik, der kan lægge linjerne for, hvad der lokalt skaber arkitektonisk kvalitet. Arkitekturpolitikken kan indarbejdes i strategien, det meldes ud til virksomheder, interessenter og bygherrer, hvilke kvaliteter og arkitektonisk retning kommunen ønsker at bevare og udvikle.

Byfortætning og trafik

Når byen fortættes, bliver der mere trafik, som kræver god planlægning at finde løsninger på. På områdeniveau vil udfordringerne typisk handle om,



Lokalisering af større butikker, virksomheder og offentlige byggerier sker ofte i kanten af byerne på bar mark, da indpasning i bymidten eller andre tætte byområder er en udfordrende og kompleks opgave, men der er også mange gode eksempler på, at det kan lade sig gøre via god planlægning, som kan starte med at udpege steder i de tætte byområder, der egner sig til indpasning af større butiks- og erhvervsbyggerier.



Visualisering i kommuneplanen af større byggemuligheder i Skanderborg bymidte



Visualisering i kommuneplanen af højere byggeri i bymidten



Butikscentret Bloms indpasset i Skanderborg bymidte i tråd med kommuneplanen

Kommuneplan 2005-2017 i Skanderborg Kommune indeholdt en række muligheder for større byggerier i bymidten. Byggemulighederne blev beskrevet og visualiseret i kommuneplanen.

Blandt mulighederne blev der peget på, at der i en centralt beliggende karré kunne opføres et større detailhandelsbyggeri med indgang fra bymidtens strøgade, Adelgade. Muligheden blev realiseret med åbningen af butikscentret Bloms i 2012. Bloms er opført på en tidligere gasværksgrund og er på i alt 24.000 m². Der er 10.000 m² til detailhandel, samt kontorer, restauranter, fitness mv. Centret rummer 15 butikker, bl.a. Føtex og H&M. Centret blev opført i overensstemmelse med kommuneplanen, men med en lidt anden placering end vist på visualiseringen. Den direkte indgang fra Adelgade er gennemført.

at trafikken fra et byomdannelsesområde skaber mere trafik på det lokale vejnet, at nye vejtilslutninger øger antallet af kryds, at der kan være behov for et nyt busstoppested, og at der mangler gode cykel- og gangforbindelser. Udfordringerne kan normalt løses gennem god planlægning. Det kan f.eks. overvejes om, der er et mindre behov for biltransport end forventet på grund af central beliggenhed. Virksomhederne kan, eventuelt i fællesskab, arbejde med at fremme samkørsel og begrænse antallet af parkeringspladser ved at flere virksomheder deles om de samme pladser og motivere til at fremme den kollektive transport i samarbejde med trafikskabet mv.

Fra erhverv til anden anvendelse

Udviklingen har efterladt mange erhvervsområder med ubenyttede arealer og tomme bygninger. Spørgsmålet er, hvad der skal ske med områderne, når der ikke vurderes at være en efterspørgsel på erhverv, som kan genskabe områderne som erhvervsområder.

Der er mange eksempler på, at nedlagte havne-, industri og godsbanedområder er omdannet til boligområder eller til en blanding af boliger, uddannelse mv., men udfordringen er, at det mange steder ikke er realistisk at forestille sig en omdannelse af de tomme bygninger og ledige arealer til nye, bymæssige anvendelser.

Det realistiske scenarie er, at områderne ikke vil blive udnyttet til aktiviteter, der kan bære en almindelig leje. Områdernes fremtidsmuligheder er realistisk set at tænke dem som parker, grønne områder, vandhåndteringsområder, natur eller landbrug.

Omdannelse af arealer og bygninger til anvendelser, uden eller med begrænsede lejeindtægter, indebærer, at ejeren må acceptere et værditab, og der er spørgsmål om oprydning og nedrivning. I nogle tilfælde er det større enkeltvirksomheder, der nedlægges, uden at der kan findes nye anvendelser. Her lettes proces af, at hele områdets aktivitet er nedlagt, og at der kun er en enkelt ejer. I andre tilfælde er der velfungerende virksomheder blandt de tomme bygninger. Her vil udfordringen være at planlægge en gradvis omdannelse, samtidig med at området fortsat giver gode betingelser for de tilbageværende. Et problem er, at faldefærdige bygninger og tilgroede arealer trækker attraktiviteten ned på resten. Løsningen skal findes i et samarbejde mellem kommune, de aktive virksomheder og grundejerne. Strategien kan have fokus på, hvordan området gradvist ændres fra erhverv til en anvendelse med ingen eller begrænsede lejeindtægter.

Strategier på bygningsniveau

Ved valg af bygninger giver gennemsnittet af virksomheder høj prioritet til pris- og lejeniveau, parkeringskapacitet, fleksible muligheder for udvidelse eller indskrænkninger, synlighed, byggeriets udseende og bæredygtigt byggeri med energibesparelser mv.



Bymidterne risikerer en gradvis tømning for funktioner, hvis der ikke skabes muligheder for at indpasse større byggerier. Erhverv og offentlige institutioner som detailhandel, kontorer, kulturinstitutioner, undervisning, sundhedstilbud mv. bidrager til byens liv, men kræver ofte mulighed for store bygningsvolumener. God og omhyggelig planlægning kan i god tid udpege områder i bymidten, hvor der er mulighed for at indpasse større byggerier under hensyntagen til bevaring og arkitekturkrav. Der er mange gode eksempler på, at eksisterende byggeri kan indgå helt eller delvis i nyt, men den gode løsning kan også være at rive ned og bygge nyt. Tegningen illustrerer indpasning af større erhvervsbyggerier i et tæt bymidteområde.



Kanten af bymidterne byder også på gode muligheder for indpasning af større bygningsenheder. Udfordringerne med at indpasse i bystrukturen og hensyntagen til bevaringsinteresser, arkitektur og trafik er anderledes men også her kan god og omhyggelig planlægning skabe den gode og attraktive løsning. Tegningen illustrerer indpasning af større erhvervsbyggerier i et område, der f.eks. kunne ligge langs en større indfaldsvej.

Trafik og parkering

Udgifterne til finansiering af parkeringsanlæg kan nedbringes, ved at flere deles om et større anlæg, så der er mulighed for dobbeltudnyttelse, eller ved at lokalisere virksomheden smart, så en større del af trafikken til og fra virksomheden bliver kollektiv trafik eller cykeltrafik.

Lokalisering af virksomheder i den tætte by øger trafikken på vejnettet frem til virksomheden. Den øgede trafik kan skabe behov for vejombygninger og kapacitetsforbedringer, hvor mulighederne for medfinansiering fra grundejeren via en udbygningss aftale kan overvejes.

Fælles byggeri og anlæg

Fælles løsninger kan også gøre det lettere at finansiere grundvandskøling, vandhåndtering mv. Fleksible bygninger handler bl.a. om, at bygningerne hurtigt og økonomisk optimalt skal kunne tilpasse sig virksomhedens pladsbehov. En mulighed er, at der opføres større erhvervsbyggerier med plads til flere virksomheder. Det giver større sandsynlighed for, at der kan findes en løsning, når en virksomhed ønsker mere plads, og en anden ønsker at afgive areal. Fællesskaber for flere virksomheder af forskellig størrelse kan være nybyggeri, men kan også indrettes i eksisterende bebyggelse. Mulighed for at dele en større industribygning op, som ikke eller kun anvendes delvist til det oprindelige formål, kan være en god løsning, hvis der er marked for andre erhvervstyper på den pågældende lokalitet.

Fælles serviceordninger

Omkring en tredjedel af virksomhederne tillægger fælles serviceordninger høj eller nogen betydning ved valg af lokalisering. Flere virksomheder i samme byggeri eller tæt på hinanden skaber mulighed for at optimere udnyttelse af faciliteter som kantine, møderum, videokonferenceudstyr, kopimaskiner, printere, receptionist, teknisk personale mv. Et yderligere skridt kan være at åbne virksomhedernes faciliteter for andre brugere. Kantinen kan f.eks. fungere som en restaurant, der ud over en kontrakt på at levere mad til de faste brugere har mulighed for at fungere som almindelig restaurant. Dette bidrager samtidigt til synergi i byen med byliv efter arbejdstid.

Virksomheden og byens faciliteter

Lokalisering i den tætte by giver virksomhederne nærhed til byens mange funktioner og mulighed for at bruge byens rum og grønne områder. Den enkelte virksomhed kan, i stedet for at have alle

faciliteter selv, benytte spisesteder, mødesteder og andre faciliteter, som byens virksomheder tilbyder. Arbejdspladsen er ikke mere bare kontorets faste rammer. De digitale muligheder og de fleksible arbejdstider betyder, at der arbejdes på farten, og at byens rum også bliver rum for arbejde. Udviklingen er i gang, men der er et betydeligt potentiale for bedre udnyttelse af byens ressourcer, som blot venter på at blive udnyttet.

Samlet overblik over byernes udbud

Kommuneplanens hovedstruktur og dens kort er en mulighed for at give erhvervslivet et overblik over kommunens udbud af erhvervsområder og hvad områderne kan. Overblikket vil også give mulighed for at vurdere omfanget af uudnyttet erhvervsareal og tage stilling til, om der er arealer, der skal ændres til andre anvendelser.

Udbuddet af erhvervsområder præsenteres typisk med beskrivelser af de brancher, som områderne kan modtage, og hvor stor miljøbelastning områderne har kapacitet til.

Normalt anvendte klassifikationer er f.eks. ”erhvervsområder med særlige beliggenhedskrav, havneområde, industriområde, let erhvervsområde, blandet bolig- og erhvervsområde og centerområder”.

Måden, hvorpå kommunernes udbud af erhvervslokaliseringsmuligheder præsenteres i kommuneplanen, kan udvikles. Områdernes kvaliteter og muligheder kan f.eks. indeholde beskrivelser af, hvad områderne transportmæssigt er gode til, eller hvad der er nærhed til af innovations- og erhvervmiljøer, vidensinstitutioner, attraktivt bymiljø, synlighed i bybilledet mv.

På den måde kan kommuneplanen give et billede af, hvad udbuddet af erhvervslokaliseringsmuligheder er, og samtidig være en slags deklarering af områderne, der afstemmer forventningerne til, hvad erhvervslivet kan forvente ved lokalisering i området.



Værktøjer

I det følgende beskrives de konkrete værktøjer, der er afprøvet af samarbejdskommunerne. Erfaringerne viser, at værktøjerne med fordel kan tilpasses lokale forhold og de erfaringer, kommunen allerede har med denne type processer. Beskrivelsen er således ment som en inspiration til, hvordan den indledende kortlægningsproces og de efterfølgende tjek af en strategi kan gribes an.

På Erhvervsstyrelsens hjemmeside www.erhvervsstyrelsen.dk/byernes-erhverv, kan værktøjerne downloades som pdf-fil, der kan udfyldes og printes

De forskellige værktøjer

Værktøjerne omfatter dels værktøjer til kortlægning af erhvervsområdernes by-, trafik og miljøkapacitet og deres vækstpotentialer, dels af værktøjer til tjek af strategien i forhold til byliv, synergier, trafik, miljø og marked.

Desk researchen kan afdække det gældende plangrundlag samt miljø- og trafikkapaciteten. Bykapaciteten klarlægges dels gennem desk researchen, dels gennem den fysiske registrering. Vækstpotentialerne klarlægges dels gennem interviews, dels gennem desk research.

Værktøjer til kortlægning

Værktøjerne kan deles op i desk research, fysiske registreringer og interviews.

Kortlægning af gældende plangrundlag

Det gældende plangrundlag kan kortlægges ud fra følgende spørgsmål.

Kommuneplanens hovedstruktur, retningslinjer og redegørelse	
Hvilken erhvervsstrategi ligger bag kommuneplanen?	Beskriv i overordnede træk kommunernes erhvervsstrategi eller -politik af betydning for kommuneplanens erhvervsdel. Tag stilling til, hvordan erhvervsstrategien eller -politikken forholder sig til de regionale vækst- og udviklingsstrategier.
Hvad giver kommuneplanen mulighed for?	Beskriv, hvilke typer erhvervsområder og byomdannelsesområder, kommuneplanen udpeger i byen, og hvilke former for erhverv der kan etablere sig i områderne, herunder i bymidten
Hvad er relationen mellem erhvervsudvikling og øvrig planlægning i kommunen?	Beskriv, hvordan kommuneplanens erhvervsdel på nuværende tidspunkt er tænkt sammen med andre plantemaer som f.eks. erhvervsfremmestrategi, trafik, bæredygtighed og byliv.
Kommuneplanens ramme for det pågældende erhvervsområde	
Hvilke anvendelser for de udvalgte områder giver kommuneplanen mulighed for?	Beskriv kommuneplanens rammer for de enkelte udvalgte områder.
Hvor stor bebyggelsesprocent for området giver kommuneplanen mulighed for?	
Hvor mange etager giver kommuneplanen mulighed for, at der bygges i området?	
Er der øvrige bestemmelser for området, eksempelvis krav til parkering, detailhandelsstørrelser og lignende?	

Kortlægning af by-, trafik og miljøkapacitet

Følgende spørgsmål kan overvejes i forhold til kortlægningen af Miljø- og trafikkapacitet

Miljøkapacitet	
Er der drikkevandsinteresser i området?	Ja/nej. Hvis ja, beskriv kort interesserne i området.
Er der støj- og lugtfølsomme arealer eller funktioner i og omkring området?	Ja/nej. Hvis ja, beskriv de følsomme anvendelser.
Er der steder i forbindelse med området, der er følsomme i forhold til en visuel påvirkning?	Ja/nej. Hvis ja, beskriv hvad der er følsomt over for en eventuel visuel påvirkning.
Er der lokale eller nationale klimahensyn i og omkring området, som der skal tages højde for?	Ja/nej. Hvis ja, beskriv om området er udpeget som oversvømmelsesområde i forhold til oversvømmelse fra henholdsvis hav, vandløb eller kloak. Er der særlige vindforhold, der bør nævnes i forbindelse med ny planlægning i området?
Er området fælles- eller separat kloakeret?	Beskriv, hvordan området er kloakeret – inddrag eventuelt forsyningens spildevandsplan.
Er der naturbeskyttelsesinteresser eller fredning i og omkring området som der skal tages højde for?	Ja/nej. Hvis ja, beskriv hvilke.
Trafikkapacitet	
Hvordan er vejnettets belastning? Dette giver et billede af, hvor det er hensigtsmæssigt at planlægge områder, og hvor der genereres ny trafik.	
Hvordan er områdets trafikale tilgængelighed?	Vurder, hvor mange veje trafikken til og fra erhvervsområdet kan fordeles på. Angiv, hvilken type vej området er koblet op på (to-sporet eller, fire-sporet vej), og om der er høj andel boliger eller andre støj- og luftforureningsfølsomme funktioner langs vejen, og vurder mulighederne for vejtilslutninger. Angiv afstanden til motorvej. Angiv afstand til anden overordnet vej. Angiv afstand til station.
Hvordan er området koblet til den kollektive trafik?	Kortlæg den eksisterende kollektive trafik til området. Angiv antallet af buslinjer, der betjener området. Angiv antallet af stoppesteder og en cirka afstand fra området til stoppestederne.
Hvordan er området betjent for lette trafikanter?	Angiv, i hvilket omfang der er cykelstier eller cykelruter, der leder til området?
Hvordan er trafikken i området?	Registrer hvordan trafikken til og fra området er fordelt på transportformer, især biltrafik og tung trafik.
Hvordan er trafikken på adgangsvejene til området?	Registrer, hvilke type veje (og hvor mange) der giver adgang til området, og registrer, hvad den trafikale belastning er på disse veje – det er især afgørende i spidsbelastninger.
Hvordan er parkeringskapaciteten i området?	Vurder parkeringskapaciteten og belægningsgraden i området, og vurder mulighederne for at øge parkeringskapaciteten set i forhold til andre arealinteresser.

Erhvervsområdets relation til den øvrige by	
Hvordan er området koblet til byens undervisningsinstitutioner?	Beskriv erhvervsområdets relation til institutioner og bymidte, herunder afstand, visuel kobling, funktionssammenhænge mv.
Hvordan er området koblet til bymidten?	
Registrering af erhvervsområdet	
Vurder erhvervsområdets attraktivitet.	Beskriv særlige rekreative områder, arkitektoniske, kulturelle eller funktionelle sammenhænge og bebyggelser, der kan skabe værdi for virksomheder.
Er der arkitektoniske sammenhænge i form af bevaringsværdige bygninger, værdifulde bebyggelser eller kulturmiljøer i området eller i forbindelse med området?	Ja/nej. Hvis ja, kortlæg stederne og områderne, og suppler med kort beskrivelse.
Hvor mange virksomheder ligger der i området?	Kort beskrivelse.
Hvilke typer af virksomheder ligger i området? For virksomheder med en miljøgodkendelse skeles også til denne. Der kan eksempelvis være miljøtunge virksomheder eller risikovirksomheder, som fortsat har behov for beskyttelse mod skærpede miljøkrav.	
Hvis muligt, angiv hvor mange arbejdspladser der cirka er i området.	
Er området fuldt udbygget?	Kortlæg restarealer, og beskriv i overordnede tal, hvor mange etagekvadrater der er i overskud.
Er der mulighed for udvidelser i områder ud over, hvad planlægningen giver mulighed for i dag?	Kortlæg ledige arealer i området, og beskriv hvor mange procent af området, der cirka er ledigt.
Er der bygninger i området, der enten kan genanvendes eller nedrives?	Kortlæg bygninger, der med fordel kan omdannes eller nedrives. Suppler med kort beskrivelse. Her bør også indgå overvejelser om arkitektoniske sammenhænge.
Stemmer den planlagte anvendelse i kommuneplanen overens med den faktiske anvendelse i området?	Beskriv, hvorvidt der er overensstemmelse mellem den planlagte anvendelse og den faktiske anvendelse i området.



Kortlægning af efterspørgsel

Kortlægningen af efterspørgslen i erhvervsområder kan dels ske gennem en markedsscreening, dels gennem en kortlægning af områdets beliggenhedsværdier.

Markedsscreening

Markedsscreeningen foreslås som tidligere nævnt gennemført gennem interviews med ejendoms-mæglere og med ejere og lejere i området. I forhold til interviews med erhvervsmæglere er der fokus på, at der både skal dannes kendskab til den generelle situation i kommunen, og til den konkrete situation for det pågældende erhvervsområde. De samme erhvervsmæglere vil ofte kunne dække alle de udvalgte erhvervsområder. Hvor mange interviews det vil være hensigtsmæssigt at gennemføre med ejere og lejere, vil afhænge af det enkelte områdes størrelse, men det er vigtigt, at områdets forskellige typer af virksomheder er repræsenteret (brancher, størrelser, miljøklasser etc.). Det bør være ledelsen i virksomhederne, der interviewes, da de har bedst indsigt i virksomhedens nuværende og fremtidige behov og prioriteter, og samtidig har indsigt i personalets prioriteter. I forhold til interviews med grundejere anbefales det, at der fokuseres på grundejere, der også er udlejere, da de vil have bedst indsigt i status for udlejningsmarkedet. De deltagende kommuner har i deres kortlægning valgt forskellige interviewmodeller, herunder telefoninterview, én-til-én-interview og fokusgruppeinterview.

- Telefoninterview giver mulighed for interviews med et større antal respondenter, men vil ofte blive mere overfladiske.
- Én-til-én-interviews vil ofte give en mere dybdegående forståelse af respondentens holdninger og synspunkter, men er mere tidskrævende.
- Fokusgruppeinterviews, hvor flere virksomhedsejere og grundejere sættes sammen, og hvor kommunen fungerer som facilitator. Det er mindre tidskrævende end én-til-én-interviews, men kræver en del forberedelse. Fordelen ved metoden er, at der skabes dialog mellem interessenterne om områdets udvikling, samtidig med at kommunen har en mere tilbagetrukket rolle.

Interviewguides

Interviews med erhvervsmæglere:

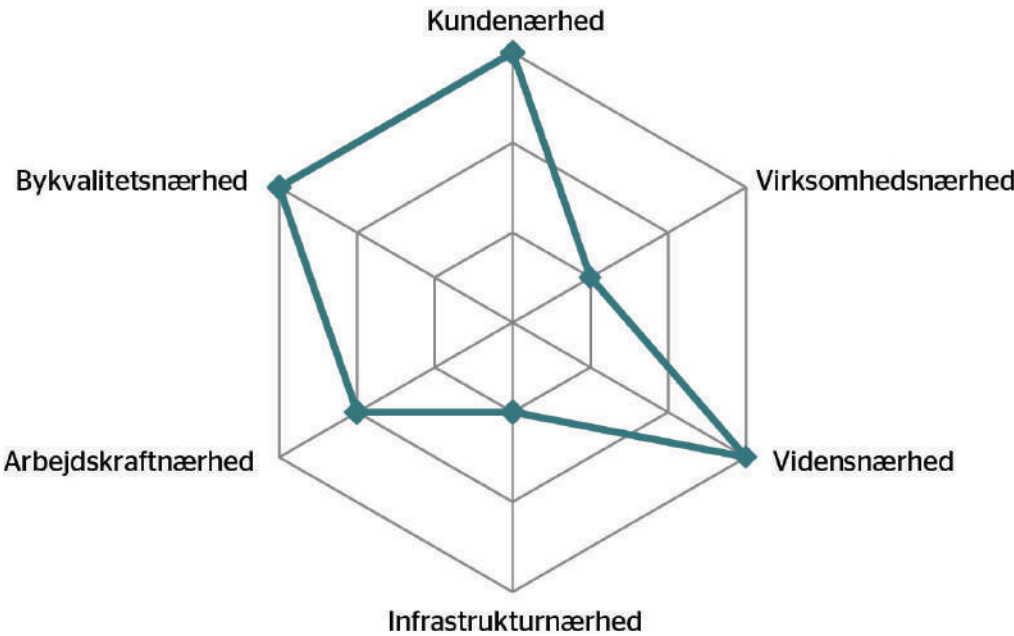
- Hvordan er den generelle efterspørgsel på erhvervsarealer og –lokaler i byen?
- Hvordan har den generelle efterspørgsel udviklet sig de sidste fem år og det seneste år?
- Hvordan er efterspørgslen i de bynære områder?
- Hvilke typer erhverv efterspørger arealer i de udvalgte erhvervsområder, herunder i de bynære områder?
- Hvordan har efterspørgslen udviklet sig i de udvalgte erhvervsområder i løbet af de sidste fem år og i løbet af det seneste år?
- Hvordan har ejendomspriser og huslejeniveau udviklet sig i de udvalgte erhvervsområder i løbet af de sidste fem år og i løbet af det seneste år?
- Hvad efterspørger forskellige typer erhverv i forhold til etageareal og enhedsstørrelser (m² pr. enhed i byggeriet)?
- Hvad er de udvalgte erhvervsområders styrker og svagheder i forhold til de øvrige erhvervsområder i kommunen og det samlede udbud af erhvervsarealer i regionen (f.eks. huslejeniveau, trafikbetjening, parkering, tiltrækning af arbejdskraft, synlighed, bynærhed, synergier med andre virksomheder og uddannelsesinstitutioner)?
- Er der i forbindelse med nybyggeri markedsmæssige muligheder for at lave udbygningsaftaler eller stille krav om parkering i konstruktion?
- Vurderes der at være markedsmæssige muligheder for, at andre erhvervsområdets karakter ændres fra de nuværende anvendelser til nye former for erhverv, og hvad skal der til for at øge områdets attraktivitet for nye former for erhverv?

Hvis kommunen ejer grunde i området, kan erhvervsmæglerne desuden give en kvalificeret vurdering af byggeretspriserne ved forskellige anvendelser.

Interview med grundejere:

- Hvad er det nuværende lejeniveau?
- Hvad er fremtidsudsigterne for udlejere i området?
- Hvilke styrker og svagheder har området?

Rosette til illustration af områdets beliggenhedsværdier:



- Hvilke muligheder og barrierer er der for udvikling i området?
- Er der specifikke planbestemmelser for området, der hæmmer udviklingsmulighederne?
- Er der behov for fysiske ændringer i området? Hvis ja, hvilke?
- Er der behov for omdannelse til andre erhvervsformål eller andre anvendelser? Hvis ja, hvilke?
- Hvad skal der til for at øge områdets attraktivitet for nye former for erhverv?

Interviews med virksomheder:

- Hvad har oprindeligt bestemt lokaliseringen i området?
- Hvad er fordele og ulemper ved at drive virksomhed i området (f.eks. huslejeniveau, trafikbetjening, parkering, tiltrækning af arbejdskraft, synlighed, bynærhed, synergier med andre virksomheder og uddannelsesinstitutioner)?
- Hvilke muligheder og barrierer er der for at udvikle virksomheden i området?
- Er der specifikke planbestemmelser for området, der hæmmer udviklingsmulighederne?
- Er der behov for fysiske ændringer i området? Hvis ja, hvilke?
- Er der planer om at flytte på kort (inden for det kommende år) eller mellemlang sigt (inden for de næste fem år)? Hvis ja, hvad er begrundelsen?

Værktøj til kortlægning af beliggenhedsværdier

Værktøjet kan tjene som inspiration til, hvordan et områdes beliggenhedsværdier kan kortlægges i forhold til de tidligere foreslåede bykvaliteter, som forskellige typer af virksomheder efterspørger. Det kan på den måde hjælpe til at fokusere planlægningen og markedsføringen af et område mod netop de virksomhedstyper, der bedst kan udnytte områdets specifikke kvaliteter. Værktøjet er bygget op om seks nærhedstemaer. Til hvert tema er der knyttet spørgsmål, der fokuserer på om:

- området i dag er særligt stærkt eller svagt i forhold i nærhedstemaet?
- der er faciliteter i området, der udgør et uudnyttet potentiale i forhold til nærhedstemaet?

For hvert nærhedstema kan der gives points for f.eks. fra 0-3, hvor 0 gives, hvor området ikke har nogen nærhed til temaet, og 3 gives, hvor området har særlig god nærhed til temaet. Scorerne kan sættes ind i en rosette, der illustrerer områdets samlede nærhedspotentiale.

Kundenærhed

- Hvordan er kundegrundlaget i og omkring området i dag?
- Er der et uudnyttet potentiale, der kan udvikles, så kundegrundlaget i forbindelse med området styrkes? For eksempel gode infra-

strukturelle forbindelser for bløde trafikanter, grønne områder, mulighed for placering eller udvikling af udadvendte/publikumsorienterede aktiviteter.

Virksomhedsnærhed

- Er der klyngedannelser eller andre former for samlokalisering af virksomheder i området i dag?
- Er der uudnyttet potentiale, der kan udvikles for at etablere klynger eller samlokalisering af virksomheder i området? For eksempel hvis der er rumligheder, der kan tages i brug i forhold til placering af mange små virksomheder, mulighed for at placere nye virksomheder inden for samme branche, eller mulighed for at udvikle et virksomhedsfællesskab omkring en eksisterende større virksomhed, mulighed for at lave forsyningsfællesskaber mv.

Vidensnærhed

- Er der vidensinstitutioner eller vidensvirksomheder i området i dag?
- Er der uudnyttet potentiale, der kan udvikles for at tiltrække vidensinstitutioner og vidensvirksomheder til området? For eksempel gode parkeringsforhold eller god kollektiv trafikopkobling for medarbejdere, arkitektonisk skønne og rekreative steder og områder, der gør området attraktivt som arbejdssted, tæt beliggenhed til bymidte eller boligområder, andre vidensfunktioner i området så som skole, rådhus og bibliotek.

Arbejdskraftnærhed:

- Hvordan områdets tiltrækning af arbejdskraft i dag (hvilken arbejdskraft er bosat i området, hvad er pendlingsmønstrene osv.)?
- Er der uudnyttet potentiale, der kan udvikles i

forhold til at tiltrække arbejdskraft til området? For eksempel gode parkeringsforhold eller kollektiv trafikopkobling, god infrastruktur for bløde trafikanter, beliggenhed tæt på bymidte eller boligområder, andre funktioner eller virksomheder i området, der også tiltrækker arbejdskraft, så der er mange muligheder for den enkelte medarbejder og dennes familie.

Infrastrukturnærhed:

- Hvordan er områdets infrastrukturelle opkobling i dag?
- Er der uudnyttet potentiale, der kan udvikles i forhold til at styrke områdets infrastrukturelle opkobling? For eksempel mulighed for etablering af tilkørsel til motorvej og etablering af cykelsti.

Bykvalitetsnærhed:

- Hvordan er områdets udbud af bymæssige kvaliteter i dag?
- Er der uudnyttet potentiale, der kan udvikles i forhold til at styrke områdets bymæssige kvaliteter? For eksempel infrastruktur for bløde trafikanter, herlighedsværdier, kulturelle og arkitektoniske sammenhænge og kulturelle eller rekreative steder og funktioner.

Begrundelserne for vurderingen af de enkelte beliggenhedsværdier kan indsættes i nedenstående skema.

Beliggenhedsværdi	Point	Begrundelse
Kundenærhed		
Virksomhedsnærhed		
Vidensnærhed		
Infrastrukturnærhed		
Arbejdskraftnærhed		
Bykvalitetsnærhed		

Tjek af byliv og synergier

Blandt de vigtige elementer i den nye kommuneplanlægning for erhverv er styrkelse af mulighederne for at indpasse erhvervsbyggeriet i bymiljøet for at skabe mere levende og attraktive byer, samt at skabe erhvervsmiljøer, hvor virksomhederne i højere grad understøtter hinanden.



Foto fra Store Torv i Thisted.

For at vurdere, i hvilket omfang en realisering af den udarbejdede strategi vil bidrage til et mere levende og attraktivt bymiljø og større synergier mellem virksomhederne, anbefales det at gennemføre et tjek af byliv og synergier. Tjekket kan tage udgangspunkt i følgende spørgsmål:

Byliv:

- Er der sammenhæng mellem strategien og kommunens øvrige planer og politikker for f.eks. byliv, kulturliv og erhvervsliv, så der trækkes i samme retning i forhold til at skabe en levende by og gode rammer for erhvervslivet?
- Er der sammenhæng mellem strategien og de regionale vækst- og udviklingsstrategier med henblik på at fremme udvikling og vækst i hele regionen?

- Definerer strategien, hvilken rolle de forskellige erhvervs- og byområder skal spille i forhold til den samlede erhvervsudvikling i byen, kommunen og regionen, så strategien medvirker til, at det samlede udbud af erhvervsområder modsvarer den samlede efterspørgsel?
- Tager strategien stilling til om den samlede rummelighed i de forskellige erhvervs- og byområder modsvarer efterspørgslen efter erhvervsarealer, og om evt. overskudsrummelighed skaber behov for omdannelse til andre funktioner i nogen områder?
- Tager strategien stilling til muligheden for at genbruge ledige byarealer og bygninger for at modvirke funktionstømning af eksisterende bydele frem for at inddrage nyt areal og bygge nyt uden for byen?

- Vil strategien tiltrække virksomheder til bymidten eller bydelscentre, der tilbyder tjenester, der er rettet mod kunder, der kommer ind fra gaden, og dermed bidrage til mere levende bymidter?
- Vil strategien tiltrække virksomheder med en stor tæthed af arbejdspladser til bymidten eller bydelscentre, hvor medarbejderne kan forventes at bidrage til bylivet og øge omsætningen i butikker, cafeer og restauranter?
- Tager strategien stilling til muligheden for at erstatte utidsvarende bygningsstrukturer i byen med nye plads- og energieffektive bygninger?
- Bidrager strategien til at fastholde og evt. øge byens arkitektoniske og æstetiske kvaliteter?
- Sikrer strategien, at eksisterende infrastruktur, forsyningsanlæg og service udnyttes optimalt, frem for at investere i udbygninger?

Synergier

Understøtter strategien mulighederne for:

- Samlokalisering af virksomheder, der kan skabe fælles driftsoptimeringer, som f.eks. EDB-faciliteter, kantine, møderum, reception og teknisk personale?
- Samlokalisering af virksomheder, der tilsammen kan blive mere effektive og attraktive, f.eks. ved at tiltrække kunder fra et større opland, end hvis de ligger spredt.
- Samlokalisering af virksomheder og evt. uddannelsesinstitutioner, der kan understøtte hinanden ved at skabe netværk og udveksle viden og kompetencer, og dermed øge innovationskraften?
- Samlokalisering af virksomheder, der gør området attraktivt i forhold til at tiltrække kvalificeret arbejdskraft?
- Dannelse af egentlige symbioser mellem virksomheder i området, hvor de fælles ressourcestrømme og restprodukter udnyttes optimalt?

Trafiktjek

Kortlægningsfasen klarlægger, hvordan områderne er trafikbetjent i dag. I strategifasen er det vigtigt at vurdere, hvordan udviklingen af områderne vil påvirke trafikken, og i hvor høj grad den eksisterende trafikinfrastruktur er gearret til at håndtere trafikken.



Foto fra Frederikssundsvej i København, hvor trafikken er intens - med stor aktivitet af biler, busser og s-tog, men også cyklende og gående.

Biltrafik

For at forstå, hvordan udviklingen af et erhvervsområde vil påvirke biltrafikken til og fra området, er det vigtigt at vide, hvilke trafikmængder lokalisering af virksomheder inden for forskellige brancher genererer, og det er vigtigt at kunne sammenligne med den kapacitet, der er til stede på vejnettet.

Virksomhedernes trafik kan beskrives ud fra:

- arbejdspladsintensitet (ansatte pr. m² eller antal ansatte)
- besøgsintensitet (besøg pr. m²)
- transportmiddelfordeling
- omfanget af tjenestekørsel i bil (andel ansatte med daglig bilkørsel til kunder mv.)

Virksomhedstype og beliggenhed

Trafikken til og fra erhvervsområderne eller den enkelte virksomhed er kompliceret at fastsætte på et overordnet niveau, da omfanget af trafikken varierer betydeligt efter branche og efter beliggenhed.

Almindeligvis benyttes Transportministeriets turrater til beregning af trafikgenerering. Turraterne er vist i tabellen nedenfor. Turraterne er fra begyndelsen af 1990'erne, og er ikke blevet opdateret i takt med den udvikling, samfundet har gennemgået. Det er især bilejerskabet, anvendelsen af bilen samt ikke mindst en detailhandelsstruktur med færre nærbutikker og større afstand til detailhandel og arbejdspladser, der kan have påvirket turraterne, men de kendte turrater er fortsat det eneste grundlag, der er baseret på en empirisk tilgang af et større statistisk datamateriale. Der er derfor en risiko for, at turraterne ikke er helt retvisende i forhold til dagens situation, hvorfor de bør anvendes

med forsigtighed. Specielt synes vurderingen af trafikken til og fra discountbutikker at være høj. I dag, hvor der er væsentlig flere discountbutikker, end da turraterne blev fastlagt, vil det i de fleste tilfælde formodentlig være mere relevant at vurdere discountbutikker på linje med supermarkeder. Den store variation i turrater for henholdsvis ”Øvrig detailhandel” og ”Kontorer” skyldes bl.a. geografiske forskelle og beliggenhed, herunder om der er tale om tæt bebyggelse eller ej.

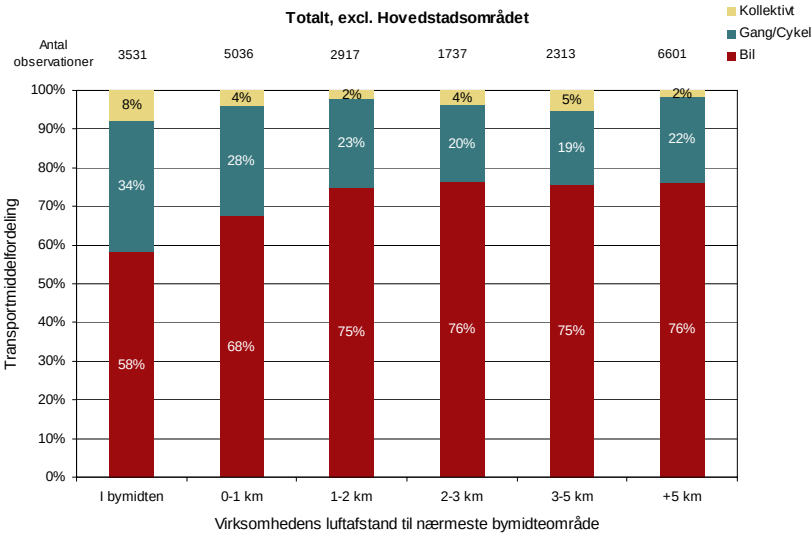
Det er desuden vigtigt, at den konkrete trafikale vurdering foretages under hensyntagen til byens størrelse, områdets beliggenhed i forhold til byen og vejnettet, og endelig i forhold til, hvilket niveau der er til stede for anden trafikal betjening, herunder cykeltrafik og kollektiv trafik.

Der er stor forskel på, om der tales erhvervsudvikling i hovedstadsområdet og de større byer eller de små og mellemstore bysamfund i provinsen. Beliggenheden i større byområder tæt på centrum eller ved en station har direkte betydning for biltrafikens størrelse.

Som det fremgår af nedenstående figur om transportmiddelvalg, vil bilandelen for en virksomhed beliggende tæt på bymidten i de større byer typisk være væsentlig mindre end hvis virksomheden ligger blot en til to kilometer væk fra centrum – ca. 60 procent kommer med bil, hvis det er i centrum og ca. 75 procent kommer i bil, hvis virksomheden ligger mere end to kilometer fra centrum.

I planlægningen og vurderingen af trafikken skal der tages højde for dette og den forskellighed, der er på byerne i Danmark. Ligeledes bør planlægningen af erhvervsområder tage sigte på bæredygtige principper. Det betyder bl.a., at erhvervsplanlægningen i det omfang, det er muligt og relevant, bør forholde sig til stationsnærhedsprincippet – altså at de erhvervsområder, der har begrænset gods-transport, men relativt meget pendlingstrafik, bør placeres så tæt som muligt på stationer, således at den kollektive trafik kan være et reelt alternativ til biltrafikken. Stationsnærhedsprincippet anvendes i udpræget grad i hovedstadsregionen og i de større byer, hvor kollektiv trafik indgår som et centralt element i planlægningen. Imidlertid er det vigtigt, at alle kommuner forholder planlægningen til, hvilken rolle den kollektive trafik spiller, og i hvilket omfang nærheden til en station rent faktisk vil påvirke transportmiddelvalget mod andre transportmidler end bilen. En stationsnær beliggenhed og en beliggenhed tæt på centrum betyder som vist ovenfor oftest, at transporten er baseret på mere bæredygtige transportformer.

Transportministeriets turrater	Gennemsnitlige biltur - ture/ 100 m² pr. dag
Branche	
Grafisk industri	6,8
Anden industri	2,5
Engroshandel	4,3
Discountbutik	274,8
Supermarked	71,3
Øvrig detailhandel	28,4 - 45
Transport	12
Banker	37,9
Kontorer	4,3 - 10



Transportmiddelvalg 2006-2009 ved pendling efter arbejdspladsens afstand til bymidten i hele landet uden for hovedstadsområdet. Virksomhedernes beliggenhed i byerne spiller en stor rolle for valg af transportmiddel, og for hvor langt der køres. Jo mere centralt en virksomhed ligger, jo kortere er transportafstanden, og jo større andel bruger kollektiv transport, cykling eller gang til og fra arbejde. Betydningen er størst i de større byer, men der er en tydelig effekt i alle bystørrelser. Som eksempel er andelen, der bruger kollektiv transport, cykling og gang i byer mellem 5.000 og 20.000 indbyggere godt 35 procent, når virksomheden ligger i bymidten. Uden for bymidten falder andelen til knap 25 procent. Sammenhængene er kortlagt i ”Erhvervslokalisering – transportbehov og tilgængelighed”. Tetraplan og Hasløv og Kjærsgaard, 2011, hvor der kan findes mere detaljeret information. Kilde: ”Erhvervslokalisering – transportbehov og tilgængelighed”. Tetraplan og Hasløv og Kjærsgaard, 2011.

Godstransport

Den trafikale udvikling af et erhvervsområde bør beskrives både ud fra biltrafikken generelt og godstrafikken specifikt. Godstrafikken består typisk af kørsel med varebiler og med forskellige typer af lastvogne. Afhængig af virksomhedens størrelse og branche vil efterspørgslen efter transport med de forskellige lastvognstyper variere. Lastvognstypen har betydning for den umiddelbare miljøbelastning og de gener, som godstransporten påfører omgivelserne. Størstedelen af transporten udføres med sættevognstog og varebiler. Modulvogntog udfører en meget lille andel af transporten, men efterspørgslen blandt virksomheder til at få adgang til modulvogntogsnettet er støt stigende.

Tilgængelighed for godstrafikken

Forskellige virksomhedstyper har forskellige krav til beliggenheden og forskellige krav til tilgængeligheden. Virksomhederne kan screenes med hensyn til deres behov for omfanget af godstransport. Afhængig af omfanget vurderes det, om en optimal beliggenhed er i et tætbyområde, periferien eller uden for bymæssig bebyggelse. I vurderingen

indgår, i hvilket omfang virksomhederne har et reelt transportmæssigt behov ved at være lokaliseret f.eks. tæt på en motorvej eller anden overordnet vej, eller om det er mere hensigtsmæssigt, at virksomheden placerer sig tættere på byområdet. Eksempelvis vurderes en kontorvirksomhed ikke at have et reelt behov for at være placeret tæt på en motorvej i forhold til godstrafikken, mens en virksomhed med meget og ofte forekommende godstrafik mere hensigtsmæssigt kan placeres uden for bymæssig bebyggelse og tæt på det overordnede vejnet.

Vurdering af vejnettets overskudskapacitet

I hvor høj grad det eksisterende vejnet kan håndtere den trafik, som udvikling af et erhvervsområde vil generere, kan evt. illustreres med farverne rød, gul og grøn. En rød vej har meget lidt overskudskapacitet, mens en grøn vej har megen overskudskapacitet. Angivelsen af overskudskapaciteten kan f.eks. baseres på en vurdering af den eksisterende trafikbelastning i forhold til det, der kaldes vejens idealkapacitet. Idealkapaciteten for en to-spolet



Eksempel på kort der angiver vejnettets belastningsgrad.

vej er ca. 1.700 køretøjer pr. kørespor i spidstimen. For en fire-sporet vej er den ca. 2.300 køretøjer pr. spor i spidstimen. Vejnettets overskudskapacitet skal ajourføres løbende, da det trafikale grundlag er dynamisk. Der anbefales således ajourføring én gang årligt eller som minimum i forbindelse med kommuneplanens opdatering hvert 4. år. Den enkelte kommune kan vurdere, om den pågældende opgørelse af overskudskapacitet skal indgå som en del af kommuneplanen, eller om den alene skal være et administrativt redskab i forbindelse med planlægning og myndighedsbehandling. En vurdering af, om et erhvervsområde ligger hensigtsmæssigt i forhold til biltilgængelighed, kan ikke alene baseres på ovenstående. For eksempel er det meget væsentligt også at vurdere, hvilken vejtype, der er tale om – herunder om der f.eks. er tale om en vej, der passerer gennem et boligområde eller et område med mange institutioner el.lign. Når der er skabt et overblik over den mertrafik, som en ønsket omdannelse af et erhvervsområde vil skabe, og der er en indledende vurdering af overskudskapaciteten på vejnettet, kan det vurderes, om området kan udbygges som ønsket uden problemer med vejkapacitet, eller om der vurderes at blive behov for kapacitetsudvidelser, eller at området planlægges for anden, mindre trafikgenererende aktiviteter.

Anvendelse af trafikmodeller

Nuancering af de trafikale konsekvenser ved udbygning af erhvervsområder kan ske ved anvendelse af en trafikmodel. En række kommuner har allerede trafikmodeller. En trafikmodel giver mulighed for at beregne konsekvenser for såvel biltrafikken som godstrafikken og er et egnet værktøj til at sammenligne konsekvenser ved forskellige udbygninger eller ved forskellige funktioner i et givent område. Udover de trafikale konsekvenser for det konkrete område giver trafikmodellen også indsigt i, hvordan trafikken fra et erhvervsområde belaster vejnettet i øvrigt og dermed et grundlag for vurdering af, om der er tilstrækkelig kapacitet på vejnettet, eller om det er nødvendigt med evt. ombygninger i kryds eller på strækninger.

Tilgængelighed med kollektiv transport

Erhvervsområdernes tilgængelighed med kollektiv transport kan beskrives med afstand til station eller kollektiv transportterminal, samt med et mål for kvaliteten af den kollektive transport. En klassifikation af erhvervsområdernes tilgængelighed med kollektiv transport kan være:

- Høj – på grund af beliggenhed inden for f.eks. 500-600 meter fra en velbetjent station eller stoppested samtidig med, at der er en høj frekvens (serviceniveau A og B i skemaet).
- Middel – ved opfyldelse af serviceniveau C eller D (se skemaet).
- Lav – ved opfyldelse af serviceniveau E eller F (se skemaet).

Klassifikationen af tilgængelighed med kollektiv transport vil være en god vejledning til virksomheder, der ønsker god kollektiv trafikbetjening, og den giver mulighed for i kommuneplanlægningen at prioritere de begrænsede arealer med god kollektiv transportbetjening til virksomheder og andre anvendelser, der har behov for det, og som kan være med til at styrke grundlaget for den kollektive transport.

Serviceniveau for kollektiv trafik					
Luftlinie afstand	Antal afgange pr. retning i spidstimen				
	0	1-3	4-6	7-12	over 12
0 - 300 m	F	E	C	B	A
300 - 600 m	F	E	D	C	B
600 - 1000 m	F	E	E	D	C
over 1000 m	F	F	F	F	F



Foto fra Lyngby Hovedgade. Gode adgangsforhold for cyklister og gående med brede fortove og cykelstativer. Vejens brostensbelægning nedsætter bilisternes hastighed og vejen krydses overalt af gående. I dagtimerne opleves bylivet dynamisk og positivt.

Tilgængelighed for cyklister og fodgængere

Erhvervsområdernes tilgængelighed med cykel og gang hænger sammen med opkoblingen på højklassede cykel- og gangruter, og med hvor mange der bor i nærområdet. En klassifikation af erhvervsområdernes tilgængelighed for cyklister og gående kan være:

- Højklasset – på grund af beliggenhed i tætte bydele med meget stort befolkningsunderlag, fladt terræn, cykel- og gangruter af høj klasse, der giver direkte og sikre forbindelser til cykel- og gangoplandet samt rigelige, velbeliggende og sikre muligheder for cykelparkering.
- Middel – på grund af beliggenhed i tætte bydele, begrænsede terrænforskel, gode cykel- og gangruter til oplandet samt gode muligheder for cykelparkering.
- Lav – ved alle øvrige lokaliteter.

I hovedstadsområdet og i de større byer er cyklen et meget anvendt transportmiddel til pendlingen,

evt. i kombination med den kollektive trafik. I mindre og mellemstore byområder er potentialet til at anvende cyklen relativt stort for beboerne i byen, hvis erhvervsområderne placeres så bynært som muligt, evt. i centrum. I mange byer er afstanden fra centrum til periferien af byområderne af en sådan afstand, at cyklen vil være et oplagt transportmiddel. En simpel vurdering af afstanden mellem et planlagt erhvervsområde og boligområderne samt evt. stationer vil være en god indikation af, om erhvervsområdet kan betragtes som planlagt ud fra bæredygtige principper for transporten.

Miljøtjek

Strategier for erhverv i byerne vil ofte være underlagt krav om, at der udarbejdes en miljøvurdering i henhold til lov om miljøvurdering af planer og programmer. Om det er tilfældet, vil altid bero på en konkret vurdering af den specifikke strategi. I de tilfælde hvor det vurderes, at der ikke er krav om at udarbejde en egentlig miljøvurdering af strategien, anbefales det, at der alligevel laves et miljøtjek for at få et overblik over de enkelte erhvervsområders miljøkapacitet.



Foto af den lukkede Eternitfabrik i Aalborg. Fotoet er fra før området for alvor påbegyndte transformationen til nyt erhvervs- og boligområde.

Et miljøtjek kan dels bruges til at fastlægge de enkelte områders miljømæssige kapacitet, dels som grundlag for at fastlægge nye miljøklasser eller revidere de gældende.

Planlægningen for erhvervsområder er i dag ofte baseret på, at der i kommuneplanen beskrives, hvilke virksomheder inden for miljøklasserne 1-7 der tillades i de enkelte områder. Branchernes og virksomhedernes udvikling har medført, at der kan være behov for at se mere nuanceret på virksomhederne og deres påvirkning af omgivelserne. Ikke

alle virksomheder påvirker deres omgivelser som beskrevet i de nuværende miljøklasser, og ikke alle virksomheder kan indplaceres under kun én miljøklasse, men vil kunne ligge i flere miljøklasser på grund af forskellige funktioner. Hvis der er virksomheder med en miljøgodkendelse, inddrages forholdene fra den enkelte miljøgodkendelse med henblik på at vurdere virksomhedens betydning for omgivelserne.

Redskab til miljøtjek er opbygget omkring en række spørgsmål for hver af de miljøfaktorer, der

normalt vurderes i forbindelse med en miljøvurdering, herunder befolkning og menneskers sundhed, fauna, flora og biologisk mangfoldighed, jordbund, vand, luft, klimatiske forhold, materielle goder og landskab.

Befolkningen og menneskers sundhed

Er der i eller i forbindelse med erhvervsområdet boligområder eller lignende områder, som er sårbare i forhold til udvikling af erhvervsområdet – herunder om der er støjfølsomme funktioner i nærområdet?

Vil en evt. stigning i trafikken til og fra området udgøre en øget trafiksikkerhedsrisiko for beboere, skole og børnehavebørn?

Fauna, flora og biologisk mangfoldighed

Er der i erhvervsområdet dyreliv eller landskaber og naturtyper, som er sårbare i forhold til udvikling af erhvervsområdet?

Jordbund

Er der kendskab til jordforurening i erhvervsområdet, som kan have indvirkning på udvikling af erhvervsområdet?

Vand

Er der grundvandsinteresser i området, som er sårbare i forhold til udvikling af erhvervsområdet?

Luft

Er der områder eller funktioner i og omkring området, der er sårbare over for lugt og luftforurening i forbindelse med udvikling af erhvervsområdet?

Klimatiske forhold

Er der forhold i erhvervsområdet, som der bør tages højde for i forhold til fremtidige klimatiske ændringer, f.eks. områder, hvor der er risiko for oversvømmelse mv., og som er sårbare i forhold udvikling af erhvervsområdet?

Materielle goder

(arkitektoniske og arkæologiske kulturarv)

Er der arkitektonisk eller arkæologisk kulturarv i området, som er sårbart i forhold til udvikling af erhvervsområdet?

Landskab

Er der landskabsmæssige steder og/eller sammenhænge, der er sårbare i forhold til udvikling af erhvervsområdet?

Eksisterende erhverv

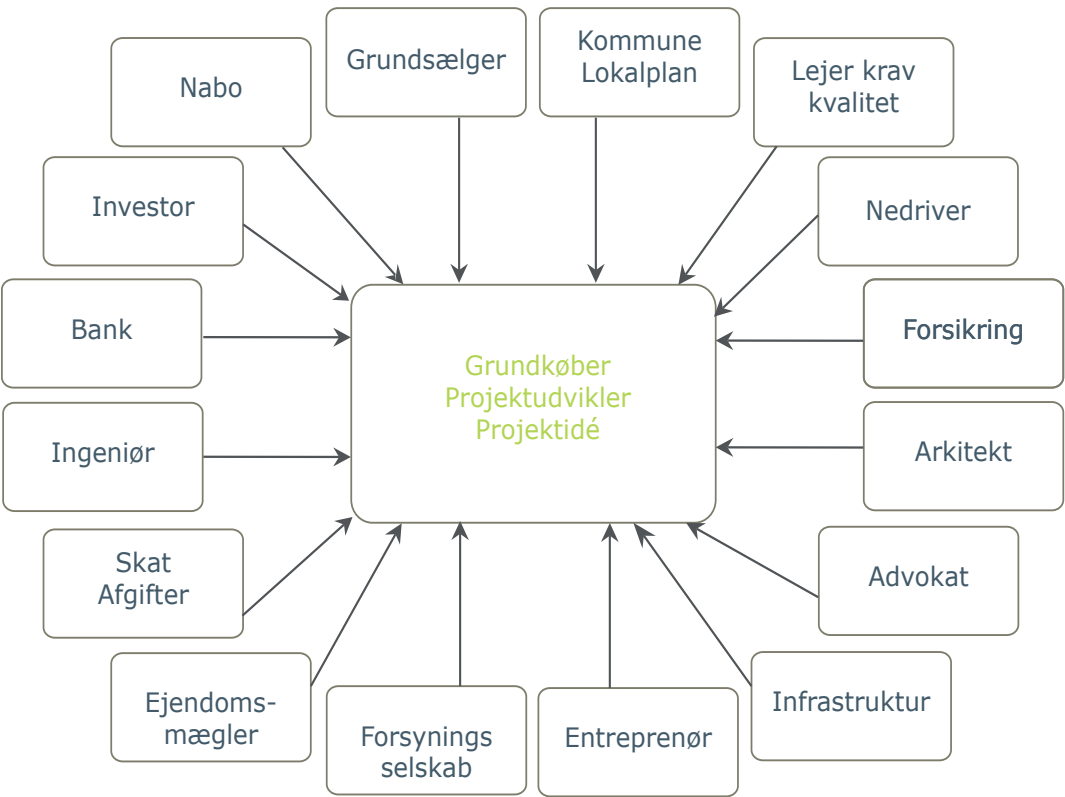
Udover tjek af ovennævnte miljøfaktorer, er det vigtigt at tage stilling til lokalisering eller eksisterende tilstedeværelse af risikovirksomhed samt evt. behov for etablering af sikkerhedszoner omkring disse virksomheder. Der kan også være andre miljøtunge virksomheder, som fortsat har behov for beskyttelse mod skærpede miljøkrav. Hvis en kommune i forvejen har udviklet egne redskaber til brug for miljøvurdering, f.eks. i form af et skema, vil det være naturligt også at bruge dette ved miljøtjekket.

Markedstjek

Et markedstjek kan hjælpe kommunen til at vurdere, om strategien for et erhvervsområde er realiserbar på markedsmæssige vilkår.

Hvis strategien for et erhvervsområde kræver, at der sker en fysisk omdannelse af området, er det vigtigt, at der er den fornødne økonomi til at sikre omdannelsen. Den fysiske omdannelse kan enten indebære etablering af ny, kommunal infrastruktur eller fysisk omdannelse af enkelte grunde i området til ny anvendelse. Etablering af ny infrastruktur kræver, at der er den fornødne luft i de kommunale budgetter, eller at finansieringen kan sikres gennem udbygningsaftaler. Fysisk omdannelse af enkelte grunde samt finansiering af infrastruktur gennem udbygningsaftaler kræver, at omdannelsen skaber den fornødne merværdi for grundejeren eller projektudvikleren. Merværdien skabes f.eks. ved ændret arealanvendelse eller ved at øge tætheden.

For at sikre, at visionen for et område kan realiseres, er det vigtigt, at kommunen ved, hvorvidt den nødvendige merværdi kan skabes. Et godt redskab til vurdering af, om et givet projekt giver merværdi, er udarbejdelse af et investeringsbudget for en given case. I forbindelse med udvikling af visioner og strategier for nye udviklingsområder er det derfor vigtigt at kende det nuværende ejendomsmarked. Kendskabet skal bruges som pejlemærke i forhold til den fremtidige vision og anvendelse. Hvis den nye vision og anvendelse giver mulighed for tilvejebringelse af merværdi til grundejeren, øges sandsynligheden for, at markedet rent faktisk også reagerer og etablerer byggeri i udviklingsområdet. Figuren giver et eksempel på sagens parter og de aftaler og pengestrømme, der optræder i en projektudviklingssag.



Investeringsbudgettet

Udarbejdelse af et investeringsbudget er ganske kompliceret og kræver erfaring med den type arbejde. Som inspiration er der i det følgende givet et overblik over omkostningsposterne i investeringsbudgettet:

- Byggeretspris
Grundkøbspris som betales til grundsælger.
- Byggeomkostninger
Posten indeholder omkostninger til modning af egen grund og samtlige byggeomkostninger og projekteringsomkostninger.
- Bygherreydelser ud over byggeomkostninger
Posten indeholder ejendomsskatter og -afgifter, tilslutningsomkostninger samt liggeomkostninger, indtil byggeriet er færdigetableret.
- Udviklingsomkostninger
Posten indeholder udgifter til udarbejdelse af skitseforslag og udbud af entreprenørydelser til opførelse af byggeriet. Under posten kan der ligeledes afsættes udgifter til byggetilladelse, stempel af eventuelt grundkøb samt forsikring i byggeperioden. Der kan afsættes udgifter til udstykning, ejendomsmægler, markedsføring og advokat.
- Finansiering
Posten indeholder udgifter til mellemfinansiering af grundkøb og byggeomkostninger, mv.
- Fortjeneste til projektudvikler
En projektudvikler, der udarbejder et nøgle-

færdigt projekt til en slutinvestor, skal have en fortjeneste, der skal sættes i forhold til risiko og samlet omkostning.

- Salgspris
Salgsprisen udgør den samlede værdi, som projektet kan bære i forhold til lejeniveau og afkastkrav fra investor.

Følsomhedsanalyse

Investeringsbudgetterne angiver retningen og størrelsesordenen for økonomien, og det anbefales at udarbejde følsomhedsanalyser i forhold til forskellige anvendelsesformål, kvalitetsniveauer, parkeringsnormer, parkeringsløsninger, lejeniveauer og afkastkrav. Følsomhedsanalysen bruges til at vurdere, i hvilken grad visionen er realiserbar. Det er vigtigt at bruge økonomien som pejlemærke. Visionen skal bruges til at øge kvaliteten, og økonomien skal bruges som et af mange redskaber til at vurdere, om visionen er realiserbar. I forbindelse med visionsprocessen skal det f.eks. vurderes, om de fremtidige salgsværdier, lejeniveauer og afkastkrav vil ændre sig. Det er selvsagt svært at spå om fremtiden, men følsomhedsanalysen kan bruges til at få en fornemmelse for, inden for hvilke størrelsesordner der skal ske ændringer, for at projektet giver merværdi og er realiserbart.

Håndbogen er udarbejdet af COWI A/S, ved:

- Kristian Bransager
- Anders Richelsen
- Ane Døssing Kok
- Erik Basse Kristensen

Arbejdet har været fulgt af en følgegruppe med følgende medlemmer:

- Holger Bisgaard, Naturstyrelsen (formand)
- Lene Nordberg, Akademisk Arkitektforening
- Peter Nielsen, Dansk Erhverv
- Morten Løber, Dansk Industri
- Michael Koch-Larsen, Danske Regioner
- Emil Lobe Suenson og Malene Axelsen Mundt, Erhvervs- og Vækstministeriet
- Berit Mathiesen, Kommunernes Landsforening
- Lisbeth Øhrgaard, Kulturministeriet
- Irith Nør Madsen, Miljøstyrelsen
- Michael Roland Nielsen, Ministeriet for By, Bolig og Landdistrikter
- Anette Christiansen, Landbrug & Fødevarer
- Thomas Rosenørn-Dohn, Transportministeriet

Naturstyrelsen har fungeret som sekretariat ved:

- Rasmus Kristian Pejter Rasmussen
- Jane Kragh Andersen
- Mia Christiernson

Erhvervsstyrelsen har fungeret som sekretariat ved:

- Jun Philip Kamata

Følgende kommuner har afprøvet håndbo- gens metoder og værktøjer som en del af processen og ydet værdifuld feedback:

- Herning kommune
- Lyngby-Taarbæk kommune
- Skanderborg kommune
- Slagelse kommune
- Svendborg kommune

Kilder:

- BM Arkitekter (2013), ”Planlægning for områ- der til erhverv – barrierer og muligheder”
- Rambøll (2011), ”Afdækning af lokaliserings- præferencer for danske virksomheder”
- Rambøll (2010) ”Serviceeftersyn af erhvervs- områder”
- Tetraplan (2011): ”Erhvervslokalisering – trans- portbehov og tilgængelighed”

(ovenstående rapporter kan downloades fra Naturstyrelsens hjemmeside: <http://naturstyrelsen.dk/planlaegning/projekter/erhvervspro- jektet>)

- Gehl Architects (2013), ”Bymiljøets betydning for virksomheders værdiskabelse”