



**PLANLÆGNING
FOR OMRÅDER
TIL ERHVERV
BARRIERER
OG MULIGHEDER**

"Planlægning for områder til erhverv - barrierer og muligheder"
er udarbejdet af BM Arkitekter ApS for Miljøministeriet, Naturstyrelsen.

Citater:

I 2010 Gennemførte Rambøll en række interviews af virksomheder og kommuner omkring deres syn på planlægningen af erhvervsområder. Citaterne i denne rapport stammer fra disse interviews.

Baggrundsrapporter:

I 2010 -11 blev der udarbejdet et såkaldt servicecheck af erhvervsområderne i Danmark. Som et resultat af denne undersøgelse er der udarbejdet følgende rapporter, der danner baggrund for denne rapport:

Tetraplan & Hasløv & Kjærsgaard: Erhvervslokalisering - Transport og tilgængelighed, Fase 1 - Kortlægning af arealer med særlig beliggenhed, jan 2011 + bilag

Tetraplan & Hasløv & Kjærsgaard: Erhvervslokalisering - Transport og tilgængelighed, Fase 2 - Kommunernes og virksomhedernes syn på planlægning, lokalisering og transport, jan. 2011

Tetraplan & Hasløv & Kjærsgaard: Erhvervslokalisering - Transport og tilgængelighed, Fase 3 - Virksomhedernes lokalisering og transportforbrug, marts 2011

Tetraplan & Hasløv & Kjærsgaard: Erhvervslokalisering - Transport og tilgængelighed, Fase 4 - Planpraksis og udviklingsdynamik, marts 2011

Rambøll: Fase 1 Rapport - udvikling i erhvervsstruktur og virksomheds-survey, august 2011

Rambøll: Fase 2b Rapport - kommunesurvey, januar 2011

Fotos:

BM Arkitekter ApS
sofiE jensen, side 48 (5+8), 63 (4+7)
Mia Christiernson, side 16 (1+3)

Illustrationer:

sofiE jensen, side 48-49, 62-63

Grafisk tilrettelæggelse:

sofiE jensen

Januar 2013

INDHOLD

4 INDLEDNING

Rapportens nøglebudskaber til den fysiske planlægning

Anbefalinger til staten på baggrund af de gennemførte analyser

8 VIRKSOMHEDERNE - HVORDAN KATEGORISERES DE OG HVAD ØNSKER DE

Virksomhedernes lokaliseringspræferencer

Regionale forskelle i virksomhedernes efterspørgsel

Behov for nyetableringer og tilbygninger

20 BYERNES MULIGHEDER I ET REGIONALT PERSPEKTIV

Beliggenhed

Arbejdskraftsopland

22 ERHVERVSAREALER OG BYGGEMULIGHEDER I KOMMUNEPLANERNE

Hvor ligger arbejdspladserne

Byggemuligheder

Regionale forskelle i udbuddet af arealer til erhverv

28 REVISION AF KOMMUNEPLANENS ERHVERVSTEMA OG RAMMER

32 PLANLÆGNING FOR FREMTIDENS ERHVERV

Områder til byerhverv - BE

Logistiske perler - LE

Erhverv med miljø- og afstandskrav ME

Lokalt byerhverv i mindre byer - LBE

40 PLANLÆGNING FOR ERHVERV I BYMIDTEN

Bymidten- udfordringer og muligheder

Eksisterende bygningsstruktur

Mangfoldig anvendelse

Inddragelse af centrale byomdannelsesområder

Pendling og mobilitet

Udvikling af cyklisme

Trafikanalyse

Parkering

Naturskønne omgivelser

Signalværdi, eksponering og synlighed

Bymidten eksempel

50 PLANLÆGNING FOR ERHVERV I EKSISTERENDE ERHVERVSOMRÅDER

Det eksisterende erhvervsområde

- udfordringer og muligheder

Sikring af de eksisterende produktionsvirksomheder

Nye virksomhedstyper

- hvor kan de placeres

Andre anvendelser

Planlægning ud fra

forskellige transportbehov

Fælles parkeringsløsninger

Forskellige bebyggelsesstrukturer

Traditionelle industri- og lagerhaller

Byintegrerbare erhverv

Byservice, håndværk mv.

Butikker, der alene forhandler

særlig pladskrævende varegrupper

Det eksisterende erhvervsområde eksempel

De motorvejsnære erhvervsområder

og de logistiske perler

66 VIRKEMIDLER I KOMMUNEPLANLÆGNINGEN

Anvendelsesbestemmelser

Bebyggelsesprocenter

Bebyggelsesstrukturer

Mobilitet

Parkering

Byrum, grønne områder og synlighed

Zonering

Rækkefølgebestemmelser

Midlertidighed

Kommunal grundpolitik

Grundejerforeninger

Udbygningaftaler

Samarbejde

INDLEDNING

Den kommunale planlægning er med til at skabe fysiske rammer for erhvervslivets vækst og udviklingsmuligheder. Vi er inde i en periode, hvor erhvervslivet undergår store forandringer, og erhvervsområderne skifter karakter. De fleste virksomheder efterspørger i dag bymæssige omgivelser og byfunktioner. Det er muligt i langt højere grad end tidligere at blande flere forskellige anvendelser, der kan modsvare tidens krav og ønsker til kvalitetene i byerne. Det er i fremtiden muligt i højere grad at arbejde med en lokalisering af virksomheder, der kan medvirke til at udvikle en bæredygtig by.

Kommunerne står derfor over for store udfordringer i planlægningen for omdannelse og modernisering af de eksisterende erhvervsområder.

Naturstyrelsen (tidligere By- og Landskabsstyrelsen) har i 2010 og 2011 foretaget et serviceeftersyn af erhvervsområderne og virksomhedslokalisering med fokus på virksomhedernes transport- og lokaliseringspræferencer, erhvervsområdernes rummelighed samt kommunernes planlægning for erhverv. Dette servicecheck blev udført af Rambøll Management og Tetraplan i samarbejde med Hasløv & Kjærsgaard. Der blev bl.a. etableret en database med ca. 48.000 private virksomheder med fem ansatte eller flere, og der er gennemført større interview- og spørgeskemaundersøgelser af virksomheder og kommunale erhvervs- og planchefer samt kortlægning af ledige grunde og byggemuligheder i kommuneplanerne mv. Materialet er sammenfattet i en række arbejdsrapporter, som findes på www.naturstyrelsen.dk.

Denne rapport tager udgangspunkt i viden, der er tilvejebragt gennem disse undersøgelser og de kommunale erfaringer og synspunkter, der er fremkommet på workshops og i dialog med kommunerne.

Rapporten sammenfatter virksomhedernes fremtidige lokaliseringspræferencer og omsætter det til nogle bud på, hvordan planlægningen for erhvervsområder kan gennemføres for at skabe bedre bymæssige rammer og imødekomme virksomhedernes lokaliseringsønsker. Det er et håb, at rapporten kan inspirere til at tænke i helheder i kommuneplanlægningen og til at gennemgå de eksisterende rammer for erhvervsområder med henblik på at skabe bedst mulige rammebetingelser for erhvervslivet både nu og i fremtiden. Hvis den fysiske planlægning skal bidrage til både at udvikle nye bykvaliteter og til at understøtte erhvervsudvikling og vækst, er det vigtigt, at de ændrede forhold og vilkår også afspejles i planlægningen.

Med fokus på virksomhederne og kommunerne som planmyndighed søger rapporten at identificere nogle

af barriererne og beskrive mulighederne, når kommunerne skal planlægge for erhvervsudvikling. Rapporten tager udgangspunkt i, at der er forskellige vilkår for at planlægge for en større eller mindre by, og på hvor i bystrukturen virksomheden/erhvervsområdet er lokaliseret samt hvilken størrelse og type af virksomhed, der planlægges for mv.

Rapporten afsluttes med et par idéskitser til, hvordan udfordringerne kan gribes an i dels en bymidte og dels i et eksisterende erhvervsområde i byen, i håb om at det kan inspirere til at planlægge for erhverv, så både virksomhedernes og byens vilkår forbedres.

RAPPORTENS NØGLEBUDSKABER TIL DEN FYSISKE PLANLÆGNING

- Undersøgelserne peger på, at det ikke længere er kvantitet, der er nøgleordet, når det gælder om at tiltrække virksomheder. Kvaliteten og forskelligheder i udbuddet er blevet en vigtigere konkurrenceparameter. Det har betydning, at områdernes kvaliteter svarer til den efterspørgsel, som virksomhederne har. Her kan den fysiske planlægning gøre en forskel.
- Fremtidens erhverv er i langt højere grad end tidligere byintegrerbare, hvilket giver mulighed for at integrere dem i bymidter og blandede bolig- og erhvervsområder.
- Byintegrerbare virksomheder efterspørger bymæssige omgivelser og nærhed til bymæssige funktioner, som findes i bymidten. Derfor bør der skabes plads til byintegrerbare virksomheder i bymidten og i områder tæt på bymidten, frem for at flytte byfunktioner ud til erhvervsområderne med risiko for at bymidten drænes for liv.

- Ved byomdannelse og fortætning af eksisterende bymidter og i områder, der ligger tæt på bymidten, kan der i højere grad skabes plads til byintegrerbare virksomheder.
- Tag vare på de eksisterende virksomheder og byg videre på byernes og erhvervsområdernes lokale styrker i kommuneplanlægningen.
- Der bør ske en nøje afvejning af rollefordelingen i kommunens erhvervsområder efter, hvor i bystrukturen de ligger, og hvilken attraktion for nye virksomheder området har. Integration af andre anvendelser som fx butikker, der forhandler pladskrævende varegrupper, bør nøje afvejes mod andre anvendelser.
- Undgå at presse miljøbelastende virksomheder og byservicevirksomheder (håndværk ol) ud ved byomdannelse. De miljøbelastende kan vanskeligt flytte, og byservicevirksomheder er nødvendige for at servicere byens øvrige virksomheder og boliger.
- De motorvejsnære erhvervsområder bør forbeholdes transporttunge erhverv, og de bør garanteres optimale forhold i disse erhvervsområder.
- Der er stor restrummelighed i eksisterende erhvervsområder og ledige lokaler i bymidten i de fleste byer, der kan rumme byintegrerbare virksomheder.
- Understøt så vidt muligt en højere grad af integration af erhverv i byerne frem for at udlægge nye byområder.
- Lav et servicecheck af kommunens erhvervsområder – der er ofte stor uoverensstemmelse mellem den faktiske anvendelse i erhvervsområderne og den planlagte.
- Tilgodese virksomhedernes lokaliseringsbehov og udvikl de bymæssige kvaliteter i erhvervsområderne gennem kommuneplanlægningen.
- Ændringer i erhvervsstrukturen har ført til, at efterspørgslen på bygninger i de eksisterende erhvervsområder ikke altid stemmer overens med de ledigblevne bygninger. Der kan være behov for at nedrive uhensigtsmæssige bygningsstrukturer som fx lagerbygninger for at skabe plads til nye virksomheder.
- Herlighedsværdierne i erhvervsområderne kan forbedres gennem omdannelse af områderne. Grønne kvaliteter, mødesteder, bedre stiforbindelser og større synlighed kan etableres, og der kan etableres grundejerforeninger, der varetager driften.
- Tænk bæredygtig by ind i erhvervsplanlægningen.
- I de større byer bør det overvejes, om der er områder, hvor en lavere bebyggelsesprocent kan fastholdes for at skabe plads til de kreative erhverv, mindre iværksættere mv., der har betydning for bylivet.

ANBEFALINGERNE TIL STATEN PÅ BAGGRUND AF DE GENNEMFØRTE ANALYSER:

En beskrivelse af de statslige forventninger til, hvilke erhvervstyper der skal planlægges for de kommende år, vil være en stor hjælp for kommunernes forestående planlægning for erhverv.

Det statistiske materiale er vanskeligt tilgængeligt, og det er en stor opgave for en kommune at afsætte ressourcer til at skabe det overblik, der er nødvendigt for at kunne danne sig et billede af erhvervsstrukturen. En udvikling og formidling af det statistiske materiale, der er tilgængeligt, vil være en hjælp.

Der synes at være et behov for at opdatere anvendelsesbestemmelserne til kommune- og lokalplanlægningen. Industri, værksted, håndværk, kontor og service er ikke tidssvarende betegnelser. Byintegrerbare, byservice, transporttunge, miljøtunge virksomheder kunne være nye begreber, som skal defineres. Der synes tilsvarende at være et behov for at opdatere Håndbogen om Miljø og Planlægning og miljøklasserne, som ikke er tidssvarende samt at klarlægge, hvordan disse kan/ikke kan bruges i planlægningen.

Der synes at være et behov for en vejledning/eksempelsamling om, hvordan kommunerne kan planlægge for byintegrerbare erhverv. Der er behov for en håndbog der fastlægger principper for afstande til virksomheder og for nye værktøjer til at fremme integration af virksomheder i byen. Der synes at være et behov for en national 'styring' af mulighederne for at udlægge nye og planlægge for eksisterende erhvervsarealer langs motorvejen. Der kan fastsættes kriterier for lokalisering af virksom-

heder ved motorvejen. Det kunne fx være et krav, at virksomhederne skal dokumentere et behov for motorvejsnærhed, fordi den er meget transporttung (gods). Kontorvirksomheder med mange ansatte, der kører bil, eller virksomheder, der ønsker en synlig placering, må få dette behov dækket andre steder. Hvis ikke der indføres et nationalt stop for udlæg af nye erhvervsområder langs motorvejene og andre steder uden for byerne, vil denne tendens fortsætte – det er lettere at planlægge for nye områder end at iværksætte en omdannelse af eksisterende.

Det kunne overvejes, om det bør gøres til et krav i lokalplaner, at anvendelsen af erhvervsområder fastlægges i sammenhæng med virksomhedernes transportmængde og -art.

Der synes at være behov for at kunne planlægge for midlertidighed i anvendelsen af eksisterende bygninger og områder. Det gælder både i forbindelse med byomdannelse og omdannelse af erhvervsområder. I

dag er planloven til hinder for dette. Kan der evt. gives mulighed for tidsbegrænsede tilladelser til at ændre anvendelsen i sådanne områder, eller kunne der tænkes andre styringsmuligheder?

Anvendelsen af erhvervsområderne og de enkelte bygninger i erhvervsområderne ændrer sig over tid. Der synes at være behov for at definere nogle muligheder for fleksibilitet i planlægningen, når det handler om anvendelser, der hovedsagelig har den samme fysiske påvirkning og de samme fysiske krav til omgivelserne. Dette skal afvejes med behovet for at fastsætte entydige rammer og undgå konflikter. Eksempelvis, set ud fra et planlægningsmæssigt synspunkt er det underordnet, om der forekommer produktions- eller udviklingsarbejde i en bygning, hvis den har samme antal ansatte pr. m² og produktionen består af fremstilling af varer med et begrænset volumen og dermed miljøpåvirkning og transportbehov.



Dans i gaden, Nørrebro Kbh.



Grønne kvaliteter i byen, Hamburg.



Byintegrerbar virksomhed genanvender tidligere industri, Odense.



Miljøtung virksomhed, Grenaa.



VIRKSOMHEDERNE - HVORDAN KATEGORISERES DE OG HVAD ØNSKER DE

Ændringer i erhvervsstrukturen betyder, at der bliver behov for mere differentierede erhvervsområder. Virksomhedernes lokaliseringspræferencer afhænger bl.a. af virksomhedstypen, størrelse, relation til kunder og arbejdskraft. Der er yderligere regionale forskelle. Brancheledning betyder, at virksomheder bliver lettere at indpasse i byen.

Mange erhvervsområder er udlagt med henblik på at adskille den mere eller mindre miljøbelastende industriproduktion fra boliger og fra byen. Men i dag er det kun de færreste virksomheder, der er miljøbelastende. Både de eksisterende virksomheder og de nye, der kommer til, bliver lettere at indpasse i byen. Der sker en tiltagende brancheglidning i erhvervs sammensætningen. Brancheledningen sker både eksternt, når virksomheder flytter eller nedlægges, og andre virksomheder flytter ind, eller internt, når de eksisterende virksomheder ændrer karakter og fx flytter produktionen udenlands men fastholder og udvikler forskningsafdelingen på stedet.

Der sker et skift mod færre arbejdspladser inden for traditionel fremstilling, men forholdsvis flere inden for forskning og udvikling. Flere af de nye arbejdspladser er mere videnstunge og kontorlignende. Behovet for serviceydelser, byggeri og vareforsyning øges også.

Med konsumtionssamfundet, hvor varerne produceres et sted, men konsumeres et helt andet sted, øger behovet for gods- og varetransport, og logistikvirksomhederne vinder frem, herunder centrallagre og store godstransportfirmaer. Der er en tendens mod centralisering og større virksomheder. Væksten koncentrerer sig til de største byer.

Tilsammen betyder disse ændringer, at forudsætningerne for at placere "rette virksomhed på rette sted" bliver mere nuancerede, og dermed opstår et behov for at udvikle mere differentierede erhvervsområder.

Det kan være vanskeligt at definere, hvor en given virksomhed bedst kan lokaliseres og at udforme planbestemmelser, der passer med erhvervs sammensætningen i et område. De traditionelle begreber i den fysiske planlægning som "industri og lager", "kontor og service" eller "engroshandel" er ikke tilstrækkelige til at definere et områdes anvendelse og beskrive, hvilke virksomhedstyper der kan lokaliseres i området. Fx kan engroshandel være handel fra et kontor, hvor de fysiske varer ikke er til stede, eller det kan være en virksomhed med engroshandel og behov for lagerfa-



Havneomdannelse med industri og byintegrerbare virksomheder, Odense.



Nedlagt industriproduktion har efterladt smukke tomme bygninger, Grenaa.



Grafisk produktionsvirksomhed beliggende i landområde med stor synlighed, Auning.



Ledige byggegrunde til logistik og kontorer beliggende motorvejsnært i Tietgenbyen, Odense.

ciliteter. Det siger ikke noget om, hvor stort transportbehov virksomheden har, eller om det er brug for en stor eller lille, høj eller lav bygning.

Inden for de senere år er det blevet mere almindeligt, at kommunerne i den fysiske planlægning definerer et planområdes anvendelse til erhvervsformål ud fra de miljøklasser, der fremgår af Håndbog om miljø og planlægning. Problemet med at anvende miljøklasser som planbestemmelser er imidlertid, at virksomhederne også vokser ud og ind af miljøklasserne. En lille, nyetableret virksomhed kan starte i de lavere miljøklasser, men udvikles til højere miljøklasser, når produktionen vokser. Omvendt kan en større, eksisterende virksomhed, som investerer i renere teknologi, mindske miljøbelastningen og havne i en lavere miljøklasse.

Der er brug for i højere grad at udvikle nye og i visse tilfælde mere fleksible planbegreber, der tager udgangspunkt i virksomhedernes lokaliseringsbehov og lokaliseringmuligheder, som kan håndteres i den kommunale administration.

Ud fra virksomhedernes karakter og evne til at indgå i en bymæssig sammenhæng er virksomhederne serviceeftersynet inddelt i fem fokusgrupper, som også har en del forskellige ønsker til lokaliseringer. De fem fokusgrupper er:

- Byintegrerbare erhverv
- Byserviceerhverv
- Transporttunge erhverv (goods)
- Andre miljøbelastende erhverv
- Miljøfølsomme erhverv

En virksomhed kan godt være både transporttung og miljøbelastende. En byintegrerbar virksomhed kan godt udløse meget trafik, men det er persontrafik ikke gods. Derfor er kategorierne ikke nødvendigvis helt entydige, men de giver et bedre billede af, hvor i byen virksomhederne hører til end de traditionelle erhvervskategorier.

VIRKSOMHEDERNES LOKALISERINGSPRÆFERENCER

Med motivet om at skabe et bedre kendskab til virksomhedernes lokaliseringsbehov som udgangspunkt for den fysiske planlægning, udførte Rambøll Management, som en del af Naturstyrelsens serviceef-

tersyn, en repræsentativ spørgeskemaundersøgelse om virksomhedernes lokaliseringspræferencer. (Se skemaer på side 11 og 12)

Her sammenfattes de vigtigste parametre ved virksomhedernes lokaliseringsvalg, som vurderes at have størst betydning for den kommunale erhvervsplanlægning. De er:

LOKALSAMFUNDET - DET REGIONALE VALG

Det er først og fremmest lokalsamfundet, der har betydning for virksomhedernes lokaliseringsvalg. Når virksomhederne skal træffe den overordnede beslutning om, hvor i landet, dvs. i hvilken region eller by virksomheden skal lokaliseres, er det netværk, relationer til lokalsamfundet, nærhed til underleverandører, kunder og/eller samarbejdspartner, der har størst betydning. Det gælder for virksomheder i alle dele af landet bortset fra i hovedstadsområdet. I yderområderne er lokalsamfundet en vigtig lokaliseringsparameter for hele 92 % af virksomhederne.

"Vi ligger godt i Hillerød, også placeringsmæssigt. Vi kan dække omkring Nordsjælland, men vores kunder er primært inden for 10 km."

Byservicevirksomhed i Hovedstadsområdet



I Randers ligger byens erhvervskontor som port til bymidten.

LOKALISERINGSPRÆFERENCER FORDELT PÅ BYREGIONSNIVEAU (SE KORT MED BYREGIONER SIDE 18)

	Hovedstads- området	Aarhus, Odense og Aalborg	Trekants-området	Mellemstor byregion
	Procent			
Byen/regionen				
Lokalsamfundet	48,5	59,5	60,0	64,8
Underleverandører, kunder mv.	56,6	54,8	56,0	50,5
Forsknings- og udviklingsmiljøer	7,1	21,4	8,0	7,7
Videregående uddannelse	10,1	28,6	20,0	12,1
Nærhed til storby	64,6	71,4	8,0	13,2
Faglært arbejdskraft	45,5	47,6	36,0	50,5
Høj uddannelse	37,4	50,0	16,0	36,3
Billig arbejdskraft	11,1	16,7	16,0	20,9
Kommunens skatteforhold	20,2	26,2	24,0	29,7
Kommunens udviklingsplaner mv.	37,4	47,6	32,0	57,1
Kommunens serviceniveau	34,3	42,9	32,0	57,1
Området				
Adgang til kollektiv	70,7	58,5	52,0	44,0
Adgang til motorvej	73,7	63,4	68,0	47,3
Adgang for lastvogn	47,5	56,1	56,0	51,6
Adgang for modulvogntog	10,1	17,1	16,0	14,3
Adgang til havn	3,0	19,5	12,0	8,8
Adgang til kombiterminal	2,0	14,6	8,0	2,2
Adgang til lufthavn	33,3	24,4	20,0	12,1
Virksomhedssammensætning	39,4	46,3	28,0	41,8
Nærhed til bymæssige funktioner	45,5	39,0	28,0	50,5
Bymæssige omgivelser	55,6	46,3	32,0	44,0
Naturskønne omgivelser	31,3	26,8	24,0	35,2
Bygning og grund				
Synlighed og eksponering	51,5	61,0	68,0	67,8
Æstetik og arkitektur	51,5	58,5	60,0	61,1
Bæredygtig profil	49,5	53,7	36,0	58,9
Udstillingsmuligheder	18,2	29,3	28,0	26,7
Lagerkapacitet	44,4	51,2	56,0	44,4
Fælles serviceordninger	36,4	36,6	28,0	26,7
Fleksibilitet - lokalerne	59,6	73,2	56,0	66,7
Parkeringskapacitet	74,7	80,5	76,0	77,8
Mulighed for oplag på grunden	26,3	34,1	52,0	37,8
Fleksibilitet - grunden	46,5	58,5	52,0	65,6
Eje grund og bygning	40,4	41,5	52,0	63,3
Leje grund og bygning	37,4	39,0	28,0	34,4
Lejeudgift/prisniveau	83,8	95,1	80,0	78,9

Kilde: Rambølls virksomhedssurvey

Bemærk: Andelen af svar i kategorierne i høj grad og nogen grad er lagt sammen

LOKALISERINGSPRÆFERENCER FORDELT PÅ BYREGIONSNIVEAU

	Omegnskommuner	Sjælland	Yderområde
	Procent		
Byen/regionen			
Lokalsamfundet	51,9	54,5	91,7
Underleverandører, kunder mv.	44,4	45,5	66,7
Forsknings- og udviklingsmiljøer	14,8	13,6	20,8
Videregående uddannelse	18,5	13,6	20,8
Nærhed til storby	37,0	18,2	4,2
Faglært arbejdskraft	55,6	40,9	66,7
Høj uddannelse	44,4	31,8	33,3
Billig arbejdskraft	11,1	9,1	20,8
Kommunens skatteforhold	25,9	18,2	33,3
Kommunens udviklingsplaner mv.	44,4	31,8	66,7
Kommunens serviceniveau	55,6	36,4	66,7
Området			
Adgang til kollektiv	48,1	52,4	45,8
Adgang til motorvej	63,0	57,1	29,2
Adgang for lastvogn	59,3	42,9	58,3
Adgang for modulvogntog	14,8	4,8	4,2
Adgang til havn	7,4	0,0	16,7
Adgang til kombiterminal	7,4	0,0	4,2
Adgang til lufthavn	3,7	4,8	12,5
Virksomhedssammensætning	33,3	33,3	50,0
Nærhed til bymæssige funktioner	51,9	28,6	45,8
Bymæssige omgivelser	48,1	38,1	45,8
Naturskønne omgivelser	51,9	28,6	41,7
Bygning og grund			
Synlighed og eksponering	51,9	57,1	62,5
Æstetik og arkitektur	63,0	28,6	70,8
Bæredygtig profil	48,1	42,9	66,7
Udstillingsmuligheder	29,6	19,0	29,2
Lagerkapacitet	51,9	33,3	54,2
Fælles serviceordninger	22,2	23,8	33,3
Fleksibilitet - lokalerne	59,3	57,1	66,7
Parkeringskapacitet	70,4	66,7	83,3
Mulighed for oplag på grunden	44,4	19,0	37,5
Fleksibilitet - grunden	59,3	61,9	54,2
Eje grund og bygning	74,1	38,1	75,0
Leje grund og bygning	25,9	38,1	33,3
Lejeudgift/prisniveau	85,2	76,2	70,8

Kilde: Rambølls virksomhedssurvey

Bemærk: Andelen af svar i kategorierne i høj grad og nogen grad er lagt sammen

Samtidig er det karakteristisk, at udbuddet af kvalificeret arbejdskraft bestemmer, i hvilken byregion virksomhederne lokaliserer sig. Jo mere specialiseret og videnstung en virksomhed er, jo mere søger de mod de større (universitets)byer.

TILGÆNGELIGHED TIL OMRÅDET

Når virksomhederne herefter skal vurdere, hvilken by eller hvilket område i byen, som kan være interessant, er de vigtigste lokaliseringsparametre nærhed til motorvej, kollektiv trafik og adgang for lastbiler, dvs. områdets tilgængelighed og beliggenhed i forhold til en god infrastruktur.

"Når vi ligger herude kan vi komme på vejene uden at komme ind igennem byen, og det er en fordel."

Byservicevirksomhed i Hovedstadsområdet

"Vi stod i en situation hvor vi skulle flytte, og det var vigtigt, at vi ikke tog for langt væk, da det er et krav, at vi ligger tæt på en busstation. Vi har rigtig mange unge mennesker, der ikke har egen bil."

Transporttug virksomhed i Trekantområdet



Motorvejsnære lagerhaller med god tilgængelighed og stor synlighed ved Hedensted.

VALG AF GRUND OG BYGNING

Ved valg af grund og/eller bygning i området er det først og fremmest lejeudgift og prisniveau, der har størst indflydelse på lokaliseringsvalget. Det gælder for alle typer af virksomheder. Derefter er det faktorer som parkeringskapacitet, fleksibilitet og æstetik samt bygningens lokaler og indretning, der har størst betydning.

"Oprindeligt startede man virksomheden hjemme i kælderen. Derefter flyttede han til et industriområde, der lå tæt på bykernen. Men det område blev omdannet og så skulle virksomheden rykkes igen. Det store industriområde valgte vi fra, da det er et lidt rodet område. Derfor tog vi dette område nord i byen. Der kan man hurtigt komme frem og tilbage. Vi ligger tæt på motorvejen."

Byservicevirksomhed i Hovedstadsområdet



Domicilbyggeri til store virksomheder med markant arkitektur beliggende ved indfaldsvej i Aarhus.



Der er også plads til store virksomheder i bymidten, Randers.

Halvdelen af alle virksomheder mener, at en lokalisering i bymæssige omgivelser er mest hensigtsmæssig, og omkring to tredjedele af alle virksomheder mener, at lokalisering i en bymæssig sammenhæng er mulig. En tredjedel af alle virksomheder anser sågar, at en bymæssig lokalisering er mulig, selvom der er begrænset biltilgængelighed.

Mange virksomheder kan lokaliseres i et erhvervsområde bestående af en bred vifte af erhverv, dog er de transporttunge og miljøbelastende virksomheder

mere afhængige af et erhvervsområde, der svarer til deres særlige forhold. Disse virksomheder har store investeringer bundet i produktionsapparatet og er følsomme over forandringer i omgivelserne, der kan begrænse deres fremtidige produktionsmuligheder på stedet.

"Der kan ikke siges noget negativt om at ligge i bymidten, vi ligger tæt på alle de myndigheder vi en gang imellem skal i kontakt med. Det eneste negative er, at der ikke er nogen parkeringsmuligheder. De fleste medarbejdere kommer med cykel eller bus, en mindre del kommer også med bil. Det er en fordel at ligge stationsnært. Vi har praktisk talt ingen kunder, der besøger os, så det er ikke noget problem. De kunder, der kommer, tager fly og taxi. Vores møder foregår ofte online."

Byintegrerbar virksomhed i Aalborg



Transporttunge virksomheder i transportcentret i Fredericia.

"Hvis jeg sad i kommunen, så ville jeg sørge for at få en balance mellem kontorvirksomheder, der også har produktion. For de flytter nemlig ikke deres virksomhed så nemt, som et kontordomicil kan gøre. Et erhvervsområde kun med kontorer kan blive et spøgelsessted."

Miljøbelastende virksomhed i Hovedstadsområdet

"Det er svært at flytte det kapitalapparat, vi har i produktionen, men det er ligeså svært at flytte de forskningsenheder, vi har tilknyttet. Derfor er det i høj grad vigtigt, at universitetsmiljøet og forskningsmiljøet har et højt niveau, så vi kan holde dels forskningen og produktionen i Danmark. Det er vigtigt både set fra et samfundsmæssigt synspunkt og fra vores synspunkt."

Miljøfølsom produktion i Hovedstadsområdet)

"Man kunne på ingen måde forestille sig at vi flytter os, det ville koste formuer at flytte virksomheden, med det fundament for fabrikkens maskiner er meget omfattende. Flytteomkostningerne ville være uoverskuelige. Vi har 65.000 m² under tag bare på denne grund."

Miljøbelastende virksomhed, beliggende i omegnskommuner

Hvilke parametre, der har størst betydning for virksomhedernes lokaliseringvalg varierer med hvilken type virksomheder, der er tale om. Nedenfor gennemgås, hvilke parametre der er vigtige for virksomhederne indenfor de forskellige fokusgrupper.



I bymidten kan der ved byfornyelse skabes plads til større virksomheder som fx centerbyggeri, Skanderborg.

BYINTEGRERBARE VIRKSOMHEDER

Langt den største del af virksomhederne kan i dag karakteriseres som byintegrerbare, og antallet er stigende. De byintegrerbare virksomheder er virksomheder, som har begrænset miljøpåvirkning og en skala og størrelse, der gør dem velegnet til at ligge i bymæssige omgivelser. Det er fx detailhandel, offentlig og privat service og administration, liberale erhverv, forskning og udvikling, undervisning og institutioner. Kreative erhverv og iværksættere mv. er pga skalaen ofte også byintegrerbare også selvom de måske vil udvikle sig til en produktionsvirksomhed. Det kan også være forskellige former for håndværksvirksomhed og laboratorier, små værksteder ol, som alene medfører uvæsentlig forurening.



I bymidten kan mindre byintegrerbare virksomheder få lokaler på 1. sal, Randers.

”Det er vigtigt for byen at man holder detailhandlen inde i byen, ellers udvander man bymidten. Skanderborg er kendt for at tiltrække mange ressourcestærke mennesker. Derfor bør man sørge for, at der er meget detailhandel og restauranter i bymidten.”

Byintegrerbar virksomhed beliggende i omegnskommune

Disse virksomheder har en karakter og en miljøbelastning, så de kan etableres i bymæssige omgivelser som fx bymidten eller i blandede bolig- og erhvervsområder, hvis der er plads, og hvis de trafikale udfordringer, herunder parkering, kan løses.

Byintegrerbare virksomheder ønsker selvfølgelig i højere grad end gennemsnittet en placering i en bymæssig sammenhæng og nærhed til byfunktioner. Men derudover sætter virksomheder indenfor engroshandel, fremstilling, herunder såvel miljøbelastende som miljøfølsomme virksomheder, også pris på nærhed til byfunktioner, hvilket indikerer at barmarksplaceringer kun sjældent er den ideelle løsning, der modsvarer virksomhedernes ønsker.

En del af disse virksomheder etableres i dag i de mere traditionelle erhvervsområder, men det er i givet fald ikke et krav, der er begrundet i behov for afstand til miljøfølsom anvendelse eller andre særlige forhold.

Det giver udfordringer for kommunerne at udvikle erhvervsområderne, så de kan leve op til ønsker om mere bymæssige omgivelser og blive integrerede dele af den øvrige by.

De byintegrerbare virksomheder sætter især pris på gode parkeringsforhold, adgang til kollektiv transport (særligt i hovedstadsområdet), synlighed og bymæssige omgivelser men også æstetik og arkitektur, fleksibilitet i lokalerne og nærhed til underleverandører/kunder er vigtige parametre.

BYSERVICEERHVERV

Byservice er virksomheder som håndværk, værksteder, servicevirksomheder, mindre distributions- og logistikvirksomheder, som servicere en by eller et byområde med varer og tjenesteydelser, dvs. virksomheder med et relativt lokalt opland, og som derfor ofte har en relativt begrænset størrelse. Til gruppen hører også mindre produktionsvirksomheder med begrænset miljøpåvirkning.



Nogle byserviceerhverv kan integreres med boliger, Billund

Det er virksomhedstyper, der ofte har fordel af at ligge relativt centralt i forhold til kunderne. Virksomhederne er i mange tilfælde byintegrerbare, og som regel kan de ligge mange forskellige steder i byen, men alle kan ikke uden videre indpasses hvor som helst i byen. Det er i alle tilfælde virksomhedstyper, der foretrækker placeringer, hvor grundpriser og lejeudgifter er lavere end i de mest centrale dele af byen.



Byserviceerhverv og privat skole beliggende side om side i Næstved.

For visse byservicevirksomheder, som fx håndværk, spiller adgang til det overordnede vejnet og evt. motorvej en stor rolle, ligesom adgang for lastbil, parkeringskapacitet og adgang til faglært arbejdskraft, kunder og underleverandører. Også lagerkapacitet, eje af egen grund og bygning og fleksibilitet i lokalerne er vigtige parametre.

TRANSPORTTUNGE ERHVERV

Transporttunge virksomheder er virksomheder med behov for god tilgængelighed for godstransport, dvs. hovedsagelig motorvej og det regionale vejnet, havne med godsudskibning, transportcentre eller omladningspladser med adgang for modulvogntog, kombiterminaler og/eller lufthavn med fragt. Det er typisk transport- og logistikvirksomheder og engroshandel med meget transport og evt. store lagerbehov, som fx centrallagre mv. Mange af virksomhederne er også meget arealkrævende.



Transportcenter, Fredericia.

De transporttunge virksomheder har ligesom byservicevirksomhederne særlig fokus på god tilgængelighed for lastbiler, parkeringskapacitet og adgang til motorvej. De transporttunge virksomheder har også ofte brug for lagerkapacitet. De sætter pris på fleksibilitet i lokalerne og på grunden samt eje af grund og bygning, samt god adgang til kunder og underleverandører.



Miljøfølsomme erhverv, Tulip, Aabenraa.

MILJØBELASTENDE OG MILJØFØLSOMME ERHVERV

De miljøbelastende virksomheder har ofte bundet store investeringer i produktionsapparatet, og af hensyn til virksomhedernes investeringssikkerhed bør de placeres i særskilte erhvervsområder med god afstand til boliger og andre byfunktioner for at undgå, at miljøkonflikter opstår. Det gælder fx mejerier og slagterier, virksomheder inden for byggeri og anlæg, som fx betonfabrikker, maskinfabrikker, farve- og lakvirksomheder, store fremstillingserhverv og reparationsvirksomheder, samt virksomheder som store varmeværker, affaldsbehandlingsanlæg ol. Dertil kommer, at nogle af disse virksomheder også er risikovirksomheder.



Miljøbelastende virksomhed, Aarhus.

"Her ligger man jo godt som industriområde. Det er meget tilgængeligt at ligge her ift. København og Lyngby. Vi ligger tæt på en masse arbejdskraft og har derfor ikke problemer med rekruttering."

Miljøbelastende erhverv i Hovedstadsområdet

"Vi har udfordringer ift. transporten af vores produkter. Der er problemer især i myldretiden."

Miljøbelastende erhverv i Hovedstadsområdet

"I dag ville man nok lægge produktionen i Polen, og så lave centrallagre i Europa. I Danmark ville der nok være en salgsafdeling tilbage. Hovedkvarteret sandsynligvis også. Og der ville vi ikke have brug for at ligge i et klassisk erhvervsområde."

Miljøbelastende erhverv i Hovedstadsområdet

"Der er færre og færre der har produktion af maling i Danmark. Og det giver samtidig også en konkurrencemæssig fordel, for hvis der skal leveres en stor mængde hurtigt, så kan vi gøre det."

Miljøbelastende erhverv i Hovedstadsområdet

Det er vigtigt, at der ikke åbnes op for, at mindre miljøbelastende eller ligefrem miljøfølsomme erhverv kan etableres i disse erhvervsområder, da det vil kunne forhindre en fortsat udvikling af de mere miljøbelastende virksomheder. Der er investeret meget i produktionsapparatet, og der vil desuden være brug for hensigtsmæssige lokaliseringmuligheder for ny industri eller for industrivirksomheder, der flytter til-

bage til Danmark. Virksomhederne har ud over behov for zoner som udgangspunkt også brug for udvidelsesmuligheder på stedet. Derfor er disse store procesvirksomheder ofte meget arealkrævende.

Mange miljøbelastende virksomheder er ud over at være miljøtunge også transporttunge og stiller derfor også krav om god adgang til det overordnede vejnet mv. Det er kun ca. 15 % af alle virksomhederne, som er miljøbelastende.

De miljøbelastende virksomheder lægger vægt på god tilgængelighed for lastbiler, fleksibilitet mht. lokaler og grund og parkeringskapacitet. Herefter er det eje af grund og bygning, faglært arbejdskraft og lagerkapacitet, der har betydning for lokalisingsvalget. Det er desuden tankevækkende, at mange miljøbelastende virksomheder sætter pris på at have en bæredygtig profil.

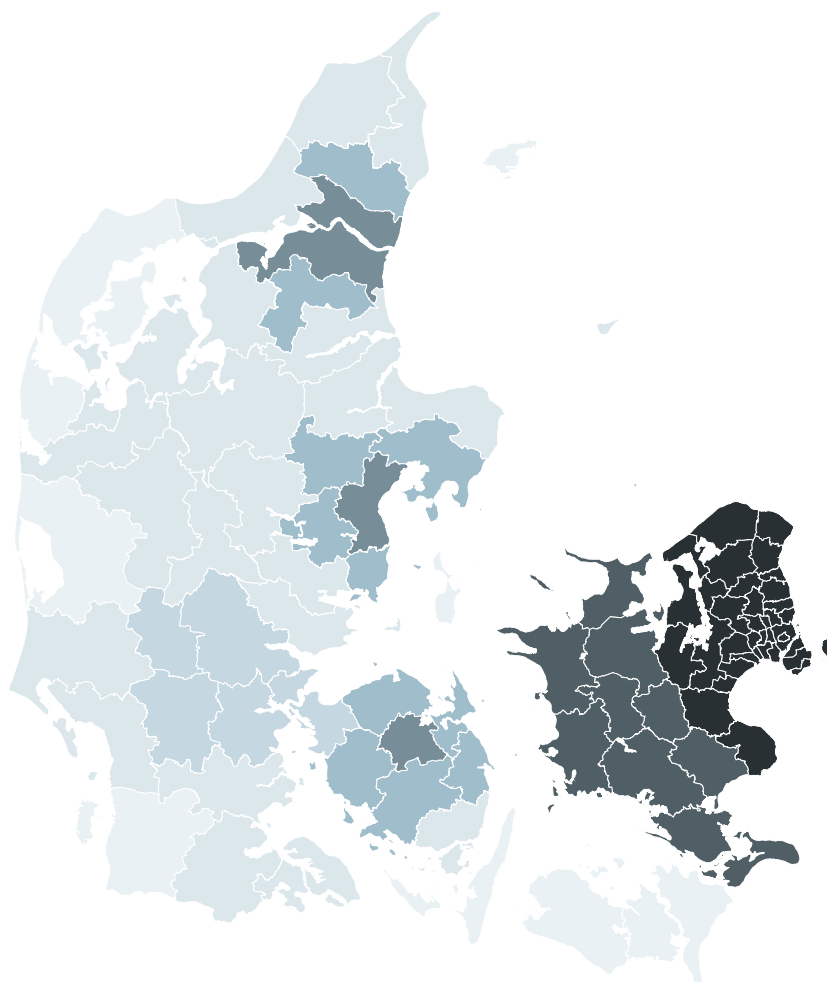
Miljøkonflikter og miljøhensyn til naboer er ikke problemer, som virksomhederne oplever. 90 % af virksomhederne oplever ikke miljøkonflikter med naboer som et stigende problem, og 95 % mener ikke, at miljøproblemer er en hæmmende faktor for deres udvikling (se skema).

BESVARELSER VEDRØRENDE MILJØVILKÅR

	JA		NEJ		VED IKKE	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
Har virksomheden inden for de sidste 3 år modtaget klager fra naboerne eller miljøtilsynet?	24	7,7	280	90,3	6	1,9
Har virksomheden inden for de sidste 3 år modtaget påtaler, indskærpelser eller lignende fra miljøtilsynet?	13	4,2	291	93,9	6	1,9
Vil det være muligt at lokalisere virksomheden i en bymæssig sammenhæng med blandede byfunktioner, herunder boliger - med begrænset biltilgængelighed?	101	32,7	180	58,3	28	9,1
Vil det være muligt at lokalisere virksomheden i en bymæssig sammenhæng med blandede byfunktioner, herunder boliger - uden begrænset biltilgængelighed?	177	57,3	107	34,6	25	8,1
Oplever virksomheden, at miljøkonflikter udgør et stigende problem?	20	6,5	279	90,3	10	3,2
Er miljøhensyn til naboer en hæmmende faktor for virksomhedens udvikling?	10	3,2	292	94,5	7	2,3

Kilde: Rambølls virksomhedssurvey

ID nr	Korttekst	Befolkning 1/1/2009	ARBPL 2008
1	Hovedstadsområdet	1.875.179	1.033.163
2	Sjælland	454.731	196.298
3	Aarhus	302.618	182.452
4	Odense	187.929	102.300
5	Aalborg	196.292	107.062
6	Omegnskommuner	409.799	171.258
7	Trekantområdet	350.760	192.121
8	Mellemstore byregioner	1.365.600	690.196
9	Yderområder	368.543	175.438



Hovedstadsområdet	
Sjælland	
Aarhus, Odense og Aalborg	
Omegnskommuner	
Trekantområdet	
Mellemstore byregioner	
Yderområder	

Kilde: Tetraplan og Hasløv & Kjærsgaard,
Kortlægning af arealer med særlig beliggenhed

REGIONALE FORSKELLE I VIRKSOMHEDERNES EFTERSPØRGSEL

Forskellige typer af virksomheder med forskellige beliggenheder i landet prioriterer vigtigheden af de enkelte lokaliseringparametre forskelligt, hvilket kan have indflydelse på, hvad erhvervsplanlægningen i forskellige dele af landet skal prioritere.

- *Bymæssige omgivelser* eller nærhed til bymæssige funktioner ønsker mere end halvdelen af virksomhederne i hovedstadsområdet, de mellemstore byregioner og omegnskommunerne til de større byer.
- *Naturskønne omgivelser* ønsker mere end halvdelen af virksomhederne i omegnskommunerne til de større byer.
- *Adgang til kollektiv trafik* ønsker mere end halvdelen af virksomhederne i hovedstadsområdet, Aarhus, Odense og Aalborg, Trekantområdet og Sjælland.
- *Adgang til motorvej* ønsker mere end halvdelen af virksomhederne i hovedstadsområdet, Aarhus, Odense og Aalborg med omegnskommuner, Trekantområdet, og Sjælland.
- *Adgang for lastvogn* ønsker mere end halvdelen af virksomhederne i Aarhus, Odense og Aalborg med omegnskommuner, Trekantområdet, de mellemstore byregioner, og yderområderne. Det er kun i hovedstadsområdet, at adgang med lastvogn har mindre betydning.
- *Signalværdi i form af synlighed og eksponering* overfor kunder ønsker mere end halvdelen af virksomhederne i alle regioner. Dette gælder uanset virksomhedens beliggenhed, at mange virksomheder naturligt vil udnytte en beliggenhed til reklame for virksomheden og dens produkter.
- *Æstetik og arkitektur ved valg af grund* ønsker mere end halvdelen af virksomhederne i alle regioner, bortset fra Sjælland.

- **Lagerkapacitet** ønsker mere end halvdelen af virksomhederne i Aarhus, Odense og Aalborg med omegnskommuner, Trekantområdet, og yderområderne.

BEHOV FOR NYETABLERINGER OG TILBYGNINGER

En vigtig faktor for erhvervsplanlægningen er, i hvor høj grad virksomhederne er mobile, og om der er behov for nyetableringer og tilbygninger. Her kan konstateres, at virksomhederne generelt er meget loyale over for de investeringer, der er foretaget i bygninger mv. på deres nuværende placering. Det er de færreste virksomheder, der har ønsker om at flytte, medmindre der ikke er udviklingsmuligheder det sted, hvor virksomheden i forvejen er beliggende.

- 12 % af virksomhederne har planer om at flytte indenfor de næste 5 år.
- 24 % af virksomhederne har planer om at udvide bygning eller grund indenfor de næste 5 år.
- Ca. 1/3 af alt nybyggeri sker som udvidelser på egen grund.
- Ca. 1/3 af virksomhederne har ikke plads til udvidelser på egen grund.

Der er således en potentielt større andel af virksomhederne, der kan få brug for at flytte ved udvidelser end dem, der umiddelbart planlægger for en flytning af virksomhederne. Omvendt er der også et stort potentiale for at udvikle det lokale erhvervsliv, hvis der

kan skabes plads til, at virksomhederne i højere grad kan videreudvikles der, hvor de er.

Behov for udvidelser af virksomhederne på egen grund kan opstå som følge af forandringer i produktionen eller i virksomhedens drift. Det kan medføre, at virksomheden ændrer karakter, hvilket kan få betydning områdets fremtidige anvendelse, fx naboers muligheder for at drive virksomhed. Efter udvidelse er en større kapital bundet i ejendommen, og mulighederne for senere flytning mindsket.

Hvis en virksomhed ikke har mulighed for at udvide på egen grund, kan det medføre, at virksomheden tvinges til at flytte til et andet område. I den forbindelse vil virksomheden vurdere for- og bagdele ved flytning til andre byer, regioner, lande, verdensdele.

Udvidelsesmuligheder på egen grund er en faktor, som bør indgå i planlægningen for erhvervsområder af forskellig karakter. Der er ikke ét svar på, hvordan områder planlægges for fremtidige forandringer og udvidelser i virksomhederne, men det bør indgå i planlægningsovervejelserne.

ANDELEN AF VIRKSOMHEDER FORDELT PÅ FOKUSGRUPPER OG BYREGION (2010)

	Hovedstadsområdet	Aarhus, Odense og Aalborg	Trekantsområdet	Mellemstor byregion	Sjælland	Omegnskommuner	Yderområde	Hele landet
Byintegrerbare	64,2	62,4	48,8	49,3	54,0	45,9	50,6	56,2
Transporttunge	27,8	29,6	40,5	36,9	30,4	38,5	34,9	32,6
Andre miljøbelastende	10,4	13,3	19,7	20,9	15,2	22,8	20,1	15,9
Miljøfølsomme	2,7	2,6	3,6	3,5	3,3	3,3	4,4	3,1
Byservice (håndværk)	27,7	29,2	31,5	33,5	35,5	36,8	32,8	31,1

Kilde: Rambølls fase 1 Rapport - Virksomhedssurvey (Egen virksomhedsdatabase)

Note: 34,2 procent af virksomhederne i populationen er beliggende i byregionen hovedstadsområdet, 12,2 procent i Aarhus, Odense og Aalborg, 7,3 procent i Trekantsområdet, 25,6 procent i en mellemstor byregion, 7,0 procent på Sjælland, 6,6 procent i omegnskommuner og 6,6 procent i yderområderne.



BYERNES MULIGHEDER I ET REGIONALT PERSPEKTIV

Den enkelte bys beliggenhed, størrelse og byernes forskellige roller i det samlede bymønster har stor betydning for, hvilke virksomheder der er, og hvilke virksomheder den enkelte by kan tiltrække. Det er således ikke givet, at der overalt skal planlægges for den samme erhvervsudvikling. Tværtimod. Det er væsentligt at erkende, hvilken rolle byen spiller i en regional sammenhæng og tage udgangspunkt i, hvilke virksomheder der er i forvejen snarere end at gå efter det samme som de andre.

Det er vigtigt at tage udgangspunkt i de lokale erhvervsforhold og de lokale styrker og muligheder, som kan understøtte erhvervslivet i netop den by. Mulighederne kan fx ligge i at forbedre infrastrukturen eller udvikle bymæssige kvaliteter med udgangspunkt i de lokale forhold som fx bevaringsværdige bymiljøer, historie eller en grøn profil mm.

BELIGGENHED

Byernes beliggenhed er et vigtigt parameter og vilkår for planlægning for erhverv. Små og mindre byer i yderområderne har andre muligheder end de store byer. Byer tæt på motorveje og god infrastruktur har andre muligheder end byer, der ligger langt fra hovedvejsnettet, uddannelsesinstitutioner og store arbejdskraftoplande. Tilgangen til arbejdskraft har betydning for den enkelte bys udviklingsmuligheder. De virksomheder, som har et regionalt og nationalt arbejdskraftopland, vælger en placering efter, hvor de kan få disse behov tilgodeset, fortrinsvis i de store byer København og Aarhus.

Virksomheder, hvor det at have let adgang til arbejdskraft med længere, videregående uddannelser og nærhed til uddannelsesinstitutioner er væsentlig, vil vælge at etablere sig i hovedstadsområdet og de større byer Aarhus, Aalborg, Odense og Esbjerg. Ikke først og fremmest fordi virksomhederne ynder en lokalisering tæt på de store uddannelsesinstitutioner, men netop fordi det er der, hvor adgangen til højt kvalificeret arbejdskraft er størst.

Andre virksomheder efterspørger de mellemlange uddannelser, og for disse er en lokalisering i flere byer mulig. Efterspørgslen efter faglært arbejdskraft og ufaglært arbejdskraft kan også spille en rolle for virksomhedernes lokalisering, men gør det ikke i samme grad som tidligere. Arbejdskraften kører generelt længere efter et arbejde, selvom det delvis er konjunkturbestemt.

ARBEJDSKRAFTOPLAND

Det er ikke alene byernes størrelse, men også byernes placering og samspil med hinanden i en større region, der siger noget om, hvor stort et arbejdskraftopland der er, og derfor vil virksomheder, der efterspørger mange ansatte, vælge at lokalisere sig, hvor der er et stort arbejdskraftopland enten i byen, eller hvor der er god tilgængelighed fra andre byer med kollektiv trafik eller privatbil.

”Det er ikke vores oplevelse at folk er særligt mobile, og det drejer sig om alt fra akademikere til de ufaglærte. Man kan ikke hente folk langvejsfra. Det er i hvert fald ikke mange. Der er ikke mange der kører en time for at komme på arbejde.”

Transporttuning erhverv i Trekantsområdet

Generelt kan man sige, at ikke kun størrelsen af en by men også størrelsen og karakteren af det arbejdskraftopland, som byen ligger i, giver et fingerpeg om størrelsen og karakteren af de virksomheder, der vil lokalisere sig i byen. Der er naturligvis også undtagelser som fx de mindre byer, der af historisk betingede årsager har en meget stor virksomhed, og hvor arbejdskraften i lokalsamfundet har tilpasset sig virksomhedens behov. Andre særlige lokaliseringvilkår kan være nærhed til grænsen eller til motorvejsnettet, hvor afsætning af gods prioriteres højere end nærhed til arbejdskraft.

De større byer har normalt den fordel, at de har et hierarki af erhvervsområder, der ud over bymidten kan tilbyde virksomheder mange forskellige lokaliseringmuligheder i bymæssige omgivelser. I de større byer findes mange lokaliseringmuligheder både i blandede erhvervsområder, der tilgodeser en hel vifte af forskellige lokaliseringssønsker, men også i meget specialiserede områder, der er skræddersyet til helt særlige erhvervsformål. I mindre byer er der også ofte rigelige erhvervsudlæg med mindre specificerede anvendelses- og rammebestemmelser.

The background of the page is a light gray, semi-transparent map showing the footprints of buildings and structures. The map is oriented vertically, with the top of the page showing a dense cluster of buildings and the bottom showing a more sparse distribution. The buildings are represented by various shades of gray, creating a textured, urban landscape.

ERHVERVSAREALER OG BYGGEMULIGHEDER I KOMMUNEPLANERNE

Undersøgelserne peger på, at det ikke længere er kvantitet, der er nøgleordet, når det gælder om at tiltrække virksomheder. Kvaliteten og forskelligheder i udbuddet er blevet et vigtigere konkurrenceparameter. Det har betydning, at områdernes kvaliteter svarer til den efterspørgsel, som virksomhederne har. Her kan den fysiske planlægning gøre en forskel.

Hvordan ser udbuddet af erhvervsarealer ud på landsplan? Er der et passende udbud af områder til erhvervsformål? Svarer det til virksomhedernes lokaliseringsbehov? Eller er det et potentiale for, at den fysiske planlægning kan sætte nye rammer for erhvervslokalisering, så udbuddet af arealer til erhvervsformål i højere grad kan spejle efterspørgslen og virksomhedernes lokaliseringsbehov i fremtiden?

HVOR LIGGER ARBEJDSPLADSERNE

Virksomheder og arbejdspladser findes i dag i mange forskellige slags byområder og mange forskellige steder i byen. En gennemgang af kommunernes indberetninger til Plansystem.dk af rammer for områder til erhvervsformål i Kommuneplan 09 viser, at der er ca. 5.500 områder, der udelukkende er udlagt til erhverv. De fylder tilsammen ca. 680 km², hvilket svarer til ca. 20 – 25 % af byernes samlede areal i Danmark.

Disse erhvervsområder rummer ca. 37.500 virksomheder ud af landets i alt ca. 300.000 virksomheder. Her findes ca. 800.000 arbejdspladser, hvilket kan sammenholdes med Danmarks samlede arbejdsstyrke på ca. 2.7 mio mennesker.



Der er mange arbejdspladser i bymidten som fx. her i Vejle.

Størstedelen af alle ansatte arbejder altså i virksomheder, der ligger andre steder end i de udlagte erhvervsområder som fx områder til offentlige formål, blandede

byområder, centerområder mv. Ud over erhvervsområder er der således bl.a. udlagt ca. 2.700 centerområder, der rummer en blanding af mange forskellige anvendelser som fx detailhandel, boliger, erhverv mv., samt yderligere ca. 4.500 områder i byen, der er udlagt til blandede områder med både erhverv og boliger.

BYGGEMULIGHEDER

En gennemgang af de udlagte områder til erhvervsformål viser, at der er store byggemuligheder på tomme grunde. I grove tal svarer det til 58 års erhvervsbyggeri. Lægges dertil byggemuligheder i form af tilbygning på egen grund, er der plads til yderligere 35 års erhvervsbyggeri.



Mange kommuner har store byggemuligheder, her Grenaa.



I Skanderborg bymidte er der gennem en stor byfornyelsesindsats skabt mulighed for lokalisering af nye byintegrerbare virksomheder.



Omdannelse på Esbjerg Havn giver mulighed for lokalisering af byintegrerbare virksomheder som samtidig er havnerelaterede.

Det er således rigeligt med udlagte erhvervsarealer, men det er ikke nødvendigvis ensbetydende med, at der er tilstrækkeligt med arealer, der kan leve op til virksomhedernes behov.

Medens over halvdelen af virksomhederne foretrækker bymæssige omgivelser og adgang til byfunktioner, viser gennemgangen af kommuneplanernes udlæg således, at kun få procent af de ledige byggemuligheder ligger i byernes centerområder og blandede byområder.

Mere end ¾ af byggemulighederne findes i de traditionelle erhvervsområder eller som nyudlæg uden for byerne. I opgørelserne af de ledige arealer er der ikke medtaget omdannelsesmuligheder i bymidterne og blandede byområder tæt på bymidterne.

Det store udlæg i de ydre dele af byerne og de få bygge-

muligheder på tomme matrikler i bymidten, betyder, at der er meget lille incitament til at omdanne og fortætte arealer inde i byerne.

Hovedspørgsmålet i planlægningen er, om der kan sikres et bedre match mellem de lokalisingsmuligheder, som kan tilbydes, og de lokalisingskrav, som virksomhederne stiller.

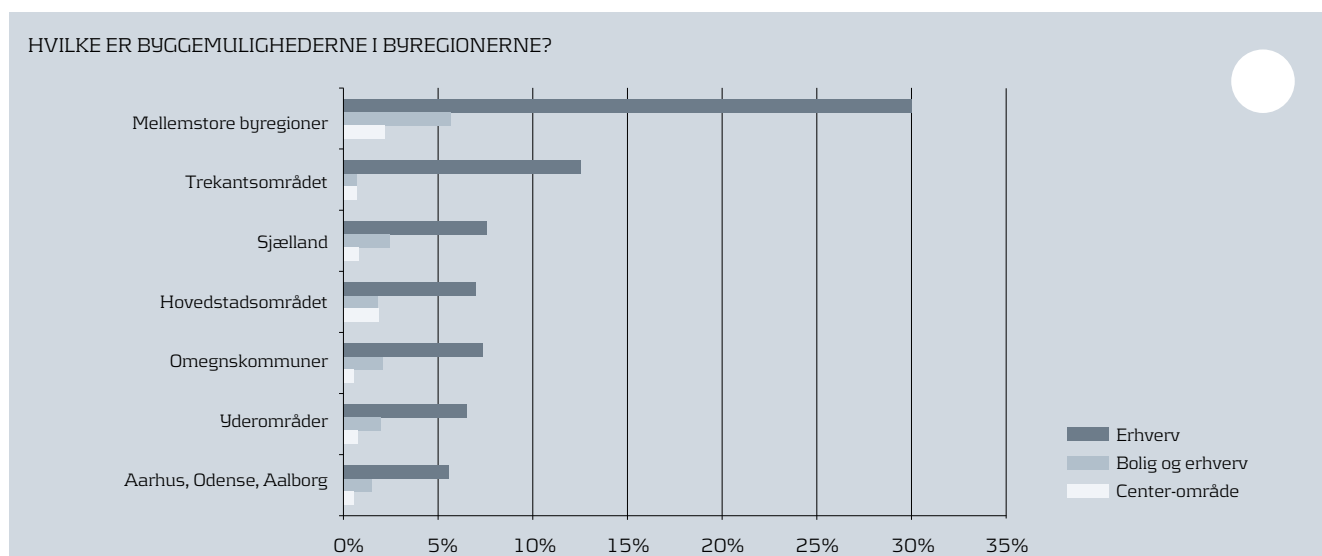
REGIONALE FORSKELLE I UDBUDET AF AREALER TIL ERHVERV

Ligesom der er regionale forskelle i virksomhedernes efterspørgsel, er der regionale forskelle i udbuddet af erhvervsarealer.

De største ubrugte byggemuligheder er udlagt i de mellemstore byregioner, Trekantområdet og Sjælland uden for hovedstadsområdet. Når der her især er en stor rummelighed i de traditionelle erhvervsområder kan det for en vis dels vedkommende forklares med, at der er flere pladskrævende erhverv. Især Trekantområdet er attraktivt for de store transport- og logistikunge virksomheder.

De mellemstore byregioner har den største reserve af byggemuligheder i såvel erhvervsområder som i centerområder og blandede byområder.

Man kunne tro, at der i hovedstadsområdet er et betydeligt større udvalg af byggemuligheder, end i yderområderne, hvor efterspørgslen er mere beskednen. Men undersøgelserne viser, at der i yderområderne og ho-



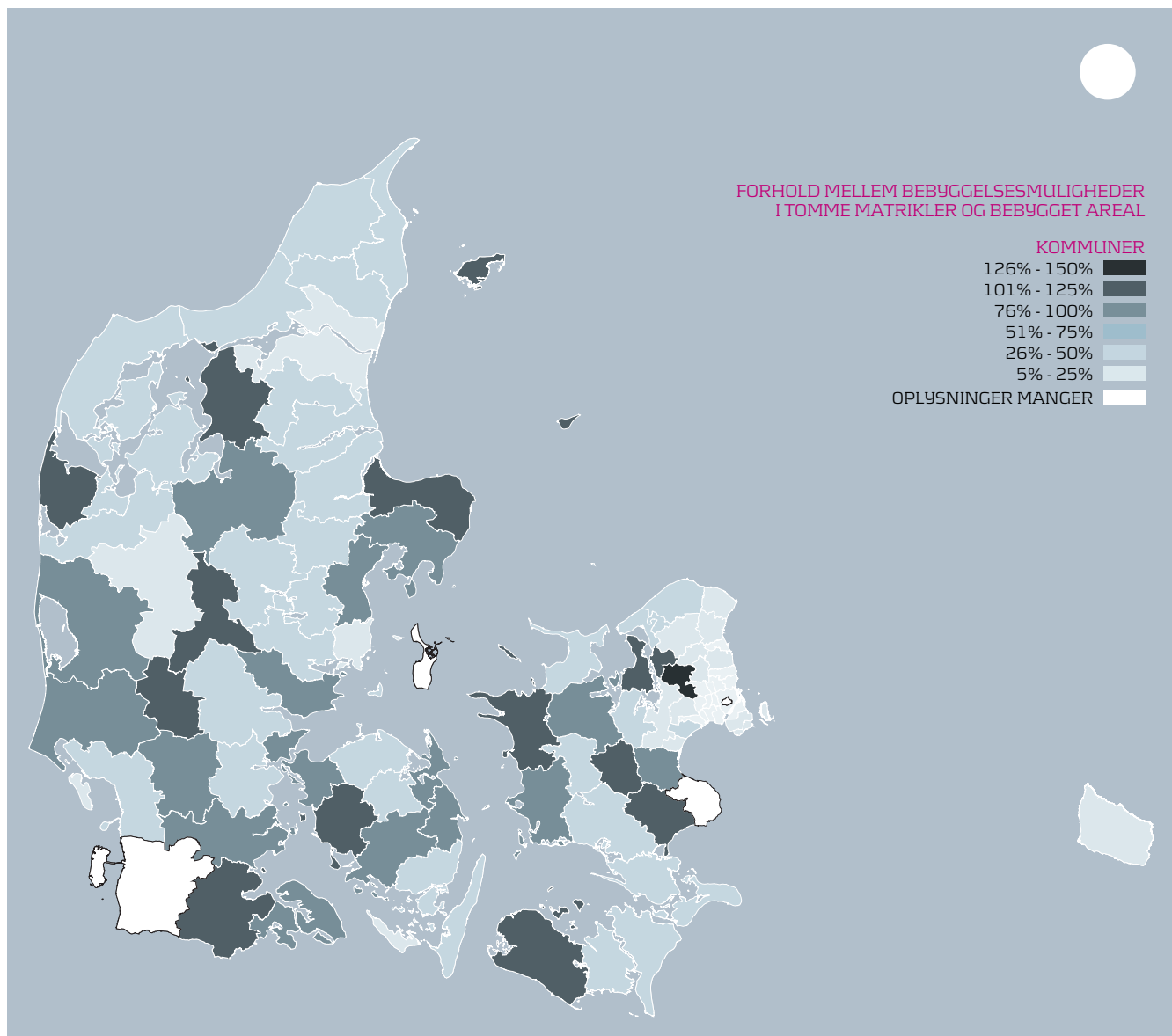
Kilde: Tetraplan og Hasløv & Kjærsgaard, Erhvervslokalisering og tilgængelighed, Kortlægning af arealer med særlig beliggenhed, jan 2011, bilag

vedstadsområdet stort set er ens byggemuligheder, når man ser på ledige grunde i erhvervsområder og blandede byområder.

Dog er byggemulighederne i hovedstadsområdets centerområder naturlig nok mere end dobbelt så store som i yderområderne. Det skal bemærkes, at der ikke er regnet på potentialer i omdannelse og fortætning.

Der er markante forskelle kommunerne imellem hvad angår udbuddet af erhvevsarealer. Ved at sammenholde det eksisterende erhvervsareal med byggemulighederne på de ubebyggede matrikler ses, at der i en række kommuner er en byggemulighed på op til 1½

gang det nuværende erhvervsareal i kommunen. Den største relative byggemulighed ses især i kommunerne i det midt- og sydjyske men også i enkelte yderområder.



Kilde: Tetraplan og Haslev & Kjærsgaard, Erhvervslokalisering og tilgængelighed, Kortlægning af arealer med særlig beliggenhed, jan 2011

Erhvervsarealer og byggemuligheder i kommuneplanerne



De tidlige erhvervsområder rummer ofte en utidssvarende bygningsstruktur, Ishøj.



Store industrier i de tidlige erhvervsområder på havnen, Aarhus.



De nye erhvervsområder ved motorvejen med pladskrævende varegrupper, håndværk og logistikvirksomheder, Ishøj.



De nye erhvervsområder med domicilvirksomheder ligger ofte ved byens indfaldsvej, Aarhus



Mindre logistikvirksomheder lokaliseret i mindre oplandsbyer, som Fuglebjerg.



Mindre byservice og byintegrerbare virksomheder, Gladsaxe.



Domicilvirksomheder placeret tæt på motorvej, Avedøre Holme.



Logistikvirksomhed placeret tæt på motorvej, Fredericia.

RESTRUMMELIGHED I ERHVERVSOMRÅDER

(Ubebyggede arealer, byggemuligheder og fortætningsmuligheder i erhvervsområder med generel anvendelse 21, 31 eller 41 fordelt på byregioner)

Ubebyggede arealer	Generel anvendelse				
Byregion	21 <i>Blandet bolig og erhverv</i>	31 <i>Erhverv</i>	41 <i>Center</i>	Ialt	Andel
Hovedstadsområdet	467	1888	404	2760	9%
Sjælland	891	2191	214	3297	10%
Aarhus	184	206	25	414	1%
Odense	87	797	49	933	3%
Aalborg	310	768	58	1136	4%
Omegnskommuner	737	768	120	3033	9%
Trekantsområdet	225	2175	189	5229	16%
Mellemstore byregioner	2017	4815	564	12734	39%
Yderområder	707	10153	147	2794	9%
Ialt	5626	1940	1771	32330	100%
Andel	17%	77%	5%		
Byggemulighed på ubebyggede	Generel anvendelse				
Byregion	21 <i>Blandet bolig og erhverv</i>	31 <i>Erhverv</i>	41 <i>Center</i>	Ialt	Andel
Hovedstadsområdet	1.4	7.1	2.3	10.8	9%
Sjælland	2.6	8.2	1.2	12.0	10%
Aarhus	0.6	0.8	0.1	1.2	1%
Odense	0.3	3.0	0.3	3.5	3%
Aalborg	0.9	2.9	0.3	4.1	3%
Omegnskommuner	2.3	8.1	0.7	11.1	9%
Trekantsområdet	0.7	18.0	1.1	19.8	16%
Mellemstore byregioner	6.3	38.1	3.2	47.5	39%
Yderområder	2.1	7.3	0.9	10.3	9%
Ialt	17.2	93.4	10.0	120.6	100%
Andel	14%	77%	8%		
Tilbygningsmuligheder (1000 etagemeter)	Generel anvendelse				
Byregion	21 <i>Blandet bolig og erhverv</i>	31 <i>Erhverv</i>	41 <i>Center</i>	Ialt	Andel
Hovedstadsområdet	1.7	3.5	1.1	6.3	6%
Sjælland	3.7	7.7	1.3	12.7	12%
Aarhus	0.4	0.4	0.1	0.8	1%
Odense	0.3	1.9	0.3	2.6	2%
Aalborg	1.2	2.7	0.3	4.2	4%
Omegnskommuner	3.7	6.2	0.9	10.7	10%
Trekantsområdet	0.8	15.9	1.7	18.4	18%
Mellemstore byregioner	7.5	27.7	3.9	39.1	38%
Yderområder	2.1	5.4	1.4	9.0	9%
Ialt	21.3	71.5	11.0	103.9	100%
Andel	21%	69%	11%		

Kilde: Tetraplan og Haslov & Kjærsgaard, Erhvervslokalisering og tilgængelighed, Kortlægning af arealer med særlig beliggenhed, jan 2011, bilag



REVISION AF KOMMUNEPLANENS ERHVERVSTEMA OG RAMMER

Der er mange gode grunde til at foretage en samlet revision af kommuneplanens erhvervstema. Modernisering af det kommunale udbud af erhvervsarealer kræver en helhedstænkning, der tager udgangspunkt i byens samlede muligheder og potentialer.

En forudsætning for at kunne planlægge for erhverv er, at der er kendskab til kommunens erhvervsstruktur, til virksomhedernes lokaliseringssønsker og behov, kendskab til igangværende og kommende ændringer i branchestruktur og brancheglidning og kommunens rolle i den regionale og nationale erhvervsstruktur, ønsker om at udvikle nye bykvaliteter og sikre bedre udnyttelse af byen i en mere bæredygtig retning. Analyserne kan danne grundlag for en temarevision af erhverv i kommuneplanen.

Planlægning for omdannelse og fornyelse af alle kommunens erhvervsområder kan starte som en beslutning i planstrategien om at tage erhverv op som et emne for en temarevision af kommuneplanen. I forbindelse med det arbejde kan kommunens forskellige erhvervsområder gennemgås som grundlag for beslutninger om den fremtidige anvendelse af områderne med henblik på en samlet revision af kommuneplanens erhvervstema.

Set i lyset af, at mange virksomheder i dag efterspørger bymæssige omgivelser og byfunktioner, er det en særlig planlægningsopgave at sikre muligheder for erhvervsudvikling og fortsat lokalisering af arbejdspladser i bymidten og de centrale byområder. Der er tendenser til, at de traditionelle arbejdspladser i bymidterne flytter ud. Det gælder såvel inden for detailhandel, liberale erhverv som små værksteder og byservicefunktioner. Uddyndingen af byfunktioner i bymidterne er en trussel mod et attraktivt byliv.



Omdannelse i bymidten kan skabe plads til større arbejdspladser, Fredericia.

Udfordringerne med at skabe plads til virksomheder, parkering og trafik i bymidterne bør holdes op mod trusselsbilledet, hvis funktionstømningen fortsætter. Mange kommuner tænker nyt boligbyggeri, når centralt beliggende tidligere erhvervsområder skal omdannes, selvom mulighederne for at tilføje erhverv også er til stede. Alt andet lige er det et miks af mange forskellige funktioner og aktiviteter, der gør byen levende og attraktiv.



Eksisterende bygninger kan genanvendes til store og små byintegrerbare erhverv, Fredericia.

Mange kommuner har en målsætning om at forny og udvikle de eksisterende erhvervsområder. Det afspejles ikke altid i rammerne for disse områder. Det kan være et svært skridt at måtte erkende, at udviklingen i et erhvervsområde ikke længere er, som det var tænkt, og at der er brug for nytænkning både for virksomhedernes og for byens skyld.



Bymæssige omgivelser efterspørges af mange virksomheder, Aarhus.



Omdannelsesmuligheder på havne- og bynære arealer, Fredericia.

”Vi tror på at det er vigtigt at blande funktionerne når man laver omdannelsesprocesser i byudvikling. Man må også sørge for at der er en fornuftig plan for udbygningen af området, så man ikke ender med at have et område hvor lidt af det er udviklet og en del så står tilbage og er gået i stå. Det kan hæmme efterspørgslen fra købere.”

Miljøbelastende virksomhed i Hovedstadsområdet



Genanvendelse af tidligere lagervirksomhed er en udfordring i mange kommuner, her Næstved.

I de fleste tilfælde har de ældre erhvervsområder langsomt udviklet sig uden, at der er taget stilling til områdernes fremtidige anvendelse. En gennemgang af de eksisterende erhvervsområder vil afdække, at der er en lang række områder, hvor de faktiske anvendelser i dag ikke længere svarer til de planlagte. I disse områder står planlægningen over for en række relevante spørgsmål med udgangspunkt i hvilke anvendelser, der er ønskelige i området, og hvordan det kan opnås.

”Oprindeligt var det første man lagde området ud til transportvirksomheder. Men pludselig ville kommunen have videnserhverv til. Området er slet ikke gearet til at huse vores type virksomheder. Der er ikke plads til vores store lastbiler.”

Transporttug virksomhed i Trekantområdet

Et hovedspørgsmål er dels, hvilken trafik og bymæssig beliggenhed området har i bystrukturen, dels i hvilket omfang der er tale om omdannelsesmodne områder, hvor produktionsvirksomhederne er hørt op. Hvis området f.eks. ligger midt i byen, kan de fremtidige anvendelser i højere grad være byintegrerbare erhverv og måske også andre anvendelser. I en omdannelse skal der tages stilling til, om en zonerings af områderne kan blive relevant, eller hvis der er tale om en mere omfattende fornyelse, om området bedst udlægges som omdannelsesområde.

Endvidere skal der tages stilling til, hvordan arbejdsdelingen mellem bymidten og omdannelsesområdet skal være fremover.



I nogle havne er der måske ikke basis for omdannelse, Grenaa.

Der er så meget fokus fra kommunens side, at der skal være videnserhverv og vækst, men problemet er, at man så glemmer de andre typer virksomheder. Vi vil sagtens kunne blive ved med at konkurrere her i Danmark.

Transporttug virksomhed i Trekantområdet

”Den gamle industri er væk for mange år siden. De andre byer i vores område er stadig i gang med at kæmpe med nedlukninger af industrivirksomheder”.

Omegnskommune

Hvis der er ønsker om at omdanne og opgradere et område til andre erhverv, herunder fx visse former for byintegrerbare virksomheder og evt. butikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varegrupper mv., er det væsentligt, at det hverken sker på bekostning af velfungerende virksomheder i området, eller trækker virksomheder ud af bymidten med mindre byliv til følge.

Ved en revision af planlægningen af eksisterende erhvervsområder kan det vise sig, at behovet for erhvervsarealer i en kommune er mindre end erhvervsudlægget.

Det bør derfor indgå i overvejelserne at ændre anvendelsen af dele af et erhvervsområde til andre anvendelser og omdanne områderne til by med blandede funktioner. I mange tilfælde kan det bidrage til at højne bykvaliteten, hvis områderne kan åbnes mod de omgivende områder i byen.



Kobling mellem bymidte og havn, Esbjerg.



Byintegrerbare erhverv kan nogle gange genanvende tidligere industri, Odense.

Der kan også være (mindre og uhensigtsmæssigt placerede) erhvervsområder, der helt kan opgives som erhvervsområde, ved at hele eller dele af området omdannes til andre og/eller blandede anvendelser som boliger og rekreation, herunder sport og parker mv., hvor barrierevirkningen i forhold til byen kan nedbrydes

Et vigtigt spørgsmål ved en gennemgang af erhvervsarealerne er endvidere, om der er brug for at fastholde den traditionelle bebyggelsesstruktur i erhvervsområderne med lave bebyggelsesprocenter, begrænsede bygningshøjder, store grunde og ekstensivt udnyttede arealer, hvis områderne helt eller delvis skal overgå til byintegrerbare formål. I den forbindelse er det ikke bare et spørgsmål om at skabe plads til moderne virksomheder men også i høj grad at tage stilling til, hvilken erhvervsprofil området kan rumme fremover. Mange byserviceerhverv har fx brug for relativt mindre grunde med lave bebyggelsesprocenter, som holder presset på grunde nede. De byintegrerbare virksomheder inden for videns erhverv, liberale erhverv mv. ønsker bymæssige omgivelser af høj kvalitet og æstetik, hvilket stiller helt andre krav til områdets indretning. Derfor er det vigtigt at tage et helhedsgreb i planlægningen, hvor det enkelte områdes muligheder sammenholdes med det samlede udbud og efterspørgsel på erhvervsgrunde.

Der er stor forskel på, hvor stort etageareal en arbejdsplads fylder, afhængigt af om det er kontorerhverv, laboratorier og udviklingsafdelinger, byservice og håndværk eller industriproduktion (se tabellen i afsnittet om virkemidler). Når de traditionelle produktionserhverv bliver færre i et område, vil der være plads til at tænke nyt, og til at se på, hvordan områderne kan åbnes mod byen, og hvordan andre byfunktioner og aktiviteter kan tilføres områderne, så de bliver en integreret del af byen.



Omdannelse og fortætning i erhvervsområder kan integrere byfunktioner og forbinde området til byen, Gladsaxe.



PLANLÆGNING FOR FREMTIDENS ERHVERV

Baseret på resultaterne fra serviceeftersynet er der i det følgende skitseret nogle principper for, hvordan en ny tilgang til planlægning for erhverv med forskellige erhvervstyper, erhvervsområder og bystørrelser måske kan gribes an.

Kommunernes behov for udlæg af erhvervsområder kan overordnet opdeles i 4 typer:

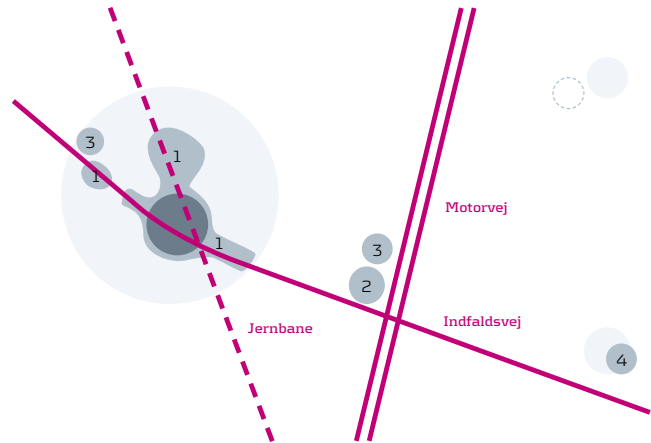
1. Områder til forskellige former for byerhverv – byintegrerbare virksomheder og andre byservicevirksomheder
2. Logistiske perler
3. Områder til erhverv med miljø- og afstandskrav
4. Lokalt byerhverv i mindre bysamfund

Behovet bør afdækkes i et servicetjek af eksisterende udlæg, som tager udgangspunkt i en kortlægning og analyse af eksisterende erhvervsområders byggemuligheder og virksomhedernes lokaliseringssønsker. Hvordan har de eksisterende områder det? Bliver de brugt efter hensigten? Er der sket en glidning i anvendelsen, som motiverer en omformulering af retningslinjer og rammer for anvendelsen? Er der mange ledige arealer? Er der eksisterende virksomheder, der har problemer med naboer eller kan forventes at få det, hvis områderne ikke fastholdes til sit oprindelige formål?

Hvordan ser efterspørgslen på forskellige erhvervsarealer ud? Er der behov for at opgradere retningslinjer og rammer for områdernes anvendelse fx i form af en samlet temarevision for erhverv? Et motiv for en samlet temarevision kan være ønsket om at skabe en større bymæssighed med fortætning og funktionsblanding i erhvervsområderne, forbedrede vilkår både for fremtidens byintegrerbare erhverv og for eksisterende industri- og fremstillingsvirksomheder, transportvirksomheder, lager og distribution samt ønsket om at planlægge for byintegrerbare erhverv i bymidten og de bymidtenære erhvervsområder.



Byservicevirksomheder er i fare for at blive presset ud ved fornyelse af erhvervsområder, Gladsaxe.



1. Byerhverv. Den udvidede bymidte med plads til alle erhverv, der er byintegrerbare.
2. Logistiske perler.
3. Miljøbelastende eller miljøfølsomme virksomheder.
4. Lokalt byerhverv i mindre byer.

OMRÅDER TIL BYERHVERV - BE

Byens centrale erhvervsområder med byerhverv kan betragtes som en udvidelse af bymidtebegrebet, hvor der centralt i byen sikres plads til alle erhverv, der er byintegrerbare.

Områder til byerhverv omfatter centrale områder tæt på bymidten, erhvervsområder langs byens indfaldsveje, visse boligområder udlagt til blandet bolig og erhverv, områder til pladskrævende varegrupper samt dele af den eksisterende bymidte/centerområde.

Arealer, der ligger inden for gangafstand til byens centrum og eventuel højklasset kollektiv transport kan umiddelbart udvikles til byerhverv. Arealerne ligger i bymæssige omgivelser og har kort afstand til byfunktioner.

Arealer, der ligger placeret langs primære indfaldsveje og inden for cykelafstand til den øvrige bymæssige bebyggelse, kan omdannes til byerhverv. Arealerne langs primære indfaldsveje har en god tilgængelighed og stor synlighed. Men når der ønskes planlagt for

byerhverv i disse områder, er det samtidig vigtigt at kunne tilgodese byerhvervenes behov for bymæssige omgivelser og integration med den øvrige by. De fleste byerhverv kan tilføre bymidten nyt liv, og der bør tages stilling til, hvordan der kan planlægges for en arbejdsdeling mellem bymidte og de ældre erhvervsområder.



Et omdannelsesområde er KIA-grunden i Fredericia beliggende tæt på bymidten og stationen.



Byernes indfaldsvej er en mulighed for synlighed og bymæssige omgivelser, Vejle.

"De ligger også godt ift. parkeringspladser (på havnen). Man er til biler i Næstved. Biltilgængelighed og synlighed. De fleste medarbejdere kører i bil, men de lokale i byen cykler."

Byintegrerbar virksomhed i Omegnskommune

De centrale erhvervsområder og den eksisterende bymidte kan tilbyde virksomhederne en bynær placering tæt på servicetilbud mv., og virksomhederne kan være med til at understøtte en aktiv bymidte ved at efter-



Arealer tæt på stationen kan måske udnyttes til erhverv, Skanderborg.

spørge serviceydelse, frokost mv. Ansatte vil på vej til og fra arbejde bevæge sig rundt i byen og udnytte byens tilbud. P-pladser kan i vid udstrækning udnyttes af både ansatte og kunder i butikkerne.

"De fleste vælger motorvejen. Men der er jo også nogen, der vælger at sige, at vi kan godt se os selv inde i byen, fx i xx-området eller bymidten. Realiteten er også, at på fem minutter er de på motorvejen."

Kommune i Trekantsområdet

Ved at inddrage erhvervsarealer langs byens indfaldsveje til byerhverv tilgodeses mange virksomheders behov for en synlig placering og gode afgangforhold. Skalaforskelle i ejendomsstruktur mellem bymidten og erhvervsområderne kan udnyttes positivt, ved at der fastsættes forskellige bygningsstørrelser i de forskellige områdetyper.

Det vil ud over behovet for erhvervsarealer være de konkrete fysiske forhold, der afgør, hvor store områder der kan omdannes til byerhverv og hvor store virksomheder, der kan indplaceres i den eksisterende bystruktur. Hensynet til eksisterende boligområder, afstand til bymidten, infrastruktur og værdifulde bymiljøer sætter grænser for erhverv i byerne. Omvendt vil for byerhvervene attraktive og velplanlagte, centralt beliggende bymæssige områder kunne fastholde og udvikle vidensarbejdspladser og understøtte kreative virksomheder. Det er vigtigt at gennemtænke den fremtidige lokalisering af byerhverv, inden der evt.

træffes beslutning om, at der ikke er plads i bymidten, og man vælger en lokalisering væk fra bymidten.

I den klassiske købstad med en historisk bykerne med bevaringsværdige eller fredede bygninger vil det i mange tilfælde opleves som en vanskelig opgave at placere større arbejdskraftintensive virksomheder i den indre by. Vejnettet vil ikke umiddelbart kunne rumme den øgede trafik og hensynet til den eksisterende bygningsstruktur kan vanskeliggøre større domicilbyggerier. Her vil det være nærliggende at udlægge eksisterende centrale erhvervsområder og erhvervsområder langs indfaldsveje til byerhverv i

”Ud fra et planmæssigt synspunkt, er det meget svært at rumme de store enheder, fx større detailhandler, hvor den historiske bykerne simpelthen ikke kan rumme det. Strukturen er ikke til det. Jeg er egentlig lidt imod at alt skal ske i bykernen, for det skader de gamle bygninger at omdanne dem til at rumme den slags moderne virksomheder. Det med at gaderne var fyldte med mennesker og der er masser af butikker, det hører fortiden til. Det kan ikke lykkes.”

Kommune i Hovedstadsområdet



Rådhuset i Skanderborg er indrettet i en fin gammel bygning.

”Man kan naturligvis ikke politisk direkte sørge for, at der kommer virksomheder ind i bygningerne, men man kan gøre det mere attraktivt at være virksomhed i bymidten. Der kunne man sørge for at udvikle byen.”

Byintegrerbar virksomhed i Omegnskommune



Moderne arkitektur integreret i husrækken, New York.



Tilbygning på eksisterende industribygning nu indrettet til kulturhus, Helsingør.

større skala. I mindre byer vil disse områder ofte ligge meget tæt på eller næsten integreret i bymidten. En placering uden for de centrale dele af byen vil sjældent kunne tilbyde de samme bymæssige kvaliteter, og alt andet lige generer en placering i de centrale byområder mere liv i byen, mindre trafik og mindre behov for p-pladser. I de tilfælde, hvor større erhvervsbyggerier placeres i eller tæt på den historiske bykerne, vil det af hensyn til den eksisterende, tætte bystruktur være nødvendigt med parkering i konstruktion.

"Plads til byintegrerbare erhverv. Der er ikke plads nok. Både i forhold til parkering og lokaler."

Omegnskommune

"Kontorerhverv bliver planlagt til at ligge i bymidterne. Men der er ikke den store efterspørgsel. Der er plads til dem i bymidten, det kræver dog typisk istandsættelse. En anden grund til, at der ikke er efterspørgsel, er, at virksomhederne typisk kræver mere plads, end hvad de kan få i de mindre bebyggelser i bymidterne. Udfordringerne i byerne generelt er, at de dør ud, butikkerne lukker. Der er mange tomme facader."

Kommune i Uderområderne



Stationsnær grund i Odense.

"Hvis vi vil være den storby, som i snakker om, så må vi være indstillet på, at der kommer nogen trafikpropper, og det går over, når folk finder ud af at vi skal tage cyklen. Det er afgørende, at man nu tager valget, om man vil være en storby. Vi har i de områder, der er under omdannelse, diskussioner om parkering, her drejer det sig om at finde et naturligt kompromis. Hvis man har en plan om, at der skal lokaliseres en virksomhed centralt, så kan man ikke invitere bilerne ind. Så forsvinder bylivet. Iværksættere placerer sig typisk inde i bymidten og de teknologibaserede flytter ud ved vores Videnspark."

Stor bykommune

Der bør gøres en større indsats for at finde lokaliseringsmuligheder for mindre iværksættere og kreative erhverv i de centrale dele af byen. I mange byer forlader de traditionelle 1.sals erhverv byen, og sådanne lokaler bør sammen med skæve lejemål og huse kunne overgå til mindre, kreative virksomheder og iværksættere mv., som ønsker en placering i bymidten.

Mange centrale byområder kan også være attraktive for mindre produktionssteder, kreative værksteder, laboratorier, iværksættermiljøer mv.

I nyere byer uden en historisk bykerne vil det være muligt at placere store arbejdskraftintensive virksomheder i bymidten.

Områderne, som skal overgå til byerhverv kan udpeges til byomdannelsesområder, der muliggør en eta-



Der kan blive behov for at udtage erhvervsudlæg af kommuneplanen, Herlufsmagle.

"Lokalplankravet i byen gjorde, at man ikke kunne ligge centralt i bymidten. De har til gengæld valgt i lokalisering nær stationen, hvor man regner med at være synlig med forbipasserende."

Byintegrerbar virksomhed i Omegnskommune

"Det er centralt, at det er indtænkt i lokalplanerne, at der er områder til byserviceerhverv. Både fordi disse er underleverandører til de større virksomheder, og fordi de er en del af enhver bys infrastruktur og virke."

Kommune i Hovedstadsområdet

"Vi kunne ikke ligge inde i centrum, for der er ikke parkering nok, set ud fra vores medarbejders behov. Men hvis vi skulle se ud fra vores kunders præferencer, var det optimalt, hvis vi lå op ad en station, for de kunder vi har, ejer typisk ikke en bil. Det ville være endnu bedre, hvis kommunen også lå tæt på, da kunderne typisk klarer begge dele samtidigt."

Byintegrerbar virksomhed i stor bykommune

pevis omdannelse, hvor der i en periode ses bort fra de generelle støj- og afstandskrav i forhold til støjfølsom anvendelse som bolig og institutioner, ligesom det bliver muligt at stille krav om grundejerforeninger, der også kan stå for anlæg og dirft af friarealer, parkering mv.

Byerhverv kræver langt mindre areal end traditionelle fremstillingsvirksomheder, hvilket medfører et overskud af erhvervsarealer. De erhvervsområder og dele af eksisterende erhvervsområder, der ligger uhensigtsmæssigt i forhold til infrastruktur og langt fra bymidten, bør derfor omdannes til andre formål (eksempelvis bolig/rekreative formål). Planlæg for en mere intensiv erhvervsudnyttelse og samtidig integration af andre anvendelser som boliger og rekreative arealer, parker, fritidsanlæg mv.

Byerhverv skal i forhold til kommuneplanens normale rammer forstås som et centerområde i byens centrale dele. Der behøver ikke nødvendigvis at være udvalgs- varehandel og større dagligvarebutikker, men det er områder, der er velegnede til byintegrerbare virksomheder og byservicevirksomheder med begrænsede miljøgener. Områderne kan rumme håndværk og service, liberale erhverv, kontorvirksomhed, pladskrævende varegrupper, dagligvarebutikker, fritidsformål, uddannelse og bolig. Det er ikke anvendelsesbestemmelserne, der først og fremmest bestemmer karakteren af et område til byerhverv. Det er i høj grad bestemmelser om grundstørrelser, bebyggelsesprocenter og udformningsbestemmelser, der tilsammen er med til at give et område karakter og præge forudsætningerne for, at virksomheder kan lokalisere sig i området.

I de større byer, der har et stort regionalt opland, vil prisniveauet på ejendomme i de centrale dele af byen have betydning for hvilke virksomheder, der efterspørger disse lokaliteter. Det bør overvejes, om der er områder, hvor en lavere bebyggelsesprocent kan fasthol-

des for at skabe plads til de kreative erhverv, mindre iværksættere mv., der har betydning for bylivet.



Transportcentre og andre logistiske perler bør forbeholdes transporttunge erhverv, Fredericia.

"I småtingsafdelingen har vi problemer med, at vi ikke kan modtage modulvogntog. Vejnettet skal jo udbygges til det. Og det er et problem, for chaufførerne kommer alligevel nogen gange med et modulvogntog. Og vi siger de ikke kan komme med sådan en vogn, men det er de ligeglade med. Vi har ikke den store glæde af at være synlige ud til motorvejen, menig mand aner ikke noget om, hvad vi laver. Det får vi ikke noget ud af. Vi ligger også rigtig godt, da vi ligger i midten af landet, lige ved motorvejen."

Miljøbelastende erhverv i Omegnskommune

LOGISTISKE PERLER - LE

Områder med en særlig god beliggenhed i forhold til infrastruktur fastholdes som områder reserveret til virksomheder, der har behov for en placering tæt på overordnet infrastruktur, og som på grund af den tunge trafik til og fra virksomheden ikke bør placeres i bymæssige omgivelser. Virksomhederne, der har behov for at lokalisere sig i områderne, vil fortrinsvis være are-

"Kommunen arbejder på at nedlægge gamle erhvervsarealer og flytte dem ud til motorvejen. Det er kommunens forestilling, at virksomhederne gerne vil ligge sig ved motorvejen, det er klart en præference. Transporttunge virksomheder planlægges der for ved motorvejen, også for de pladskrævende."

Kommune i Yderområderne

alkrævende med få ansatte. Virksomhederne har brug for plads til godshåndtering, oplag, vendepladser, parkering mv. på egen grund.

Ofte er der brug for betydelige lagerfaciliteter. Store fladelagre eller oftere i dag højlagre. Desuden skal der sikres fremtidige udvidelsesmuligheder, og ofte vil der blive stillet afstandskrav i forhold til virksomhedernes



Store lager- og logistikvirksomheder vælger lokalisering i transportcentrene, Køge

miljøbelastning. Der er således tale om storskalabebyggelse på store grunde. De større transportcentre rummer også servicefunktioner, som er møntet på transporterhvervene.

Områderne kan ikke anvendes til kontorvirksomheder, dagligvarebutikker, pladskrævende varegrupper mv., som genererer meget persontrafik, eftersom det vil medføre mere persontrafik i områderne og dermed ringere fremkommelighed for de transporttunge virksomheder i området.

”Vi kan ikke være her uden vores produktion. Kommunen tænker ikke over, når de siger, at de vil have vidensamfund, at hvis fx vores fabrik bliver lukket, så mister man også en arbejdsplads for 20 ingeniører. Jeg er rigtig nervøs for, at de nye der kommer til, på en helt ny mark, der har bygget for mange penge, de gider da ikke se og høre på industrivirksomhederne. Så vi er bekymrede over udviklingen. Kommunen skulle ikke have lavet et boligområde så tæt på industriområdet.”

Miljøbelastende virksomhed i Omegnskommune

ERHVERV MED MILJØ- OG AFSTANDSKRAV ME

Områder, der ligger med tilstrækkelig afstand til miljøfølsomme formål kan reserveres til miljøbelastende eller miljøfølsomme virksomheder og visse byservicevirksomheder, som fx autoreparatører og -autolakering, der ikke kan integreres i en blandet bymæssig bebyggelse, fordi deres miljøpåvirkning er for stor. Miljøbelastende byserviceerhverv har dog andre arealkrav, end de store miljøtunge virksomheder har.

Der kan være dele af eksisterende erhvervsområder, der fastholdes til formålet af hensyn til eksisterende miljøbelastende virksomheder. Der bør udvises stor tilbageholdenhed med at udlægge nye områder til eksisterende virksomheder, da det er en kendsgerning, at sådanne produktionsvirksomheder normalt ikke



Autoreparation o.l. er byerhverv der skal ligge tæt på byen, men som kan støje, Næstved.



Logistik og transporttunge virksomheder i erhvervsområde, Næstved.

har ønsker om eller råd til at flytte, fordi der er bundet store investeringer i produktionsanlæg mv.



Dagligvarebutik, butikker der forhandler pladskrævende varegrupper og mindre erhvervsområde er samlet i Gjelsted, Næstved.

Det vil give en større investeringssikkerhed og samtidig fremme en udvikling af de øvrige erhvervsområder, hvis der sker en konkret udpegning af afgrænsede områder til miljøbelastende virksomheder i kommuneplanen. Samtidig vil det kræve en vurdering af det faktiske behov for arealer til miljøbelastende virksomheder og en zonerings af områderne, der muliggør de nødvendige afstande til miljøfølsom bebyggelse.

LOKALT BYERHVERV I MINDRE BYER - LBE

Erhvervsområder i tilknytning til mindre byer og landsbyer kan fastholdes til erhvervstyper, der kan integreres i en mindre by. Herunder bl.a. byintegrerbare virksomheder, som liberalt erhverv, mindre kontorhoteller og lokale kontorvirksomheder samt byservice, som håndværk samt turisme. Erhvervsområderne kan måske udvikles sammen med eksisterende byfunktioner som et nyt bycentrum med blandet erhverv, dagligvarebutik, skole, institution, evt. kulturhus og boliger og dermed være med til at vitalisere de mindre byer.

Områderne til lokalt byerhverv kan udpeges til byomdannelsesområder, der muliggør en etapevis omdannelse og mulighed for i en periode at se bort fra de generelle støj- og afstandskrav.

Lokalt orienterede, mindre miljøbelastende og transporttunge virksomheder, der ikke er mulige at integrere i byen, kan afgrænses i et lokalt område for erhverv med miljø- og afstandskrav. Det vil ikke være bæredygtigt, hvis større virksomheder etableres i mindre bysamfund og landsbyer, bl.a. fordi der ikke er den nødvendige arbejdskraft lokalt, og fordi den ufaglærte arbejdskraft har vanskeligere ved at acceptere længere pendlingsafstande.

Erhvervsområder, der ikke umiddelbart har en attraktiv placering i forhold til infrastruktur, eller som ikke vurderes at kunne understøtte den lokale bys centrum og byliv, bør omdannes til alternative formål eller tilbageføres til landzone.



PLANLÆGNING FOR ERHVERV I BYMIDTEN

I det følgende beskrives udfordringer og muligheder i bymidten. Det beskrives oversigtligt, hvilke virksomheder, der kan indplaceres, og hvilke krav det stiller til indretning af erhvervsområderne. I en idéskitse vises eksempler på, hvordan der kan skabes nye muligheder i bymidten.

BYMIDTEN- UDFORDRINGER OG MULIGHEDER

De fleste virksomheder er byintegrerbare, og de fleste virksomheder efterspørger en placering i bymæssige omgivelser. Men der er i dag en meget ringe rummelighed i bymidterne og de centrale byområder. Det er derfor en særlig planlægningsopgave at udvikle nye lokaliseringsmuligheder i bymidterne og i de centrale byområder. Selvom der ikke er ret mange ubebyggede grunde i de centrale byområder, er der ofte et stort byomdannelsepotentiale.

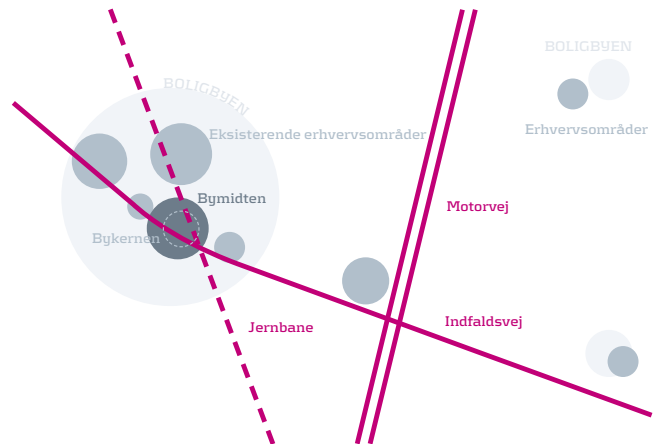
En attraktiv bymidte kan medvirke til at tiltrække tilflyttere og desuden lettere fastholde og tiltrække attraktive virksomheder som videns erhverv, iværksættere og



Attraktive bymidter er vigtige for virksomhederne, Ribe.



Nærhed til byfunktioner som restauranter mv. er vigtige, Aarhus.



Mulighed for erhvervsudbygning

Byens eksisterende erhvervsområder har en struktur, der gør det muligt at indpasse selv store virksomheder med mange ansatte.

I bymidten vil det i større eller mindre omfang være muligt at indpasse store virksomheder med mange ansatte. I en typisk købstad vil det ofte være problematisk at indpasse større byggerier i selve den gamle bykerne. Men lige så ofte vil efterspørgslen på store enheder være tilsvarende lavere. Vejadgangen kan være begrænset og bebyggelse bør tilpasses den eksisterende bystruktur og parkering foregå i konstruktion.

I byer, hvor dele af bykernen er fredet eller bevaringsværdig skal der tænkes kreativt og utraditionelt, hvis det skal være muligt at indpasse større virksomheder i bykernen. I "nye" byer uden en bykerne vil det både trafikalt og i forhold til bystrukturen være muligt at indpasse selv store virksomheder. Her vil det være muligt at kombinere bymidte funktioner med erhvervsudvikling.

kreative virksomheder, som efterspørger bymæssige omgivelser og service. En attraktiv bymidte er en bymidte, hvor folk færdes og mødes i det offentlige rum på vej på arbejde, på indkøb, på vej i skole, på café, på vej til stationen ol. Det er derfor afgørende for livet i bymidten, at eksisterende virksomheder fastholdes, og at der skabes mulighed for etablering af nye virksomheder.

Der sker i stigende omfang en udflytning fra bymidterne ikke bare af detailhandel men også af servicevirksomheder og liberale erhverv. Det er fx bankvirksomhed, rådgivning og lignende "1. sals virksomheder", som ikke længere har kundebesøg og derfor heller ikke har brug for en synlig placering på strøggaden. Alt andet lige betyder det mindre liv i bymidten, når arbejdspladserne ikke kan fastholdes inde i bymidten. Desuden er pendlingsafstandene til arbejdspladserne i bymidten typisk kortere, og kan derfor i større omfang foretages gående eller på cykel.



Ledige lokaler på 1. sal findes i mange bymidter, Randers.



Byformuyelse kan skabe plads til større bygninger til boliger eller erhverv, Fredericia.

De fleste kommuner planlægger for en levende bymidte, og alle kommuner planlægger for en afgrænsning af bymidten efter reglerne om detailhandel. Intentionerne bag denne afgrænsning er, at bymidten skal rumme en lang række forskellige funktioner, der traditionelt hører til i en bymidte som butikker, offentlig- og privat service, uddannelsesinstitutioner og andre institutioner.

En attraktiv bymidte er et konkurrenceparameter for byen, når det handler om at tiltrække nye borgere og flere typer af virksomheder. Planlægningens mål om at skabe variation og koncentration af aktiviteter i bymidten kan med fordel udvides til også at omfatte de byintegrerbare virksomheder, som ønsker bymæssige funktioner og bymæssige omgivelser. Selvom virksomhederne ikke altid er kundeorienterede, vil de ansatte på vej til og fra arbejde bidrage til livet i bymidten.

Det er et hovedspørgsmål, hvordan der skabes plads til flere byintegrerbare virksomheder i bymidterne. Hvilket potentiale ligger der i de mindre intensivt udnyttede dele af bymidten? Er der mulighed for at inddrage ejendomme på kanten af bymidten i de øvrige centerområder og i de blandede bolig- og erhvervsområder? Det bliver en opgave for kommunerne i de kommende år at planlægge for indpasning af byintegrerbare virksomheder i de centrale dele af byerne. Ud over at det kan bidrage til at skabe mere liv i byerne, vil det bidrage til at mindske transportafstande til og fra arbejde og derved bidrage til en mere bæredygtig bystruktur.

"Muligheder for at placere kontorer i bymidten er der nok af. Vi har etagekvadratmeter, der står tomme, og der er en del der kan omdannes. Der er ikke efterspørgsel på de største arealer til det, men der er mere efterspørgsel oppe ved s-togstationen. Det er vigtigt for virksomhederne, at der er en mulighed for også at tilbyde medarbejdere og kunder muligheden for kollektiv trafikforbindelse. Udfordringen er primært på trafikområdet. Det er biltrafikken, i myldretiden holder man i kø, og det synes befolkningen er et kæmpe problem. Det er dog kun en halv time om dagen, det problem er der."

Kommune i Hovedstadsområdet

"Vi behøvede ikke at være ude ved motorvejen med synlighed, det er ikke sådan vi får kunder. Vi så på muligheder for at komme tæt på stationen, det var et parameter for os. Og så bød muligheden sig for en grund. Vi tillægger det ikke nogen kvalitet at ligge tæt på bylivet, andet end man er tæt på sin bank."

Byintegrerbar virksomhed i Omegnskommune

”Kommunen har lavet højhusstrategi for, hvor der må ligge højhuse i byen, bl.a. også et ude ved motorvejen. Der kunne ligge kontorvirksomhed der. Grundet pladsmangel må man bygge opad. Alt mellem 5-9 etager er en tegnefejl. Skal det være, skal det være. De vil skabe rummelighed til kontorvirksomheder i midtbyen, og det har de gjort ved, at der i den nye kommuneplan generelt er givet mulighed for at bygge 1 etage højere end tidligere. Byen er generelt en lav by i dag. Kommunen er indstillet på, at der bliver op til 5 etager i bymidten. Vi vil have noget ud af den (planlagte) motorvej.”

Kommune i Mellemstor Byregion

Større byer har generelt større bymidter og mulighed for at integrere større bygninger og større virksomheder, og det er også i de større byer, hvor der kan forventes en efterspørgsel på større domicilejendomme mv.

Det kan sjældent forventes, at større regionale og nationale hovedsæder har ønsker om større kontordomiciler i mindre provinsbyer. Det er vigtigt at tage udgangspunkt i byens størrelse, skala og beliggenhed i bymønstret, når der skal planlægges for hvor store virksomheder, der kan forventes at efterspørge en placering i bymidten, og hvordan der kan skabes plads i bymidten.

EKSISTERENDE BYGNINGSSTRUKTUR

Ved en indpasning af virksomheder i byernes centrale dele vil der være en række udfordringer, der skal hånd-



Eksisterende bygninger kan genanvendes og påføres tilbygninger, Lyon.

teres. En af dem er den eksisterende bygningsstruktur. Kan den bære en indpasning af erhverv? Hvor store virksomheder er der plads til? Skal der stilles særlige krav til den arkitektoniske udformning, fx fordi der er fredede eller bevaringsværdige bygninger og strukturer i området? Hvor i de centrale dele af byen er det muligt at indpasse erhverv uden at ødelægge de kvaliteter, der er i byen? Kan indpasning af nye virksomheder i bymidten tilføre nye kvaliteter? Skal det fortsat ske i en skala, som svarer til den eksisterende, bevaringsværdige? Kan der i visse tilfælde være behov for at sammenlægge ejendomme og evt. nedrive visse bygninger?



”Privately owned public spaces” giver byrum tilbage til byen, når der bygges højt og tæt i New York.

De er i gang med at lave en byomdannelse. Det er dels af bymidten og stationsområdet. De fleste planer inkluderer, at man bygger højere. Her kræver det meget arbejde for at sikre, at dem der bor der i forvejen, er indstillet på, at der skal ske en udvikling.

Omegnskommune

MANGFOLDIG ANVENDELSE

Den ældre bygningsmasse består normalt af enkeltstående bygninger i en karré, som ofte rummer stor fleksibilitet med hensyn til, om de kan anvendes til bolig eller erhverv. Genanvendelse af eksisterende bygninger til nye formål vil oplagt være en mulighed, ligesom indpasning af nye bygninger i en karrébebyggelse er også en mulighed. I nogle byer er der bevaringshensyn, som vil stille særlige krav til bygningsudformning etc., medens det i andre tilfælde ikke vil være et problem at indpasse moderne arkitektur i husrækken.

Anvendelsen af de enkelte bygninger i bymidten kan være forskellig på de enkelte etager, men der kan også være bygninger med én anvendelse. Der er ofte fokus på stueetagens anvendelse og evne til at medvirke til at skabe byliv. Afhængig af størrelsen er der mange mindre, byintegrerbare erhverv, der kan indpasses i stueetagen eller 1. sal, samtidig med, at der kan være boliganvendelse på de øvrige etager. Der er også grund til at se nærmere på, hvordan evt. baggårdsbebyggelse kan udnyttes til mindre byerhverv som kreative virksomheder og iværksættere. Fordelene ved at planlægge for flere forskellige erhvervsanvendelser og boliger i de enkelte bebyggelser er, at der kan tilføres liv uden for butikernes arbejdstid. Og arbejdspladser, boliger og butikker kan i et vist omfang udnytte de samme parkeringspladser. Derved kan det samlede behov for parkeringspladser minimeres.



Hotel med p-pladser i de nederste 6 etager, Auckland New Zealand.

INDDRAGELSE AF CENTRALE BYOMDANNELSESOMRÅDER

I mange byer har der været større enkeltvirksomheder tæt ved bymidten. Det kan fx være et mejeri, slagteri, bryggeri, eller en anden større industri. Ligger bymidten tæt på en havn er der ofte større havne-

relaterede industrier. Ændringer i erhvervsstrukturen, brancheglidning mv. betyder at nogle af bygningerne til disse virksomheder overflødiggøres og kan ændre anvendelse.

I mange kommuner omdannes ældre industriområder i bymidten og havneområder til boliger, men det er også muligt at indpasse mange former for byintegrerbare erhverv måske endda i en blanding med boliger. Der ligger store muligheder for i visse områder at planlægge for mindre kontor- og iværksætterlejemål på lige fod med boliger.



I erhvervsområdet tæt på bymidten er byintegrerbare virksomheder flyttet ind, Næstved.

Der er en tradition her i området for at bygge på åbent land. Så det med at købe op i bymidten og omdanne, det er ikke eftertragtet, da der er mange problemer i det.

Omegnskommune

PENDLING OG MOBILITET

Mange steder kan det være vanskeligt at se, hvordan der kan indpasses nye virksomheder i bymidten, fordi flere arbejdspladser generer mere trafik og større parkeringsbehov. Det er rigtigt, at når man planlægger for mere intensivt udnyttede bymidter med mere erhverv, får man også mere trafik i bymidterne, selv om det samtidigt betyder, at det samlede transportbehov i byen kan mindskes.

Man må gøre op med det med synlighed. For os er det ikke relevant. Det er heller ikke en fordel for os at ligge i bymidten, selvom der er parkeringspladser, for det er svært for kunder udefra at finde det.

Byintegrerbar virksomhed i kommune på Sjælland

Vi har valgt at lægge den finansielle afdeling i København, da det er svært at tiltrække akademikere til fx Nakskov. Så længe der ikke er en bedre tilgængelighed for at komme til og fra Næstved, så kommer der ikke noget.

Byintegrerbar virksomhed i kommune på Sjælland

Hvis man havde boet tættere på en af S-togstationerne ville det være en fordel.

Miljøfølsom virksomhed i Hovedstadsområdet

Undersøgelserne viser, at cykel kan være et alternativ til bilen, hvis arbejdspladserne er lokaliseret centralt i byerne. Virksomheder, der er centralt placerede i byerne, har en mindre andel ansatte, der tager bilen på arbejde, men flere, der går eller cykler. Svaret er således ikke kun at etablere flere p-pladser, men også at fremme cykel og gang eller busser og i de større byer letbaner. Det sikrer mere mobilitet i forhold til arealforbruget, end biler gør.



Cykelstier i erhvervsområder kan fremme brugen af cyklisme og kan samtidig udformes landskabeligt, Næstved.

For virksomheder, der beskæftiger ufaglært og faglært arbejdskraft, har den lokale tilgængelighed uden bil større betydning for, hvor stort et arbejdskraftopland, den enkelte virksomhed kan trække på. Det er

en del af baggrunden for, at miljøtunge virksomheder angiver adgang til kollektiv trafik, som en ikke ubetydelig lokaliseringsfaktor. Den ufaglærte arbejdskraft har ikke samme tilgang til egen bil som andre grupper. Der er således teoretisk set gevinster at hente ved at fortætte byerne inden for cykelafstand (7x7 km), og dermed muligheder for at fremme alternativer til bilen. Det er særligt interessant i forhold til de virksomheder, som i langt overvejende grad henter deres arbejdskraft lokalt.



Nærhed til kollektiv trafik er særligt vigtigt i Hovedstadsområdet, Lyngby Station.



Rekreative cykelruter og grønne træk i erhvervsområdet kan gøre det mere attraktivt at cykle, København.

UDVIKLING AF CYKLISME

Mange kommuner har i de senere år planlagt for udbygning af cykelstinet og planlagt såkaldte "super-cykelstier" særligt for pendlere. Det vil skabe et bedre grundlag for at kunne anvende cyklen til arbejdet, når cykelstinet forbindes til erhvervsområder og bymidten, hvor arbejdspladserne er. Det er naturligvis også muligt at forbedre mulighederne for kombinationsrejser med tog og cykel i de byer, hvor der er god regional

tilgængelighed med tog. Bycykler kan med fordel tænkes ind som en del af denne mulighed i de større byer. Fra virksomhedssurveyen ved vi:

- I mere end halvdelen af alle virksomheder (53%) benytter mere end 80% af de ansatte bil til og fra arbejdet.
- I 11 % af alle virksomheder benytter mere end 40% af alle ansatte cykel til og fra arbejdet.
- I 7 % af alle virksomheder benytter mere end 40% af alle ansatte kollektiv transport til og fra arbejdet.

Vi ved også, at der er forskel på hvor stor en andel af pendlere der benytter cykel efter hvor i landet vi befinder os, men tendensen er klar:

Ligger virksomhederne i bymidten benytter en stor del gang eller cykel som transportmiddel. I de store byregioner (Aarhus, Odense og Aalborg) er det 41 % og i de mellemstore byregioner er det 31%. For kollektiv trafik er andelen 13% og 5%. (Kilde Tetraplan).

Der er altså et potentiale for at tænke cyklen ind som et reelt alternativ til bilen. Det betyder også, at hvis virksomhederne lokaliseres centralt i byen, tæt på bymidten, vil der alt andet lige være kortere afstand for flere til arbejde, og dermed vil det være mere attraktivt at cykle. Dette gælder naturligvis mest de lokalt orienterede virksomheder.

TRAFIKANALYSE

Parkeringsproblemer for kunder og ansatte samt trængsel i byens centrale områder nævnes af virksomheder og kommuner som en af de største barrierer for at etablere en virksomhed i bymidten eller et andet centralt sted i byen. Derfor er tilgængelighed og parkering vigtige planlægningsmæssige udfordringer.

Det gælder både parkering for de ansatte men også for kunder, hvor virksomhederne i virksomhedssurveyen oplyser, at 54 % af alle ansatte har kundebesøg hver dag, og nogle har mange.

I planlægningen er det muligt at sikre, at virksomheder, der genererer meget persontrafik, kan lokaliseres i de centrale dele af byen, uden at det bliver umuligt at komme frem til virksomheden. Det kan ske ved, at der indledningsvis foretages en trafikal analyse af de centrale dele af en by. Herefter kan det fastlægges, hvor der kan lokaliseres virksomheder med lille, mellem eller stor behov for biltilgængelighed alt efter, hvordan fremkommeligheden er.

Eksempler fra detailhandelsbranchen viser, at op mod halvdelen af parkeringsbehovet kan reduceres hvis butikker placeres i bymidten i stedet for ved en placering i yderkanten af byen.

FORDELING AF MEDARBEJDERNES TRANSPORTFORM, PARKERINGSMULIGHEDER OG DAGLIGE ÆRINDER I FORBINDELSE MED JOBBET

I forhold til medarbejdernes valg af transportform til og fra arbejdet svarer over halvdelen af virksomhederne, mere specifikt 53 procent, at 80 procent af deres medarbejdere eller derover benytter bil til og fra arbejde. Ca. 70 procent af virksomhederne svarer, at 60 procent af deres medarbejdere eller derover benytter bil til og fra arbejde. Kun ca. 12 procent af virksomhederne svarer, at 20 procent af deres medarbejdere eller mindre benytter bil til og fra arbejde.

Bemærk: 97 procent af virksomhederne svarer, at de ikke anvender nogen etagemeter til parkering. Parkeringsmuligheder forstås her bredere. Der medtænkes her parkering både på egen grund, fællesgrund, kommunal grund mv. og ikke kun etagemeter i egen bygning som f.eks. en parkeringskælder.

	Mindre end 20 procent	Fra 20 til 39 procent	Fra 40 til 59 procent	Fra 60 til 79 procent	80 procent eller derover
	Procent				
Bil	12	7	11	17	53
Kollektiv transport	80	13	5	2	0
Cykel	72	18	4	4	3
Parkeringsmuligheder	13	2	2	4	80
Daglige ærinder i forbindelse med jobbet	64	15	9	4	9

Kilde: Rambølls Fase 1 rapport - virksomhedssurvey

PARKERING

Kommunerne kan fastlægge p-normer, muliggøre dobbeltudnyttelse og korttidsparkering for kunder. Der kan stilles krav om etablering af parkering i konstruktion eller om etablering af fælles p-huse. Det kan overvejes, om der kan etableres fælles parkering i afstand fra virksomhederne frem for parkering på egen grund.



Delebiler kan være en løsning for virksomheder, Gladsaxe.

Mange p-pladser i bymidten kan konflikte med kommunernes ønsker om at fredeliggøre bymidten. P-pladser skæmmer desuden bymiljøet og optager plads. Derfor kan parkering i konstruktion blive et alternativ. Det er almindelig praksis i København og de større byer. Men også flere og flere andre byer etablerer p-huse i bymidten (fx Hjørring, Vejle og Silkeborg). Hvis ikke p-husene er tilknyttet enkelte virksomheder er det muligt at planlægge for en dobbeltudnyttelse til erhverv, butikker og boliger, som mindsker det samlede behov for p-pladser. I et stigende antal byer lægges der restriktioner eller betaling på kantstensparkering for at minimere parkeringsbehovet.

NATURSKØNNE OMGIVELSER

Naturskønne omgivelser er også et lokaliseringsparameter. Selvom det ikke kommer højt på listen over vigtige lokaliseringsparametre. Men det kan være en faktor, der bliver udslagsgivende, når der skal vælges lokalitet, hvis valget står mellem to i principielt ens ejendomme. Mere end en tredjedel af de byintegrerbare virksomheder sætter pris på naturskønne omgivelser. I bymidterne er der ofte pladser, parker eller andre grønne områder med rekreative kvaliteter, der efterspørges af virksomhederne. Der bør være en øget opmærksomhed i planlægningen på, at disse kvaliteter også efterspørges af virksomhederne.



Smukke landskaber i udlagt erhvervsområde ved Tappernøje.

Det gælder både i bymidterne, hvor der i forbindelse med byomdannelse og fortætning bør være fokus på at sikre og skabe grønne og blå herlighedsværdier og i erhvervsområderne, hvor der gennem omdannelse kan etableres grønne træk, stier og opholdsmuligheder, som kan øge områdernes herlighedsværdi.

SIGNALVÆRDI, EKSPONERING OG SYNLIGHED

Signalværdi, eksponering og synlighed er vigtige parametre for de fleste typer af virksomheder. Det kan opnås forskellige steder fx ved en lokalisering langs indfaldsvejene til byen, i kanten af et erhvervsområde, centralt ved torvet eller på vigtige lokaliteter i de centrale byområder. Synlighed er ikke kun fysisk synlighed, men handler også om signalværdi. Synlighed har derfor forskellig betydning, og betyder forskellige ting for forskellige virksomhedstyper. Fx betyder en beliggenhed på strøggaden status for visse videns erhverv og kreative virksomheder, mens andre virksomheder foretrækker høj synlighed ved det overordnede vejnet. For de kreative virksomheder har en beliggenhed centralt i byen en positiv signalværdi i sig selv. Især iværksættere og kreative erhverv udtrykker et helt særligt behov for synlighed fra passerende fodgængere.



Facadeerhverv i Danmark C, Fredericia.



1

1 & 4 Bymidten beriges med midlertidige projekter af kulturel og rekreativ art. Her er det en midlertidig cafe i New York (1) og butikker og cafeer i den midlertidige bymidte i Christchurch (4).

BYMIDTEN EKSEMPEL



4

“De er i gang med at lave en byomdannelse. De fleste planer inkluderer at man bygger højere. Her kræver det meget arbejde for at sikre at dem der bor der i forvejen er indstillet på at der skal ske en udvikling.”

Skanderborg Kommune



2

2. Et laboratorium er et godt eksempel på en byintegrerbar virksomhed. Her Alsion i Sønderborg.



3

3. Ved Rådhuspladsen i Århus har et stort advokatfirma etableret deres domicil. Nybyggeri.

5. Eksempel på hvordan der kan bygges i højden på eksisterende ældre bygningskrop.

8. Eksempel på nybyggeri med udadventet funktion i gammel boligmasse. Holmblads-gade Kvartercenter, København.



5



6

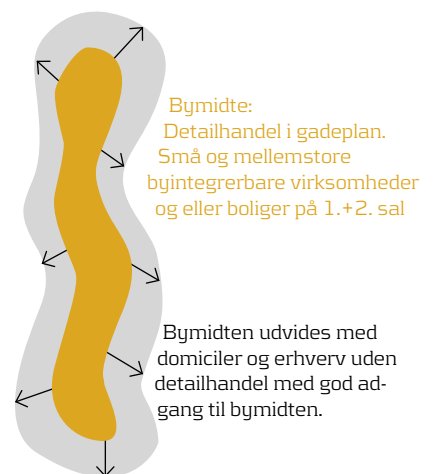
6. Når bymidten udvides med flere virksomheder kan behovet stige for FÆLLES parkeringsmuligheder. Dobbeltudnyttelse kan også blive en mulighed. Her et nedgraved p-anlæg i København.

7. I bymidstens baggårde har mindre virksomheder (fx. byserviceerhverv), iværksættere og kreative erhverv mulighed for at etablere sig som her i Svendborg.



7

ZONING BYMIDTE

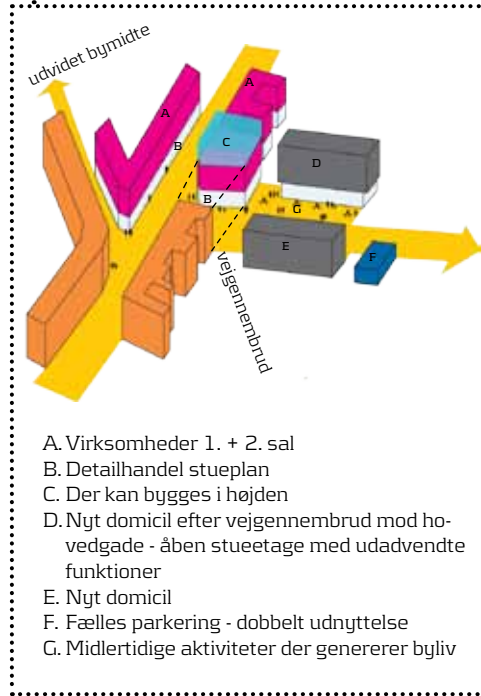


9 & 10 Bymidten med detailhanden i gadeplan. Små og mellemstore byintegrerbare virksomheder har mulighed for at etablere sig på 1. og 2. sal som her i Randers og Fredericia.



“Muligheder for at placere kontorer i bymidten er der nok af. Vi har etagekvadratmeter, der står tomme og der er en del der kan omdannes.”

Hillerød Kommune



- A. Virksomheder 1. + 2. sal
- B. Detailhandel stueplan
- C. Der kan bygges i højden
- D. Nyt domicil efter vejgennembrud mod hovedgade - åben stueetage med udadvendte funktioner
- E. Nyt domicil
- F. Fælles parkering - dobbelt udnyttelse
- G. Midlertidige aktiviteter der genererer byliv



- Detailhandel i gadeplan. Små og mellemstore byintegrerbare virksomheder på 1.+2. sal
- Ny erhverv, nybyggeri
- Ny erhverv, gamle bygningsmasse
- Rekreative arealer der kan genere byliv
- Parkeringsanlæg
- Forbindelse til bymidten

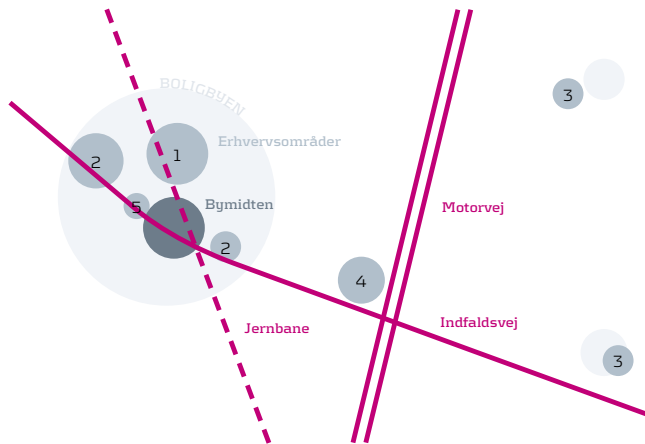
”Der kan ikke siges noget negativt om at ligge i bymidten, vi ligger tæt på alle de myndigheder vi en gang imellem skal i kontakt med. Det eneste negative er at der ikke er nogen parkeringsmuligheder.”

Byintegrerbar virksomhed, Aalborg



PLANLÆGNING FOR ERHVERV I EKSISTERENDE ERHVERVSOMRÅDER

I det følgende beskrives udfordringer og muligheder i de eksisterende erhvervsområder og de motorvejsnære erhvervsområder. Det beskrives oversigtligt, hvilke virksomheder, der kan indplaceres forskellige steder, og hvilke krav det stiller til, hvordan erhvervsområderne indrettes. I en idéskitse vises eksempler på, hvordan der kan skabes nye muligheder i det eksisterende erhvervsområde.



DET EKSISTERENDE ERHVERVSOMRÅDE - UDFORDRINGER OG MULIGHEDER

Erhvervsområder kan være udlagt for at tilgodese mange forskellige erhvervsformål, men selvom der er mange former for erhvervsområder, har områderne som hovedregel flere fællestræk, uanset om det er et område, der oprindeligt var planlagt for en stor virksomhed, som et mejeri eller slagteri, eller til moderne industrivirksomheder eller mindre håndværk.

1. De tidlige erhvervsområder tæt på bymidten, havnen eller jernbanen. Her ligger byens store gamle fremstillingsvirksomheder, miljøbelastende virksomheder samt håndværk. Området huser også domicilbyggeri og pladskrævende varegrupper. Områderne har i mange tilfælde har en utidssvarende bygningsmasse.
2. De nyere erhvervsområder, der placeret langs byens vigtige indfaldsveje. Områderne huser primært håndværk og logistikvirksomheder samt miljøbelastende virksomheder. Områderne huser også domicilbyggeri samt pladskrævende varegrupper.
3. Erhvervsområder i eller i tilknytning til mindre oplandsbyer. Områderne huser primært mindre logistikvirksomheder, håndværk og liberalt erhverv.
4. Nye erhvervsområder i tæt tilknytning til overordnet infrastruktur. Områder huser primært større logistikvirksomheder. Områderne huser også større domicilbyggeri.
5. Boligområder med mulighed for erhverv i tilknytning til boligen. Behovet for at kombinere eksempelvis håndværksvirksomhed med bolig er i dag begrænset og de fleste ejendomme i områderne anvendes i dag kun til bolig eller til erhverv.

Især i 60'erne og 70'erne blev der udlagt mange nye erhvervsområder til produktionsvirksomheder. Erhvervsområderne, der ofte skulle huse miljø- og transporttunge produktionsvirksomheder blev bevidst planlagt med god adgang til det overordnede vejnet og adskilt fra den øvrige by, ofte i byens udkant.



Nye virksomhedstyper flytter ind i de ældre erhvervsområder, her Lauritz.com i Helsingør.

I disse erhvervsområder ligger industri og lager med tilhørende kontorer – ofte på store grunde med store udvidelsesmuligheder. Måske er der også udlagt mindre områder eller delområder til håndværksvirksomheder og værksteder på små grunde eller givet mulighed for butikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varer.

I dag er de fleste byer for længst vokset ud over de gamle erhvervsområder. Derfor ligger mange af disse områder relativt centralt i byen.

Mange steder vender de eksisterende erhvervsområder fortsat ryggen til byen. I tilgrænsende boligområder og områder med blandet byfunktioner opleves områderne som en barriere i byen. Samtidig er det netop områdernes centrale beliggenhed, som gør dem attraktive for mange nye anvendelser og aktivi-



Miljøbelastende eller byservice i Gladsaxe.

teter, men det er ikke altid muligt – eller ønskeligt – at forene det hele i det enkelte område eller inden for den eksisterende planlægnings rammer.

Med tiden er udnyttelsen mange steder blevet mere ekstensiv i takt med, at de oprindelige virksomheder i et eller andet omfang har forladt områderne, enten fordi de er flyttet, eller fordi de er nedlagt. I en del

tilfælde flytter andre typer af virksomheder ind i de gamle bygninger, eller bygger nyt på de gamle grunde. I andre tilfælde bliver virksomhederne liggende i området, men deres produktion ændrer karakter. Virksomheder, der før havde brug for store produktionsarealer, har i dag i stedet administration, udviklingsafdelinger og lignende funktioner, som kræver betydeligt mindre etageareal per ansat, end produktionsvirksomhederne en gang gjorde.



Lager og logistik i Næstved.

Selvom mange erhvervsområder blev udlagt med det formål at tilgodese bestemte typer af virksomheder; slagteriet, lettere industri- og lagerproduktion, bevirker brugen af de meget brede bestemmelser for et områdes anvendelse og udnyttelse, at der har kunnet ske en meget omfattende både intern og ekstern brancheglidning. Intern brancheglidning, der f.eks. skyldes, at de oprindelige produktionsvirksomheder har nedlagt produktionen og ikke længere har brug

EKSEMPEL PÅ ANVENDELSESBESTEMMELSER FOR MANGE ÆLDRE ERHVERVSOMRÅDER

Industriområde

Det på kortbilaget angivne område må med nedennævnte undtagelser kun anvendes til erhvervsformål. Der må kun opføres eller indrettes bebyggelse til eller udøves industri- og større værkstedsvirksomhed; entreprenør- og oplagsvirksomhed, engroshandel samt forretningsvirksomhed, der har tilknytning til de pågældende erhverv, eller som efter kommunalbestyrelsens skøn naturligt finder plads i området. Virksomhederne skal godkendes af kommunalbestyrelsen og må efter dennes skøn ikke være til væsentlig ulempe for de omboende ved lugt, rystelser, røg, støj, støv, ved skæmmende udseende eller på anden måde. Kommunalbestyrelsen kan tillade, at der på hver ejendom opføres eller indrettes enkelte boliger for de til virksomheden knyttede personer som indehaver, bestyrer, portner el.lign

for engroslagre, men i stedet udvider udvikling og administration, eller ekstern brancheglidning, fordi, der fx er tilladt butikker og kontorer uden tilknytning til de eksisterende virksomheder. Brede anvendelsesbestemmelser og mange dispensationer har under alle omstændigheder bevirket, at mange erhvervsområder i dag fremstår som rodede og uoverskuelige med et miks af mange forskellige typer virksomheder og anvendelser, der ikke nødvendigvis altid spiller lige godt sammen.



Industri og transporterherv i Aarhus Havn.



Store butikker i erhvervsområde i Randers.

Selvom mange byintegrerbare erhverv som butikker og kontorer er flyttet ind, er de fastholdt i det gamle erhvervsområdes struktur, som f.eks. indebærer, at områderne fortsat er lukkede i forhold til den omgivende by. Den trafik, som de nye virksomheder genererer, er af en anden karakter, men er fortsat en barriere for integration af områderne med den omkringliggende by.

Erhvervsstrukturen har ændret sig, og der er i stigende grad bygninger til leje eller salg i områderne uden, at der nødvendigvis behøver at være færre arbejdspladser i områderne nu, end det var dengang områderne oprin-

delig blev taget i brug. I nogle områder er det et udtryk for, at virksomhederne er i en dynamisk udvikling, hvor nye virksomheder flytter ind, når de gamle forsvinder. I andre tilfælde er bygningsmasse og ejendomsstruktur forældede og forladte ældre byggerier og ejendomme kan give et nedslidt indtryk mange steder.

Der findes således en lang række områder, hvor der er en begyndende nedslidning af området, fordi der er sket ændringer i erhvervsstrukturen, hvor virksomhederne er lukket eller flyttet, og der er mange ejendomme til salg eller til leje. Det rammer ofte områder med en uhensigtsmæssig beliggenhed. Det kan være ældre erhvervsområder, der er blevet afskåret fra en direkte adgang til det overordnede vejnet eller områder med ældre lagerbygninger, som kan medføre, at områderne ikke længere er attraktive for virksomhederne.

Erhvervsområder er meget forskellige og har også forskellige udviklingsmuligheder, og dermed er planlægningsbehovet også forskelligt. Det er vigtigt at skelne mellem områder, hvor der er en dynamik, som man



Nedlagt industri skæmmer erhvervsområde, Fuglebjerg.

ønsker at bevare, og områder hvor der er et potentiale for omdannelse.

Der er også en lang række erhvervsområder, som er velfungerende, og hvor der i planlægningen er taget højde for fremtidige udviklingsmuligheder for virksomhederne, og hvor anvendelsesbestemmelserne svarer til de faktiske anvendelser.

Der kan også være områder, der langt overvejende allerede i dag er forbeholdt lokalt orienterede virk-

somheder, og hvor der derfor måske ikke er det store behov for at ændre på denne situation. Der er et stigende behov for service og varedistribution, som har behov for at ligge relativt centralt i forhold til det kundeopland, de skal betjene, og her kan sådanne områder have et stort potentiale.



Byen flytter ned på havnen i Aarhus, her Aarhus Filmby.

SIKRING AF DE EKSISTERENDE PRODUKTIONSVIRKSOMHEDER

I områder, der er udlagt til forurenende industri, og hvor de faktiske anvendelser og afstande til forureningsfølsom anvendelse svarer til dette, er der ikke potentialer til at omdanne til by. I mange erhvervsområder er der stadig nogle miljøtunge virksomheder, som fortsat skal lokaliseres i de traditionelle erhvervsområder. Det gælder både større og mindre virksomheder. Det er vigtigt at sikre, at der stadig er plads til denne type af virksomheder, selvom der bliver færre af dem.

Produktionsvirksomheder har som hovedregel store investeringer bundet i produktionsapparatet. En flytning vil derfor ofte ikke være en reel mulighed. En produktionsvirksomhed, som tvinges til at lukke, vil formentlig ikke blive genopført inden for landets grænser. Det har således afgørende betydning for dansk erhvervsliv og konkurrenceevne, at eksisterende produktionsvirksomheder sikres fortsatte udviklingsmuligheder.

Planlægningen bør derfor tage udgangspunkt i de lokaliseringskrav, som de virksomheder, der allerede er etableret i området, har. Virksomhederne har etableret sig i området i tiltro til, at der var sikre rammer for virksomhedens udvikling.



Miljøtunge virksomhed i Næstved.

Af hensyn til eksisterende virksomheder, der stadig er i området, og som har særlige krav til afstande mv., bør der indføres bestemmelser, der sikrer, at der ikke etableres følsom anvendelse, eller anvendelser, der kan genere virksomheden i området. For støjende virksomheder, eller virksomheder, der har en miljøgodkendelse giver det sig selv, hvilke afstandskrav mv., der skal sikres til andre anvendelser. Men der er også produktions- og transportvirksomheder, der kan blive stærkt generede af den biltrafik, som fx kontorer og butikker generer, og som kan virke stærkt forstyrrende i forhold til at afvikle godstransporter på vejnettet. Disse konflikter kan fx afbødes gennem en zonerings af erhvervsområdet.

”Det er ikke noget problem, at der ikke er noget kollektivt trafik, men det har sat sine begrænsninger for, hvem man kan få ansat. At flytte herud i xx-området er også et spørgsmål om at være tæt på kunderne.”

Transporttunge virksomhed i Omegnskommune

”Man skal passe på, at vores industrivænge ikke udvikler sig til at rumme alt muligt, det er måske et problem, at der er for mange pladskrævende erhverv, der har lagt sig dernede. Der skal man sørge for at have plads til håndværkere. Vi har længe gerne ville lave en ny lokalplan for at køre det mere stramt.”

Kommune i Hovedstadsområdet

NYE VIRKSOMHEDSTYPER - HVOR KAN DE PLACERES

Mange steder er det nærliggende at give tilladelse til opførelse og indretning til nye typer af virksomheder som fx kontor, forskning, udvikling mv. eller etablering af boksbutikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varer. De regulære grunde med mulighed for at etablere p-pladser på egen grund er nemme at indrette til formålet.

Men der er flere problemstillinger, der knytter sig til de nye erhvervsanvendelser. Moderne erhverv genererer ofte mere personbiltrafik, fordi der dels er flere ansatte per etagemeter, dels fordi der ofte er flere kundebesøg eller, fordi de ansatte bruger bilen i deres arbejde. Moderne serviceerhverv har også flere kundebesøg ud af huset og flere varetransporter i mindre varevogne.

Det er alt sammen biltrafik, der kan virke generende for de eksisterende produktions- og transportvirksomheder i området. For det andet medfører de nye anvendelser ikke uden videre, at områderne bliver mere bymæssige eller, at områderne lettere kan integreres i den omgivende by.



Byintegrerbar virksomhed i erhvervsområde i Næstved.



Butikker der forhandler pladskrævende varegrupper og store butikker ved indfaldsvej til Randers.

”Håndværkerne bliver sendt udenfor byen og nogen gange i landzonen. De ligger typisk i de ældre erhvervsområder. Det er der kommunen har overvejelser, om hvor der skal generationsskiftes, og hvad skal det generationsskiftes til. ”Men det er det jo ikke bare noget, vi kan gøre. Der opsøger vi dialog og spørger, hvad de har tænkt sig med dem i fremtiden”. Der er konkret mangel på at få arealer til byserviceerhverv, især til dem, der skal have oplagsplads. Der er ingen virksomheder, der gider være lokaliseret ved siden af dem. Der er politisk fokus på sagen, hvor man siger, at der skal være plads til byserviceerhverv.”

Omegnskommune

Det bliver derfor en udfordring at udvikle de bymæssige kvaliteter, som de nye byintegrerbare erhverv efterspørger. En mulighed er at vende området ud mod byen og at integrere erhvervsområdet mere med den øvrige by. Det vil også kunne imødekomme virksomhedernes ønske om eksponering og om at indgå som en del af byen.



Byservice og logistik i Danmark C, Fredericia.

ANDRE ANVENDELSER

Mange steder er det ikke realistisk at planlægge for en fortsat udnyttelse af erhvervsområderne udelukkende til erhverv. Alt andet lige fylder moderne arbejdspladser som hovedregel mindre, end de gjorde før. Og moderne virksomheder har i mange tilfælde andre lokaliseringspræferencer, end dem, som de eksisterende erhvervsområder kan tilbyde. Når det så samtidig er sådan, at mange erhvervsområder fremstår som barrierer og afsøndrede områder, der vender ryggen til byen, kan det være et godt udgangspunkt for planlægningen at se på, hvordan barrierevirkninger kan



Små dagligvarebutikker i nyt bolig- og erhvervsquarter i Nordhavnen, København.

nedbrydes, og områderne genanvendes og opgraderes til nye byformål i tilfælde, hvor der ikke længere er efterspørgsel på traditionelle erhvervsgrunde. Især i de større byer, udgør forstæderne og deres erhvervsområder en væsentlig del af de steder, hvor omstillingen til bæredygtige bydele kan foregå.

Boliger kan i visse situationer være en oplagt mulighed, når vi taler om lidt større, sammenhængende områder, hvor det er muligt at udvikle et attraktivt boligmiljø parallelt med en fortsat erhvervsudvikling med byintegrerbare erhverv. Der er mange havneområder, der er omdannet til attraktive boligområder.

Men mange steder er der heller ikke efterspørgsel på boliger. Der er situationer, hvor den bedste brug af et nedslidt og forladt erhvervsareal vil være ikke at lade det ligge hen, men ved at udlægge arealet til fælles opholdsareal, og på den måde give en del af området tilbage til byen. Et fælles grønt område eller en stforbindelse gennem området vil samtidig kunne fungere som zonerings i forhold til evt. tilbageværende miljøtunge virksomheder i området.

En strategi for integration med øvrige dele af byen kan være at føre gang- og cykelstier gennem området



Byliv og udadvendte byfunktioner i stueetagerne, Hälsingborg.

og at udlægge fælles opholdsarealer som pladser og grønne områder i områderne, som kan være til gavn både for indbyggere i tiliggende boligområder og for ansatte i erhvervsområdet.

Naturskønne omgivelser er et efterspurgt lokaliseringsparameter, og en udnyttelse af områderne til fx grønne arealer og sportsaktiviteter vil i flere tilfælde kunne opleves som en intensivering af områdernes anvendelse, eftersom det ikke forhindrer et fortsat højt antal arbejdspladser, men kan bidrage til en mere intensiv udnyttelse af de ofte ekstensivt udnyttede udendørs arealer i områderne.



Grønne cykelruter, Hvidovre.



En lille grøn plet midt i byen, Frederiksberg.

Et nøglespørgsmål er at tage stilling til, om der fortsat er grundlag for at fastholde erhverv i hele erhvervsområdet, og hvor der fortsat skal være plads til industri og andre miljøbelastende virksomheder. Zonerings kan blive nødvendig for at sikre virksomhederne og omgivelserne. Det bør overvejes, om der kan placeres virksomheder, som kan fungere som samtidig afskærmning eller, om der kan bruges afstandszonerings, hvor afstandszonen fx kan bruges som friarealer eller grønne områder.

Men der er også andre områder, hvor der ikke længere er industri eller anden miljøbelastende virksomhed, og hvor flere fremtidige anvendelser kan overvejes.

PLANLÆGNING UD FRA FORSKELLIGE TRANSPORTBEHOV

De trafikale forhold i disse områder er vigtigt at af-dække i forhold til de nuværende og fremtidige anvendelser. Er der produktion, logistikvirksomheder og engroshandel, som kræver meget tung transport, er dette en problemstilling, der skal håndteres, og der skal ske en afvejning af, hvilke andre anvendelser der kan integreres sammen med denne type af virksomheder, eller om områderne alene skal forbeholdes disse virksomhedstyper eller, om disse virksomheder på sigt vil kunne flytte til mere velbeliggende områder.

Ved en indpasning af mere arbejdskraftintensive virksomheder og butikker, der genererer megen kundetrafik, skal det afvejes, om det lokale vejnet kan håndtere den øgede personbiltrafik og den sammenblanding mellem lastvogne, sættevogne, varebiler, personbiler og bløde trafikanter, der måtte forekomme. Det er en vigtig forudsætning for at kunne integrere nye virksomhedstyper og anvendelser i de eksisterende erhvervsområder, at der ikke opstår trafikale problemer og konflikter med de transporttunge virksomheder i området.

En trafikal zonerings af området, hvor de transporttunge erhverv placeres i en del af erhvervsområdet tæt på vejadgang til overordnet vejnet, mens en anden del af området udvikles til mere personintensive arbejdspladser mv. er måske en mulighed. I områderne kan der endvidere arbejdes med at anlægge stier og fodgængerarealer.

I planlægningen af arbejdskraftintensive områder bør den kollektive trafik også indtænkes. Er der busser til området eller kan ruter evt. omlægges. Er det muligt at forbedre den kollektive trafiktilgængelighed gennem flere afgange etc.

FÆLLES PARKERINGSLØSNINGER

Parkering er en anden væsentlig problemstilling ved fornyelse af erhvervsområder. Her kan det være relevant at overveje at etablere parkeringshuse fælles for området eller for flere virksomheder eller fælles parkeringspladser, hvis der ikke er plads til den forøgede

parkering på egen grund. Funktionsplanding giver en bedre dobbeltudnyttelse, muliggør korttidsparkering for kunder og mindsker det samlede behov for parkeringspladser i området. Parkeringshuse og i visse tilfælde fælles parkeringsarealer kan desuden fungere som afskærmning og indgå i zonerings omkring miljøtunge virksomheder.

For virksomheder, som ønsker at udvide virksomheden på egen grund, men som ikke har plads, fordi det i planen er forudsat, at parkering skal ske på egen grund, kan en fælles løsning give luft til yderligere byggeri på egen grund, hvilket ofte er en afgørende parameter for virksomhedernes lokaliseringsvalg.

Det er muligt for grundejere i forbindelse med omdannelse og fornyelse af ældre byområder at indgå udbygningsaftaler om bl.a. etablering af fælles parkeringsløsninger.



Parkeringshuse kan udformes kvalitativt, Rødovre.

”I xx-kommune har vi diskuteret med 2 andre store virksomheder, om man skulle lave et fælles parkeringshus. Det ville være godt fordi vi har spidsbelastninger på forskellige tidspunkter. Vi prøver i 2 erhvervsområder at lave bedre forhold for de bløde trafikanter, mulige tanker kan være med dels shuttlebusser og cykler. Det har dels en samfundsmæssig gevinst men også en direkte gevinst for os, fordi vi kan spare parkeringspladser.”

Miljøfølsom erhverv i to kommuner
i Hovedstadsområdet

FORSKELLIGE BEBYGGELSESTRUKTURER

Afhængig af hvilken type virksomhed der er tale om, har bebyggelsesstrukturen i erhvervsområderne meget forskellig karakter, selvom bestemmelser om bebyggelsestæthed og udformning mv. ofte er forbavsende ens med en maksimal bebyggelsesprocent på mellem 40 til 50 %, grundstørrelser på mellem 4.000 og 10.000 m² og bygningshøjder på maks. 2 etager eller evt. tilsvarende rumfangbestemmelser på 2 – 3 m³.

Det er ikke kun anvendelsesbestemmelser, der sætter rammerne for et områdes anvendelse. Ofte er det den samlede karakter, som sætter rammerne for, i hvor høj grad et område er tilpasset virksomhedernes lokaliseringssønsker. Ud over selve anvendelsen er det grundstørrelser, bebyggelsens omfang og placering på grundene og anvendelse af den enkelte grund og friarealer, vejadgangsforhold mv., der er med til at bestemme, hvilke virksomheder, der kan indpasses i et område.

Hvis der er ønske om at skabe en særlig karakter i et område, der tiltrækker en vis type af erhvervsaktiviteter, er det nødvendigt at arbejde mere bevidst med bebyggelsesstrukturen i områderne og understøtte, at det også bliver den type virksomheder, som området er tiltænkt.

TRADITIONELLE INDUSTRI- OG LAGERHALLER

Der er ikke længere i samme grad efterspørgsel på de traditionelle industri- og lagerhaller. Industrien ændrer karakter. En del af den tunge såvel som den lettere industriproduktion er flyttet ud af landet, og mange virksomheder har mere brug for lokaler med kontorer, laboratorier og udviklingsafdelinger ol.

Ældre lagerhaller minder til forveksling om de ældre industrihaller. Og de står typisk tomme, fordi virksomhedernes lagerbehov har ændret sig. Det er dyrt for virksomhederne at have varer på lager, og leveringerne sker oftere direkte fra producent til butik, evt. via store centrallagre. Store butikskæder som HM, Jysk eller Bestseller, etablerer fx i stigende grad egne centrallagre, ofte som højlagre. De store centrallagre giver planlægningsmæssige udfordringer særligt omkring håndtering af de store og intensive lastbiltransporter, og de placeres som udgangspunkt i transportcentre eller strategisk placerede områder ved motorvejsnet-

tet. Derfor er der i mindre grad end tidligere brug for at fastholde de traditionelle lagervirksomheder i erhvervsområderne i byen.

Der er således ofte ikke grund til at fastholde den eksisterende bygningsstruktur i erhvervsområder, hvor der er problemer med at udnytte den ældre bygningsmasse. Det forhindrer ikke, at enkelte bygninger kan genanvendes. Som tidligere nævnt er der behov for strategisk placerede arealer som de ældre, trafikalt velbeliggende erhvervsområder til transportservicevirksomheder, der kører varer ud til kunder i byen. Der kan være behov for distributions- og lagerhoteller, som servicere flere forskellige virksomheder.



Store lagerhaller til salg, Aarhus.



Nye højlagre placeres med god tilgængelighed som fx. i Transportcentret i Køge.

Genanvendelse af disse bygninger er en problemstilling, som særligt virksomhedsejerne og grundejerne står over for, så længe plangrundlaget fastholder grundene i den hidtidige udnyttelse. Nedrivning af bygningerne er ikke aktuel, selvom bygninger står tomme i lang tid. For hvad er alternativet? I nogle tilfælde flytter der andre virksomhedstyper ind. Det gælder også anvendelser, som ikke hører ind under de planlagte anvendelsesbestemmelser.



Genanvendelse af ældre bygninger til klubber ol i Næstved..

En af de planlægningsmæssige udfordringer er derfor at tage stilling til, hvordan bestemmelser om bebyggelsens omfang og udformning kan revideres, så de tilskynder en fornyelse af bygningsmassen i området. Ellers bliver det tilbagevendende spørgsmål, hvad de udtjente industri- og lagerbygninger kan anvendes til.

Bygningerne ligger ofte på store grunde, og det kan være nærliggende at tro, at disse grunde og bygninger uden videre kan overgå til kontorformål og domiciler, men det er ikke altid den type grunde og omgivelser, som disse virksomheder vil foretrække, hvis de har mulighed for at vælge. Derfor er det vigtigt i en omdannelsesproces at vurdere, om der er dele af et erhvervsområde, der vil være attraktivt for denne type af virksomheder, og hvad der bør ske, hvis der er behov for at understøtte en udvikling i denne retning.

BYINTEGRERBARE ERHVERV

Det visuelle udtryk i erhvervsområderne er en planlægningsmæssig udfordring særligt, hvis kommunerne ønsker en dynamisk udvikling i områderne med mulighed for, at nye virksomhedstyper som fx byintegrerbare erhverv kan flytte ind. Nogle af de byintegrerbare erhverv efterspørger nemlig repræsentative omgivelser, og de fleste foretrækker bymæssige omgivelser. Den store udfordring er derfor at planlægge for en omdannelse eller fornyelse, der introducerer en større grad af bymæssighed i de tidligere relativt ekstensivt udnyttede industriområder.

En mulighed er at intensivere erhvervsanvendelsen i de mest velbeliggende dele af området og i øvrigt planlægge for andre anvendelser som boliger, parker og arealer til fritidsaktiviteter mv.

Især de byintegrerbare og de miljøfølsomme virksomheder sætter pris på naturskønne omgivelser. Fokus på at udvikle grønne og blå kvaliteter i eksisterende områder kan derfor betale sig, hvis området ønskes transformeret til mere byintegrerbare anvendelser.

Nogle virksomheder efterspørger restauranter, indkøbsmuligheder, hoteller osv., som alle er funktioner, der normalt er lokaliseret i bymidten. Det er derfor en udfordring i planlægningen at tage stilling til, om etablering af disse funktioner i erhvervsområder skal muliggøres, og i givet fald hvordan. I hvilket omfang kan det ske, uden at det går ud over de tilsvarende virksomheder i bymidten. Det kan i givet fald kun blive aktuelt i nogen områder – og hvilke skal det så være?

Det er også en planlægningsmæssig udfordring, om de byintegrerbare erhverv skal flyttes ud af bymidten for at skabe liv i erhvervsområderne med risiko for, at byen tømmes for funktionelt indhold, om byen skal flytte ud til erhvervsområdet, eller om det skal være omvendt, at de byintegrerbare erhverv og servicefunktioner skal integreres i bymidten eller i kanten af bymidten frem for i erhvervsområdet. En mulighed er at sondre mellem "enhedsstørrelser", så de mindre virksomheder fortsat placeres i de centrale byområder med mindre grundstørrelser, medens der planlægges for de større enheder i erhvervsområderne.



Eftertragtet café i Wien.

Flere kommuner særligt i hovedstadsområdet, men også de andre større byer har igangsat en planlægning for en revitalisering af erhvervsområderne. De planlægningsmæssige spørgsmål, der skal håndteres, er bl.a., hvordan områderne kan blive attraktive for nutidens virksomheder, som efterspørger god tilgæn-

gelighed, signalværdi fra motorvej eller overordnede veje, præsentable områder, bymæssige omgivelser og nærhed til byfunktioner og billige grunde med udviklingsmuligheder.



Små bygninger i bymidten kan også rumme erhverv, Skanderborg.



Domicilvirksomheder i Aarhus placeret ved indfaldsvejen men uden bymidtefunktioner.

For at beskytte og sikre et byliv i bymidten, bør virksomheder, der vil have bymæssige kvaliteter, flytte ind til bymidten. Omdannelse af erhvervsområderne, hvor der ønskes bymæssige kvaliteter og funktioner bør, hvis det er muligt, ske i form af en omdannelse til funktionsblandede bydele.

BYSERVICE, HÅNDVÆRK MV.

Ved en omdannelse af erhvervsområderne er det vigtigt, ikke kun at fokusere på vidensvirksomheder, væksterhverv og lignende modeord, men at sikre plads til såvel de store som de mindre virksomheder, herunder også håndværks- og mindre værkstedsvirksomheder (byservice), som ofte bliver glemt i kommunernes planlægning, men som fortsat spiller en

stor rolle som lokale arbejdspladser. For at sikre sidstnævnte er et vigtigt redskab at fastholde lave grundpriser i området. Det kan ske ved at fastholde en lav bebyggelsesprocent i dele af området eller ved at tillade mindre grunde, og ved at sikre, at mere konkurrencedygtige kontorvirksomheder kan kanaliseres til mere bymæssige og attraktive dele af byen, f.eks. i eller i tilknytning til bymidten.

Selvom byservicevirksomhederne efterspørger god tilgængelighed til motorvej, bør man være varsom med at udlægge arealer til dem uden for byen. De er jo netop servicevirksomheder med lokale oplande, der servicerer virksomheder og boliger i byen, og virksomhederne har mange korte, transporter med mindre køretøjer, der ikke nødvendigvis har brug for adgang til motorvejene.



Byservice som er forurenende bør placeres i erhvervsområder tæt på kunderne som her i Næstved.

”Mindre produktionsvirksomheder er der plads til nogle steder omkring København. Men de flytter typisk væk, da virksomheder som fx vores efterspørger områderne her, og så bliver de presset ud. Der vil de nuværende mindre industrivirksomheder typisk sælge grunden og så finansiere hele flytningen.”

Byservice virksomhed i Hovedstadsområdet

BUTIKKER, DER ALENE FORHANDLER SÆRLIG PLADSKRÆVENDE VAREGRUPPER

Pladskrævende detailhandel, der lokaliseres i erhvervsområderne, skaber ofte udfordringer for eksisterende, transporttunge virksomheder og vejnettet til følge. Kommuneplanernes retningslinjer for butikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varer,

"Man fokuserede på de store virksomheder, som man måske troede, ville trække mere udvikling til. De små og mellemstore virksomheder mangler her i byen."

Byservicevirksomhed i Hovedstadsområdet

er ofte meget upræcise og giver frie muligheder for lokalisering i eksisterende erhvervsområder.

Når der i mange kommuneplaner er indført retningslinjer, der åbner for, at butikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varegrupper, kan etableres i erhvervsområderne, er det med til at trække mange kunder med bil og i visse tilfælde trailere ind i områderne, da de fleste indkøbsture til denne type butikker foregår i bil.

"Det er sammenblandingen af de traditionelle erhverv der ligger herude, og så den kombination af det detailhandel, der er kommet herude. Når detailhandlen får leveret varer er der fuldstændig blokeret."

Byservicevirksomhed og transporttunge virksomhed i Hovedstadsområdet

Det er vigtigt, at de generelle retningslinjer om etablering af butikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varegrupper, ikke står alene, men at der sker en mere præcis udpegning i rammerne af hvilke arealer, der kan bruges til butikker, der alene forhandler særlig pladskrævende varegrupper, og hvordan der sikres trafikale løsninger fx med adskilte tilkørselsforhold



Butikker der forhandler pladskrævende varegrupper i Askelundcentret, Frederikssund.

til butiksområder og til de traditionelle erhvervsaktiviteter med godstransportbehov.

Det bør indgå i planovervejelserne, hvilke erhvervsområder, der på sigt skal fastholdes til transport- og miljøtunge virksomheder, og hvilke områder, der på sigt kan overgå til andre anvendelser, herunder til pladskrævende detailhandel.

"Jeg sidder i erhvervsrådet, der sidder vi også og slås lidt med kommunen. Det ville være fuldstændig vanvittigt, hvis man får lov til at fylde området ved xx (vejnavn) op med Bilka og større varegrupper. Der skal stadig være plads håndværkerne, og så er det vigtigt, at man ikke flytter mindre detailhandel derud, for så ødelægger vi detailhandlen i bycentrum. Større varegrupper er okay sådan et sted."

Byservicevirksomhed i Hovedstadsområdet

Det bør indgå i overvejelserne, at visse former for pladskrævende detailhandel foretrækker at lokalisere sig med andre inden for samme branche, f.eks. bilforhandlere, der foretrækker at ligge samlet i "bilbyer" med flere, meget store butikker. Områderne kan skræddersys til en type af butikker, der alene forhandler bestemte typer af særlig pladskrævende varer.



Butiks- og erhvervsområde i Den Hvide By i Køge.

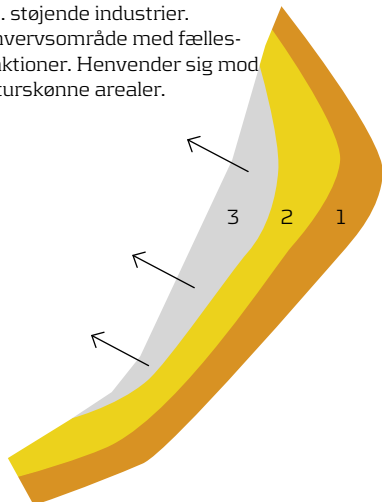
2. Parkering rationaliseres enten som p-huse i højden (New York) eller som underjordiske p-anlæg.

DET EKSISTERENDE ERHVERVSOMRÅDE EKSEMPEL



ZONING

1. Erhvervsområde randzone med facadeerhverv mod overordnet vej.
2. Erhvervsområde med større evt. støjende industrier.
3. Erhvervsområde med fællesfunktioner. Henvender sig mod naturskønne arealer.



“Vi har ikke den store glæde af at være synlige ud til motorvejen, menig mand aner ikke noget om hvad vi laver. Det får vi ikke noget ud af.”

Industri, Kerteminde



Grøn lomme



● samlede p-anlæg

— muliggørelse af facade erhverv mod omkringliggende omgivelser

— sammenbindende strøggade

⋯ stiforløb

● grønne lommer og promenade

■ fortætning, byservice-erhverv eller byintegrerbare erhverv

■ erhverv i direkte forbindelse med boligområder kan omdannes til nyt boligområde - gamle bygninger kan genanvendes og omdannelsen kan ske etapevis

3 & 4 Stiforløb i området iscenesætter det "udendørs møde" med forskellige stilændringer til "gåmøder". Stierne kan også bruges som motionsstier med udgangspunkt i "erhvervscentret".



"Det er ikke vores oplevelse at folk er særligt mobile, og det drejer sig om alt fra akademikere til de ufaglærte. Man kan ikke hente folk langvejsfra. Det er i hvert fald ikke mange."

Transporttug, Kolding

8. Erhverv i umiddelbar nærhed af boligområder kan i nogle tilfælde have en berigende effekt - her Filmbyen i Avedøre, København.
9. I randzonen muliggøres at virksomheder kan synliggøre sig via facaden



"Man fokuserede på de store virksomheder, som man måske troede, ville trække mere udvikling til. De små og mellemstore virksomheder mangler her i Hillerød."

Byservice, Hillerød

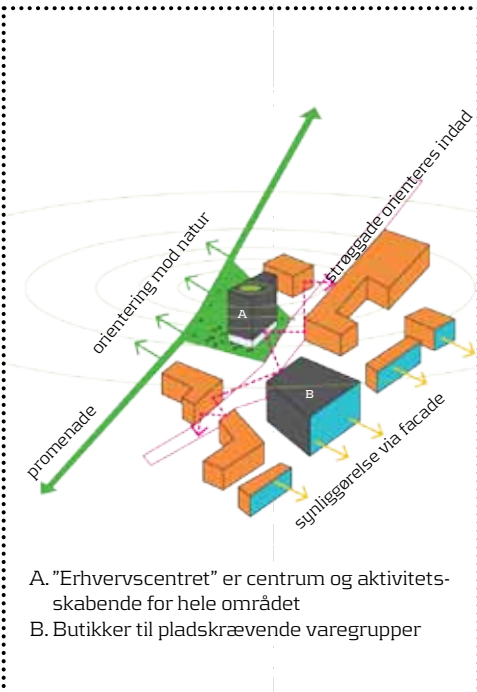
5 & 7 Rekreative aktiviteter i forbindelse med promenade.

6. I "erhvervscentret" kan områdets virksomheder booke mødelokaler, auditorier, invitere gæster med i kantinen og nyde de grønne arealer i umiddelbar nærhed af centret. Her Scion i Hørsholm.

10. "Erhvervscentret" har karakter af et domicil og med høj arkitektonisk kvalitet og signalværdi.

"Hvis jeg sad i kommunen så ville jeg sørge for at få en balance mellem kontorvirksomheder der også har produktion. Et erhvervsområde kun med kontorer kan blive et spøgelsessted."

Industri, Gladsaxe



DE MOTORVEJSNÆRE ERHVERVSOMRÅDER OG DE LOGISTISKE PERLER

I disse områder er der lokaliseret mange forskellige typer af virksomheder og langt fra alle har behov for at ligge med god tilgængelighed til det overordnede vejnet. Flere kommuner står nu med den udfordring, at de virksomheder, der er lokaliseret disse steder, efterspørger nærhed til andre byfunktioner, end der er til stede i området. Samtidig er det ofte netop disse virksomheder, der i kraft af den relative miljøfølsomhed, blokerer for en effektiv udnyttelse af de lokaliseringssfordele, som disse områder har for de store transporttunge virksomheder og produktionsvirksomheder.

De transporttunge virksomheder forstrækker en beliggenhed ved motorvej og med god tilgængelighed for lastbil. Derfor bør de motorvejsnære områder beholdes denne type af virksomheder. Det skal dog bemærkes, at de også efterspørger nærhed til bymæssige funktioner og kollektiv transport. Det skyldes formentlig arbejdskraftens behov.

Byservicevirksomheder foretrækker også en beliggenhed ved motorvej, men her må det være en afvejning af virksomhedens transportbehov, kundeopland ol. For ikke alle byservicevirksomheder har et kundeopland, der nødvendiggør beliggenhed ved motorvej. Tværtimod er der mange lokalt orienterede byservicevirksomheder.



Logistikvirksomhed, Fredericia.

Nogle byintegrerbare regionalt og nationalt orienterede virksomheder, der har et stort arbejdskraftopland, men som ikke nødvendigvis har tung godstransport, vil også gerne lokalisere sig nær motorvej, både fordi de her får let adgang for deres ansatte med privatbil, men også på grund af deres ønsker om synlighed. Det

har været almindelig praksis i kommunerne, at lokalisere disse virksomheder motorvejsnært på trods af, at de motorvejsnære områder skal forbeholdes transporttunge erhverv.



Byintegrerbare virksomheder ved motorvejen i Danmark C, Fredericia.

I de større byer som København og Aarhus kan de regionale virksomheder med fordel lokaliseres stationsnært og i bymidten, så de også kan drage fordel af den kollektive trafik og de bymæssige funktionsudbud. I andre af de mellemstore byer særligt i det østjyske bybånd, i Odense, Aalborg, Esbjerg, Slagelse, Ringsted og Køge mfl. er det en central diskussion, om der er plads i bymidten eller tæt på bymidten til store regionalt orienterede virksomheder. Kommunerne står her over for udfordringen, at disse virksomheder efterspørger nærhed til bymæssige funktioner, mens de planlagte byggemuligheder ligger i erhvervsområder ved motorvejene uden for byerne.

Det bliver en relevant diskussion om virksomhederne skal flytte ind til byen, eller om byen skal flytte ud til virksomhederne. Hvad sker der med byerne, hvis bymidterne tømmes for yderligere funktioner og aktiviteter? Hvordan kan områder, der ligger tæt på bymidten inddrages til erhvervsudvikling i tilknytning til bymidterne? Det bliver en central udfordring at forbedre udviklingsmulighederne inde i byerne, så de transporttunge virksomheder kan garanteres optimale forhold i de motorvejsnære erhvervsområder.



Tung transport kræver gode veje, Djursland.



Motorvejsnær beliggenhed ved Hedensted.



Lager og logistik ved Hedensted.



Miljøfølsom produktion med motorvejsnær beliggenhed, Arla Fredericia.



VIRKEMIDLER I KOMMUNE- PLANLÆGNINGEN

Kommuneplanens rammer for lokalplanlægningen kan have forskellig karakter. Det er ikke anvendelsen alene, der bestemmer, hvad et område kan anvendes til. Andre faktorer som fx bebyggelsesprocenter, grundstørrelser og bestemmelser om udformning har også stor indflydelse på, hvordan et område kan udnyttes.

Blandt de virkemidler, der bruges i kommuneplanlægningen er, at:

- fastlægge anvendelsesbestemmelser og områdeafgrænsning
- fastlægge bebyggelsesprocenter, højder og etager
- fastlægge grundstørrelser og friarealer
- fastlægge bymidteafgrænsning
- fastlægge krav til butikkers størrelser
- fastlægge krav til parkering
- udlægge byomdannelsesområder med mulighed for grundejerforeninger og kommunal deltagelse i byomdannesselskaber
- fastlægge rækkefølgeangivelse

Derudover giver kommunerne i kommunesurveyen udtryk for behov for andre virkemidler, som bedre kan medvirke til at skabe de rette fysiske rammer for virksomhederne. I dette afsnit listes nogle af de muligheder, som findes i dag, og et par ønsker til nye muligheder, herunder revision af miljøbegreberne, større fleksibilitet og mulighed for midlertidige anvendelser.

ANVENDELSESBESTEMMELSER

I kommuneplanlægningen kan der være behov for nærmere at specificere anvendelsesbestemmelserne. Ofte anvendes upræcise anvendelsesbestemmelser for erhvervsområder, fordi det kan virke vanskeligt at forudse, hvilke virksomhedstyper der vil komme til et givent område. Derfor benyttes også i stigende grad de vejledende miljøklasser som et styringsredskab. Disse grænser har imidlertid aldrig været tænkt til at skulle anvendes som styringsmiddel. De er heller ikke egnede til virksomheder i brancher med stor intern brancheglidning.

Flere kommuner angiver, at der er behov for at begrebsapparatet ajourføres, og at der er behov for at opdatere de vejledende miljøklasser eller overveje, om der er andre muligheder for at klassificere virksomhedernes lokaliseringsforudsætninger, så de passer med den virkelighed, der siger, at langt flere virksomheder faktisk er byintegrerbare, end det hidtil har været tilfældet.

En mulighed kan være, at anvendelsesbestemmelserne tager udgangspunkt i, at området ønskes anvendt til en særlig fokusgruppe som fx byintegrerbare erhverv eller transporttunge virksomheder.

Det kan fx ske ved, at der i rammerne for et område både angives, hvilke typer af virksomheder, der kan placeres i området, samt hvilke typer virksomheder, der ikke er ønskelige. Derudover bør det i givet fald angives, hvilken karakter, der tilstræbes i området ved hjælp af de øvrige rammer for områdets udnyttelse. Det kan også understøttes af kvalitative krav, der beskrives i kommuneplanens hovedstrukturdel.

Hvis ikke de specifikke anvendelsesbestemmelser anvendes, er der ikke meget styring af anvendelserne. I visse tilfælde kan det være ønskeligt med en mere udspecificeret anvendelse af et område, og i givet fald bør det fremgå direkte af rammerne. Der er mulighed for at sikre en mere fleksibel anvendelse ved at fastsætte rammer for en blandet anvendelse, der såvel åbner op for boliger og byintegrerbare erhverv som fx forskellige former for kulturelle formål. Det er muligt, når det handler om anvendelser, der i hovedsagen har de samme fysiske krav til omgivelserne og som i skala minder om hinanden.

BEBYGGELSESPROCENTER

Bebyggelsesprocenter kan være et virkemiddel til at sikre virksomheder, hvor pris er meget vigtig – særligt for nogle af byservicevirksomhederne. Bebyggelsesprocenter kan også anvendes som et middel til at skabe incitament til en omdannelse eller til at fastholde en mere ekstensiv udnyttelse til fx kreative erhverv.

BEBYGGELSESSTRUKTURER

Bestemmelser om bebyggelsesprocenter siger ikke alene noget om intensiteten i udnyttelsen i et område. Det gør anvendelsen alene heller ikke. Men når anvendelsen sammenholdes med områdets karakter, sådan som den er fastsat i bestemmelser om udformning og de tilladte bebyggelsesprocenter på den enkelte grund, giver det samtidig et fingerpeg om, hvor mange

ANVENDELSE, BEBYGGELSENS KARAKTER OG ANTAL ANSATTE

Intensitet i arbejdspladser	Bygningen	Området	Bebyggelsen
	Etagemeter/ansat	Ansatte per ha	Bebyggelsens karakter
"Kontor, forretningsservice"	15 - 30	> 150/200	Flere etager, evt. høje, tætte byggerier
"Laboratorier, udvikling"	25 - 75	100 - 150	Evt. flere etager, og høje tætte byggerier eller fladebyggeri
"Blandet håndværk mv."	50 - 75	50 - 100	mindre byggerier og små grunde
"Industri og produktion"	> 75	10 - 50	Stor skala, fladebyggerier, oplag

Derudover er der højlagre som er karakteriseret ved store volumener på store grunde. Antallet af ansatte varierer efter anvendelsen af lageret - om det er fødevarerlager eller andre produkter

arbejdspladser, der kan blive tale om i et område eller delområde.

Tabellen øverst til venstre giver nogle typiske eksempler på, hvor mange ansatte, der almindeligvis kan forekomme i et område afhængigt af anvendelsen.

MOBILITET

Mobilitetsplanlægning for områder og/eller virksomheder er en mulighed, som nogle kommuner har taget i anvendelse. Gennem dialog, samarbejde med virksomheder, ændring af vaner og investeringer i infrastruktur kan mobiliteten i et område forbedres, uden det nødvendigvis medfører en forøgelse af trafikken. Det kan også bruges til at udligne presset på infrastrukturen.

Kommunale investeringer i infrastruktur i de største byer kan prioriteres således, at det fremmer den ønskede trafikale adfærd ved fx etablering af letbaner og andre investeringer i kollektiv trafik, investeringer for øget cykeltrafik, etablering af bycykler ol. Odense Kommune er et klassisk eksempel på, at en bevidst udbygning af cykelstinet flytter persontrafikken fra bil til cykel.

Uden for de største byer har den kollektive trafik kun en meget begrænset betydning for valg af transportmiddel ved arbejdsrejser. Men her er der til gengæld en "bymidteeffekt", hvor centrale placeringer af arbejdspladser i gennemsnit indebærer kortere pendlingsafstande og derved mindre transportbehov. Desuden fremmer de kortere pendlingsafstande gang og cykel som transportmidler til og fra arbejde. Centrale placeringer af arbejdspladser mindsker behovet for

bilkørsel og derved både det samlede CO2-udslip og behovet for parkering.

"Vi kunne rigtig godt tænke os at vide, hvor vores pendlere tager hen."
 Kommune på Sjælland



Kollektiv transport, biler og cykel, Gladsaxe.



Godstransport, Fredericia.

VALGMULIGHEDER FOR GODSTRAFIK - BYGEOGRAFI

Antal planområder	Bygeografi	Valgmuligheder gods				Ialt	Andel
		0	1	2	3		
Hovedstadsområdet	Centralkommune	151	165	10	0	326	34%
	Håndflade	33	28	4	0	65	7%
	Indre finger	134	128	33	0	295	31%
	Ydre finger	84	51	17	0	152	16%
	Udenfor fingerbyen	101	8	0	0	109	12%
>100.000	Bymidten	3	16	0	0	19	5%
	Indre byområde	27	38	7	0	72	20%
	Ydre byområde	103	92	6	0	201	56%
	Uden for byen - byudviklingsområder	8	19	2	0	29	8%
	Havnen (den erhvervsaktive del)	0	18	22	0	40	11%
40-100.000	Bymidten	0	3	1	0	4	1%
	Indre byområde	10	12	7	3	32	8%
	Ydre byområde	141	94	39	0	274	70%
	Uden for byen - byudviklingsområder	17	19	2	0	38	10%
	Havnen (den erhvervsaktive del)	12	21	7	2	42	11%
10-20.000	Bymidten	5	0	1	0	6	2%
	Ydre byområde	173	82	23	2	280	87%
	Uden for byen - byudvik	6	6	1	0	13	4%
	Havnen (den erhvervs	6	2	14	1	23	7%
10-20.000	Bymidten	0	0	2	0	2	1%
	Ydre byområde	226	94	32	0	352	99%
5-10.000	Bymidten	2	0	0	0	2	0%
	Ydre byområde	340	108	22	3	473	100%
Øvrige	By	1561	176	33	4	1774	68%
	Land	688	69	3	1	761	29%
	Ukendt	58	3	0	0	61	2%
Ialt		3889	1252	288	16	5445	

Kilde: Tetraplan & Hasløv & Kjærsgaard: Erhvervslokalisering - Transport og tilgængelighed, Fase 1, Bilag - Kortlægning af arealer med særlig beliggenhed, januar 2011

I ovenstående skema er det kortlagt, hvor mange planområder i forskellige bygeografier og bystørrelser, der har 0, 1, 2 eller 3 valgmuligheder for godstransport. Valgmulighederne er: Nærhed til nærmeste motorvejstilslutning, til regionalt vejnet med adgang til motorvejstilslutning, til godsregistreringscentre, havne, transportcentre eller omkøbspladser, der er udpeget til at kunne tage modulvogntog, til nærmeste kombiterminal, til nærmeste betydende havn med udskibning af gods eller til lufthavn med betydende luftfragtmængder.

P-normer

Der er ikke krav til, at der skal optages bestemmelser om p-normer i kommuneplanen. Mange kommuner fastsætter dog p-normer i kommuneplanen. Der kan f. eks. fastsættes generelle p-normer for rammeområder med forskellige anvendelser, eller der kan fastsættes specifikke p-normer for et rammeområde.

Eksempler på p-normer/arealbehov i kommuneplaner:

Bolig (hvis boligen er 100 m² og gennemsnitshusstanden er 2,1 person):

Krav om 1 p-plads pr bolig - svarer til 1 p-plads pr. 100 m² - eller 1 p-plads til 2 personer

Krav om 1 ½ p-plads pr bolig - svarer til 1 p-plads pr. 67 m² - eller 1 p-plads til 1,3 personer

Krav om 2 p-pladser pr bolig - svarer til 1 p-plads pr. ca. 50 m² - 1 p-plads pr. person.

Erhverv (hvis 1 kontorarbejdsplads fylder 25 m²):

Krav om 1 p-plads pr. 50 m² erhverv - svarer til 1 p-plads til 2 personer

Krav om 1 p-plads pr. 100 m² erhverv - svarer til 1 p-plads til 4 personer

Eksemplerne viser, at kravene til p-normer i boligområder øges i disse år i erkendelse af, at flere familier har mere end 1 bil. Eksemplerne viser også, at der kan fastsættes ens p-normer for boliger og kontorarbejdspladser, hvilket kan have betydning ved udlæg til blandede byformål. Hvis der er både boliger og kontorarbejdspladser i et område, kan det samlede behov for p-pladser mindskes.

P-normer til erhverv er normalt generelle normer, som ikke justeres efter, hvor i bystrukturen erhvervsområdet er, eller om det er en arbejdspladsintensiv eller -ekstensiv virksomhed, der er tale om. Det vil være meget forskelligt fra virksomhed til virksomhed, hvor mange ansatte der benytter bil til arbejdet - særligt hvis der er alternative muligheder for transport. Dette forhold kan måske ændres, hvis der arbejdes mere målrettet med specifikke p-normer for de enkelte erhvervsområder?

PARKERING

Krav til parkering er et vigtigt redskab, som både kan anvendes til at stille krav til maksimalt og minimum antal p-pladser i forhold til, hvor mange biler byen kan håndtere i de enkelte områder.

Flere kommuner har faste p-normer for forskellige anvendelser, men det samlede behov for p-pladser varierer med en række konkrete forhold. Behovet for p-pladser er mindre ved lokalisering af fx butikker i bymidterne end uden for de centrale byområder. I områder med blandede anvendelser, som fx både boliger og kontorer, er behovet for p-pladser også mindre.

Der kan stilles krav om, at p-pladser skal etableres i konstruktion, svarende til de krav der stilles til boligbyggeri. Hvis ikke virksomhederne kan etablere de nødvendige p-pladser, kan de indbetale penge til en

kommunal p-fond, som kan benyttes til at opføre fælles p-huse. Etablering af p-fonde kan være en mulighed i tætte bymæssige omgivelser. Offentligt tilgængelige p-huse kan benyttes af forskellige brugere, og dermed kan der også være en vis grad af dobbeltudnyttelse, som kan sænke det samlede behov for p-pladser. Der ses p.t. en stigende anvendelse af parkering i konstruktion i bystørrelser ned til 20 – 25.000 indbyggere, ligesom parkeringsafgifter bliver mere almindelige i hovedstadsområdet.

BYRUM, GRØNNE OMRÅDER OG SYNLIGHED

Kommunale investeringer i grønne områder, rekreative områder og oplevelseskvaliteter i de centrale byområder og i erhvervsområderne kan medvirke til at gøre områderne attraktive og øge investeringslysten.

Især de byintegrerbare virksomheder sætter pris på

natur skønne omgivelser ligesom arkitektur og æstetik står på listen over lokaliseringsfaktorer. Det handler for virksomhederne om den signalværdi, som omgivelserne er med til at give. Synlighed er for mange af disse virksomheder præsentable placeringer centralt i byen. For især iværksættere og kreative erhverv betyder det næsten alt at kunne ses af forbipasserende fodgængere.

ZONERING

De ældre erhvervsområder ligger ikke længere i kanten af byen, men ofte med by til flere eller alle sider, og der kan af samme grund være problemer med støj og trafik i forhold til nærliggende boligområder. Der kan være behov for en zonerings af områderne til at afbøde generne mod boligerne og andre følsomme områder. I en omdannelse af erhvervsområderne kan kontorbyggerier, p-huse mv. benyttes som afskærmning mod boliger og anden følsom anvendelse. Er der alene brug for afstandszone, kan der udlægges forskellige former for grønne og blå friarealer, stiforbindelser, rekreative områder, men også fælles p-pladser, hvor der er behov for det.

RÆKKEFØLGEBESTEMMELSER

Rækkefølgeangivelse er et virkemiddel i kommuneplanen, som primært anvendes til styring af udlæg af

nye byområder. Rækkefølgeangivelsen kan også benyttes til at udpege større omdannelsesområder, og det er muligt at indgå udbygningsaftaler om at fremskynde rækkefølgen.

MIDLERTIDIGHED

Midlertidighed er et centralt begreb i forbindelse med omdannelse, men dette er pt. ikke muligt at planlægge for - heller ikke i omdannelsesområder. Det kan fx handle om at muliggøre andre og midlertidige anvendelser af eksisterende bygninger, som ikke er muligt iht. gældende lokalplan og eller kommuneplan, indtil der er planlagt for den fremtidige anvendelse af en bygning eller et omdannelsesområde, uden at der skal tilvejebringes en lokalplan, der muliggør den midlertidige anvendelse. Det kan også handle om at muliggøre, at der kan fastsættes tidsmæssige begrænsninger på en midlertidig anvendelse, så den ikke bliver permanent. Og endelig kan det handle om at muliggøre en 'lempeligere' byggesagsbehandling end normalt i forbindelse med ombygninger til brug for midlertidige anvendelser. Flere kommuner ønsker, at denne mulighed indarbejdes i planloven.

KOMMUNAL GRUNDPOLITIK

Kommunalt ejerskab til grunde og ejendomme muliggør en betydelig nemmere styring af en ønsket udvikling. Derfor kan det i kommunerne overvejes, om kom-

Kommunerne arbejder med følgende emner i deres planlægning:

- Integration af erhverv i bymidten
- Biltilgængelighed og parkering
- Lokalisering af byservice
- Nogle kommuner planlægger for transporttunge erhverv og for modulvogntog
- Nogle kommuner planlægger for miljøbelastende virksomheder
- Zonerings
- Omdannelse af erhvervsområderne med henblik på en revitalisering

Kommunerne benytter i varierende grad følgende værktøjer:

- Muligheden for at udlægge et omdannelsesområde
- Planlægning for byomdannelse
- Strategiske opkøb i omdannelsesområder
- Udbygningsaftaler
- Rækkefølgeangivelse ved omdannelse
- Kommunalt ejet jord i erhvervsområderne

munale jord- og ejendomsopkøb kan være relevante for at muliggøre en ønsket omdannelse. Politiken for byggemodning eller kommunale opkøb varierer dog meget fra kommune til kommune. Kommuner, der har ført en aktiv politik med opkøb af landbrugsjord og aktiv byggemodning bør overveje, om investeringer bør flyttes til investeringer i omdannelse og fornyelse, som kan forbedre eksisterende bymiljøer og gøre dem attraktive for erhvervsinvesteringer.

GRUNDEJERFORENINGER

Ved byomdannelse af erhvervsområder er det muligt at stille krav om etablering af en grundejerforening. Grundejerforeninger kan stå for anlæg og drift af fællesanlæg, herunder fælles parkeringspladser og i princippet også af eventuelle fælles p-huse. I flere kommuner er der imidlertid erfaringer for, at der ikke er den store interesse for at deltage i grundejerforeningernes arbejde, og de er derfor forsigtige med at lægge mange opgaver over på grundejerforeningerne.

UDBYGNINGSAFTALER

Udbygningsaftaler kan anvendes, hvor grundejeren betaler for visse infrastrukturinvesteringer, som kan optages i en lokalplan. Den grundlæggende idé er, at grundejeren/-erne betaler for anlægget/-ene, og

kommunen overtager dem herefter og varetager den efterfølgende drift. Det er en aftale, der laves mellem grundejer og kommunen, og som udarbejdes sideløbende med en lokalplan.

SAMARBEJDE

Samarbejde er også et centralt begreb i planlægning for erhverv. Det gælder både internt i kommunen mellem planlæggere, erhvervschef og politikere, men også med grundejerforeninger i erhvervsområderne og/ eller virksomheder i erhvervsområderne. Samarbejde er afgørende for at få en bedre viden og forståelse, og det kan også få ting til at ske.

"Jeg tror det er vigtigt, at man som virksomhed oplever at kommunen er en samarbejdspartner frem for en myndighed."

Byintegrerbar virksomhed i Omegnskommune

De glemmer 90 % af erhvervslivet der findes her i byen. De har mere travlt med at få de nye til og helst så store som muligt.

Byservicevirksomhed i Hovedstadsområdet

Kommunerne er blevet bedt om kvalitativt at komme med eventuelle forslag til ændringer i planloven i forhold til fysisk erhvervsplanlægning. Nedenfor ses eksempler på forslagene gengivet i punktform:

- Der er brug for en klar forholden sig til de motorvejsnære arealer og definitionen af disse arealer i forhold til byens struktur i øvrigt. Der er ikke politisk forståelse for, hvorfor disse arealer skal forbeholdes transportkrævende erhvervstyper.
- Der bør sikres mulighed for at indtænke rekreative faciliteter i erhvervsområder uden at de skal støjbeskyttes og dermed ødelægge mulighederne i erhvervsområder. I dag er vi nødt til at undlade at give områder til produktionserhverv rekreative faciliteter for at støjhensyn til disse områder ikke skal ødelægge mulighederne for produktionsvirksomhederne.
- Forældet begrebsapparat vedr. brancher, Nye anvendelseskategorier, som er veldefinerede - og som afspejler påvirkningerne på omgivelserne (ikke om noget er privat eller offentligt eller liberalt eller lign.).
- Få miljøklasse begrebet revideret eller ajourført til 2011.
- Klare/nye regler for, hvordan der arbejdes med midlertidig anvendelse af tomme bygninger/lokaler.
- Mulighed for etablering af erhvervsudviklingsfonde til omdannelse af ældre områder til brug for investeringer i forbedring og ny infrastruktur.

