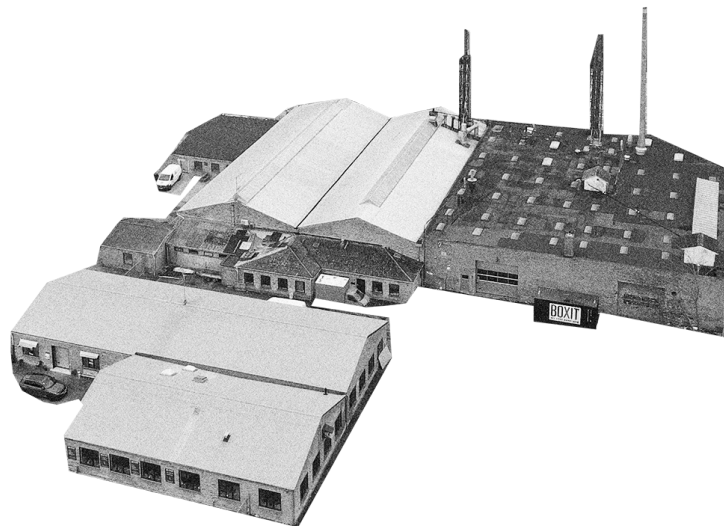


Omdannelse af erhvervsområder - fra vision til virkelighed



Omdannelse af erhvervsområder

- fra vision til virkelighed



Omdannelse af erhvervsområder – fra vision til virkelighed

Et casestudie i transformation af erhvervsområder omkring Storkøbenhavn

Udgivet januar 2023 af Dansk Byplanlaboratorium

Deltagende kommuner: Albertslund, Gladsaxe og Ishøj Kommuner.



Projektgruppe:

Dansk Byplanlaboratorium ved direktør Ellen Højgaard Jensen og projektleder Anja Meier Sandreid.

Grandville ved partner Svend Erik Rolandsen.

Cushman & Wakefield RED ved director Ole Hjorth.

Forfattere: Anja Meier Sandreid (red.), Ellen Højgaard Jensen, Iben Møller, Morten de Fine Olivarius, Ole Hjorth, Pil Beider Kleinschmidt og Svend Erik Rolandsen.

Layout: Iben Møller.

Hæftet er en del af et projekt om omdannelse af erhvervsområder, hvis følgegruppe har følgende medlemmer:

Hans-Bo Hyldig, direktør, FB Gruppen.

Jakob Sandell Sørensen, associeret partner og landskabsarkitekt, Schønherr og Danske Landskabsarkitekter.

Louise Skyggebjerg, historiker; post.doc, CBS.

Morten Løber, chefkonsulent, Dansk Industri.

Ole Stilling, direktør for By og Erhverv, Hørsholm Kommune.

Sif Enevold, chefprojektleder, Gate 21.

Søren Pihlmann, arkitekt og founder, Pihlmann Architects.

ISBN 978-87-90413-45-3

Hæftet kan frit citeres med kildeangivelse. Udgivelsen er udarbejdet på baggrund af et projekt om erhvervsområder, der er økonomisk støttet af foreningen Realdania.



Omdannelse af erhvervsområder – fra vision til virkelighed

Et casestudie i transformation af erhvervsområder omkring Storkøbenhavn

Forord	7
1 Omdannelse af ældre erhvervsområder	8
Baggrund for udgivelsen	11
Hvorfor omdanne erhvervsområder?	15
Fysisk planlægning for erhvervsområder og omdannelse	18
2 Eksempler fra andre transformationer af erhvervsområder	22
3 Barrierer og potentialer ved omdannelse	26
Erhvervsområdet	28
Aktører	28
Timing af omdannelse	30
Virksomheders lokaliseringssønsker	32
Landskab og arealanvendelse	35
Transport og trafik	38
Støj	46
Matriklerne	49
Matrikelstørrelser og -strukturer	49
Bebyggelsesprocenter	51
Kommunalt opkøb af jord	53
Jordforurening	55
Bygningerne	56
Arkitektur og bygningsbevaring	56
Genanvendelse af byggematerialer	59
Certificeringer af nyt byggeri	60
4 Tanker fra projektets følgegruppe	62
5 Opmærksomhedspunkter	64
6 Litteratur, kilder og tak	68



Forord

Når visioner møder virkeligheden

Erhvervsområder, der er opstået samtidig med forstadens udvikling, er planlagt i en periode, hvor funktionsadskillelse var i højsædet. Industrien var ofte støjende, forurenende og skulle ligge langt væk fra bolig- og fritidsområder. Det gav god mening. Derfor er områderne i dag oftest monofunktionelle og indeholder overvejende erhverv. Denne struktur fungerede fint i industrisamfundet, men i dag kan der være behov for at nytænke erhvervsområderne.

Vækst og urbanisering i hovedstadsområdet er med til at bidrage til en mere intensiv udnyttelse af eksisterende byområder. En række af områderne er – set med nutidens briller – forholdsvis ekstensivt udnyttede med mulighed for fortætning mange steder. Det giver anledning til at spørge: Hvordan kan erhvervsområderne udvikle sig i fremtiden i kommunerne rundt om København?

Der er en række potentialer ved at omdanne ældre erhvervsområder – fra muligheden for nye funktioner i et område, indtænke bedre offentlig transport, bæredygtighed, øget tryk eller at skabe en ny identitet i det pågældende erhvervsområde. Potentialet afhænger dog af, om målet med omdannelsen er ny erhvervsudvikling, blandet bolig- og erhvervsquarter eller nye boliger. Fokus i udgivelsen er på de muligheder og rammer, der er i planlægningen i forbindelse med omdannelse af ældre erhvervsområder.

Udgivelsen sætter fokus på transformation af tre konkrete erhvervsområder omkring Storkøbenhavn: Det lille Erhvervsområde i Ishøj, Hersted Industripark i Albertslund og Gladsaxe Erhvervsquarter. Områderne er blandt andet interessante på grund af deres beliggenhed langs Ring 3 og den kommende letbane. Der er et stort potentiale for fortætning, nye knudepunkter langs letbanen og potentiel efterspørgsel efter stationsnære arealer. De tre udvalgte erhvervsområder står alle foran eller er midt i en omdannelse. Ved at dykke ned i tre konkrete erhvervsområder kan der findes en række potentialer og barrierer i omdannelse, som går på tværs af områderne.

Vi har lyttet til forskellige stemmer i og omkring erhvervsområderne: Kommunerne, der har planer for fremtidens områder, de erhvervsdrivende og ejerne samt udviklere, der investerer i områderne. Hvordan er deres syn på emner som bebyggelse, parkering, mobilitet og klima i

fremtidens erhvervsområder? Hvad sker der, når visioner for omdannelse møder virkeligheden? Er der plads til fremtidens erhverv og nye erhvervstyper, eller bliver erhvervet presset ud?

Denne udgivelse beskriver samtidig nogle af de barrierer, de danske kommuner møder, når de har besluttet at omdanne. For det er en vanskelig proces. Det kan være økonomiske barrierer samt proces- eller konjunkturmæssige barrierer, der bremser den ønskede byudvikling. Derfor afsluttes rapporten også med en række opmærksomhedspunkter andre kan bruge som inspiration.

Målgruppen for publikationen er kommuner, særligt planlæggere, politikere og andre, der har med erhvervsquarterer eller omdannelse at gøre. Desuden andre, der er interesseret i industri- og bebyggelseshistorie i erhvervsområder, men også i emner som klima, mobilitet og byrum.

Bag projektet står Dansk Byplanlaboratorium, der er projektejer. Grandville ved byplanlægger og partner Svend Erik Rolandsen og Cushman & Wakefield RED ved director Ole Hjorth har bidraget med sparring og enkelte tekstafsnit. Projektet har været fulgt af en aktiv følgegruppe bestående af Hans-Bo Hyldig, direktør FB Gruppen; Jakob Sandell Sørensen, associeret partner og landskabsarkitekt, Schønherr og Danske Landskabsarkitekter; Louise Skyggebjerg, historiker; post.doc CBS; Morten Løber, chefkonsulent, Dansk Industri; Ole Stilling, direktør for By og Erhverv, Hørsholm Kommune; Sif Enevold, chefprojektleder, Gate 21 samt Søren Pihlmann, arkitekt og founder, Pihlmann Architects. Uden jeres engagerede diskussioner og konkrete rettelser var vi ikke kommet så langt og så bredt ud.

Vi skylder især en stor tak til planafdelingerne i Ishøj, Gladsaxe og Albertslund, der har bidraget med tid, penge og værdifulde oplysninger. Sidst men ikke mindst en stor tak til Realdania, der har støttet projektet økonomisk.

Formuleringer, udsagn og tolkninger står for projektgruppens egen regning.

God læselyst

På vegne af projektgruppen,

Anja Meier Sandreid

1



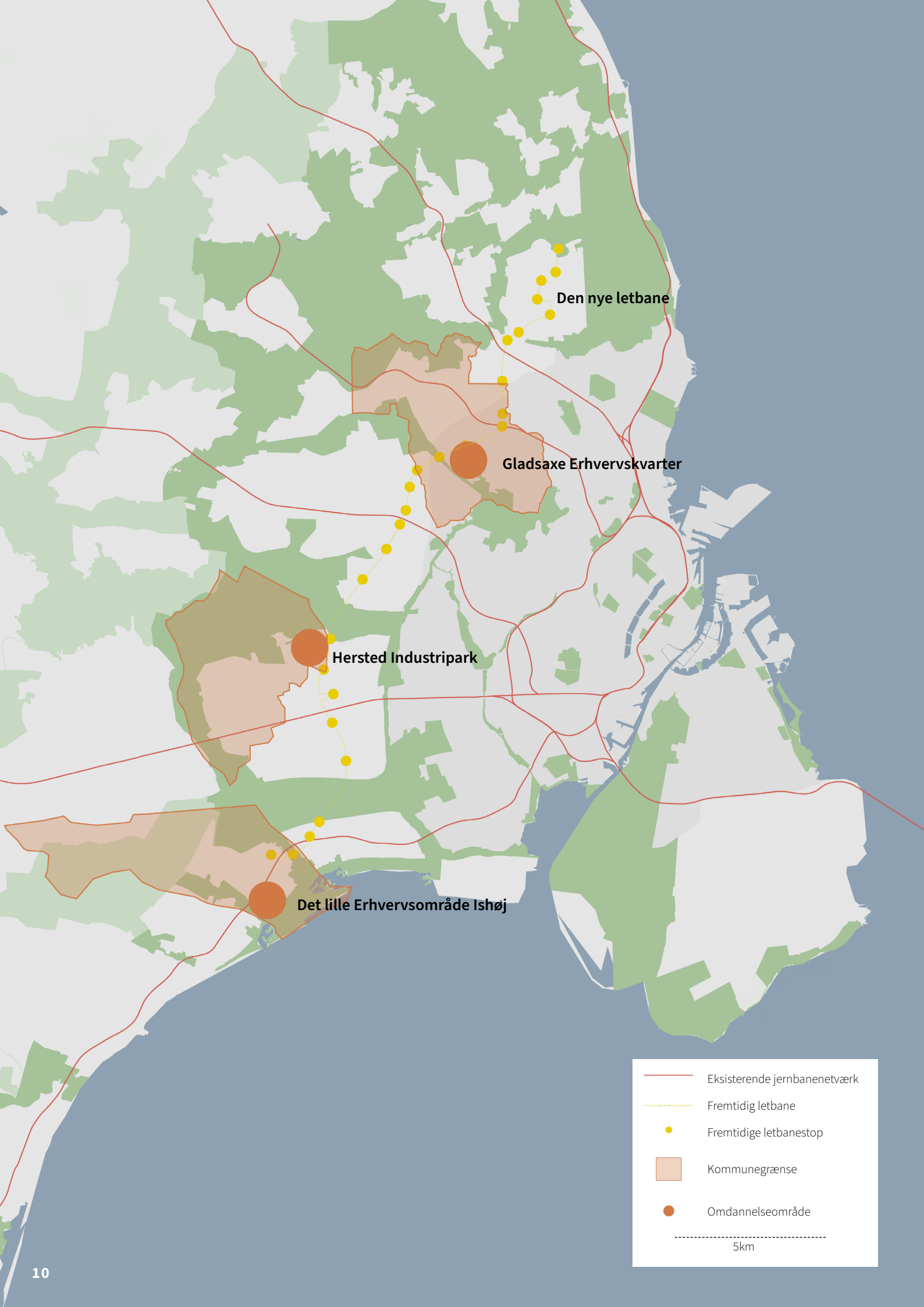
Omdannelse af ældre erhvervsområder

At undersøge omdannelser af erhvervsområder i hovedstadsområdet er et aktuelt emne i en tid, hvor arealbehovet er stadigt stigende, og byen udvider sig. Erhvervsområderne, der er etableret efter én tids planlægningstankegang, skal bevæges ind i en ny tids forståelse.

I første halvdel af det 20. århundrede opstår de første industri kvarterer, hvor virksomheder og erhverv for første gang placeres for sig selv i stedet for blandt beboelse i de gamle bykerner i de danske byer. Særligt i perioden efter anden verdenskrig er industrilandskabet i Danmark under forvandling. Navnlig ses det med de nye industriområder, der i stor skala bliver planlagt i 1960'erne i en tid, hvor Danmark for første gang bliver bredt opfattet som et industrisamfund. Efterkrigstidens industriområder var karakteriseret af funktionsadskillelse, der blev planlagt og anlagt i tilknytning til havne eller langs byernes udkant, hvor infrastrukturen kunne tilrettelægges rationelt blandt andet rigeligt med parkeringspladser. Områderne blev i denne periode oftest kaldt industri kvarterer.

De tre udvalgte erhvervskvarterer blev anlagt i perioden fra slutningen af 1930'erne, hvor de snærende rammer i København og på Frederiksberg skabte et akut behov for både ny placering og mere plads til erhverv til begyndelsen af 1970'erne, hvor blandt andet energikrise og miljølovgivning igen ændrede industriens behov for geografisk placering.

Til at undersøge tendenser i omdannelser af ældre erhvervsområder er der til casestudiet udvalgt tre erhvervsområder i hovedstadsområdet, der alle er store, planlagte industri- og erhvervskvarterer opført på bar mark. Nord for København ligger Gladsaxe Erhvervskvarter i Gladsaxe Kommune, der er et af Danmarks ældste og største industriområder. Vest for København ligger Hersted Industripark i Albertslund Kommune, der er planlagt ned mindste detalje. I den sydlige del af regionen ligger Det lille Erhvervsområde i Ishøj Kommune tæt på Ishøj Station.



- Eksisterende jernbanenetværk
 - - - Fremtidig letbane
 - Fremtidige letbanestop
 - Kommunegrænse
 - Omdannelseområde
- 5km

Baggrund for udgivelsen

Udgivelsen er skrevet på baggrund af et projekt hos Dansk Byplanlaboratorium, der havde til formål at kortlægge potentialer og barrierer i omdannelsen af erhvervsområder gennem et casestudie i tre konkrete erhvervsområder. Projektperioden har varet fra november 2021 til december 2022.

I maj 2021 lancerede regeringen i udspillet ”Tættere på – Grønne byer og en hovedstad i udvikling” en række initiativer, som tilsammen er en samlet plan for arealer til byomdannelse og erhvervsudvikling i hovedstadsområdet. Der er i den forbindelse foretaget en række interessante analyser, desværre er det forventede politiske udspil blevet forsinket grundet folketingsvalget i oktober 2022.

Denne udgivelse bevæger sig indenfor samme felt, men har især opmærksomheden rettet mod arbejdet i de kommunale planafdelinger. Således er formålet med dette projekt at formidle inspiration til omdannelse af erhvervsområder til alle kommuner, hvor det måtte være relevant. Det er både gennem eksempler på gode enkeltprojekter, samt ikke mindst med opmærksomheden rettet mod de overvejelser og afvejninger, der må foretages i en omdannelse – hele tiden med barrierer og potentialer for øje.

Nogle forhold vil kun gøre sig gældende for erhvervsområder i Storkøbenhavn, mens andre er gældende flere steder i landet. Publikationen behandler desuden forholdet mellem idé og praksis i den offentlige planlægning og munder ud i otte konkrete opmærksomhedspunkter, der bør overvejes i en omdannelsesproces.

For at undersøge og kortlægge de konkrete barrierer og potentialer, der mødes i de enkelte erhvervsområder, er der i projektet anvendt forskellige metoder: besigtigelse og fotografering i erhvervsområderne, læsning af relevant litteratur og planlægning for de udvalgte caseområder samt interviews med en række centrale aktører, der har en interesse i, holdning til eller viden om, hvilke forhold der kan påvirke omdannelsen af et erhvervsområde.

De tre casekommuner er blevet interviewet om blandt andet de planer og mål, som de har for omdannelse af det pågældende erhvervsområde. Foruden en indledende dialog og et kvalitativt interview styret af en spørgeguide har kommunerne deltaget i en workshop på tværs af de tre kommuner, som også er blevet brugt som input til projektets analyse.

Virksomheder i de tre erhvervsområder er blevet interviewet omkring deres konkrete brug af erhvervsområderne, deres udviklingsplaner og ønsker til områdets fremtid. I de tre casestudier har målet været at sikre en bred repræsentation i forhold til branche, matrikelstørrelse og ejerforhold. Desuden er enkelte investorer og ejendomsudviklere blevet interviewet omkring markedsforhold og kriterier for at opkøbe og udvikle ejendomme i erhvervsområder i Storkøbenhavn generelt.

Enkelte interviewpersoner har haft et ønske om anonymitet og fremgår derfor ikke ved navn. Sidst i udgivelsen findes en samlet fortegnelse over alle personer eller virksomheder, der ved interviews, møder eller workshops har udtalt sig om de forhold, projektet har undersøgt.

Projektet er desuden blevet fulgt af en følgegruppe udpeget af projektgruppen. Følgegruppens formål har været at give faglige inputs til blandt andet projektets emnefelt og metodiske valg.



Hersted Industripark Albertslund Kommune

Indviet: 1964

Areal: 160 hektar

Antal indbyggere i kommunen: 27.547 (2022)

Forventet antal nye boliger: 6.160 (fase 1: 4.000)

Albertslund Kommune har flere store arbejdspladser inden for service og engroshandel. Samlet har Albertslund flere arbejdspladser, end der er erhvervsaktive i kommunen, hvilket betyder en omfattende indpendling fra andre kommuner.

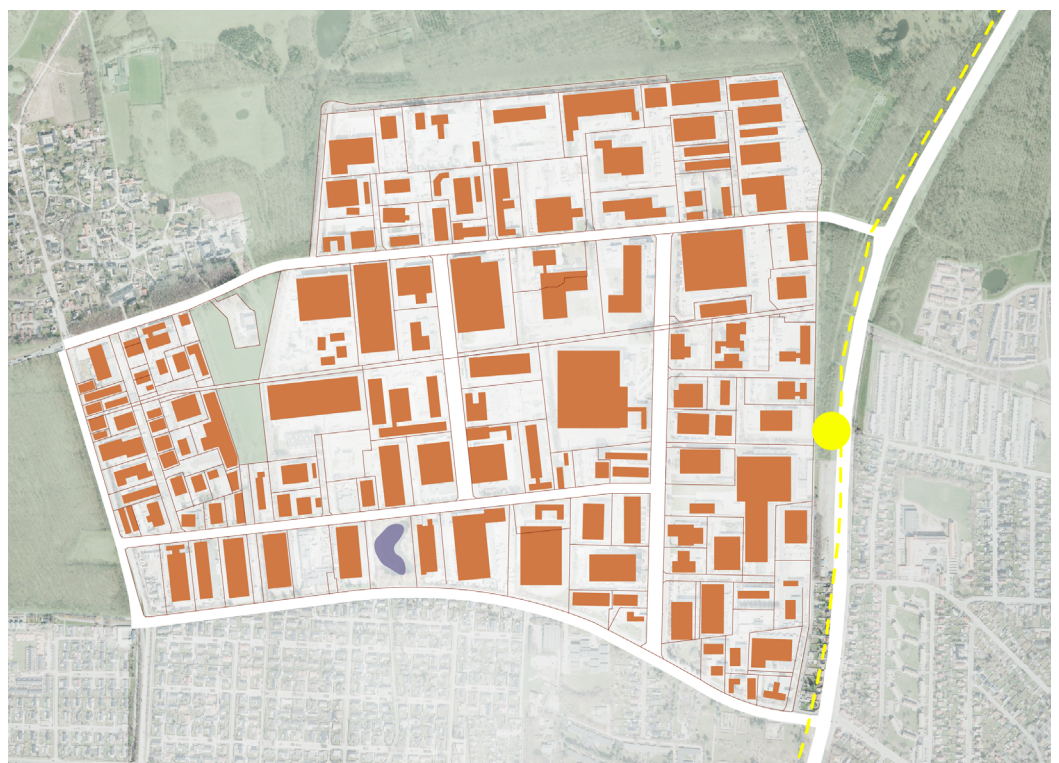
Hersted Industripark – eller Herstedøster Industricentrum, som det hed ved etableringen i 1960'erne – ligger i det nordlige Albertslund tæt på Vestskoven og Ring 3. Området blev indviet i 1964 som det på daværende tidspunkt største industrikvarter i Nordeuropa. I løbet af det første år stod 16 virksomheder færdige i området, og ved årsskiftet 1966/67 var der 88 moderne bygge- og produktionsvirksomheder. Området har tidligere huset større produktionsvirksomheder som Coca Cola, Schulstad, The Good-Year Tire and Rubber Company og Colgate Palmolive.

I dag rummer Hersted Industripark primært virksomheder indenfor logistik og lager samt enkelte produktionsvirksomheder. NEXT har desuden erhvervsuddannelser blandt andet til murer og brolægger samt forskellige servicefag.

I kommunen ligger to andre erhvervsområder: Røde Vejrmølle Industripark, der er domineret af Coops administrations- og lagerbygninger, men også rummer andre virksomheder samt Værkstedskvarteret ved Roskildevej, der primært rummer småindustri og håndværksvirksomheder. Kommunens store erhvervsarealer ligger tæt på hoved- og motorveje, hvilket har gjort engroshandel til kommunens dominerende private erhverv.



Foto: Andreas Hvidt



Hersted Industripark 0 800 m

Gladsaxe Erhvervsquarter Gladsaxe Kommune

Indviet: 1934

Areal: 120 hektar

Antal indbyggere i kommunen: 69.520 (2022)

Forventet antal nye boliger: 119 plus 400 potentielle.

I Gladsaxe Kommune er der en omfattende pendling ind over kommunegrænsen. Hele 79,7% af de beskæftigede med arbejdsplads i kommunen kom i 2016 fra andre kommuner, svarende til 34.270 daglige pendlere. Flest kom fra København.

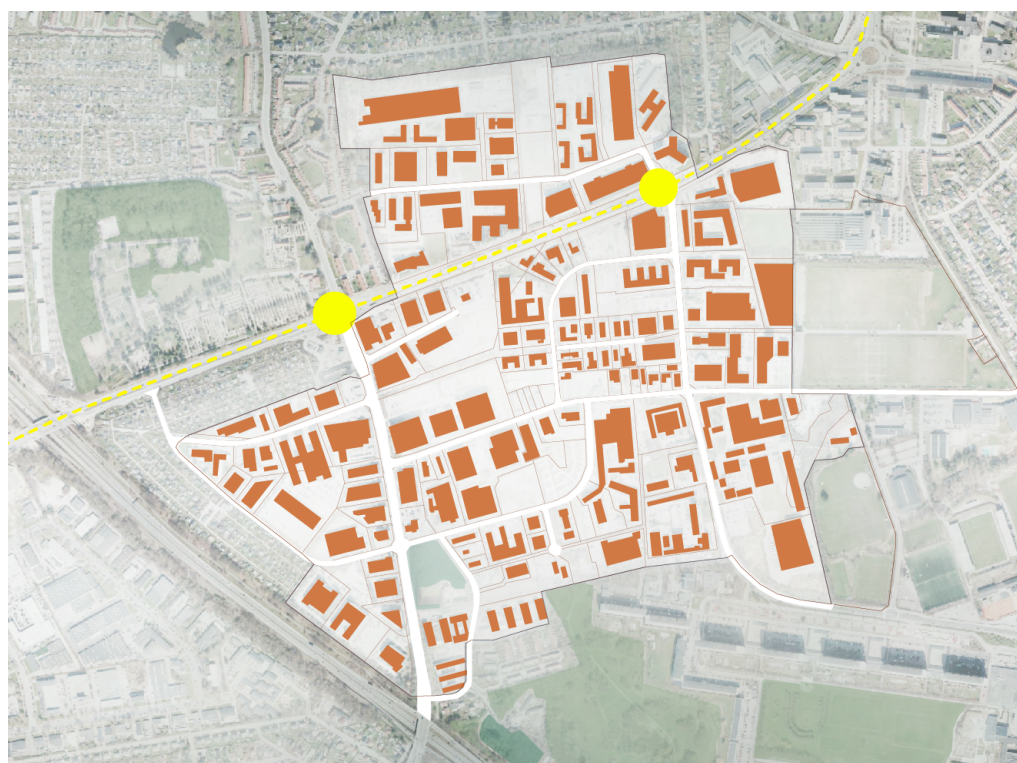
Af omegnskommunerne i randen af København er Gladsaxe Kommune den største erhvervskommune og den andenstørste industrikommune i Danmark. Erhvervsquarteret er placeret midt i kommunen og spiller derfor en rolle for hele byen, da meget daglig transport og færden foregår i og igennem industriområdet.

Gladsaxe Erhvervsquarter er kendetegnet ved en blandet fordeling af virksomheder og erhvervsdrivende. Området huser både små klassiske håndværk, fremstillingsvirksomheder, kontorbyggeri, engroshandel, bilforhandlere, tankstationer og store hovedsæder i form af kontorbygninger. Der ligger kun få logistikerhverv i området. I de senere år er der kommet boligområder, kollegiebebyggelser og kulturtilbud til.

Udover Gladsaxe Erhvervsquarter ligger der tre andre erhvervsområder i kommunen: Bagsværd Erhvervsquarter, der er domineret af Novo Nordisk og Novozymes. Mørkhøj Erhvervsområde, der blandt andet rummer store bilfirmer og det nye område Gyngemose Park, der har serviceerhverv tæt på boligbyggeri. Her ligger blandt andet privathospitalet Aleris-Hamlet.



Foto: Andreas Hvidt



Gladsaxe Erhvervsquarter 0 800 m

Det lille Erhvervsområde Ishøj Kommune

Vedttaget: 1960

Byomdannelsesområde: 2 hektar

Antal indbyggere i kommunen: 23.317 (2022)

Forventet antal nye boliger: 643 plus 170 potentielle.

Opførelsen af Ishøj By påbegyndtes i 1960'erne, sideløbende med byudviklingen i Ishøj flyttede mange virksomheder til. Nærhed til byen og let adgang til motorvejsnettet gjorde området attraktivt for både industri-, bygge-, anlægs- og transportvirksomheder. I løbet af 1960'erne og 70'erne opstod således Det lille Erhvervsområde i den sydlige del af Ishøj.

I Ishøj Kommune er der ligesom i de andre storkøbenhavnske kommuner en omfattende pendling. Hele 77,1% af de beskæftigede borgere pendler til arbejde i andre kommuner, de fleste tager til København (2.155) eller til nabokommunen Høje-Taastrup (705). Modsat består 71,7% af de beskæftigede med arbejdsplads i kommunen af pendlere fra andre kommuner, svarende til 6.074 daglige pendlere.

Tidligere lå der en række håndværks-, produktions-, transport- og distributionsvirksomheder samt bilforhandlere, en kommunal genbrugsplads og Ishøj Varmeværk i området. Den første helhedsplan for området blev vedtaget i 2015. I oktober 2022 vedtog byrådet en revideret helhedsplan for området.

I dag er der seks virksomheder inklusiv to bilforhandlere tilbage. Genbrugsstationen lukker med udgangen af 2022, mens de to dagligvarebutikker, to kulturforeninger/moskeer og Ishøj Varmeværk forbliver i området. Der er på nuværende tidspunkt opført 377 boliger i området, mens der er lokalplanlagt for yderligere 305 og en lokalplan på vej, der muliggør ca. 140 boliger. Det resterende omdannelsespotentiale er ca. 24.000m².

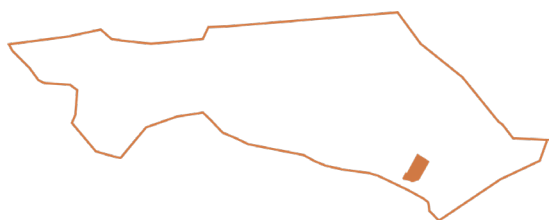
Det lille Erhvervsområde er det mindste af tre erhvervsområder i Ishøj. De øvrige to er Det store Erhvervsområde samt et nyetableret område, Winthersminde Erhvervsområde. Flere virksomheder, der er fraflyttet Det lille Erhvervsområde, er flyttet til disse to erhvervsområder.

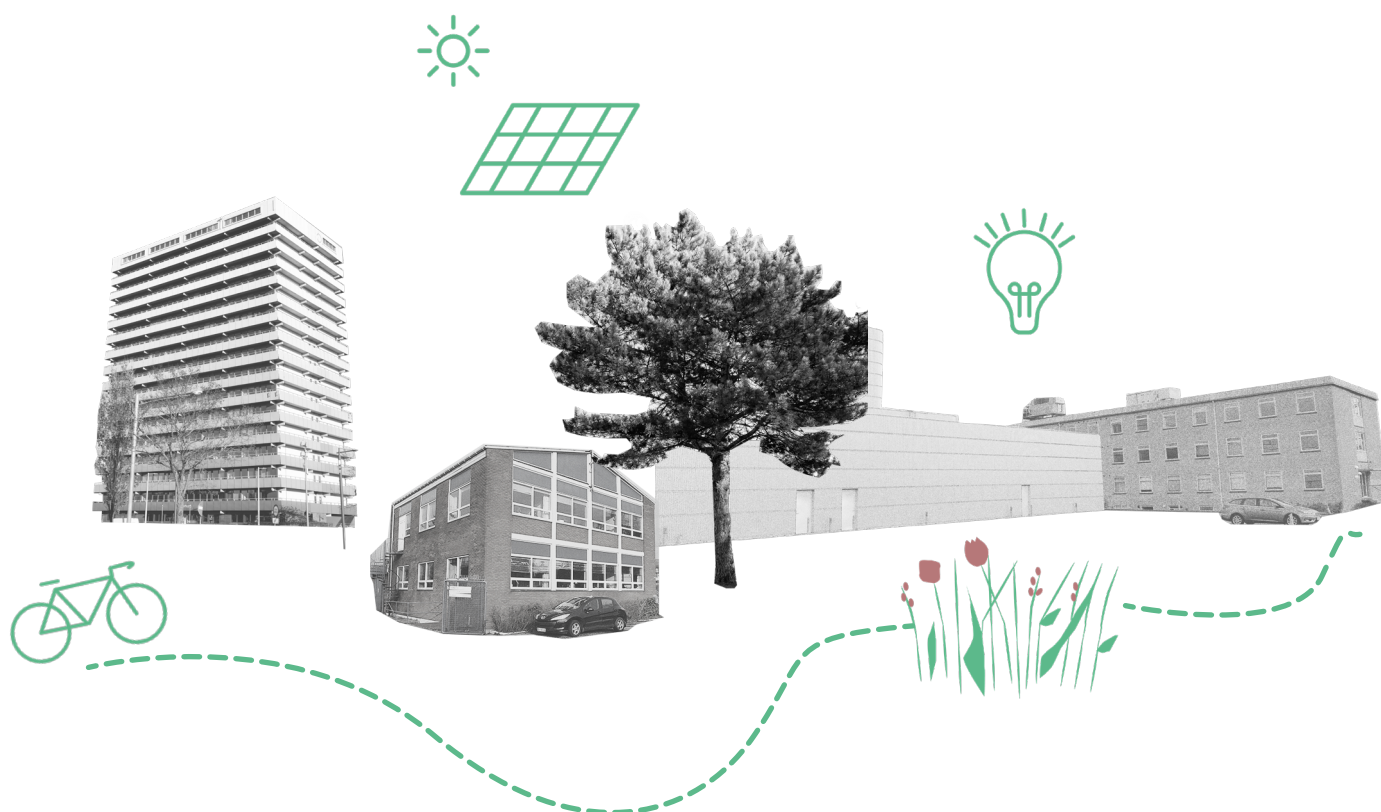


Foto: Andreas Hvidt



Det lille Erhvervsområde 0 800 m





Hvorfor omdanne erhvervsområder?

Byer og bygninger forandrer sig med tiden og lever ikke altid op til de krav, som dagens samfund stiller. Set hen over nogle årtier vil de fleste områder trænge til fornyelse i større eller mindre grad. Det samme gælder industri- og erhvervsområder. Potentialerne i omdannelser af erhvervsområderne afhænger af, hvorvidt et pågældende erhvervsområde tænkes omdannet til udelukkende boliger, nye former for erhvervsområde eller blandet bolig/erhverv.

I dag er der blandt politikere, planlæggere og virksomheder ofte helt andre tanker end dem, der oprindeligt førte til oprettelsen af industriområderne. I Storkøbenhavn har en række kommuner ønsket at omdanne erhvervsområder. Omdannelser og transformationer af erhvervsområder til boligformål er i gang i mange dele af regionen. Eksempelvis findes større områder i Albertslund, Ballerup, Brøndby, Gladsaxe, Herlev, Hvidovre, København, Køge, Rødovre og Vallensbæk.

Det er relevant at se på baggrunden for, hvorfor en kommune ønsker at omdanne et erhvervsområde. I Storkøbenhavn drives omdannelsen af erhvervsområder af en kombination af flere faktorer. Her kan skelnes mellem ændrede samfunds- og erhvervsstrukturer, der nødvendiggør en omdannelse. Det kan være ændringer i typer af virksomheder og deres behov, udflytning af produktion til udlandet og medfølgende forandringer i bebyggelsesstrukturerne. Andre gange kan det være en bevidst strategi for en kommune, at erhvervsområder ønskes afviklet for at frigøre plads til eksempelvis kontorerhverv eller boliger.

Bykvalitet

De forventede fordele for en kommune er nemme at få øje på. Erhvervsområderne i Storkøbenhavn er ofte placeret godt ift. nærhed til større veje og god infrastruktur. Det er altså værdifulde placeringer, der frigives ved omdannelser. I nogle kommuner ønsker politikere flere boliger, da der er pres på boligmarkedet. Samtidig er der i nogle kommuner tilbageholdenhed i forhold til at planlægge for byfortætning.

Hvis målet er en blandet by, hvor boliger og erhverv eksisterer side om side, kan forventningen også være, at der kan skabes en mere spændende by med liv døgnet rundt, hvor stedets historie og identitet samtidig bevares. Ulempen er de konflikter, der kan opstå mellem beboernes og virksomhedernes behov. Det gælder blandt andet i forhold til trafikbelastning, støj og forurening. Byfortætningen kan desuden skabe forringede lysforhold og mangel på rekreative arealer, hvis de ikke indtænkes fra starten. I visse områder planlægges der desuden for at skabe grønne og blå træk, der kan give rekreative kvaliteter i området og til gavn for naboområderne.

Endelig er der områder, der ønskes transformeret til tidssvarende erhvervsområder med plads til nye typer af virksomheder. Her kan der være behov for ændrede matrikelstørrelser, bedre infrastruktur og måske service for medarbejderne i form af mødesteder, træningsfaciliteter, kollektiv trafikbetjening med videre. Det er vigtigt at analysere, hvad behovet er lokalt, da der nogle steder er behov for store enheder, mens der andre steder kan være mulighed for, at kreative erhverv kan vokse i de gamle bygninger.

Et mål i omdannelser er ofte at opnå øget bykvalitet – et bredt begreb der dækker over alt det, der kan gøre en by eller et område attraktivt. I et erhvervsområde vil vigtige temaer i relation til god bykvalitet blandt andet være trykthed, arkitektonisk kvalitet, attraktive byrum mellem bygningerne, et levende bymiljø, gode transportmuligheder

samt funktioner i et område som mulighed for shopping, cafe- eller restaurantbesøg, kulturtilbud, velfærdsfunktioner og grønne områder.

Regionale perspektiver

Set i et regionalt perspektiv har erhvervsområder i Storkøbenhavn en række mulige potentialer som blandt andet er beskrevet af Johanne Heesche, Ellen Braae og Gertrud Jørgensen i en tidsskriftsartikel fra 2022:

“The Copenhagen YIL (Young Industrial Landscapes), and their strategic localization along a new light rail represents a potential for a comprehensive plan for the region. Planned together, there is a potential for solving general regional problems related to biodiversity, the climate catastrophe, food supplies, and the potential to develop sustainable districts in the Copenhagen suburbs that improve quality of life.”

Nogle af de regionale potentialer er tidligere blevet præsenteret af blandt andet Tom Nielsens og Bjarke Ingels Groups idé om et bæredygtigt loop rundt om hovedstaden. Loop City er en visionsstrategi, hvor et nyt trafikbånd skal sammenkoble 10 kommuner og understøtte nye bosættingsmuligheder udenfor Københavns centrum. Projektet havde til formål at gå væk fra tanken om den centraliserede fingerplan til en mere polycentrisk regionsplan.



1 erhvervsområder kan opstå nye funktioner som her i Gladsaxe Erhvervs-kvarter, hvor Grannys har åbnet en café. På samme matrikel har virksomheden også produktion.

Foto: Anja Meier Sandreid



Der er mange mulige potentialer i erhvervsområder i forhold til at nå klimamål. En af dem er solceller på tagene. Her ses solceller hos Trifolium i Københavns Sydhavn - et tidligere mejeri, der i dag huser et arbejdsfælleskab for en række iværksætter- og produktionsvirksomheder.

Foto: Morten de Fine Olivarius

Bæredygtighed og klima

Sidst skal det nævnes, at omdannelse af erhvervsområder kan være en vej til bæredygtighed og klimamål. Bæredygtighed er, at nutidens ressourceforbrug ikke stiller fremtidens befolkning dårligere ift. deres ressourcebehov. Begrebet bæredygtighed dækker både over naturressourcer, sociale sammenhænge og økonomi.

I erhvervsområder i periferien af storbyen findes muligheder for at skabe nye forstadsområder, der er klimaneutrale, bæredygtige, trygge og socialt bæredygtige.

I anbefalingerne fra rapporten *Bæredygtige Forstæder* kan man f.eks. læse:

"Vi har forpligtet os til at nedbringe vores ressourceforbrug, og forstæderne er i kraft af deres omfang og deres struktur forbundet med et stort ressourceforbrug og må derfor søges ændret," og videre: "Disse ændringer kan tilrettelægges således, at de ikke kun behandler ressourcebesparelser, men samtidig kan levere ny attraktivitet til forstaden og bevare og udvikle dens kvaliteter."

Ifølge Klimarådet stammer 30 % af den energirelaterede CO₂-udledning i Danmark direkte eller indirekte fra byggeindustrien. Der er potentialer for at reducere CO₂-udledninger knyttet til byggeri og drift i erhvervsområderne,

men også på byggemodning ved at udvikle i et eksisterende område – hvor veje, forsyningsledninger og anlæg til afledning af vand i nogen grad kan genanvendes. Centralt er det, at det er eksisterende arealer og infrastruktur, der omdannes i erhvervsområderne.

Et oplagt potentialer i erhvervsområderne er bruge nogle af arealerne til energiforsyning som for eksempel lokale virksomheder, der dækker eget energibehov gennem solceller på tagene. Et andet potentialer er at indtænke grønne tage og begrønning af facader ved de bygninger, der bibeholdes i området. Samlet set vil begrønning af lodrette og vandrette flader i erhvervsområder både løfte området visuelt, men især være med til at køle og modvirke varmeø-effekten samt reducere CO₂-udledningen. Genanvendelse af eksisterende by mindsker desuden behovet for at inddrage grønne arealer til byudvikling, hvilket kan hindre et fald i biodiversiteten.

Genanvendelse af eksisterende erhvervsområder kan være med til at fremhæve og bevare områdets særlige karakter og kulturarv, samtidig med at det kan bidrage til at revitalisere by- og erhvervsliv. Der er altså potentialer at hente både i forhold til at understøtte en fortsat udvikling og til at bevare de historiske rammer. Bevaring af eksisterende bygninger kan i mange tilfælde give både en klimamæssig, men i nogle tilfælde også en økonomisk gevinst.



Fysisk planlægning for erhvervsområder og omdannelse

I det 20. århundrede blev industriområderne en større del af planlægningen. Byplanloven fra 1938 indførte pligt til byplanlægning for kommuner med bymæssig bebyggelse, og fra 1945 blev planlægning for industriområderne karakteriseret af dispositionsplaner, egnplaner og generalplanlægning. I de efterfølgende årtier fulgte regionplanlægning, mens reguleringen af industriområdernes indretning skete på grundlag af rammeplanernes overordnede anbefalinger kombineret med kommunale bygnings- og byplanvedtægter. Siden 1970'erne har kommuneplaner og lokalplaner været redskaber i planlægningen af industriområder.

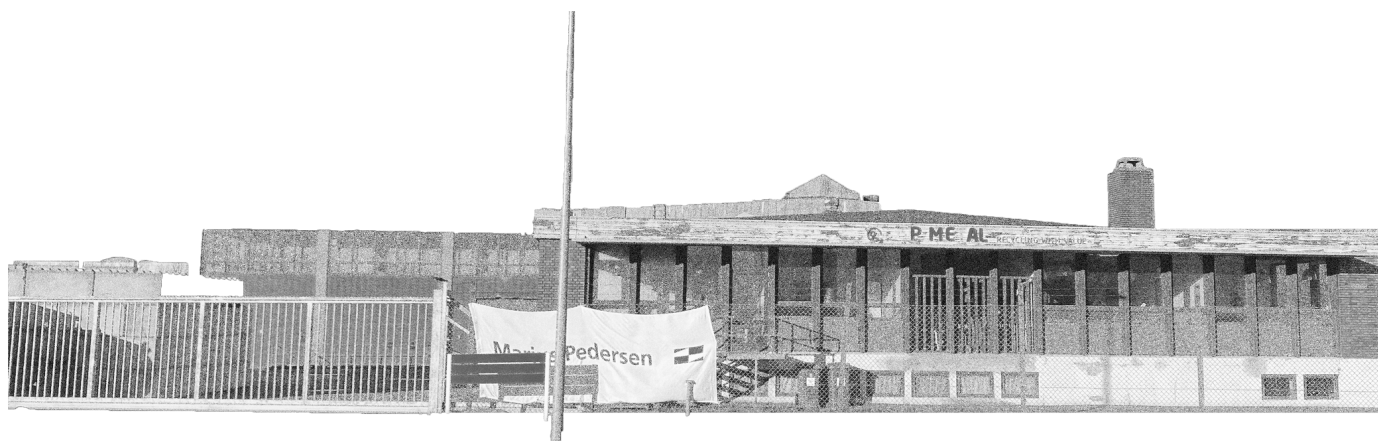
Københavns byudvikling har i høj grad været formet af Fingerplanen fra 1947, der baserer sig på bevægelse fra centrum og ud i forstæderne. Fingerplanen har som fokus at fortætte strategisk og skabe plads til natur. Det tilstræbes at koncentrere byfortætningen i stationsnære områder. Fingerplanen har sat rammen for den fysiske planlægning i hovedstadsområdet, hvor byudvikling primært skal ske i håndfladen og langs fingrene med tilknytning til trafikale infrastrukturer.

Selvom de tre områder er planlagt som barmarksprojekter i stor skala, har planarbejdet og opbygningen af områderne været forskellig. Gladsaxe Kommune var planpionerer i forhold til de nye planlovsbestemmelser fra 1938 og Fingerplanens visioner om funktionsadskillelse. I Hersted blev der trukket på tidligere erfaringer og anvendt afprøvede regler som volumenreglen. I Ishøj er kommunens bymønster og centerstruktur fastlagt i Køge Bugt planen fra 1961-68 lige efter, at Det lille Erhvervsområde blev etableret.



I erhvervsområder findes en række karakteristiske bygninger som for eksempel denne i Gladsaxe Erhvervscenter.

Foto: Ellen Højgaard Jensen



Når erhvervsområder i dag omdannes til nye formål, sker det oftest med afsæt i en helheds- eller udviklingsplan, der sætter rammerne. Det er ikke en formel plantype og har ingen retsvirkning, men den kan bruges til at definere en vision og ønsket retning. Senere bliver planen udmøntet i kommune- og lokalplaner, hvor helhedsplanen kan være et solidt udgangspunkt. Helheds- og udviklingsplanerne kan danne basis for dialog med områdets interessenter. Omdannelsen af erhvervsområder er samtidig forankret i kommuneplanens hovedstruktur, retningslinjer og rammer. I kommuneplanen kan en kommune udpege byomdannelsesområder, hvor der ønskes omdannelse til boliger og andre funktioner, der er forenelige med anvendelse til boligformål. I kommuneplanen fastsættes der retningslinjer for bebyggelse og ændret anvendelse. Et område kan desuden udpeges som omdannelsesområde, hvor der kan accepteres midlertidige overskridelser af de normale støjgrænser for boliger.

Derudover kan kommunerne udpege op til to transformationsområder pr. planperiode, hvor en højere støjbelastning på facader på 1. række kan accepteres. Hensigten er at muliggøre opførelsen af boliger på støjbelastede områder, hvor støjbelastningen forventes at forsvinde indenfor en overskuelig fremtid, eller hvor bebyggelse i 1. række skærmer bagvedliggende bebyggelse for støj. Disse muligheder kan være vigtige i omdannelsen af erhvervsområder, da de forskellige anvendelser i området ellers kan stå i vejen for gradvise ændringer. Områderne er reguleret gennem lokalplaner.

Kontorhuset på Naverland i Hersted Industripark er en af de få bygninger, der tårner sig op og er et vartegn for erhvervsområdet.



Foto: Morten de Fine Olivarius

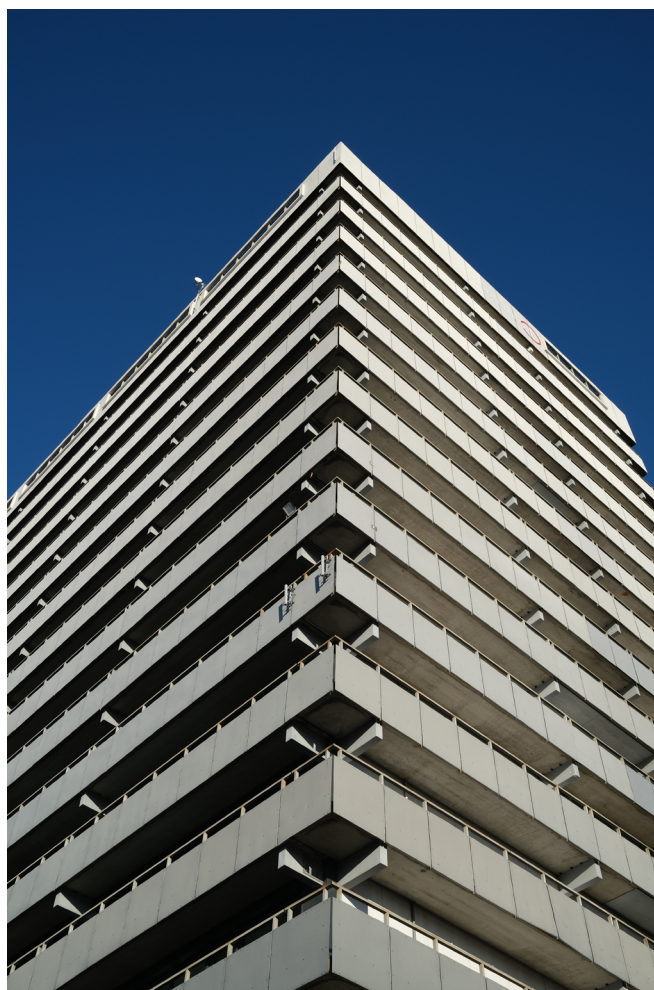


Foto: Jakob Frisk Maibom

Baggrund og vision for omdannelsen

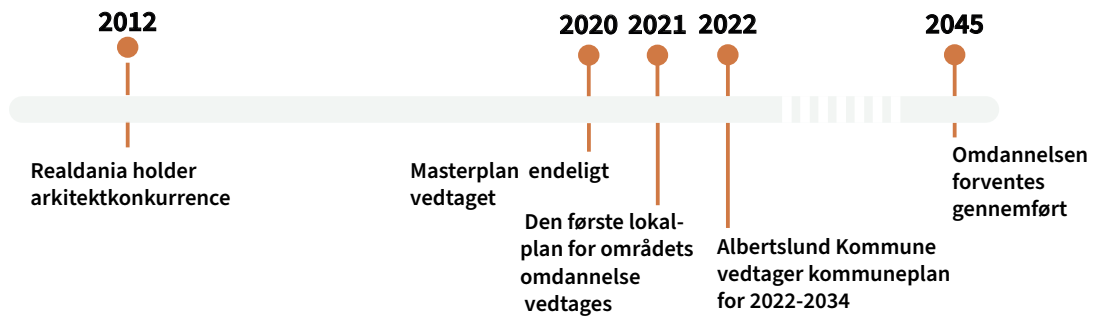
Hersted Industripark Albertslund Kommune

I 2012-2013 gennemførte Albertslund Kommune sammen med Realdania en arkitektkonkurrence, som skulle finde en ny udviklingsstrategi for Hersted Industripark. Det mandede ud i en strategi, der både adresserede fysisk omdannelse og fokus på erhvervsudvikling inden for grøn innovation.

Siden kom der i oktober 2019 en masterplan for Hersted Industripark med titlen *Hersted 2045*. Grundlæggende er ideen, at Hersted Industripark i løbet af flere etaper omdannes til blandet bolig- og erhvervsområde inddelt i 11 kvarterer, hver med deres særegne indretning baseret på deres historie og omgivelser. Det hele bindes sammen af brede, grønne boulevarder indrettet først og fremmest til bløde trafikanter mens nedlagte veje omdannes til aflange parker samt grønne, fælles områder til aktiviteter, idræt og leg.



Illustration: Albertslund Kommune og Urban Creators



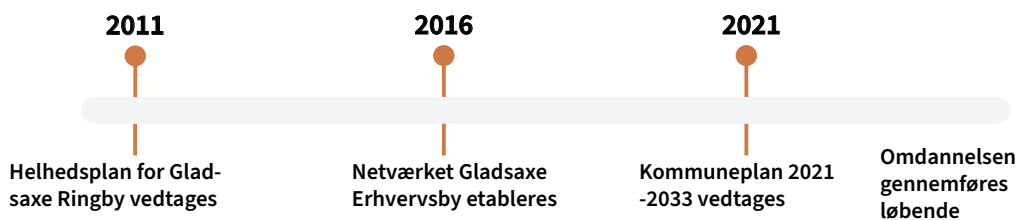
Gladsaxe Erhvervsquarter Gladsaxe Kommune

Med den kommende letbane valgte Gladsaxe Kommune at udarbejde en ny helhedsplan for Gladsaxe Erhvervsquarter i 2011, som dengang blev kaldt Gladsaxe Ringby. Helhedsplanen skulle sætte rammerne for de fortætnings- og investeringsmuligheder, der opstod i forbindelse med letbanen.

Helhedsplanen beskriver på et overordnet plan fortætning omkring stationerne, ny attraktiv arkitektur og grønne alléer. Nogle af helhedsplanens mål var at bevare mangfoldigheden, at forbinde Ringbyen bedre til Hjortespringskilen og at skabe grundlaget for omdannelse til et moderne erhvervsquarter.



Illustration: Gladsaxe Kommune og Hasløv & Kjærsgaard



Det lille Erhvervsområde Ishøj Kommune

Ishøj Kommune kortlagde i 2014 virksomhederne i områdets planer for fremtiden. Flere af virksomhederne i erhvervsområdet havde blandt andet ønsker om udvidelser, der ikke kunne imødekommes indenfor det eksisterende område. I følge kommunen var der ingen interesserede købere til en anvendelse alene til erhverv, men derimod var der interesse i at bygge til boligformål og erhverv. Det lille Erhvervsområde blev i Kommuneplan 2014 udpeget til omdannelsesområde til boliger.

I 2015 kom den første helhedsplan for området. I oktober 2022 fulgte en revideret plan, hvor området skiftede navn til Sydengen. I planen ønskes en fastholdelse af hovedprincipperne med blandet bolig og erhverv, grønne områder og klimatilpasning. Derudover giver den mulighed for at bygge boliger i nye dele af området, og bebyggelsesprocenten er hævet for at kunne bygge mere parkering helt eller delvist under terræn til fordel for grønne arealer.



Illustration: Ishøj Kommune
Foto: Henrik Hedelund, Ishøj Kommune

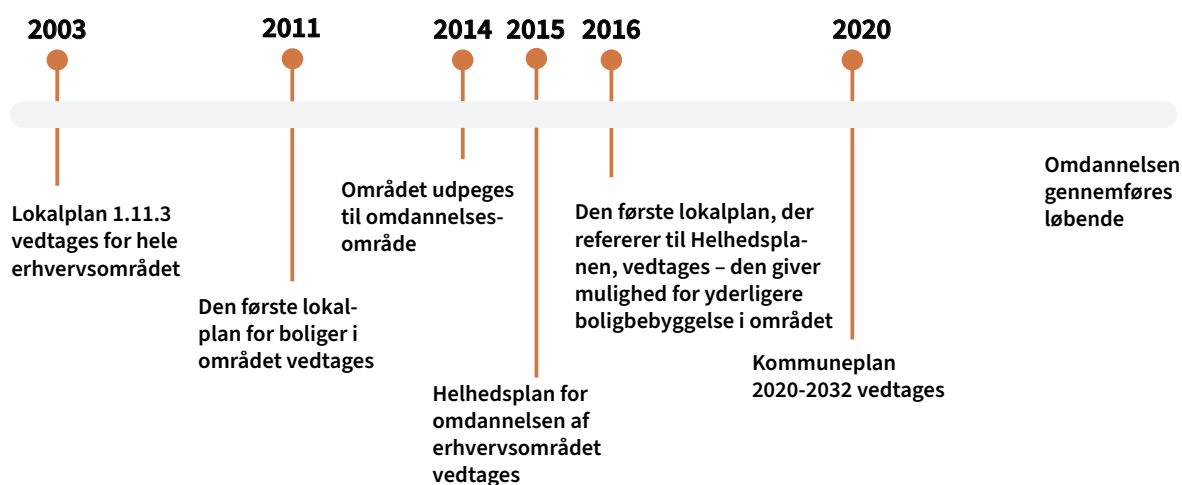


Foto på næste side: Maltfabrikken i Ebeltoft i dag efter en transformation fra industri til en række nye funktioner bl.a. kulturhus, museum og bibliotek.

Foto: Maltfabrikken - Steffen Stamp



Eksempler fra andre transformationer af erhvervsområder

Ved transformation i større eller mindre skala af erhvervsområder kan opnås nye funktioner. En række transformationsprojekter i Danmark og udlandet illustrerer nogle af de funktioner, der kan indtænkes i enkelte bygninger eller et helt erhvervsområde.



Foto: Iben Møller

Case 1: Transformation i stor skala

Emscher Park, Ruhrdistriktet

I Ruhrdistriktet i Tyskland er der sket en omfattende industritransformation i forbindelse med Internationale Bauhausstellung (IBA) Emscher Park. Omdannelsen har haft det forurenede vandløb Emscher, der løber gennem det meste af Ruhrdistriktet, som omdrejningspunkt. Området består af flere sammenvoksede byområder inklusive Dortmund, Essen og Duisburg og er et af Europas tættest befolkede områder. Transformationen gælder hele den industrielle region samt en revitalisering af grønne og blå forbindelser og strukturer. Emscherkanalen og andre områder blev transformeret til grønne, rekreative formål, mens de tidligere industrielle bygninger i dag flere steder fungerer som landmarks i området. Casen er et eksempel på en regional omdannelse af industristrukturer på tværs af byområder.

Aktører:

Koordinator og bygherre: German International Building Exhibition (IBA)

Udførsel gennemført i mindre delprojekter f.eks. Duisburg Nord Landskabspark og Zeche Zollverein



Foto: VARO

Case 2: Biodiversitet i lille skala

VARO og den vilde natur

Flere og flere virksomheder omlægger deres græsplæner til blomstrende enge. Hos maskinproducenten VARO i Hornslet ved Aarhus har de f.eks. skabt en mangfoldighed af planter og dyr på virksomhedens 2.000m² græsarealer. Tidligere blev græsarealerne slået en gang om ugen, men i samarbejde med Vild Med Vilje valgte VARO at ændre frekvensen, så der nu kun bliver slået græs på arealerne en til to gange om året.

”Da naturen begyndte at kvittere med flere sommerfugle, fugle og en hare med harekillinger, kunne de fleste medarbejdere godt se betydningen af at gøre noget for den vilde natur med så enkle midler.”

fortæller direktør for VARO, Niels Jensen, ifølge Vild Med Viljes casebeskrivelse.

Aktører:

Ejer: VARO

Partner: Vild Med Vilje

Case 3: Nye boliger

Symbiosehusene, Herlev

I Herlev er der sat gang i det nye projekt 'Symbiosehusene' – hvor 55 små træhuse skal udgøre en ny bebyggelse ovenpå en gammel erhvervsbygning. Den nye bebyggelse skal understøtte fællesskaber. Udover boliger skal der være et lille landbrug og en tag-farm, hvor beboerne selv kan dyrke mad og grønt. Symbiosen mellem de ulige funktioner – erhverv, bolig og landbrug – udgør grundidéen for bebyggelsen og skal være med til at revitalisere det omkringliggende industri kvarter. Den eksisterende kontorbygning fra omkring 1980 er på 27.000m² over 4 etager. I fremtiden skal det stadig være muligt at drive erhverv, men nu med flere defunktioner og fællesarealer sammen med bebyggelsen. Der er blandt andet planlagt kontorfællesskaber, fitness og et fælleshus med rum til sociale aktiviteter. Ved at blande bolig og erhverv er håbet både at kunne bevare Herlevs særegne industri karakter og understøtte nye boformer, arbejdsformer og fællesskaber.

Aktører:

Investor i projektet og ejer af erhvervsjendommen:

Wihlborgs A/S

Arkitektvirksomhed: Urban Power (udvikler de fysiske rammer og står for projektering)

Udvikling af fælles taglandbrug og -landskab: ØsterGro

Kommunikationsbureau: NXT (formidler projektets fortælling og identitet)

Byggeteknisk rådgiver: Flux/AB Clausen, Stokbro Ingeniører og NCC



Illustration: URBAN POWER architecture and urban planning for Wihlborgs A/S



Foto: Anja Meier Sandreid

Case 4: Nyt ungdomsmiljø

Spinderihallerne i Vejle

Som mange andre byer er Vejle gået fra at være en industriby til i dag først og fremmest at være en vidensby. Det har efterladt mange bygninger, som har udtjent deres funktion og dermed kan tages i brug på nye måder. Et sted, hvor det gør sig gældende, er ved Spinderihallerne. Da produktionen stoppede i 2004, ønskede Vejle Kommune, at hallerne kunne bevares med en ny anvendelse, der bibeholdt industrihistorien og bygningernes særlige karakter. Spinderihallerne i deres nye form stod færdige i 2010 og rummer i dag blandt andet virksomheder og iværksættere, ungdomsboliger, kulturmuseum og café – alt sammen med fokus på design, kunst, erhverv og forretningsudvikling.

Aktører:

Bygherrer: Vejle Kommune og Realdania

Bygningsarkitekt: Schmidt Hammer Lassen Arkitekter

Landskabsarkitekter: Jeppe Aagaard Andersen ApS

Ingeniør: NIRAS A/S

Case 5: Kulturhus i fabrik

Maltfabrikken, Ebeltoft

Maltfabrikken har fra 1861 og frem til 1998 været en vigtig produktionsvirksomhed og arbejdsplads i Ebeltoft. De røde fabriksbygninger vidner om en industrihistorie, hvor malt fremstillet i en dansk købstad både blev solgt til landets bryggerier og eksporteret til Europa og Sydamerika.

Fra 2015-2020 gennemgik fabrikken en gennemgående re-nering og har i dag fået nyt liv og er et godt eksempel på en succesfuld udvikling fra industrimiljø til nyt mødested og dynamo for byens udvikling. De gamle industribygninger huser i dag kreative erhverv, service og kultur. Stedets mange nye faciliteter inkluderer kulturhus, bibliotek, museum, ungekulturmiljø, Artists-in-Residence, klynge af kreative erhvervsdrivende, mikrobryggeri og meget mere. Maltfabrikkens historiske bygninger er blevet et centralt element i udviklingen af Ebeltofts bymidte. Samtidig er det planen, at Maltfabrikken skal være med til at binde midtbyens gamle købstadsmiljø bedre sammen med havnefronten.

Aktører:

Arkitekt: Praksis Arkitekter og Kirstine Jensens Tegnesteue.



Foto: Jens Lindhe

Case 6: Klimasikring i renseanlæg

Ålebækken Ruinpark, Brede

Et nedlagt renseanlæg i Lyngby-Taarbæk Kommune danner i dag rammen om et moderne klimatilpasningsanlæg og rekreativ offentlig park. Ålebækken Ruinpark blev indviet i august 2021. Det 30.000m² store forhenværende renseanlæg har været lukket for drift – og for offentligheden – i 40 år. I dag huser det nedlagte industriområde et stort klimatilpasningsanlæg med tre forsinkelsesbassiner, som tilsammen kan tilbageholde 10 millioner liter spildevand ved kraftige regnskyl eller overløb af spildevand fra Mølleåen.

Aktører:

Rådgiver: Rambøll A/S

Bygherre: Lyngby-Taarbæk Forsyning A/S



Foto: Lyngby-Taarbæk Forsyning



Barrierer og potentialer ved omdannelse

I dette kapitel skitseres en lang række mulige potentialer og barrierer, som aktørerne i de tre caseområder støder på i de konkrete omdannelsesprojekter.

Kapitlet er opdelt i tre hovedafsnit. I første afsnit på side 28 og frem ses der på de større helhedsstrukturer i erhvervsområder. I afsnittet, der begynder på side 49 ses der på, hvilke potentialer og barrierer, der især kan være relevante i forhold til de enkelte matrikler i erhvervsområderne. I afsnittet på side 56 og frem ses der på de enkelte bygninger i erhvervsområder og deres betydning i konkrete omdannelsesprojekter.

Erhvervsområdet

Aktører

Ved omdannelse af erhvervsområder er der en række forskellige aktører, som en kommune skal forholde sig til i de konkrete planer for området. Det kan have betydning for de potentialer og barrierer, der mødes i et konkret omdannelsesprojekt.

Som en led i arbejdet med denne rapport var planlæggere fra de tre kommuner samlet til en fælles workshop, hvor centrale, vigtige og potentielle interesser blev identificeret. De vigtigste interesser er byrådet, borgerne i området, erhvervsforeningerne, grundejerne, lejerne og brugerne. En vigtig pointe fra workshoppen var altid at huske nabokommunerne og at der kan være overordnede statslige interesser på spil.

En anden vigtig pointe for de tre casekommuner er, at der er forskel på, hvordan ejerne anvender bygningerne. Nogle ejere har en investorvinkel, mens andre kan have erhvervsaktivitet i ejendommene i form af lejere. I nogle tilfælde ser ejerne ofte på investeringssikkerhed og afkast, mens lejere er mere optagede af den daglige brug og muligheder for udvikling. Både blandt ejerne internt og i forhold til lejerne kan der være modstridende interesser, der kan være en udfordring i en omdannelsesproces.

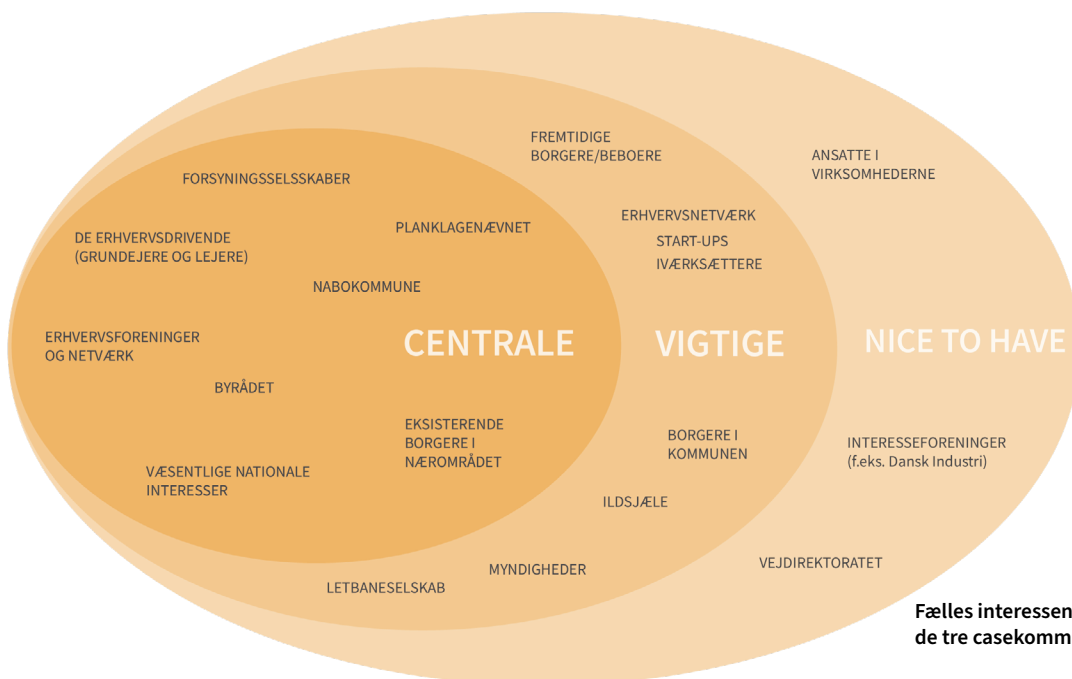
En tredje udfordring kan være, at grundejere, der på langt sigt har en fælles interesse i at gennemføre en omdannelse, samtidig har en vidt forskellig tidshorison i forhold til, hvornår de er klar til at omdanne arealer fra erhverv til f.eks. boliger eller etablering af eksempelvis fælles parkeringsløsninger. Udfordringen kan være vanskelig at løse, da den blandt andet kan knytte sig til en virksomhedsinvesteringer i produktionsapparatet eller varierende finansiell styrke.



Workshoppen for de tre casekommuner, hvor de gav input til projektet og bl.a. kortlagde de vigtigste aktører i de tre erhvervsområder. Foto: Morten de Fine Olivarius

En fjerde udfordring kan være, at en eller flere grundejere af forskellige årsager ikke ønsker at indgå i byomdannelse af et område. Det kan eksempelvis være virksomheder med en historisk tilknytning til området eller en ejer, som mangler viden eller ressourcer til at indgå i en omdannelsesproces.

Grundejernes interesser er ikke ens, i mange tilfælde skal der etableres aftaler og samarbejder på tværs af matrikelstruktur og ejerforhold for at realisere planerne. Det kan være en tidskrævende og omfattende proces, når der er mange forskellige slags grundejere, hvoraf nogle bruger grunde og bygninger, mens andre lejer dem ud.



Fælles interessentanalyse med input fra de tre casekommuner. 2022.

Gladsaxe

Gladsaxe Erhvervsquarter rummer grundejere af forskellige slags. At nogle brugere ejer, mens andre lejer deres grunde, gør en forskel:

”Der er så mange grundejere. Hvis nu der var fire, så kunne vi hurtigt få skabt en fælles platform for udviklingen. Ejerforhold kan også være en barriere. Der er stor forskel på de erhvervsdrivende i forhold til omdannelse. Nogen har ligget her længe, ejer matriklen og har en personlig tilknytning til stedet. De kan gå med i en omdannelse. Andre synes, det kunne være spændende at udvikle området, men bor til leje og har en ejer, der ikke engagerer sig i, hvordan det er at være ude i erhvervsquarteret til daglig.” Maj Green, by- og miljødirektør, Gladsaxe Kommune

”Skal man lave en plan, skal man lave noget, der kan skaleres, så de store grundejere synes, de får noget ud af det, men at de små har råd til at være med. Det svære kan være at finde et greb, hvor man rummer dem alle sammen uanset virksomhedsstørrelse. Vi har brug for en plan for, hvordan vi gør det. [Grundejerne] gider ikke sætte en hel masse i værk, før vi har enighed om, i hvilken retning vi går.” Anne Hertz Dahlgren, byplanarkitekt, Gladsaxe Kommune.

Ishøj

I erhvervsområdet i Ishøj var der tidligere mange grundejere. At skabe et sammenhængende omdannelsesprojekt har krævet, at der blev lavet en masse aftaler på tværs af matriklerne. Denne proces kan være udfordrende, hvis enkelte grundejere ikke ønsker at indgå og kan blokere for hele projektet. I Ishøj er det dog lykkedes rigtig godt, fordi der er blevet arbejdet på at udvikle en fælles vision og at etablere samarbejder for at få det til at ske. Teamleder for plan i Ishøj Kommune Louise Ochmann fortæller:

”I starten var ejerforholdene en hurdle, men nu kan vi komme videre forholdsvist hurtigt. Det er kun syv år ... Udfordringen var, at de skulle ud og lave aftaler med flere, men det er lykkedes for dem ret hurtigt.”

Der er dog stadig udfordringer, der knytter sig til ejerforhold. I Ishøj ønskes der ikke nødvendigvis mere alment boligbyggeri og heller ikke for mange private lejeboliger. Fokus er i stedet på at sikre flere ejer- og andelsboliger for at skabe en mere blandet by. Men planloven muliggør ikke, at der kan stilles krav til ejerforhold, ligesom byrådet heller ikke kan vedtage, at der skal bygges ejerboliger i området. Det er op til bygherrerne.

Tanker fra erhvervslivet

I Hersted Industripark har der ifølge Jesper Larsen, direktør i Property Partners og formand for grundejerforeningen været modstridende interesser blandt grundejerne. Han er ikke selv imod planerne, men understreger, at mangel på klar kommunikation fra kommunen om fremtidige planer og visioner kan være en årsag til modstanden.

”Den masterplan man kører efter nu, åbner op for, at man kan bygge boliger derude, og det er der meget delte meninger om i erhvervsområdet. Der er de virksomheder, som egentlig bare ønsker at fortsætte med at drive deres virksomhed, og som er bange for, at der kommer øgede miljøkrav og øgede krav i forbindelse med ændring af veje, fordi der nu kommer gående og cyklister, der skal tages hensyn til. Og så er der dem, der ønsker at udvikle deres ejendom til noget andet, som er meget pro de her ændringer af området.”

Jesper Larsen fortæller, at noget af det, som mange har efterlyst, er at få beskrevet konsekvenserne af udviklingen.

”Jeg har i hvert fald den oplevelse, at mange grundejere herude føler, at der er sat en hel masse i gang, uden at nogen har fortalt dem, hvad konsekvenserne bliver. Det vi synes, der mangler i processen er, at man er gået i gang uden at være tydelige omkring, hvilke krav der stilles til infrastruktur og fællesarealer, og hvem der skal betale hvad. Den afklaring kom først meget langt inde i processen.”

Tanker fra en pensionskasse

For PensionDanmark er god byudvikling lig med godt samarbejde. I nogle generelle betragtninger og ikke omkring de tre caseområder siger Mia Manghezi, projektudviklingsdirektør, PensionDanmark:

”Det er fuldstændig afgørende for god byudvikling, at man har et tæt samarbejde både med kommunerne og med eventuelle andre parter, forsyningsselskaber, borgere ... [Kommunerne] burde afsætte flere ressourcer til at indgå i de tidlige faser. I gamle dage holdt man stjernemøder, jeg ved ikke, om det nødvendigvis er formen, men jeg tror, at det der med at se sig som et partnerskab, som skal løse en opgave, er vigtigt.”

Derudover understreger hun, at kommunerne gerne må stille flere krav til udviklerne – og sig selv:

”Kommuner og stat er jo selv store bygherrer, så det er i hvert fald én anbefaling, at de stiller krav til sig selv, men også at de stiller krav til udviklerne. De kan stille krav om biofaktor, eller de kunne kortlægge hele biodiversitetsdelen, ligesom bebyggelserne er kortlagt. Der kunne godt være noget bedre grundlag fra kommunernes side for projektudviklerne.”

Timing af omdannelse

En central del af planlægningen er, hvornår bebyggelsesprocenten fastlåses.

Er der skabt store forventninger til værdistigninger – f.eks. i kraft af høje bebyggelsesprocenter – kan enkelte grundejere have en interesse i ikke at være ”first mover” og omdanne erhvervsarealer til andre byformål i den første fase af en byomdannelse, men hellere afvente at værdistigninger i området materialiserer sig, når de første projekter er realiseret. Dermed kan der opstå situationer, hvor enkelte grundejere bevidst blokerer for en større omdannelse. En mulighed kan være at købe de pågældende ud – men ofte til en høj pris.

Tidslighed har også indflydelse på grundejernes incitament. Det betyder, at businesscasen for den enkelte grund-ejer i mange tilfælde forventes at blive bedre ved at vente på de rette konjunkturer. Det kræver naturligvis, at den nuværende aktivitet i ejendommen kan fortsætte og dermed give et løbende afkast af den investerede kapital.

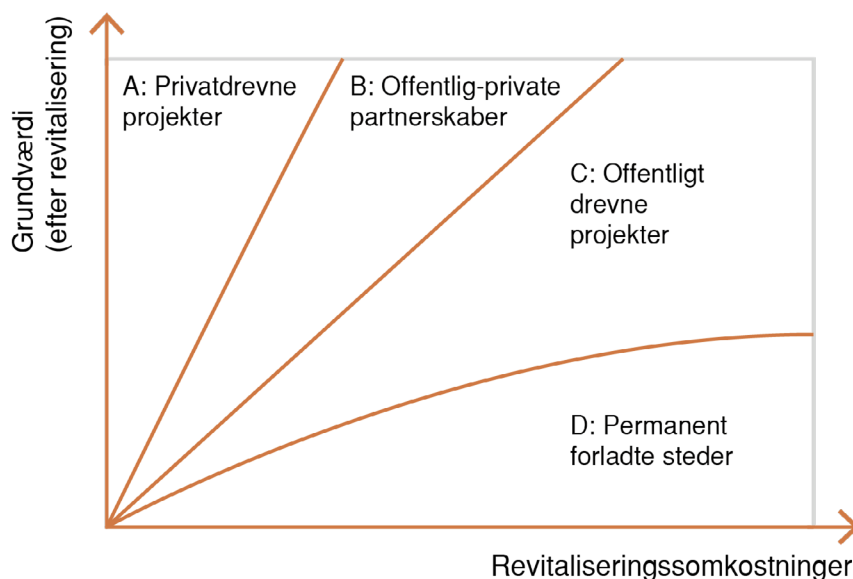
Forventningen om en højere pris senere skyldes flere forhold, men primært at områdets attraktivitet stiger i takt med, at de eksisterende erhvervsjendomme omdannes til bolig- og serviceerhverv. Den stigende attraktivitet vil i de fleste tilfælde medføre højere priser på ejerboliger eller en højere opnåelig markedsløje for private boligudlejningsejendomme. Samtidig vil den løbende omdannelse forbedre grundlaget for at opstille en sikker businesscase, fordi datagrundlaget forbedres som følge af handel med ejerboliger og nye erhvervsjendomme.

Endelig er der situationer, hvor enkelte grundejere er afventende, hvis deres grund eller ejendom har en strategisk placering eller værdi for andre grundejere. Eksempelvis hvis en ejendom er beliggende mellem to ejendomme ejet af den samme ejer, hvorved der bliver tale om ”den sidste brik”, før et større udviklingsprojekt kan gennemføres. Det handler både om projektets omfang, men også om eventuelle gener fra erhvervsaktiviteten på den resterende ejendom.

Desuden er det relevant at se på, hvilke incitament udviklere og developere har til at gå ind i et omdannelsesområde. Set fra en ejendomsjers side handler det om økonomi, hvor afkast og risiko ved den nuværende anvendelse holdes op mod de alternative anvendelses- og udviklingsmuligheder. Ændringer i disse rammevilkår påvirker lysten til at omdanne ejendommen.

Et væsentligt rammevilkår er den demografiske udvikling. I Region Hovedstaden forventes der et stigende folketal i løbet af de kommende 20-25 år. Stigningen forventes at udgøre ca. 10% svarende til ca. 185.000 personer, men ses der alene på udviklingen i arbejdsstyrken (de 18 til 69-årige), ser den forventede udvikling noget anderledes ud. Arbejdsstyrken forventes at stige med ca. 3,8% de kommende 10 år svarende til ca. 48.000 personer, men forventes derefter at være vigende frem mod 2045, hvor den samlede vækst kun udgør ca. 24.000 personer.

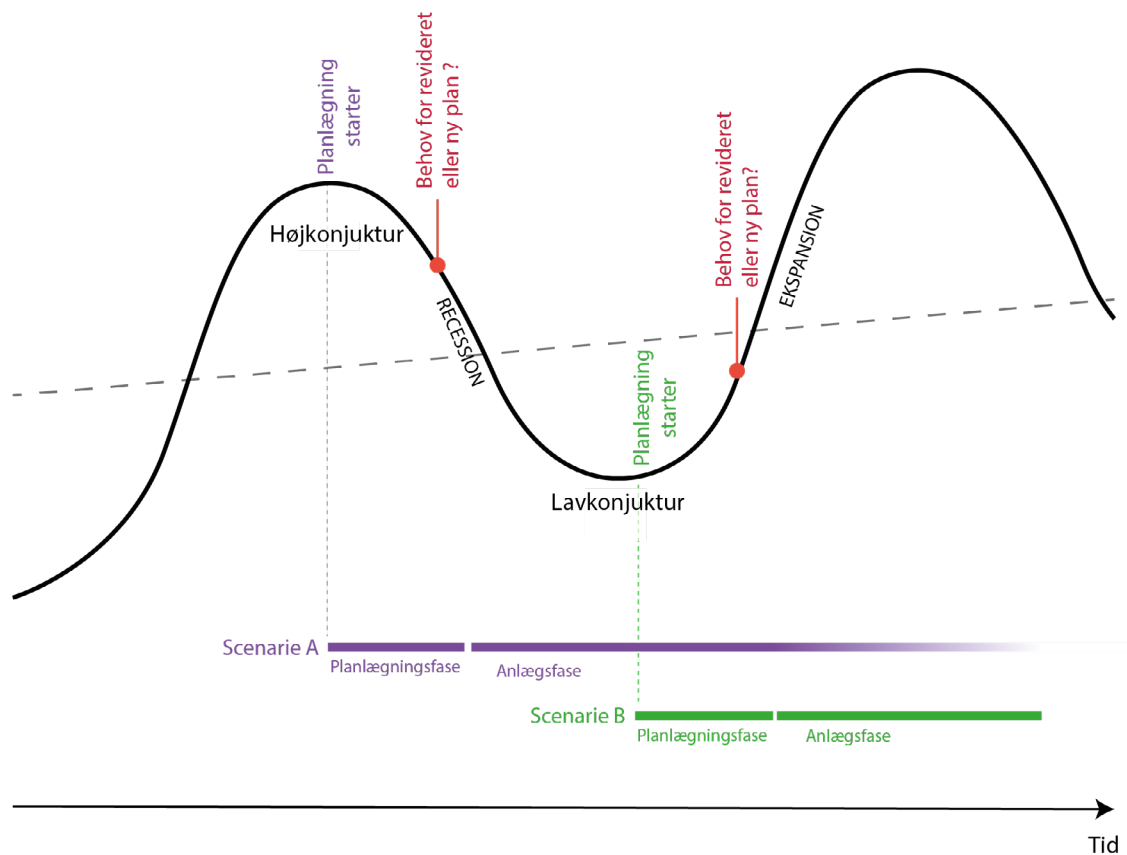
I praksis betyder det, at der kun forventes en moderat udvikling i arbejdsstyrken, hvilket forventes at få konsekvenser for efterspørgslen på nybyggeri inden for serviceerhver-



Sandsynlighed for omdannelse

Graf der viser sandsynligheden for, at forskellige aktører går ind i et omdannelsesprojekt i erhvervsområder (brown fields). Sandsynligheden (og incitament) afhænger af de økonomiske omkostninger ved at revitalisere den pågældende grund eller område set i forhold til den efterfølgende grundværdi, når omdannelsen er afsluttet.

Kilde: Martin Franz, Orhan Güles og Gisela Prey. Place-making and 'green' reuses of brownfields in the Ruhr. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 2008, vol. 99, issue 3, 316-328.



Skiftende konjunkturer

I løbet af en byomdannelsesproces vil markedet ændre sig. Hvad der kan lade sig gøre i en højkonjunktur kan være umuligt ganske få år efter. Derfor kan der, som vist på grafen, opstå et løbende behov for justering af planer og/eller forventninger. Allerede ved opstart af en omdannelse bør man gøre sig tanker om, hvad der kan ske, hvis og når markedet forandrer sig. Selvom der historisk set har været en generel værdi- og produktivitetstigning i samfundet, så vil der altid være svingninger. Disse svingninger får forskellige konsekvenser alt efter gældende lovgivning, teknologispring, demografi og samfundsmæssige megatrends. Derfor handler det om at kunne arbejde med skiftende mål.

vene. Hertil kommer det forhold, at mange virksomheder søger de mere centralt beliggende kontorområder i København, hvilket har en negativ påvirkning af udviklingsmulighederne i de ældre erhvervsområder.

I perioden lige efter finanskrisen steg tomgangen i mange erhvervsområder og i særdeleshed for de ældre og utidsvarende lager- og produktionsejendomme. Tomgangen toppede omkring 2012, hvor den gennemsnitlige tomgangsprocent udgjorde ca. 7% i Region Hovedstaden. I takt med de positive konjunkturer er tomgangen nu faldet til under 2% – og selv ældre, utidssvarende ejendomme efterspørges og udlejes til lejeniveauer som ligger 30-40% højere end på tidspunktet, hvor tomgangen toppede.

De gældende markedsforhold har reduceret omdannelsespotentialer på trods af kraftigt stigende boligpriser og en særdeles stærk efterspørgsel på boligprojekter fra udviklere og investorer. I et længere perspektiv er der fortsat tale om områder med ældre ejendomme, der må forventes at opleve fornyet tomgang, når konjunkturerne vender igen. Hertil kommer ændrede efterspørgselsmønstre, hvor geopolitisk uro, højere transportomkostninger og risici medfører, at danske virksomheder hjemtager produktionen. Det vil øge efterspørgslen på både eksisterende og nye erhvervsjendomme og siden 2019 har der været stigende efterspørgsel på ejendomme til lager, logistik og produktion.

Omdannelse af ældre erhvervsområder er en proces, der som regel strækker sig over en lang årrække, hvor rammevilkårene uundgåeligt vil ændre sig. Det betyder, at de konjunkturelle forhold, der var gældende på tidspunktet for etableringen af strategien, ikke nødvendigvis er til stede, når planen skal realiseres. Det kræver en særlig opmærksomhed på planernes robusthed i forhold til fremtidige forandringer.

Gladsaxe

I erhvervsområdet i Gladsaxe er det en udfordring, at nogle grundejere har visse forventninger til, hvordan udviklingen kan få priserne til at stige. Det er især forventninger om høje bebyggelsesprocenter og om boligbyggerier, der kan få grundejere til at sætte priserne meget højt:

”Det der med, at boliger er guld værd, det hænger stadig ved. Også selvom vi siger, at der skal ikke bygges boliger her. Det tror de ikke på ... De har en forventning om, at der bliver bygget boliger, og at bebyggelsesprocenten bliver 150-200, nærmest uanset hvor i byen, vi snakker om.” Anne Hertz Dahlgren, byplanarkitekt, Gladsaxe Kommune.

Det kan betyde, at nogle områder forbliver nedslidte og funktionstømte i en årrække.

Ishøj

Blandt nogle af grundejerne i Det lille Erhvervsområde er der en forventning om, at deres grunde har en ret høj værdi, som vil stige i forbindelse med omdannelsen af området. Det hænger til dels sammen med, hvad en udvikler tidligere har vurderet prisniveauet til, fortæller Louise Ochmann, teamleder for plan i Ishøj Kommune:

”Der kom en udvikler, som lovede nogle meget høje kvadratmeterpriser, og han var måske ikke så seriøs i virkeligheden. Dem, der så kom efterfølgende, fik det faktisk rigtig svært, for det var lidt mere realistiske kvadratmeterpriser, de bød, og så havde de fået lovning på nogle højere priser. Så gik det faktisk i stå. Der var skabt en rigtig høj forventning om, hvad de kunne få ud af de der grunde. Efterfølgende, realistiske tjek har så vist, at det kunne ikke bære på det tidspunkt. De er så langsomt steget, og det ser bedre og bedre ud.”

Tanker fra erhvervslivet

”Virksomhederne i omdannelsesområdet kan få lidt mere for deres matrikel, hvis de sælger deres grund til boligbyggeri, end hvis man bare skulle sælge det som en erhvervsjendom. Derfor er der en del virksomheder i området, der ser sit snit til at sælge til boligbyggeri.”

Michael Skou, Kia Car Special A/S, Det lille Erhvervsområde, Ishøj

I omdannelsen af erhvervsområder er det centralt at forholde sig til både, hvor et pågældende erhvervsområde er placeret, og hvilke lokaliseringssønsker virksomheder har.

Virksomhedernes lokaliseringsskrav og arealbehov varierer fra branche til branche. Kontorvirksomheder omfatter en bred gruppe af virksomheder fra højt specialiserede vidensvirksomheder til ren administration. Vidensvirksomheder kan deles op i liberale erhverv og teknologivirksomheder, der ofte vil være en kombination af kontor- og produktionsvirksomhed.

Et af de vigtigste lokaliseringsskrav for vidensvirksomheder er, at beliggenheden er attraktiv for medarbejderne, så det er muligt at tiltrække og fastholde kvalificeret arbejdskraft. Ud over beliggenhed tæt på medarbejdernes bopæl, understøttes dette af god trafikal tilgængelighed (kollektiv trafik og privatbil), men også af adgang til bykvaliteter som mulighed for shopping, caféer, restauranter og attraktive byrum (se mere på s. 15-16 om bykvaliteter). Teknologitunge virksomheder har ofte behov for relativt store ejendomme, hvorfor de i stedet typisk vælger at lokalisere sig uden for centrum, og derfor er ekstra afhængige af en god trafikal tilgængelighed for arbejdskraften.

Erhvervsstrukturer ændrer sig med tiden. Nedenstående grupperinger af brancher er dem, som Danmarks Statistik bruger. I dag arbejder virksomheder ofte på tværs af kategorierne.

Ifølge en analyse af erhvervslokalisering i Hovedstadsom-

Brancher (november 2021)	Hele landet	Region Hovedstaden
1. Landbrug, skovbrug og fiskeri	2,21%	0,29%
2. Industri, råstofindvinding og forsyningsvirksomhed	10,80%	6,93%
3. Bygge og anlæg	6,14%	4,90%
4. Handel og transport mv.	23,56%	22,93%
5. Information og kommunikation	3,92%	6,81%
6. Finansering og forsikring	2,78%	4,56%
7. Ejendomshandel og udlejning	1,78%	1,83%
8. Erhvervsservice	11,66%	15,12%
9. Offentlig administration, undervisning og sundhed	32,21%	30,73%
10. Kultur, fritid og anden service	4,84%	5,93%

Typer af erhverv i Danmark

Der er forskellige måder at opgøre de brancher, der findes i Danmark med varierende detaljegrad. Oplistes brancher efter, hvor stor procentdel af den danske arbejdsstyrke, der er beskæftiget i disse ti brancher ses ligheder og forskelle, når hele landet sammenlignes med Region Hovedstaden. Data fra Danmarks Statistik.

rådet udarbejdet af COWI i 2018, så er de rammebetingelser, der har størst betydning for virksomheders lokaliseringsønsker:

- Adgang til arbejdskraft med de rette kvalifikationer
- Adgang til transportinfrastruktur
- Adgang til uddannelses- og forskningsinstitutioner
- Klyngedannelse og synergi med andre virksomheder
- Synlighed
- Bykvaliteter

Mens omdannelsen til boligformål i mange tilfælde kan drive en omdannelse, er det mere vanskeligt for serviceerhvervene. Efterspørgslen efter bolig- og erhvervsarealer vil variere over tid som følge af blandt andet konjunktursvingninger, men også mere strukturelle forandringer.

Udfordringen med omdannelse til serviceerhverv i hovedstadsområdet knytter sig til forholdet mellem den reelle efterspørgsel på nye kontorejendomme og det store udbud af byggemuligheder langs med Ring 3. Etableringen af letbanen giver mulighed for at etablere nye stationsnære knudepunkter og udvikling af kontorejendomme, der i mange tilfælde samtidig har en funktion i forhold til støjhåndtering fra de omkringliggende primære vejstrukturer. Udviklingsmulighederne for kontorejendomme præges af konkurrencesituationen, men også af en mere strukturel udfordring i forhold til den demografiske udvikling.

Gladsaxe

Hos planlæggerne i Gladsaxe er der en oplevelse af, at området er attraktivt for erhvervsbyggeri. Hvor København er blevet meget dyrt, findes der her billigere alternativer. Og der opleves et værdiskifte i forhold til, hvad lejerne ønsker at flytte ind i – hvor mange hellere vil flytte ind i et ældre industriområde med en historie, fremfor et nybygget og ensartet område.

”Det er simpelthen ved at blive så dyrt inde i København med alle de kreative miljøer – så pludselig er der nogen, der har opdaget, at man også kan finde industribyggeri eller nogle værkstedsbygninger her hos os, som man så kan lave superfede.”

Maj Green, by- og miljødirektør, Gladsaxe Kommune.

Albertslund

Der har i lang tid været lav interesse for at etablere sig i Hersted Industripark, men interessen er nu stigende, særligt for lager og logistikvirksomheder. For mange andre erhverv er området dog mindre attraktivt, da det ikke lever op til de krav og ønsker, andre typer af virksomheder har. Der er ikke stor nok efterspørgsel på nyt erhvervsbyggeri til, at det i sig selv kan betale sig at udvikle rene erhvervsprojekter; men efterspørgslen på boliger er så stor, at mindre arealer til detailhandel og publikumsorienterede erhverv kan tænkes ind i projekterne.

Igen viser det sig, hvor mange forskellige interesser, der findes i ældre erhvervsområder. Det øger hele tiden kompleksiteten af de rammer, kommunen arbejder indenfor:

”Det er en udfordring at omdanne et industriområde. Vores kommunalbestyrelse er optaget af boligudvikling, den grønne omstilling og øget biodiversitet, når de byudvikler, samtidig med at de ønsker en balance, hvor industrivirksomhedernes muligheder og arbejdspladser i kommunen bevares.” siger Søren Kehr, leder af sekretariat for byudvikling og erhverv

Ishøj

Ishøj Kommune ligger godt placeret i forhold til virksomheder, da den ligger tæt på København, på motorveje og en S-togsstation. Med ændrede behov og den nuværende dagsorden om byudvikling er der dog nogle typer erhverv, der må flytte. Stadig kan det være svært for virksomheder, der gerne vil blive i Ishøj Kommune at finde nye lokaliteter. Det er et problem for de virksomheder i Det lille Erhvervsområde, som endnu ikke er med i aftalerne om omdannelsen. Det forklarer Berit Mathiesen, centerchef i Center for byudvikling og natur i Ishøj Kommune:

”Vi har ingen erhvervsarealer, vi kan anvise. Man gjorde det, da man lavede omdannelsesområdet i sin tid, at man kombinerede det med, at man fik nogle nye erhvervsarealer, fordi der blev anlagt et nyt banetracé mellem Ringsted og København. Det betød, at der opstod nogle indeklemte arealer, som man så fik lov til at lave erhvervsudvikling på ... Nu er arealerne solgt, så det kan blive lidt ekstra svært med de sidste, de skal så ud at finde et sted i det eksisterende erhvervsområde eller et helt andet sted i hovedstaden.”



Asfaltentreprenøren Colas Danmark A/S har ligget i Hersted Industripark siden erhvervsområdets oprettelse.

Foto: Anja Meier Sandreid

Tanker fra erhvervslivet

Konsekvenserne af kommunernes planer for et givent område er mærkbare i dele af den eksisterende industri. Konsekvenser, der blandt andet udmønter sig i tvivl om, hvor de industri- og produktionstunge erhverv skal flyttes hen, eller hvorvidt de kan sameksistere med områdets nye formål i form af f.eks. boliger og kontorbygninger.

”Flere politikere og byplanlæggere har et ønske om mere blandet bebyggelse med erhverv – men jeg kan frygte, at der kun tænkes på kontorarbejdspladser, fordi de ikke støjer og derfor passer bedre ind i et boligområde. Der synes at være et strukturelt forståelsesproblem hos politikere i forhold til vilkårene for især håndværk og serviceindustri. Man taler om stor mangel på faglærte i fremtidens Danmark, men samtidig planlægger man fremtidens byer, uden at der er plads til de faglærtes arbejdspladser. Fra politisk hold mangler der desværre tilstrækkeligt fokus og forståelse for en sammenhængende byplanudvikling i og omkring København” fortæller Hans Oluf Krog, Colas Danmark A/S, Hersted Industripark.

En anden konsekvens af muligvis at skulle fraflytte området er virksomhedernes mulighed for at tiltrække og fastholde arbejdskraft. Væsentlige parametre for at kunne det er offentlige transportmuligheder, infrastrukturelle forbindelser og tæt samarbejde med uddannelsesinstitutioner.

”Vores ønske er at blive boende her, fordi vi synes, at det ligger godt, og at selve området er interessant. Det er centralt for vores medarbejdere i forhold til at komme hertil. Vi er også afhængige af at få relativt mange ingeniører ansat, og det, at vi ligger tæt på DTU, betyder relativt meget for os. Vi samarbejder med DTU på mange områder. Vi ville sagtens kunne overleve andre steder, det er der ingen tvivl om, men hvis vi selv skulle vælge, ville vi gerne blive ved med at ligge her og håbe på, at naboerne fortsat synes, vi er en OK nabo.” Per Lund Hansen, Alfa Laval Nordic A/S, Gladsaxe Erhvervsquarter.

Landskab og arealanvendelse

I forhold til potentialer og barrierer i transformation af erhvervsområder er arealerne mellem de enkelte virksomheder relevant. Også fordi det grønne i byerne i de senere år har fået et større fokus i byplanlægningen.

Et landskabs karakter er et produkt af det naturgivne landskabs jordbund og udformning kombineret med den samfundsmæssige udvikling gennem århundreder. Landskabet, som det opleves i dag, karakteriseres af spillet mellem naturgrundlaget, de kulturgeografiske mønstre og rumlige, visuelle forhold. I Europa og Danmark er begrønning af arealer en tilbagevendende strategi for at skabe rekreation, klimatilpasning, naturbeskyttelse og grønne korridorer.

Ved at medtænke fremtidens klimaudfordringer i udviklingen af erhvervsområder kan en transformation bidrage positivt til helhedsværdien i form af grønne områder, øget biodiversitet samtidig med at en række funktioner indtænkes i området såsom vandmagasiner, LAR-løsninger med mere.

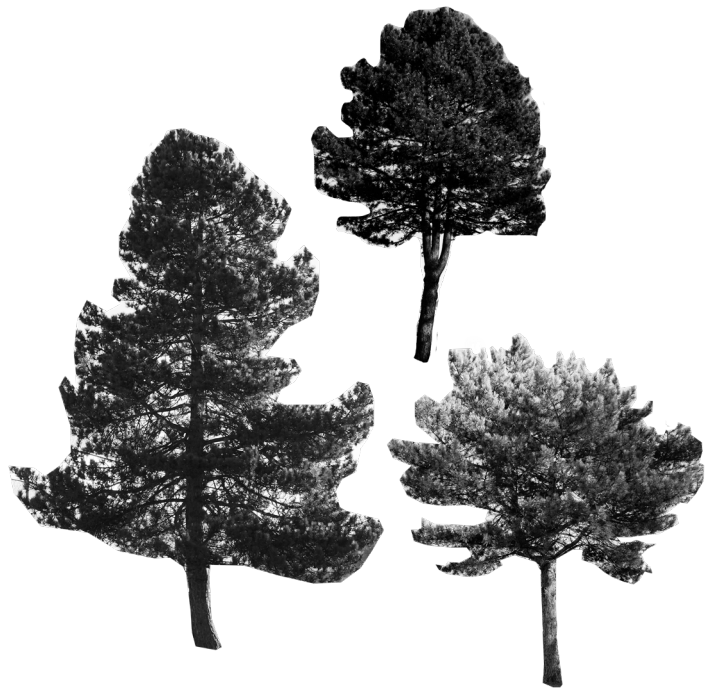
Hvis der er mange matrikelejer og sammensatte matrikelstrukturer i et område, vil det typisk kræve kommunale opkøb at skabe større sammenhængende grønne områder, men en strategi kan også være at arbejde med helhedsplaner, hvor de matrikulære forhold definerer de grønne strukturer. Det medfører måske en struktur, som ikke er optimal set fra et landskabsmæssigt perspektiv, men sandsynligheden for, at planen kan realiseres, øges.

Albertslund

Hersted Industripark ligger i Albertslund på en vandrig slette og er udlagt med store åbne gaderum. Området er fra starten planlagt som en industripark med mange græsplæneindustrier, gadetræer, brede veje og fortove. Vestskoven grænser op til området mod vest og nord. Inde i området er der i dag en sø mellem Naverland og Gamle Landevej samt et grønt område med fodboldbaner, der grænser op til Fabriksparken.

Der er mange generationsforureninger i området, og det er ikke muligt at ned-sive regnvand. Ved skybrud er der risiko for oversvømmelse, da befæstelsesgraden er stor. Derfor arbejdes der med at skabe flere grønne flader og tage.

Hersted var en del af udviklingsprojektet: *Fremtidens forstad*. I den forbindelse vandt Kristine Jensens tegnestue med et forslag, der introducerede nye vådområder, skabte mindre befæstelse og indførte grønne tage. Disse tanker kan stadig genfindes i planerne. Det ligger desuden i planerne, at Smedeland omdannes til en rekreativ boulevard med grønne områder til beplantning og ophold.



De tre erhvervsområder i Albertslund, Ishøj og Gladsaxe har mange af de samme landskabelige træk, men også væsentlige forskelle. Udearealerne består fortrinsvist af græsplæner, hvor de enkelte matrikler er afgrænsede fra hinanden med hegn og hække. Den eksisterende struktur er dog gerne sådan, at der ikke er mange sammenhængende grønne korridorer i områderne, og at de kan være svære at få etableret. Det er svært indenfor det enkelte område – og endnu sværere, når man ser på tværs.



Foto: Morten de Fine Olivarius
I masterplanen bygges der videre på de eksisterende hovedtræk i Hersted Industripark med forlængelse af Vestskoven og rekreative boulevarder.

Gladsaxe

Gladsaxe Erhvervs kvarter ligger i den sydlige del af Gladsaxe Kommune, hvor landskabet hovedsageligt er et jævnt bølget morænelandskab. Størstedelen af Gladsaxe Erhvervs kvarter er dog et mere jævnt landskab anlagt på tidligere landbrugsjord. Enkelte steder anes morænebakkerne i landskabet og er flere steder i erhvervs kvarteret med til at give et særligt kuperet præg.

Ring 3 løber som en grøn, facadeløs korridor gennem erhvervs kvarteret og deler det i to. I den vestlige kant af området ligger der kolonihaveforeninger. Størstedelen af vejene i området er med fortov på begge sider og uden cykelstier. En del virksomheder er omkranset af hegn, der mere eller mindre er til at se igennem, mens andre er omkranset af beplantning eller har et åbent præg ofte med parkering ud mod den enkelte vej. De grønne elementer i landskabet består primært af buske og enkelte vejtræer.

I Gladsaxe Erhvervs kvarter er der kun få grønne arealer, og det er svært at få flere ind, når der omdannes. Desuden giver områdets nogle steder kuperede terræn udfordringer:

”Der er en del terrænforskel. Vi har været ude at snakke med nogen, som var indstillet på at sige, I kan godt lægge en sti her ... Når man så kommer ud, og der pludselig er tre meter op ... så møder man virkeligheden.”

Anne Hertz Dahlgren, byplanarkitekt, Gladsaxe Kommune.

Ishøj

Det lille Erhvervs område i Ishøj ligger ligesom resten af kommunen på en tidligere moræneslette og har en forholdsvis flad karakter. Området er anlagt på tidligere landbrugsjord. Erhvervs området ligger ud til Ishøj Strandvej mod øst, en grøn kile mod syd, S-togs baneareal samt en genbrugsplads mod vest og boligområder. En del virksomheder har en åben karakter med parkering ud mod den enkelte vej. De grønne elementer i landskabet består primært af enkeltstående buske og vejtræer.

Ishøj Varmeværk og nyopførte boliger ligger i områdets sydvestligste del. De to mest markante veje er Industriskellet og Industrivangen, der gennemskærer området. Vejene i erhvervs området har et smalt fortov på begge sider og ingen cykelstier. Der er i 2021 etableret en cykelsti langs banestrækningen, der leder direkte til Ishøj Station.

En arealmæssig udfordring i Det lille Erhvervs område er dets lille størrelse og begrænsede plads. Det er simpelthen svært at få plads til det hele i området. Der ønskes både klimaprojekter samt grønne byrum og gårdarealer, men samtidig skal der være plads til parkering. LAR-projekter kan blive udfordret af forurenede jord:

”Problemerne opstår så, når man vil omdanne udearealerne, f.eks. nye parkeringsløsninger, men uden at jorden er rensed op. Det sætter begrænsninger på LAR-løsninger, afledning af vand fra befæstede arealer mv. Her kan du næsten ikke ændre udearealerne, fordi du skal leve op til nogle stramme – med god grund – krav til udledningen.” Berit Mathiesen, centerchef i Center for byudvikling og natur i Ishøj Kommune.



Foto: Jakob Frisk Maibom

”Jeg kan jo godt se at på sigt, når der ville komme boliger på begge sider af os, så ville vi risikere, at kommunen begynder at indsnævre vejen eller lave vejtræer ude i midten af vejen. Det ville begrænse vores infrastruktur, og vi ville ikke kunne få lastbiler ind til virksomheden mere. Så det ville kunne genere os.” Thomas Pedersen, Metalock Denmark A/S, der er fraflyttet Det lille Erhvervsområde, Ishøj.

”Det er ikke os, der er kommet med oplægget til, hvordan det skal se ud. Det er kommunen, og dem der har købt grundene ... Vi har ikke budt ind med, at vi synes, at vejene skal være meget smallere.” Mads Grunnet,

Case 7: Den grønne plads

I omdannelsen fra erhvervsområde til blandet bolig og erhverv benytter Ishøj Kommune sig af muligheden for at skabe en grøn plads i området. Grunden på Industriskellet 10 er 3.000m² og er blevet opkøbt af Ishøj Kommune, men udlejes til virksomheden NGL Nordic. Indenfor en årrække skal den tidligere erhvervsgrund omdannes til rekreativt område, der kobler området sammen og bidrager til regnvandshåndteringen. Området er sårbart overfor oversvømmelser ved ekstremregn og stormflod, og der planlægges derfor klimatilpasningstiltag på alle grunde og veje. Den grønne plads skal indeholde et stort regnvandsbassin, som kan samle og tilbageholde regnvand ved ekstremt vejr, hvor det øvrige regnvandssystem ikke har kapacitet. Det er en prioritet, at klimatilpasning, udover de tekniske formål, skal bidrage til området. Derfor skal den grønne plads indeholde rekreative og øvrige funktioner for områdets beboere, også når det ikke regner.

Aktører:

Grundejer: Ishøj Kommune

Hougaard & Kofoed, Hersted Industripark.

”Fra kommunens side har vi jo mere et helhedsperspektiv blandt andet med fokus på de bevaringsværdige bygninger og på, hvor man kan lave nogle arkitektoniske og grønne træk – men det er bare ikke der, de fleste af ejendomsjere eller virksomheder er. Det kræver gode dialoger med forståelse for, hvad deres ønsker og behov er.” Karen Brosbøl Wulf, erhvervschef og leder af Gladsaxe Erhvervsby.

Case 8: Dyrups Æblelund

Hos malingvirksomheden PPG Dyrup i Gladsaxe findes en æblelund. Et lille område med æbletræer og brombærbuske, der førhen var forbeholdt medarbejdere i virksomheden. Men i 2018 åbnede Dyrup op for, at alle kan benytte lunden og er i dag et velbesøgt grønt område, som blandt andet medarbejdere i områdets virksomheder benytter til aktiviteter og afslapning. Åbningen af æblelunden er kommet i stand gennem erhvervsnetværket Gladsaxe Erhvervsby, som Dyrups direktør var formand for på daværende tidspunkt. Lunden fremstår som et vildt naturområde. Det er Dyrup, der står for at friholde stierne og sørger for toiletbygningen, der også er tilknyttet. Ifølge kommunen er æblelunden et af flere eksempler på ændringer af byrummet, hvor en række ejere, lejere og Gladsaxe Kommune sammen arbejder for at forskønne området, så der skabes en samlet identitet mellem de offentlige og private arealer.

Aktører:

Grundejer: PPG Dyrup

Projektet er blevet til i samarbejde mellem: PPG Dyrup, Gladsaxe Kommune og erhvervsnetværket Gladsaxe Erhvervsby

Øvrige samarbejdspartnere: Go Monkey (har doneret højbede); Gladsaxe Forberedende Grunduddannelse (planter); Gladsaxe 10. klasse og ungdomsskole (bænke).



Foto: Jakob Frisk Maibom

Transport og trafik



Et busstoppested i Hersted Industripark. Øget offentlig transport og stationsnærhed er et oplagt potentiale at indtænke ved omdannelse af erhvervsområder. I de tre caseområder er det lykkedes i varierende grad. Foto: Anja Meier Sandreid

Gennemgående for de tre caseområder er, at de er opført primært til biltrafik. Hvilke barrierer, det medfører, er forskelligt. Begrænset adgang til offentlig transport, dårlige muligheder for at færdes på cykel eller som gående og konflikter mellem person- og godstransport er nogle af udfordringerne.

Omdannelsen af erhvervsområder betyder i nogle tilfælde, at pladsen på vejene fremover skal deles af flere former for trafikanter. Da de tre undersøgte områder blev opført, lå de fordelagtigt i forhold til godstransport ad vej. Siden har byen udviklet sig, erhvervsområderne er blevet omkranset af beboelse, og dermed er den trafikale belastning øget.

Et planlægningsmæssigt greb kunne være mobilitetsplaner, der er en oplagt måde at samtænke transport, trafik og byplanlægning i en tidssvarende, bæredygtig sammenhæng. EU har siden 2014 anbefalet, at der udarbejdes mobilitetsplaner med henblik på en mere bæredygtig udvikling. En række danske kommuner har allerede udarbejdet mobilitetsplaner, der er et oplagt potentiale i forbindelse med omdannelse af ældre erhvervsområder. Kommunerne kan være initiativtagere til at samtænke transportformer ved f.eks. stationer eller i et erhvervs kvarter og gennem deres kommuneplaner sætte spot på de trafikale knudepunkter og deres nære omgivelser.

Omdannelsen kan med fordel bruges til at tænke i nye baner indenfor f.eks. parkeringsmuligheder (midlertidige og dobbeltudnyttede pladser), øget stationsnærhed og dækning af offentlig transport, mindre transportbehov, da erhverv, detailhandel og boliger er placeret nær hinanden samt muligheder for at reducere persontransport i bil ved f.eks. delebiler og samkørselsordninger er alle potentialer ved omdannelse.

Tanker fra erhvervslivet

Erhvervsdrivende i alle tre caseområder peger på behovet for transport og parkering som værende vigtigt for deres virksomhed. Det gælder blandt andet erhvervsdrivende som er afhængige af, at kunder og medarbejdere kan komme til og fra området i bil. De trafikale konsekvenser ved omdannelse af erhvervsområder til blandet bolig og erhverv opleves tydeligst hos de industri- og produktionstunge erhverv, som er afhængige af tung transport.

”I erhvervsområdet i Ishøj, hvor vi lå før, gik det fra at være et industriområde til, at der blev bygget boliger rundt omkring os. Så blev vores vej pludselig til en skolevej. Det betød, at pludselig cyklede der skolebørn forbi samtidig med, at vi har store lastbiler kørende til og fra, og det kan godt skabe nogle problemer. Det er en fordel for os, hvis der kun er industri i området.” Thomas Pedersen, Metalock Denmark A/S, der er fraflyttet Det lille Erhvervsområde, Ishøj.

”Et erhvervsområde som det her er i udgangspunktet ikke for bløde trafikanter. Det er klart, at medarbejdere i erhvervsområdet skal kunne komme sikkert til og fra job på cykel. Men det siger sig selv, at vi skal beskytte vejene på en måde, når vi kører med 12, 13 eller 14 meter lange busser, og en anden når vi f.eks. skal passe på skolesøgende børn, der færdes i trafikken. I erhvervsområderne skal vejkapitalen indrettes efter erhvervslivets behov. Og så skal vi finde andre veje til de cyklister og børn, der egentlig ikke har et formål eller ærinde i vores erhvervsområder.” Peter Lanng Nielsen, Keolis, Hersted Industripark.

”Vi er en mastodont, der ligger blandt beboelse, og det er lidt specielt. Der kommer relativt mange lastbiler. Men det er den strategi, som kommunen har valgt – at man siger, at et miks mellem industri, erhverv og beboelse er godt. Man kan i hvert fald sige, at der både er fordele og ulemper. Det er der ingen tvivl om.” Per Lund Hansen, Alfa Laval Nordic A/S, Gladsaxe Erhvervs-kvarter.

Privatbilisme

I erhvervskvartererne i Albertslund og Ishøj er det markante karakteristika, at områderne fra starten er planlagt til transport med bil eller lastbil. I Gladsaxe ses det i lidt mindre grad, i 1950'erne var der et stærkt lokalt ønske om at få S-tog til området, men i dag er området primært betjent af privatbiler og tung transport.

Der er derfor et potentiale i forhold til kommunernes klimamål, hvis der i omdannelsen af erhvervsområderne er et fokus på især medarbejdernes transportvaner samt besøgende til de enkelte virksomheder. Fokus på og støtte til øget brug af kollektiv transport, delebilisme, gang eller cykling vil have betydning for CO₂-udledningen. Desuden kan øget mulighed for opladning af elbiler og på sigt ellastbiler overvejes.

Et andet potentiale er samkørsel. Eksempelvis rettet mod medarbejdere i virksomhederne eller de nye beboere i et omdannet erhvervsområde. Ifølge IDA's rapport Omstilling til *Bæredygtig Mobilitet* fra 2021 kan 27% af den CO₂, som genereres ved persontransport, spares ved hjælp af delebiler, elbiler og samkørselsordninger.

Tanker fra erhvervslivet

”Helt klart muligheden for at lade elbiler eller forskellige samkørselsordninger eller de her biler man kan leje på minutbasis. Grønne områder – det der gør, at man ikke føler, at man tager ud i en erhvervsby og ikke har lyst til at blive. Det med at det ligesom er mere opholdsvenligt. Det er jo nok det, der mangler sådan et sted her for, at man kunne finde på at hænge ud og bruge lokalområdet i højere grad.” Ansat i lokal virksomhed i Gladsaxe Erhvervskvarter.



Foto: Anja Meier Sandreid

Case 9: Samkørsel

I myldretiden sidder der i gennemsnit kun 1,05 personer i hver pendlerbil. Det giver et stort transportspild og en potentiel uudnyttet kapacitet. For at komme det til livs, søsatte Gladsaxe Kommune i 2019 et initiativ, der skulle få flere til at benytte sig af samkørsel.

I samarbejde med det lokale erhvervsnetværk, Gladsaxe Erhvervsby, og virksomheden Nabogo, udviklede de en app, der kunne koordinere samkørsel for kommunens borgere og medarbejdere i lokale virksomheder. Samarbejdet betød, at appen er gebyrfri for brugerne – de skal blot betale 75 øre pr. kørt km til chaufføren, hvilket foregår automatisk.

Netop som projektet skulle gå i luften ramte coronapandemien, derfor er der endnu ikke samlet erfaringer fra projektet. Dog viser initiativet, hvordan en kommune kan arbejde med at fremme samkørsel gennem partnerskaber med relevante aktører.

Aktører:

Projektet er blevet til i samarbejde mellem Gladsaxe Kommune og erhvervsnetværket Gladsaxe Erhvervsby. Udbyder af biler og app: Nabogo.

Stationsnærhed og kollektiv transport

Der er stor forskel på, hvor stationsnært de tre erhvervsområder ligger, og hvor velbetjent de er med kollektiv trafik. Den gode effekt af stationsnær lokalisering er velbelyst. Placeringen af store kontorarbejdspladser indenfor 600m – eller det der svarer til 7-8 minutters gang – fra en station betyder i mange tilfælde en fordobling af antallet af ansatte, som benytter kollektiv transport til og fra arbejde.

De tre erhvervsområder får Hovedstadens Letbane tæt på, den ruller efter planen ud på sin første tur i 2025. Letbanen strækker sig over 28 km mellem Lyngby og Ishøj med 29 stationer undervejs. Etableringen af ny infrastruktur har betydet, at omegnskommuner har kunnet udvikle og bygge tæt op ad de kommende letbanestop. Potentialet er der, men det kræver velplanlagte stationer. Nøglen er blandt andet, at det skal være let at skifte mellem transportformerne. Her er en vigtig opgave at skabe gode p-pladser, parkér og rejs-anlæg, cykelparkeringspladser, betjening, oplevelser, busterminaler og en blanding af funktioner.

Offentlig transport i de tre erhvervsområder

Albertslund Kommune ligger fordelagtigt i forhold til transport, da både jernbane og store dele af motorvejsnettet i københavnsområdet skærer igennem. Hersted Industripark i Albertslund kan nås med tre forskellige buslinjer, der både kører gennem området mod Kokkedal St. og langs Nordre Ringvej. De fleste busser kører via Glostrup St., som ligger omtrent 2,5 km syd for området. Den fremtidige letbane kører øst for Hersted Industripark langs Nordre Ringvej, hvor der kommer et stop.

Gladsaxe Erhvervsquarter kan nås med fem forskellige buslinjer, hvoraf de fleste kører langs Gladsaxevej til Gladsaxe Trafikplads ved den nordlige del af erhvervsquarteret. Der kører også busser til den sydlige del og gennem området som regel mod Lyngby og op til Buddinge St. Denne station ligger i 2 km afstand og kan nås til fods eller med bus.

Den kommende letbane kommer til at skære gennem Gladsaxe Erhvervsquarter med fem stop i Gladsaxe Kommune. Den kommende letbane kører langs Gladsaxevej i nord og kobler dermed området op til Buddinge St.

Det lille Erhvervsområde i Ishøj ligger omtrent 800m eller 10 minutters gang fra Ishøj St. Der går en enkelt bus til området, som i dagtimerne kører hver halve time og sjældnere i ydertimerne. Det nærmeste stop for den kommende letbane bliver ved Ishøj St.

Tanker fra erhvervslivet

Stationsnærhed er desuden en af de ting, som gør de eksisterende erhvervsområder eftertragtede for de industrier, der allerede er der. Mads Grunnet har i 20 år haft virksomhed i Hersted Industripark og er bekymret over udviklingen, som han mener presser de tunge erhverv ud.

”Det bliver jo et kombiområde, som ikke er henvendt til os, men henvendt mindre erhverv og håndværkere – der ikke er alt for besværlige. Det bliver til dem. Hvor skal industrien så være? Der er ikke flere pladser tilbage, og de ville have os længere væk. Men så bliver transporten bare endnu værre, for vi kan ikke få ansatte derud.”

Mads Grunnet, direktør i Hougaard & Kofoed og næstformand i grundejerforeningen.

I Gladsaxe ser flere erhvervsdrivende frem til, at letbanen begynder at køre.

”[Letbanen] er virkelig en god ting, men det gør jo noget, at antallet af parkeringspladser til ejendommene bliver reduceret. Vi har haft temmelig mange parkeringspladser, og det er jo en kæmpe trumf, at folk kan stille bilen. Det er næsten endnu vigtigere, end at have et bord de kan sidde ved. De er parate til at stå op, bare de kan komme af med deres skide bil”

fortæller Anders Jensen fra Sæbefabrikken.

En ansat i en af virksomhederne i Gladsaxe Erhvervsquarter er enig i, at god offentlig transport kunne få flere ud af bilerne.

”Det, jeg hører mest brok omkring, er offentlig transport. Jeg bor på Midtsjælland, og hvis jeg skal tage offentlig transport til arbejde, så ville det tage mig halvanden time med tre forskellige transportformer.”

Ansats i lokal virksomhed, Gladsaxe Erhvervsquarter.

Mikromobilitet

Mikromobilitet kan dække transportmæssige huller i den eksisterende kollektive transport for den enkelte passager. Der findes et potentiale for at få flere over i den offentlige transport, hvis der f.eks. udbydes bycykler eller elløbehjul, der kan gøre turene til og fra stationen nemmere og hurtigere. På stationsforpladsen foran Glostrup Station - et af de steder, hvor der kommer letbanestop - er der blevet eksperimenteret med forskellige mikromobilitetsløsninger; herunder delecycler, delebiler og elløbehjul. Det har resulteret i erfaringer, der kan bruges, når øvrige stationsforpladser planlægges. Gladsaxe Kommune har i 2021 lavet en undersøgelse af potentialet for mikromobilitet ved to af letbanestationerne nær erhvervs kvarteret. Den konkluderede, at passagerantallet ved de to stationer kan hæves med op til 10% ved etablering af mikromobilitets services.

Stationsforpladserne til den kommende letbane er ikke tegnet endnu, og det er begrænset, hvad der er planlagt af mikromobilitet på de af letbanens stationsforpladser, der ligger stationsnært til de tre erhvervsområder. I Gladsaxe Kommune er det formuleret, at to af letbanestationerne nær erhvervsområdet - Gladsaxe Trafikplads og Gladsaxe Rådhus - skal have henholdsvis pendlercykler og bycykler stillet op. Mikromobilitet er et potentiale i de tre caseområder, som endnu er uforløst.

Parkering

Overordnet set findes der tre hovedparkeringstyper: terrænparkering, parkeringshus og parkering under terræn. Valg af parkeringsløsninger er afgørende for såvel kvaliteten som økonomien i et byudviklingsområde. Der er også forhold, der spiller ind på valg af parkeringsløsninger, forhold til f.eks. jordforurening, geotekniske forhold og grundvandsstand. Parkeringsløsninger kan desuden bidrage til at løse problemer i byudviklingsplaner, f.eks. når parkeringshuse anvendes som støjskærme i et område.

Mange ældre erhvervsområder er planlagt i en tid, hvor de kommunale parkeringsnormer var fastsat ud fra en vækstsituation - byerne voksede, bilejerskabet steg voldsomt og dermed meget høje parkeringsnormer. Trods et stort fokus på miljø og bæredygtighed er dette ofte ikke opdateret systematisk. Det kan medføre, at en høj parkeringsnorm i sig selv kan blokere for mulighederne for at byomdanne et område. Her kan statistikudtræk, der angiver det reelle bilejerskab i denne type område, fremme en politisk diskussion om evt. at nedjustere par-

Case 10: Elcykler til låns

I Gladsaxe Kommune har der ad flere omgange været projekter med test af elcykler. Senest i 2020 med et samarbejde mellem Gladsaxe Kommune og erhvervsnetværket Gladsaxe Erhvervsby om, at netværkets medlemsvirksomheder gratis kan afprøve elcykler i en måned. På skift kan de lokale virksomheder gratis låne elcykler til 10 medarbejdere. Medarbejderne skal i forvejen være bilister, have mindst fem km til arbejde og i perioden være indstillede på at bruge elcyklen fire ud af fem arbejdsdage. Formålet med projektet er at lade folk afprøve denne transportform, så de måske er mere tilbøjelige til at skifte, end hvis de ikke kendte til den. Gladsaxe Kommune skriver om projektet på deres hjemmeside: *"Flere forsøg har vist, at når man først har prøvet at pendle på en elcykel, så forsvinder mange af de barrierer, vi mennesker har for at ændre vores daglige vaner om transport - og det bliver pludselig meget nemmere at lade bilen stå hjemme nogle dage om ugen eller helt at droppe den"*.

Aktører:

Projektet er blevet til i samarbejde mellem Gladsaxe Kommune og erhvervsnetværket Gladsaxe Erhvervsby.

keringsnormer til gavn for både miljø og projektøkonomi. Der ligger ofte manglende politisk og faglig viden til grund for fastsættelse af meget høje parkeringsnormer.

Konkret vil parkering i kælder i en række tilfælde ikke være rentabelt ved omdannelse af ældre erhvervsområder, mens parkeringshuse - på trods af at de optager meget plads - ofte er økonomisk mere attraktive, fordi de giver muligheder for at bygge tæt uden at omkostningerne til parkering bliver meget høje. En afgørende faktor er her, om de fysiske planer kan rumme og er tegnet ift. optimale muligheder for parkeringshuse baseret på standardmoduler (17 meters dybde pr. vejbane med parkering i begge sider).

Der bør ved fastlæggelse af krav til parkeringsnormer i et afgrænset byomdannelsesområde være et stort fokus på, hvilke krav der gælder for de omkringliggende områder, så en reduceret parkeringsnorm ikke medfører et utilsigtet øget pres på parkering i naboområderne. Parkeringsnor-

Tung transport

I de tre caseområder er det især godstransport med lastbil, der er en barriere i de områder, der omdannes til blandet bolig og erhvervsområde. En stor del af de erhvervsdrivende, vi har talt med, nævner særligt denne problematik.

Alberstlund

Også indenfor transport opstår der en konflikt mellem boliger og erhverv i Hersted Industripark, da den tunge transport til de mange lager- og logistikvirksomheder går dårligt i spænd med et fremtidigt boligområde. I Hersted tager fase- og etapeinddelingen dog netop udgangspunkt i adskillelsen af bløde trafikanter og den tunge trafik, udfordringen er på den store skala overkommet. I de enkelte etaper er det fortsat vigtigt at sikre en balance, så virksomhederne har fornuftige driftsbetainger.

Derudover har der været væsentlige indsigelser fra en nabokommune i forbindelse med byudviklingen i det stationsnære kerneområde og den trafikbelastning, der medfølger. Når der udvikles så mange boliger, medfører det uundgåeligt en stigning i trafikken. Derfor er der lavet en trafikanalyse og forskellige afværgeforanstaltninger, der skal mindske belastningen af vejene i nabokommunerne.

Den offentlige transport i området er på nuværende tidspunkt begrænset, men når letbanen står færdig, vil størstedelen af området ligge stationsnært. Desuden ventes det, at busdækningen af området opgraderes, når der er udviklet mere, og et større transportbehov dermed opstår.

Gladsaxe

Trafikken i Gladsaxe Erhvervsquarter er præget af bilisme. Dette er en udfordring, når der skal planlægges for andre transportformer:

”Det kan være svært at indarbejde cykelstier og stiforbindelser i en struktur, som er opfundet for 100 år siden og i øvrigt inviterer til biltrafik. Hele det mobilitetsspørgsmål er en barriere, hvordan pokker håndterer vi at balancere biltrafikken og parkeringen med andre former for mobilitet?” Maj Green, by- og miljødirektør, Gladsaxe Kommune.

Samtidig er der mange af virksomhederne inde i området, som netop har lokaliseret sig her på grund af den nemme adgang med bil, tung trafik og beliggenheden ved hovedveje. Men i myldretiden er området præget af trafik og kødannelse. Som omdannelsen skrider frem, forventes det, at der kommer mere personbiltrafik og

mindre tung trafik, eftersom industrierhverv skiftes ud med kontorvirksomheder med flere ansatte per kvadratmeter.

Området betjenes af busser ved Gladsaxe Trafikplads, men inde i området er busser ikke en oplagt løsning, da de vil holde i kø og skabe mere trængsel. Med de tre kommende letbanestop, der ligger op til erhvervsområdet, bliver det nemmere at transportere sig med offentlig transport. Det kan være en barriere både for dem, der skal det sidste stykke vej fra offentlig transport og dem, der ellers ville cykle på arbejde. Forbedring af disse forhold er et vigtigt tema i omdannelsen:

”Helhedsplanen handlede jo ikke om, at det hele skulle omdannes til nyt, men i virkeligheden om at lave en opfriskning. Det er ikke et supergodt område at bevæge sig rundt i, fordi der er skilte og biler og sådan noget, så det handler også om at gøre området mere attraktivt, også for gående og cyklister, og mere grønt, og kan man på en eller anden måde give det en fælles karakter, så man ved, at nu er man i Gladsaxe Erhvervsquarter?”

Anne Hertz Dahlgren, byplanarkitekt, Gladsaxe Kommune.

En anden type løsninger, der er fokus på for området, er nye mobilitetsformer og mikromobilitet. Konkrete initiativer har været samarbejder mellem kommunen og virksomhederne om sidstnævntes medarbejdertransportvaner, f.eks. med fleksible arbejdstider så pendlertrafikken spredes ud over en længere periode. Der har desuden været små projekter med medarbejdertransport, blandt andet hvor de har fået stillet elcykler til rådighed.



Ishøj

Det lille Erhvervsområde bærer ikke præg af den tætte og tunge trafik, som ellers ofte er til stede i erhvervsområder. Dog er der pres på trafikinfrastrukturen på nogle særlige tidspunkter. Kun enkelte virksomheder samt varmeværket skal betjenes af tung trafik. I øvrigt er bil ejerskabet i kommunen ikke specielt højt, så det overvejes, om delebilsordninger kunne være en løsning. Det har dog sine medfølgende usikkerheder:

”Der er så også nogle udfordringer: Hvis den delebilsordning så går i vasken om fem år, hvordan skaffer man så lige ekstra parkering? Hvordan laver man nogle forpligtende aftaler? Det er noget af det, vi arbejder med at finde nogle gode og holdbare løsninger på.”

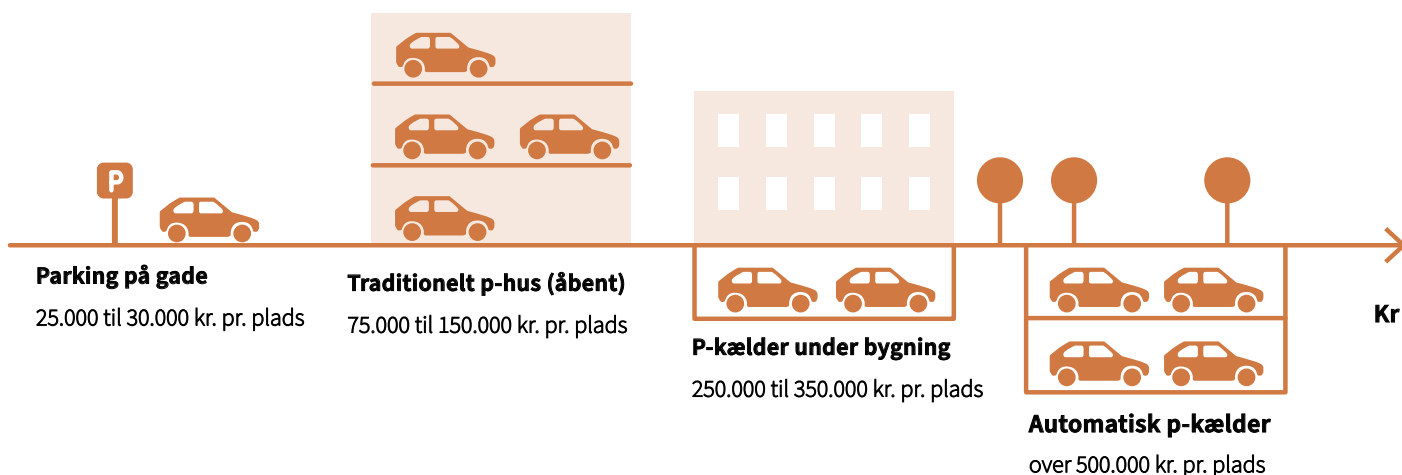
siger Louise Ochmann, teamleder i Ishøj Kommune.

Da området ligger bare 800m fra Ishøj Station, bliver der ved nybyggeri fastsat et krav om én parkeringsplads pr. bolig. Der planlægges for både nutiden og fremtiden, hvor en parkeringsnorm er en løftestang til at få flere til at benytte den kollektive trafik. For at forbedre forhold for cyklister og gående er der indtil videre som noget nyt etableret en cykelsti langs banen og helt op til Ishøj Station.



Det lille Erhvervsområde i Ishøj. Foto: Morten de Fine Olivarius

Pris for anlæggelse af parkering



mer og -restriktioner for et byomdannelsesområde skal således ses i sammenhæng med kommunens generelle parkeringspolitik.

I store byomdannelsesområder giver det desuden god mening at arbejde med midlertidige parkeringspladser på terræn i en udbygningsperiode før evt. etablering af parkering i konstruktion. Det kan også give mening at arbejde med mobile eller midlertidige parkeringshuse, der kan fjernes igen ved ændret behov.

Parkering er et emne, der omtales en del i alle caseområderne. Det giver forskellige udfordringer, blandt andet konflikter mellem parkering og anden arealanvendelse og problemer ift. hvem der har adgang til parkeringspladserne, men også ift. politiske beslutninger om parkering i kommunerne. I alle tre områder er der en del parkering på hver enkelt matrikel samt i større eller mindre grad gadeparkering. I Hersted er gadeparkering markant, mens den i Ishøj ses i mindre grad.

Albertslund

I det stationsnære kerneområde i Hersted Industri-park er der sat krav om, at der etableres minimum 0,75 p-plads pr. bolig heraf mindst 75% af p-pladserne i konstruktion. Det er naturligvis dyrere at bygge parkeringspladser i konstruktion, men med den mulige, højere bebyggelsesprocent kan det nemmere finansieres. Desuden er der muligheder for at etablere færre parkeringspladser ved etablering af delebilsordninger. Parkering er da heller ikke noget, der på nuværende tidspunkt opleves at være problemer med i erhvervsområdet.

Gladsaxe

Overordnet set er der overkapacitet af parkering i Gladsaxe Erhvervs kvarter. Parkeringspladserne er dog koncentreret hos enkelte virksomheder, så der kan stå pladser tomme nogle steder, mens der mangler pladser andre steder. Større udfordringer er der med de politiske krav til parkering, blandt andet gratis vejparkering og høje bebyggelsesprocenter.

”Vi vil gerne være en grøn kommune, og vi vil gerne skære ned på parkeringsnormerne, men vi er indtil videre også en kommune, hvor det er gratis at parkere på vejene – og så giver det ikke den helt store effekt at skære ned på parkeringsnormen ... Vi har sat bebyggelsesprocenten op, men så kan vi ikke løse parkeringsnormen. Så der er et issue omkring parkering. Hvordan lander vi det sted, hvor det hænger sammen økonomisk, men vi også har plads til parkering til den bebyggelsesprocent, vi har, og hvor lander vores parkeringsnorm henne i forhold til, hvad man har ambitioner om politisk, og hvad betyder det også for virksomhederne i området?”

Anne Hertz Dahlgren, byplanarkitekt, Gladsaxe Kommune.

”Vi har haft en intention om, at der skal laves fælles parkeringshuse, men det ene parkeringshus, der er lavet, står halvtomt, fordi folk hellere bare parkerer på vejen ... Vi har også haft diskussionen om, hvis du laver et parkeringshus til at dække en parkeringsnorm, og du egentlig godt ved, at folk ikke har tænkt sig at parkere der, fordi det er for dyrt, kan man så bare leje parkeringspladserne ud til nogle andre. Hvad så med den parkeringsnorm, som det parkeringshus skulle dække? ... Hvis der så er en virksomhed, eller nogle boliger eller lignende, der så ikke vil betale for parkeringshuset, så har de ingen steder at parkere.”

Anne Hertz Dahlgren, byplanarkitekt, Gladsaxe Kommune.

Ishøj

Parkeringen i Det lille Erhvervsområde kommer under pres på bestemte tidspunkter. Når der er fest i festlokalet eller fredagsbøn i områdets to moskéer. Desuden forventes parkeringsbehovet at vokse, når boligbyggeriet skrider frem. Men måske er behovet reelt ikke så stort, som parkeringsnormen lægger op til. Udfordringen i spidsbelastningstimerne kan f.eks. løses ved at inddrage andre arealer, foreslår Louise Ochmann, teamleder for plan i Ishøj Kommune:

”Moskéerne ... har et stort parkeringsbehov om fredagen. For at løse dette skal der tænkes kreativt i løsningen af dette dilemma, og det, vi ser ind i nu, er at arbejde med noget dobbeltparkering, delebilsparking, samkørsel og f.eks. arealer, der kan benyttes til forskellige ting på forskellige tidspunkter af døgnet. Det var også noget af det, der blev beskrevet i helhedsplanen allerede dengang. Vi bliver nødt til at se på noget multifunktionalitet.”

Det næste problem er at få plads til de p-pladser, der kræves. Der kan være mange ting, der udfordrer pladserne; blandt andet når parkeringsrestriktioner på enkelte matrikler skubber parkering ud på vejene, eller når der skal være plads til grønne elementer i byrum, gårdrum og på veje. Det kræver andre p-løsninger:

”En måde at få mere plads til det grønne i gårdrummene er, at parkeringsløsningerne graves ned. Det er bare enormt dyrt, og der har priserne indtil nu ikke været i Ishøj – men måske er vi på vej. Med den nye helhedsplan er der netop fastlagt nye rammer for de kommende udviklere med krav om parkering i konstruktion,” fortæller Louise Ochmann.

Tanker fra et erhvervsnetværk

”For mange virksomheder er fokus på, at der er de kvadratmeter de har brug for til en rimelig leje og at deres medarbejdere nemt kan komme til at fra arbejde med bil og offentlig transport og at de nemt kan parkere. Det er de færreste virksomheder, som har et mere by strategisk blik. Her har kommunen en vigtig rolle.” Karen Brosbøl Wulf, erhvervschef og leder af Gladsaxe Erhvervsby.

Tanker fra erhvervslivet

”[Parkering] er alfa og omega. At vi kan komme ind med vores varer og komme ud igen. Det er en af grundene til, at vi har købt de fire matrikler, for så er der er fire indgange. Det vil sige, at vi har mulighed for at komme ud fire forskellige steder” fortæller Niels Vergmann, adm. direktør i ØT-gruppen, som blandt andet ejer Københavns Listefabrik og Søborg Tømmerhandel i Gladsaxe.



Foto: Morten de Fine Olivarius

Støj

Når der planlægges for byomdannelse i områder, hvor erhverv og boliger blandes, er støj fra trafik og virksomheder et helt centralt tema.

Støj er uønsket lyd. Vejtrafik, flytrafik, jernbaner, virksomheder, vindmøller og støj i nabolaget er typiske former for støj, der kan være i et bolig- eller erhvervsområde. Til støj hører også støj fra andre beboere i byrummet, hvis der er tale om omdannelse af erhvervsområder til boliger. Støj i det eksterne miljø er normalt ikke så kraftig, at den giver høreskader, men støjen kan være generende for personer i området og er central at indtænke i omdannelsesprojekter.

Trafikstøj, og især vejtrafikstøj, er den væsentligste kilde til støjbelastning i Danmark. Regulering af ekstern støj hører under Miljøstyrelsen, mens regulering af akustiske forhold i boliger og institutioner fremgår af Bygningsreglementet.

Vejstøj – og regler om opførelse af boliger i den forbindelse

WHO's anbefalede grænse for vejstøj er på 53 dB (Lden), hvilket er markant lavere end den grænse på 58 dB, som danske myndigheder anvender i dag. De vejledende grænseværdier indendørs for vejstøj ved anvendelse af støjisolering af nye boliger i eksisterende støjbelastede byområder er normalt X [grænseværdi mangler]. For vejstøj anvendes en støjindikator kaldet Lden. Det er en sammenvejning over døgnet, hvor indikatoren tager hensyn til menneskers særlige støjfølsomhed om aftenen og om natten.

Boliger, undervisnings- og daginstitutioner samt hospitaler o.l.	Lden 46 dB
--	------------

Udendørs opholdsarealer i tilknytning til boligen	Lden 58 dB
---	------------

Kontorer mv.	Lden 51 dB
--------------	------------

Vejledende grænseværdier beregnet med åbne vinduer i møbleret rum. Det forudsættes, at alle oplukkelige vinduer er åbnet til et åbningsareal på 0,35 m² pr. vindue, og at efterklangstiden er 0,5s. Kilde: Vejledning om støj fra veje, Miljøstyrelsen, 2007.

Støjbarometer

Lydtrykniveau dB (A)

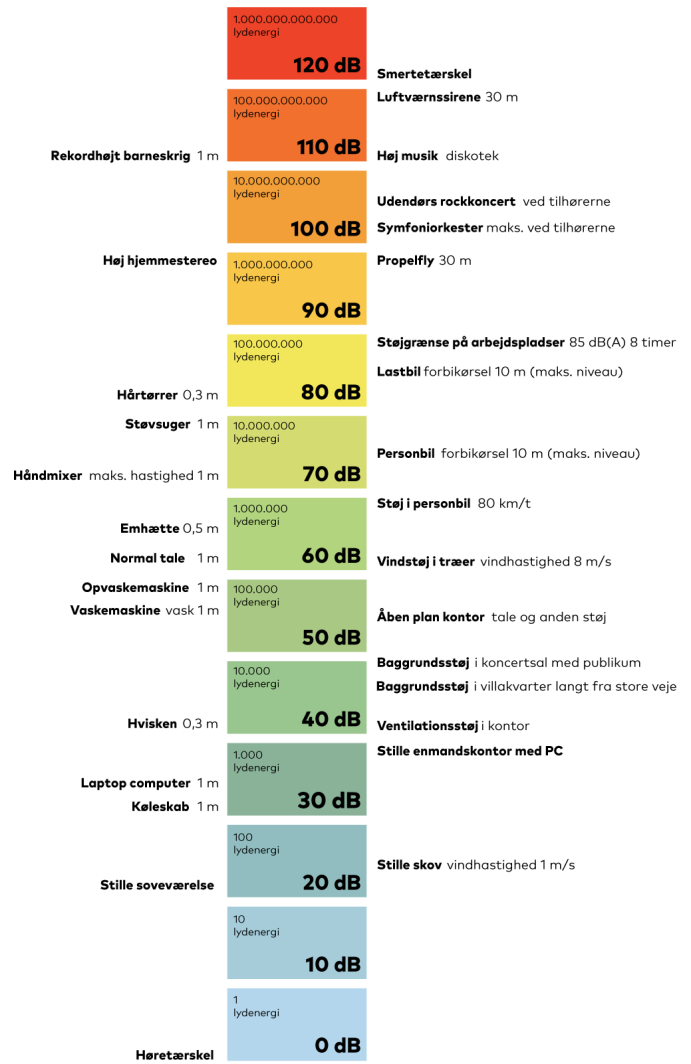


Illustration: FORCE Technology

Tanker fra erhvervslivet

”Det er mest støjmessigt. Der kommer også til at være flere folk på vejen, end vi er vant til. Nogle gange har vi kørt skrotjern ud før kl. 7, og der er allerede nogen, der er begyndt at brokke sig.” Mads Grunnet, Hougaard & Kofoed, Hersted Industripark.

”Vi har ikke oplevet naboklager fra de nye beboere. Men vi har også lavet ændringer og tilrettelagt det sådan, at alt på vores værksted, der kan støje, ikke ligger lige op ad boligblokkene. Vi har f.eks. også investeret i en mere lydløs udsugning til pladeværkstedet. Hellere være på forkant end at få klagen. Naboerne er jo også vores kunder.” Michael Skou, Kia Car Special A/S, Det lille Erhvervsområde, Ishøj

Både i Albertslund og Gladsaxe er der vejstøj, som besværliggør boligbyggeri. I caseområdet i Gladsaxe endog så meget, at der næsten ingen steder er, hvor det ville være muligt at opføre boliger – hvilket dog heller ikke længere er planen. I området i Ishøj er der derimod ikke særlige problemer med vejstøj, og den nuværende mængde kan reduceres i forbindelse med omdannelsen.

Albertslund

I og omkring Hersted Industripark er der vejstøj i større eller mindre grad. Det giver to udfordringer. For det første er det svært at skærme boligerne mod støj på en måde, hvor der ikke går på kompromis med den arkitektoniske kvalitet. For det andet betyder det, at der i projekternes kantzoner mod veje ikke kan etableres private forhaver/opholdsarealer i overensstemmelse med miljøstyrelsens vejledende støjgrænser. Begge udfordringer forudsætter et stort analyse- og redegørelsesarbejde i plan- og miljøvurderingsprocessen, ofte påvirkes arkitektur, boligkvalitet og bykvalitet i negativ retning. Blandt andet ved at opholdsarealer på støjbelastede grunde bliver henvist til inddækkede altaner, selvom disse *”forringer den arkitektoniske kvalitet og giver en helt anden oplevelse for beboeren og dem, der færdes i byen ”*, forklarer Søren Kehr, projektleder for byudviklingen i Hersted Industripark, Albertslund Kommune, og fortsætter: *”Derfor fastholder vi, at der etableres private forhaver og åbne altaner i de ydre kantzoner, særligt mod syd og vest, fordi det er så væsentligt et bidrag til både boligkvalitet og byliv.”*

Gladsaxe

Der er en del påvirkning fra vejstøj i Gladsaxe Erhvervs-kvarter. Mange steder for meget til, at der kan opføres boliger. Selvom det i sig selv ikke er et problem i dette område, hvor der kun er planer om at omdanne erhverv til boliger i begrænset omfang, opridses det en generel problematik i hovedstadsområdet:

„Det er en megavigtig barriere i forhold til et ønske om at få flere boliger i hovedstadsområdet. For vi har ikke en plet, hvor vi kan bygge dem lige nu ... Hvis man går rundt og drømmer om, at man bare kunne trykke på knappen og få kommunerne til at bygge flere boliger, så har man noget andet, man skal løse først.” Maj Green, by- og miljødirektør, Gladsaxe Kommune.

Ishøj

Vejstøj er ikke en stor udfordring i Det lille Erhvervsområde og forventes ikke at give problemer ved omdannelse til boliger. Der er ikke meget støj fra vejene indenfor området, kun fra Ishøj Strandvej som passerer forbi. I omdannelsen har kommunen fokus på, at støjgrænserne skal overholdes, hvilket blandt andet håndteres ved strategisk placering af byggefeltet og opholdsrum.

Virksomhedsstøj og miljøregler generelt

Det er et krav i planloven, at kommunerne skal inddrage støj, lugt, støv og anden luftforurening i planlægningen. Derfor må der kun planlægges for et areal belastet af støj til støjfølsom anvendelse, hvis der i lokalplanen fastsættes bestemmelser om afværgeforanstaltninger, som kan sikre den fremtidige anvendelse mod støjgener. Det kan være beplantningsbælter, støjvolde, mure og lignende, men det kan i nogle tilfælde også være isolering af bebyggelserne. I relation til lugt, støv og anden luftforurening må der kun planlægges for boliger, institutioner, kontorer, rekreative anvendelser mv. på et areal eller i højder, hvis Miljøstyrelsens grænseværdier kan overholdes.

I 2003 blev det muligt at udlægge særlige byomdannelsesområder i kommuneplanen. Det betyder, at der kan lokalplanlægges i et støjbelastet område, hvis der er sikkerhed for, at støjbelastningen er bragt til ophør i løbet af en periode, der ikke væsentligt overstiger otte år. I den tilhørende vejledning anbefales det, at de vejledende grænseværdier lempes med 5dB i overgangsperioden. Desuden kan der udlægges transformationsområder, hvor støjen i første række kan være 5dB højere end de vejledende grænseværdier.

Ved udpegning af et transformationsområde gives der mulighed for at bygge boliger i områder, hvor støj fra virksomheder overskrider de gældende støjgrænser. Blandt betingelserne er blandt andet et krav om, at støjgrænserne alene overskrides på boligfacader i 1. række mod virksomheden, og at der kan etableres friarealer, som ikke er støjbelastede.

I de tre caseområder er omfanget af virksomhedsstøj meget forskellig. Fra Ishøj, hvor de få støjproblemer, der har været, er løst ved frivillige aftaler til Albertslund, hvor virksomhedsstøj beskrives som en stor udfordring. Som med vejstøj er virksomhedsstøj et problem især i forhold til boligbyggeri.

Albertslund

I Hersted Industripark skaber virksomhedsstøj ofte en konflikt mellem bolig og erhverv. Det siger Søren Kehr, projektleder for byudviklingen i Hersted Industripark, Albertslund Kommune.

”Arbejdet med virksomhedsstøj i planlægning og miljøvurdering ift. både byomdannelses- og huludfyldningsregler er voldsomt kompliceret i erhvervsområder, der er udpeget til byomdannelse i kommuneplanen, og hvor eksisterende erhverv kan støje døgnnet rundt med 60 decibel i skel.” Søren Kehr, projektleder for byudviklingen i Hersted Industripark, Albertslund Kommune.

Støjen begrænser, hvor og hvordan opholdsarealer udformes. Som ved vejstøj kræver det støjskærme. Planlægges der for større støjskærme, kan det stride mod det politiske ønske om en sammenhængende og åben bydel. Et eksempel er forsøget på at omdanne et treetagers kontorhus til studie- og familieboliger. Projektet måtte opgives, da støjskærmene ville blive for høje og markante, og der ikke kunne etableres tilstrækkelige opholdsarealer på grund af støjniveauet.

En anden udfordring kan være, at kommunen i miljørapporten skal vurdere på baggrund af de eksisterende forhold. Hvis der skal bygges boliger som nabo til en støjende virksomhed, skal der etableres støjafskærmning først – også selvom støjen forventes at forsvinde indenfor en kortere årrække.

Gladsaxe

Der findes endnu en del støjende virksomheder i Gladsaxe Erhvervs kvarter. Støjen fra virksomheder ses dog ikke som et stort problem for området, da det løses i dialog med virksomhederne:

”I de fleste dele af området oplever vi ikke problemer med støj fra produktionserhverv. Det noget med at se på, at hvis de ligger lige op ad et område, vi gerne vil omdanne, hvordan er det så lige, vi gør det, og hvad kan vi i forhold til, hvor meget de støjer. Men det er i hvert fald noget, man kan snakke om.” Anne Hertz Dahlgren, byplanarkitekt, Gladsaxe Kommune.

En bestemt miljøregel har dog skabt besvær for omdannelsen af området, nemlig reglerne omkring autolaker-godkendelser, der er gældende, selvom de ikke er i brug:

”Hvis du har en autolaker-godkendelse, så følger den ikke virksomheden, den følger ejendommen. Hvis virksomheden flytter ud, bliver tilladelsen ved med at ligge der, og der er så en afstandszone på 100m, hvor der ikke må laves noget som helst følsomt. Og der er ikke nødvendigvis en virksomhed der længere. Hvis der så sidder en ejer, som synes, det er meget rart at have den mulighed, så kan vi ingenting gøre. Eneste mulighed er at købslå om det ... Det er en mærkelig mekanisme, og vi kan ikke gøre noget for at komme af med dem, selvom de ikke er i brug.” Anne Hertz Dahlgren, byplanarkitekt, Gladsaxe Kommune.

Det er til gengæld især vejstøjen, der er for høj til, at der umiddelbart ville kunne bygges boliger og anden følsom anvendelse i området.

Ishøj

Støj fra virksomheder udgør ikke noget større problem i Det lille Erhvervsområde. Den tidligere planlægning for området muliggjorde portnerboliger, hvilket med tiden blev til almindelige boliger, og derved skulle virksomhederne allerede overholde støjlovgivningen, inden der blev lavet en helhedsplan. En tidligere væsentlig støjgene knyttet til området var larmen fra et festlokale, der lå i området.

”Det selskabslokale, der lå dernede, holdt fester med 900 mennesker, og der var til tider fyrværkeri. Smæk-kende bildøre, eftersnak og børn, der legede på de legepladser, der tilhørte boligforeningerne samt drilleri med dørtelefonerne betød, at der har været nogle konflikter der. Men nu er der et lokalplanforslag i gang, som gør, at det bliver til et boligbyggeri. Så det flytter faktisk ud, og de har fået lokaler ude i et erhvervsområde,” fortæller Louise Ochmann, teamleder for plan i Ishøj Kommune.

Matriklerne

Matrikelstørrelser og -strukturer

Ældre erhvervsområder er ofte kendetegnede ved forskelligartede matrikelstørrelser og en sammenvævet matrikelstruktur. Sammenhængende, fysiske planer for byudvikling i ældre erhvervsområder går ofte på tværs af matrikelskel. Her udgør matrikelstørrelserne og matriklernes indbyrdes beliggenhed to udfordringer.

Den ene er, at en række matrikler ofte ikke matcher de krav, markedet stiller til projektstørrelser. Dermed kan det kræve en sammenlægning af flere matrikler for at skabe grundlag for et realiserbart byomdannelsesprojekt. Optimal projektstørrelser varierer over tid og fra investortype til investortype, men typisk vil almene boligprojekter minimum omfatte 3.000-4.000 etagemeter og private pensionskasseprojekter minimum 8.000-10.000 etagemeter. Mindre matrikler, som ikke kan rumme disse etagekvadratmeter, er ofte for små til at kunne omdannes selvstændigt. Der kan være undtagelser – eksempelvis mindre rækkehusprojekter eller hvis ønsket er opførelse af kontorbyggeri.

Omvendt kan store matrikler på mere end eksempelvis 50.000m² grundareal kræve særligt stærke investorer og evt. flere investorer i samarbejde. En typisk løsning er, at én grundejer – eventuelt kommunen – opkøber flere mindre matrikler for at fremme omdannelse af et større område.

Den anden udfordring er, at de meget sammensatte matrikelstrukturer ofte udgør en barriere for at skabe fælles kvaliteter i et område. Eksempelvis parkeringsløsninger, men især etablering af sammenhængende grønne områder, som ældre erhvervsområder ofte ikke rummer og som kan skabe bykvaliteter ved omdannelse til boliger.

I de tre caseområder giver varierende matrikelstørrelser udfordringer, når der skal laves offentlig infrastruktur og fælles arealer. I Gladsaxe er problemet, at de eksisterende strukturer varierer meget; i Ishøj er det især de små matrikler, der har været udfordrende. I Albertslund har det ikke været en betragtelig barriere.



I Det lille Erhvervsområde i Ishøj er boligbyggeriet i gang side om side med erhvervsvirksomhederne.

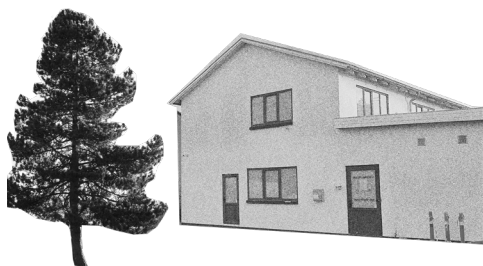
Foto: Morten de Fine Olivarius

Gladsaxe

I Gladsaxe Erhvervs kvarter er matriklerne af meget varierende størrelse, da der ligger mange slags erhvervstyper i området. Det kan gøre det svært at skabe fælles kvaliteter i området:

”Det er et meget mangfoldigt område, så det kommer an på, hvor i området du kigger, i forhold til hvilke anvendelser der er. Er det et af de områder med store matrikelstørrelser eller små, er det et af de steder, hvor vi laver boliger, eller kigger vi der, hvor der er produktionserhverv? Så der er rigtig mange forskellige problemstillinger, hvor, hvis man har et mere ens erhvervsområde, er der måske i højere grad nogle fællestræk for hele området.” Anne Hertz Dahlgren, byplanarkitekt, Gladsaxe Kommune.

De varierende størrelser og strukturer på områdets matrikler giver udfordringer i forhold til den trafikale infrastruktur.



Tanker fra en pensionskasse

Et områdes volumen er også et af de elementer, der skal være til stede for, at det giver mening for en udvikler som f.eks. PensionDanmark at investere i et område. Det skal være muligt at etablere langsigtet udvikling, og det knytter sig både til matrikelstørrelse og tilknytning til eksisterende by og infrastruktur.

”Det er typisk noget med infrastrukturen – altså placering i forhold til byen eller området. Og så er det noget med volumen. Hvis man skal til at transformere sådan et område, så er det for os ikke så attraktivt med én matrikel, så skal det være, fordi vi kan se, at vi kan få fat i et større byområde, hvor vi kan lave partnerskaber og skabe kvalitet på den lange bane. Vi skal ikke investere i noget og hurtigt sælge det videre. Der må gerne være et udviklingsperspektiv i det,” fortæller Mia Manghezi, projektudviklingsdirektør i PensionDanmark.

Ishøj

I området i Ishøj er matriklerne generelt små. Det kan være en udfordring, når der skal skabes sammenhæng i området. Derfor blev det i 2015 besluttet, at minimumsstørrelsen for grunde i det nye område er 8.600m². Derfor har områdets bygherrer skulle lave aftaler på tværs af matriklerne. Når aftalerne er på plads, og der er sikret områder på en tilstrækkelig størrelse, lokalplanlægges der for disse.

”Det, der også var vigtigt med helhedsplanen, var at sige: Vi vil ikke udvikle matrikelvist, så derfor er der en minimumsstørrelse på 8.600m². Vi vil ikke lave lokalplan for under det, og det var egentligt for at sikre sammenhængen. Derfor har hver bygherre skullet ud at lave aftaler på tværs af matrikler.”

Det fortæller Louise Ochmann, teamleder for plan i Ishøj Kommune. Helhedsplanen for området bruges til at guide dette arbejde. Således er grundlaget for, hvordan der lokalplanlægges, fastlagt på forhånd. Dermed kan alle parter se, hvordan det forventes, at der lokalplanlægges, og sammenhængen i området kan fastholdes ved en fælles indsats.



Det lille Erhvervsområde i Ishøj.

Foto: Morten de Fine Olivarius

Bebyggelsesprocenter

Både timing og et balanceret niveau for bebyggelsesprocenten er ofte nøglen til at skabe incitamenter til at igangsætte omdannelse og fornyelse af et ældre erhvervsområde. Ændringer i bebyggelsesprocenten må fastlægges helt lokalt baseret på kendskab til markedet.

Mange erhvervsområder er planlagt med bebyggelsesprocenter på eksempelvis 40-50%, men ofte er den reelle anvendelsesgrad lavere. Ved at øge bebyggelsesprocenten kan der skabes et økonomisk incitament for investorer til at opkøbe arealer. Det er ofte en antagelse, at en så høj bebyggelsesprocent som muligt skaber det optimale markeds-mæssige incitament til at igangsætte en anvendelse. Der er dog to ofte undervurderede udfordringer ved denne tilgang.

Den ene er, at rationalet ikke altid er rigtigt set med markeds-mæssige brillere. Ofte ligger den rigtige bebyggelsesprocent – i forstadsområder med moderate byggeretsværdier og uden særlige parkeringsrestriktioner – på et balancepunkt, hvor en øget tæthed skaber et økonomisk incitament, men hvor bebyggelsesprocenten ikke er så høj, at parkeringsløsningerne bliver meget dyre og svære at realisere. Bebyggelsesprocenten skal derfor ikke være så høj som mulig.

I områder hvor byggeretsværdierne er høje nok til, at parkering i konstruktion kan finansieres, kan en optimal bebyggelsesprocent med god plads til friarealer i nogle tilfælde ligge på f.eks. 120-150%. Bliver den væsentligt højere kan det medføre udfordringer med at sikre friarealer, dagslys i boliger og samtidig realisere en stor andel parkering i parkeringshus. Planer med meget høje bebyggelsesprocenter – eksempelvis 150-185% – kræver, at lejeniveauerne mv. kan bære parkeringsløsninger i kælder eller P-hus, der evt. ikke tæller med i bebyggelsesprocenten, samt et særligt fokus på dagslysforhold og opfyldelse af friarealkrav, hvis der er tale om boligbyggeri.

Den anden udfordring er, at timingen i forhold til, hvornår bebyggelsesprocenten øges i plangrundlaget, er afgørende for, om der skabes det rette incitament – eller om et ændret plangrundlag mod hensigten ”låser” mulighederne for omdannelse. Fastlægger en kommune en meget høj bebyggelsesprocent i et område med mange virksomheder i drift og ejendomme, som ikke er opkøbt af professionelle investorer og udviklere, kan det medføre, at der skabes en meget høj forventning hos grundejerne om store gevinster ved byudvikling. Det reducerer incitamen-

tet til, at professionelle udviklere og investorer kan foretage opkøb – set i forhold til de store risici, der kan knytte sig til byudvikling i erhvervsområder.

I alle de tre caseområder bliver udfordringen med bebyggelsesprocenter tydelig. Det centrale problem er balance: Hvordan sikrer man bykvalitet og plads til parkering og opholdsarealer, samtidig med at det skal kunne betale sig at udvikle på områdernes grunde? Det er der ikke en entydig løsning på.

Albertslund

I Hersted Industripark er den maksimale bebyggelsesprocenten mellem 150 og 200% i det stationsnære kerneområde og tættest i den centrale del af området. Samtidig er der visse krav til arealanvendelsen på de enkelte grunde. Bebyggelsesprocenter er fastsat for at sikre et stort potentiale for omdannelse, fortæller Søren Kehr, projektleder for byudviklingen i Hersted Industripark, Albertslund Kommune:

”Vi skal både sørge for, at der er et afkast i udviklingsprojekterne, og vi skal sørge for, at noget af det afkast, kan geninvesteres i området via grundejerforeninger eller loven om private veje. Vi har ønsket at skabe en økonomisk rummelighed, så der er finansiering til at lave de fysiske forbedringer, der er behov for. Hersted Industripark er et industriområde i dag, og børn og familier skal ikke bo i et industriområde. Med udnyttelsesgraderne vil vi sikre, at etableringen af cykelstier, fortove og rekreative områder understøttes ved, at udviklere bidrager til at skabe et bymiljø af høj kvalitet.”

Gladsaxe

Der er sket en forandring i ønskerne til byens udformning over den årrække, hvor omdannelsen af Gladsaxe Erhvervsquarter har været på tegnebrættet. Mens man i begyndelsen planlagde at bygge ret højt, er det nu nogle andre ambitioner med lavere byggerier, der stræbes efter. Og dermed også lavere bebyggelsesprocenter. Samtidig skal bebyggelsesprocenten balanceres således, at der kan tjenes nok på byggeriet til, at der også er råd til at håndtere jordforurening, etablere parkering osv.:

”Vi har sat bebyggelsesprocenten op for at sige, at så regner man med at komme over et break-even i forhold til, hvad det koster at udvikle. For der skal også være noget til jordforurening, og hvad der ellers kan være. For hvordan er det, vi lander det der sted, hvor det både hænger sammen økonomisk for udvikleren, og vi samtidig har en parkeringsnorm og bebyggelsesprocent, der hænger sammen. Det handler også om, hvad man tør politisk og har ambitioner om”

siger Anne Hertz Dahlgren, byplanarkitekt, Gladsaxe Kommune.

Ishøj

I Ishøj ønsker byrådspolitikerne ikke, at der bliver bygget for højt og tæt i Det lille Erhvervsområde. En lav bebyggelsesprocent giver dog en større økonomisk risiko for bygherrer. For med en lavere bebyggelsesprocent er de potentielle indtægter tilsvarende mindre. Det giver færre midler til at håndtere øvrige omkostninger ved grunden, især forurening og parkering. Det forklarer Berit Mathiesen, centerchef i Center for byudvikling og natur i Ishøj Kommune:

“Hvis man skal gå ned i bebyggelsesprocent og gå ned i fortætning, så skal nogen påtage sig en risiko, før de køber, om de omkostninger der er i forhold til at rydde op i forureningen ... Det påvirker en pris, og det er ubekendt. Og så længe, man ikke har ryddet grunden, ved man ikke, hvad der gemmer sig. Det gør byggeøkonomien mere usikker.”



Ring 3 deler Gladsaxe Erhvervsquarter i to. Anlæggelsen af letbanen er i gang. Arriva er en af de virksomheder, der ligger i området

Foto: Andreas Hvidt



En række forskellige bygherrer er ved at opføre boliger, og omdannelsen fra erhvervsquarter til boligområde er i fuld gang i Det lille Erhvervsområde i Ishøj.

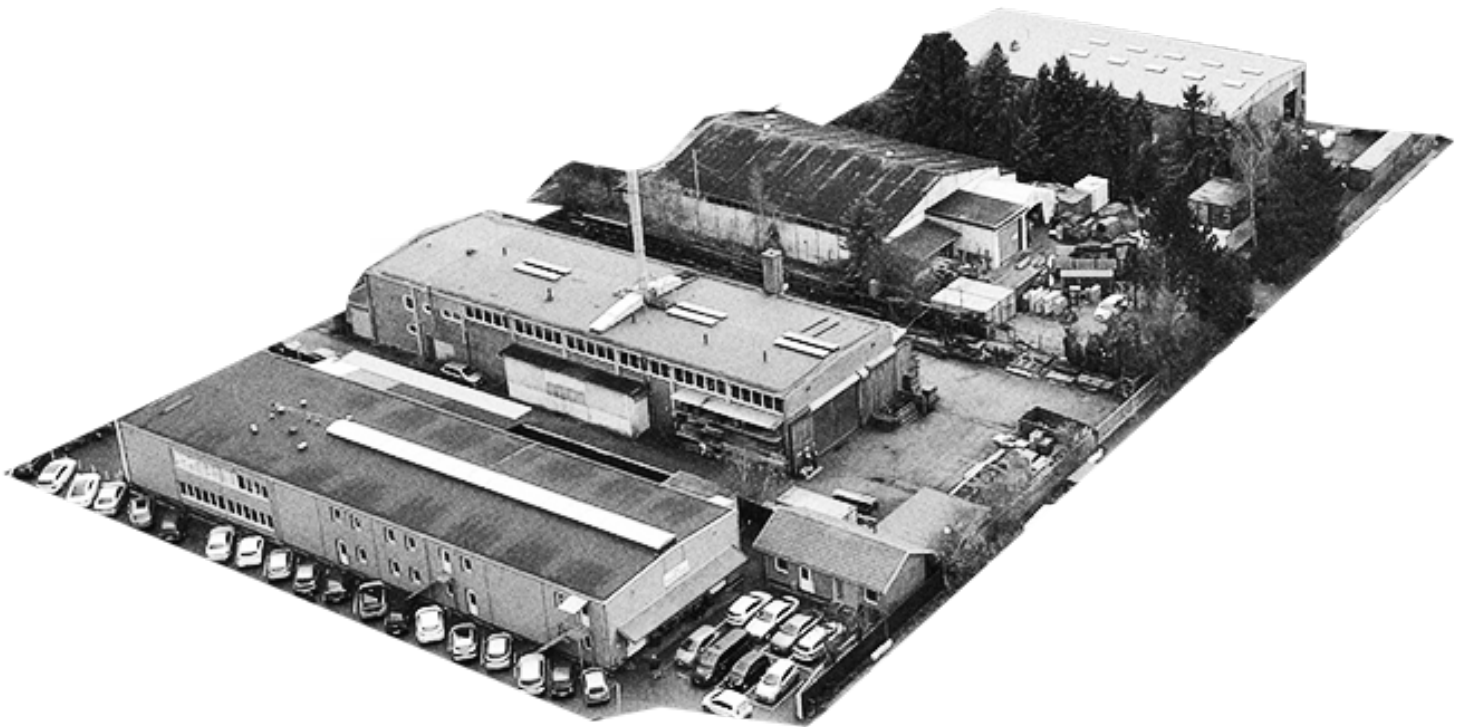
Foto: Morten de Fine Olivarius

Kommunalt opkøb af jord

Kommunerne ejer kun sjældent de områder, der skal omdannes. Derfor kan der være et ønske om at opkøbe ejendomme og grunde med henblik på at skabe større matrikler, rekreative arealer eller ny infrastruktur. Det er alt sammen udgifter, der kan være nødvendige for at skabe et såkaldt åbningstræk – altså en intervention, der viser, at området rent faktisk kan gentænkes.

Ved omdannelser der går i stå på grund af grundejeres forskellige behov og timing i forhold til en kommende omdannelse, kan det i nogle tilfælde være en løsning, at en kommune eller en større investor køber ”blokerende” virksomheder ud. Ofte vil det være en basal grundforudsætning, at den koordinerende part (eksempelvis kommunen) har et indgående kendskab til hver enkelt virksomheds fremtidsplaner.

En særlig problemstilling i den forbindelse er anlægsloftet. Kommunerne har kun en vis mængde penge, de må bruge til anlæg – og hvis de vælger at købe jord i et erhvervsområde, så indregnes det i anlægsloftet. Det kan i sig selv udgøre en barriere. Samtidig må kommunerne ikke opkøbe og sælge med efterfølgende tab, ligesom de ikke må indgå i spekulation. I stedet har de tre casekommuner lavet frivillige aftaler med grundejerne i området for at kunne arbejde med omdannelserne.



Albertslund

Anlægsloftet har været en udfordring for Albertslund Kommune i udviklingen af Hersted Industripark. Omdannelsen er et stort projekt kommunens relativt lille størrelse taget i betragtning, og der er mange prioriteter, der skal gå op. Søren Kehr, projektleder for byudviklingen i Hersted Industripark, Albertslund Kommune, forklarer:

”I Albertslund Kommune vi vil gerne styrke vores økonomiske bæredygtighed ved at skabe et bedre skattegrundlag gennem byudvikling. Men den nødvendige offentlige infrastruktur kræver et kæmpestort træk på kommunkassen og dermed også et træk på anlægsrammen, som der ikke er plads til i dag. Anlægsloftet udfordrer derfor sammenhængende byudvikling i denne størrelse, hvor omdannelse af veje, etablering af daginstitutioner og skoler og al den øvrige offentlige service er en forudsætning. Dem, der flytter ind, har behov for cykelstien og daginstitutionen og skolen fra dag et, men kommunen kan ikke bygge, da anlægsrammen fastholdes, og ikke kan udvides i forbindelse med den særlige byudviklingsindsats”.

Gladsaxe

Gladsaxe Kommune ejer kun begrænsede arealer i erhvervsområdet, og kommunen planlægger ikke at opkøbe yderligere. Det, at de ikke er ejere, giver især nogle barrierer i forhold til infrastruktur og fællesområder, hvor det kræver en del koordination og velvilje fra grundejere at finde fælles fodslag.

”Vi har stort set ingen arealer nede i området ... Vi har et vejhjørne her og der, hvor man kan gøre et eller andet, og det er smalle veje og smalle fortove, så der er ikke meget areal at gøre godt med, og det gælder også i forhold til at fortætte området, for vi kan ikke fylde mange flere biler på vejene, og det er også svært at lave cykelstier og flere stier.” Anne Hertz Dahlgren, byplanarkitekt, Gladsaxe Kommune.

Det gælder blandt andet i forbindelse med udbygning af fortove, cykelstier og begrønning. Maj Green, by- og miljødirektør, Gladsaxe Kommune, fortæller:

”Vi kan planlægge for nye forbindelser i området, når vi udarbejder lokalplaner. Det betyder, at vi må arbejde fragmenteret, og at det kan blive en meget langsom proces at skabe sammenhænge i området.”

Det vil blive et større aftalemæssigt puslespil at få det til at gå op i hele området, når kommunen ikke ejer flere arealer eller veje.

Ishøj

Ishøj Kommune ejer ikke mange grunde i Det lille Erhvervsområde og har ikke ønsket at opkøbe grunde i forbindelse med omdannelsen. Det mener planlæggerne dog ikke i sig selv er et problem i forhold til områdets udvikling. Problemet er derimod, at det kan være svært for både nye og eksisterende erhverv at finde nye grunde i kommunen:

”De skal ud at finde et andet sted i de eksisterende erhvervsområder, og vi hjælper og vejleder dem, men lænere kan vi ikke gå, for vi er jo ikke et ejendomsmæglerkontor, der formidler køb og salg ... Barrieren er ikke kommunal finansiering, barrieren er Fingerplanen og transportkorridoren i forhold til, at der p.t. ses en efterspørgsel efter erhvervsarealer langs Køge Bugt motorvejen.” Siger Berit Mathiesen, centerchef i Center for byudvikling og natur, Ishøj Kommune.



En af virksomhederne i Gladsaxe Erhvervscenter

Foto: Jakob Frisk Maibom

Jordforurening

I omdannelsesprojekter, hvor der bliver bygget boliger på tidligere industrigrunde, kan jordforurening have betydning for fremtidig brug og udvikling af projektet. Jordforurening stammer typisk fra industritunge virksomheder, som gennem tiden f.eks. har benyttet olie og andre kemikalier i deres arbejde. Danske Regioner har det overordnede ansvar for at sikre oprensning af forurenede jord i Danmark, der kan være til skade for mennesker og miljø.

Der kan være stor forskel på forurenede grunde. Det er nemlig ikke alle forureninger, der kan renses op af jorden. Forurenede jord kan ligge dybt eller under eksisterende bygninger, hvor det kan være svært at komme til, eller være blevet spredt med grundvandet. Det kan altså i nogle tilfælde være en dyr affære at rense op. Vil en grundejer bygge eller grave på forurenede grund, skal kommunens miljøafdeling søges om en såkaldt §8-tilladelse. Den sikrer blandt andet, at forurenede jord ikke

skaber risiko for menneskers sundhed ved byggeriet. En sådan tilladelse koster tid. Kommunen kan stille krav om yderligere undersøgelser, før en tilladelse kan gives, det kan blive relevant at få eksterne rådgivere til at udføre undersøgelsen, og så er tilladelsen afhængig af undersøgelsesresultater – hvor stor forureningen er, og hvilke forurenende stoffer der findes i jorden. Et eventuelt gravearbejde eller bebyggelse må først starte, når kommunen har givet tilladelsen.

Omdannelsen af ældre erhvervsområder kan altså byde på udgifter både i forhold til oprensningen og tidsplanen for et potentielt udviklingsprojekt. Mulige jordforureninger er derfor en potentiel barriere i forhold til ønsket omdannelse. Der er jordforurening i alle de tre caseområder. Det er ikke et direkte problem for projekterne, men giver dog nogle usikkerheder i forhold til projektøkonomien for bygherrer – idet fund af jordforurening kan medføre en uventet ekstra regning.

Gladsaxe

I erhvervs kvarteret i Gladsaxe er der flere kendte jordforureninger. Der er udført en kortlægning af mængden og typerne af jordforurening samt af, hvilke grunde det drejer sig om. Udfordringen kan være at det ikke er nemt at kende det præcise omfang, før omdannelsesarbejdet går i gang. Det kan betyde, at der kommer store og uventede regninger til de grundejere, der vil bygge nyt eller renovere.

Det kan også påvirke investorernes krav til, hvor meget de må bygge:

”Det er bare dyrere at investere på areal, der er småforurenede, eller hvor man ikke rigtig kan vide det. Og så har de nogle gange nogen urealistiske forventninger til, hvad de kan få lov at bygge i stedet for at få det regnestykke til at gå op.” Maj Green, by- og miljødirektør, Gladsaxe Kommune.

Det kan endvidere skabe konflikt ved køb og salg af grunde. Disse ting kan igen medvirke til, at grundsalg og byggeri udskydes, så hele omdannelsen kommer til at foregå langsommere.

Albertslund

En del af jorden i Hersted Industripark er forurenede i følge Region Hovedstaden. Kommunen ejer ikke grunde i området, og derfor er det udviklernes ansvar at tage hånd om forureningen, når de byudvikler. Løsningsmulighederne beskrives i miljørapporterne for planerne, og den fysiske håndtering fastlægges i samarbejde med kommunens miljømyndighed.

Ishøj

I Ishøj er der kun enkelte kendte jordforureninger i Det lille Erhvervsområde.

Udfordringen ved jordforurening i Det lille Erhvervsområde er, at det skaber en usikkerhed om byggeøkonomi. Louise Ochmann, teamleder for plan i Ishøj Kommune, uddyber:

”Jordforurening er ikke nødvendigvis en selvstændig udfordring, men det er en udfordring dér, hvor der skal renses meget op ... Hvis man skal gå ned i bebyggelsesprocent og gå ned i fortætning, så skal nogen påtage sig en risiko, før de køber, og de omkostninger der er i forhold til at rydde op i forureningen.”

Bygningerne

Arkitektur og bygningsbevaring

De eksisterende bygninger og arkitekturen i erhvervsområderne har stor betydning for, hvordan området kan omdannes.

Bygningsmassen i de tre erhvervsområder har forskellige karakteristika afhængig af, hvornår erhvervsområdet er opført. Fabriksanlæg fra 1920- og 30'erne er præget af planlægnings- og rationaliseringstrang. Arkitekturen er ofte karakteriseret ved, at der side om side opføres etagebygninger, shedtagsanlæg og halbygninger. Ofte er bygningerne opført med jernbeton og store vinduespartier.

I perioden 1945-70 blev idealet fladefabrikken indrettet for at imødekomme samlebåndsproduktion. Bygningerne skulle gerne være store med fleksibel karakter og opført med standardiserede byggeelementer. Den tidstypiske bygningskrop er i en eller to etager. Dogmet var funktionsadskillelse og planlægning for industriområder væk fra beboelsesområder. Det lille Erhvervsområde i Ishøj og Hersted Industripark er opstået i denne periode.

En bevaring af hele eller dele af bygningerne i et erhvervsområde kan være med til at give området en identitet og et særkende, uanset om erhvervsområdet skal transformeres til nye formål eller fortsat skal være et erhvervsområde. En registrering af bygningsmassen i forhold til bevaringsværdier kan være med til at forløse dette potentiale.

Genanvendelse af industribygninger kan bidrage til udvikling af arkitektonisk kvalitet med et stærkt lokalt særpræg. I mødet mellem gammelt og nyt kan der opstå unikke byrum med æstetisk variation og skarpe kontraster. De forskellige tidsmæssige lag kan fortælle en lokal udviklingshistorie, som peger fremad netop ved at bygge videre på de gamle bygninger.

I en analyse af CO₂-udledning og totaløkonomi i renovering og nybyg fra Rambøll i 2020 slås det fast, at nedrivning og efterfølgende erstatningsbyggeri ikke blot er den dyreste løsning totaløkonomisk set, men også belaster klimaet med op til 55% mere end renovering af eksisterende byggeri. De klima- og miljømæssige fordele træder tydeligst frem jo mere omfattende en bygning renoveres sammenlignet med nedrivning.

For at kunne indløse dette potentiale, så kræver det, at en kommune har screenet og kortlagt sin bygningsmasse. Flere kommuner er i gang, men kommunerne har metodefrihed i forhold til kortlægningsmetode med hensyn til bygningsarv og kulturmiljøer. Mange kommuner mangler endnu at kortlægge bevaringsværdier i industriområder. I de tre erhvervsområder er langt størstedelen af bygningerne ikke vurderet i bygnings- og kulturhistorisk sammenhæng set i forhold til bevaringsværdier.

Arkitekturpolitik kan også være en måde at få fornyet fokus på mulige potentialer i bygningsmassen i ældre erhvervsområder.



Det lille Erhvervsområde i Ishøj

Foto: Morten de Fine Olivarius

Gladsaxe

Gladsaxe Erhvervsquarter er et af Danmarks ældste planlagte industriområder. Her er både matriklerne og bygningerne meget varierede, hvilket afspejler den lange periode, hvori bygningerne er opført. En stor del af bygningsmassen karakteriseres af at være opført fra 1930'erne til 1970'erne. Siden er flere nyere bygninger kommet til.

Bygningsmassen er arkitektonisk varieret – fra klassiske murstensbygninger, der huser nogle af de mindre erhvervsdrivende til store domiciler, der huser virksomheder såsom Novo Nordisk og MT Højgaard. Bygningshøjden er de fleste steder 1-2 etager med lange facader ud mod vejene.

Fra 2003 til 2007 skabte Slots- og Kulturstyrelsen i samarbejde med kulturhistoriske museer og kommunerne et overblik over industrisamfundets fysiske kulturarv og udpegede nationale og regionale industriminder. Gladsaxe Erhvervsquarter i Gladsaxe Kommune blev udpeget til at være ét af i alt 161 regionale industriminder. Gladsaxe Kommune udarbejdede et kommuneatlas (1998), hvor bygninger bygget frem til 1966 blev vurderet i forhold til bevaringsværdier, blandt andet enkelte industrielle bygninger bygget efter 1940 i Gladsaxe Erhvervsquarter. Erhvervsområdet er for nuværende ikke yderligere kortlagt eller registreret i forhold til bevaringsværdier, men et kortlægningsarbejde er under opstart.



Bevaring af karakteristiske industribygninger kan være med til at give et erhvervsområde kvalitet og lokal identitet, hvadenten området fortsat skal være et erhvervsområde eller omdannes til boliger. Her en bygning på Sydmarken i Gladsaxe Erhvervsquarter. Foto: Anja Meier Sandreid

Albertslund

Hersted Industripark domineres af flade bygninger med varierende udtryk. Områdets flade karakter brydes af enkelte vertikale bygninger som kaffetårnet, kontortårnet, skorstene etc. I det er der også et potentiale. Kroppedal Museum har peget på, at de vertikale bygninger kan fungere som vartegn for området og give det identitet. Bevares sådanne bygninger, kan de på længere sigt være værdiskabende.

Kulturarvsstyrelsen, Kroppedal Museum og Albertslund Kommune udarbejdede i 2012 rapporten Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune. En lang række bygninger på Naverland, Formervang, Smedeland og Malervang i Hersted Industripark er på baggrund af rapporten udpeget til at have bevaringspotentiale, også i den nyeste kommuneplan fra 2022. Kaffesiloen på Smedeland 36 og asfaltfabrikken Colas på Fabriksparken 34-36 er dog ikke udpeget.

Ishøj

I Det lille Erhvervsområde i Ishøj karakteriseres bygningerne af primært at være opført i 1960-70'erne eller senere til erhvervsformål. Bygningshøjden er de fleste steder 1-2 etager, men brydes af enkelte skorstene, der rager op i højden, ligesom de nye boligbebyggelser mod syd er højere end de fleste erhvervsbygninger i området. Størstedelen af bygningerne i erhvervsområdet har lange, monotone facader i forskellige materialer i dæmpede farver ud mod vejene. I området ligger også enkelte villaer. Erhvervsområdet er ikke kortlagt eller registreret i forhold til bevaringsværdier.

Solceller stod oprindeligt i helhedsplanen for Det lille Erhvervsområde, men blev siden droppet. Dog har flere bygherrer af egen drift etableret solceller på tagene. I den reviderede plan er det igen skrevet ind. Her står, at der skal etableres solceller på flade tagarealer, og at de kan integreres i bygningers facader.



Eksempel på typisk funktionel arkitektur i Hersted Industripark

Foto: Morten de Fine Olivarius

Tanker fra erhvervslivet

”Det, der også er en fordel for vores café, er, at vi er et afbræk rent visuelt imellem alle de store kontormiljøer. De ligner hinanden for meget, og dér er vi noget andet.”
Rasmus Søndergaard, Grannys House,
Gladsaxe Erhvervsquarter.

Arkitekturpolitik i Gladsaxe

Gladsaxe Kommune har udviklet en arkitekturpolitik, der skal vejlede og give retning, når både kommunen og private udvikler og bygger nyt. Med hovedoverskrifterne menneskeligt afsæt, stedsans og verdensmål omfatter arkitekturpolitikken målsætninger for blandt andet bynatur, energioptimering, tryghed, levende byrum, grøn mobilitet og kulturarv. Gladsaxe Kommune ser kulturarven som en værdi, der kan være med til at udviklingen sker med bevidsthed om stedets identitet. Derfor skal det vurderes om enten bygninger eller andre elementer i et nærmiljø er bevaringsværdige eller har en social eller kulturel værdi. Ved at genanvende bygninger bliver de en ressource, enten som byggematerialer, men i lige så høj grad ved at bidrage til stedets fortælling og identitet. Det gælder også erhvervsområderne.

I arkitekturpolitikken understreges det, at både kommunen og de private virksomhedsejere har et ansvar i forhold til at tænke i ombygning og optimering af eksisterende byggeri inklusive erhvervsbyggeriet. Genanvendelse af bygninger og byggematerialer knyttes desuden til en konkret vision om en klimadesignet by som et redskab for at mindske CO₂-udledningen.

Arkitekturpolitik i Albertslund

Albertslund Kommunes seneste arkitekturpolitik er fra år 2000. Idealer om tilgang til grønne områder, alternative boformer og adskillelse af fodgængere og kørende trafik har præget byen og dens nutidige karakteristika. Arkitekturpolitikken beskriver fremtidens idealer som rettet mod bæredygtighed, fornyelse og renovering forankret i en helhedsorienteret planlægning. Hersted Industripark er ikke konkret beskrevet, men den historiske sammenhæng og lokale særpræg fremhæves som vigtigt. Ved renovering og ombygning skal det miljømæssige aspekt inddrages i tillæg til bevidsthed om materialer for at opnå både sammenhæng og identitet. Albertslund Kommune er pt. ved at udarbejde en ny arkitekturpolitik.

Genanvendelse af byggematerialer

Bygherrer kan møde praktiske barrierer ved transformation af en bygning eller konkret genanvendelse af byggematerialer. Især bygningsreglementet kan vanskeliggøre genbrug af byggematerialer. Samtidig kan genbrug af dele af bygninger betyde en større usikkerhed med hensyn til omkostninger.

Planloven giver p.t. ikke kommunerne hjemmel til at stille krav om CO₂-reduktion eller genbrug af materialer i byggeriet. Langt hen ad vejen er der behov for at indgå frivillige aftaler med bygherrer. Til gengæld er der vid selvbestemmelsesmulighed for kommunerne, når der er tale om f.eks. offentligt byggeri. Her er det muligt at stille krav til f.eks. at undersøge mulighederne for at benytte genanvendte materialer i nyt offentligt byggeri.



Sæbefabrikken i Gladsaxe Erhvervsquarter er et eksempel på nye funktioner i en tidligere fabrik. Foto: Lase Baylund



Foto: Lase Baylund

Case 11: Sæbefabrikken i Gladsaxe Erhvervsquarter

Da Ejler Jensen byggede en solid bygning i røde mursten til sin sæbefabrik i Søborg i 1949, var det i et område mest bestående af marker og fabrikker. Sidenhen voksede erhvervsområdet op omkring fabrikken. I 1987 stoppede sæbeproduktionen, og virksomheden blev omstillet til at producere plastikemballage. I de seneste år var den gamle sæbefabrik blevet slidt, og plastikvirksomheden skulle flyttes til Svendborg. De nuværende ejere så nye muligheder i de gamle lokaler og satte gang i en renovering af bygningen, så den kunne huse nye typer af erhverv. I dag huser den gamle bygning et innovativt vækstmiljø med små moderne virksomheder, kreative aktører og produktioner.

Faren stiftede Sæbefabrikken, og som dreng har Anders Jensen arbejdet på fabrikken med at pakke sæbe og overtog siden direktørposten i en årrække. Da plastikproduktionen på Sæbefabrikken flyttede til Svendborg, stod han derfor med en udfordring.

"Så stod jeg med to ret nedslidte bygninger og tænkte, hvad fanden gør vi nu. Og så kom kommunen og hjalp i gang med erhvervslivet. Jeg ved ikke, hvordan det lykkedes, men jeg fik i hvert fald fat i en række unge iværksættervirksomheder (...), som var interesserede i lokaler her i Søborg. Og så gik jeg ellers i gang med at indrette lokalerne til dem. Hvis du kom herud, ville du ikke kunne se, at her engang har været produktion. (...) Bygningerne ligner jo sig selv. Indvendigt er de bevaret som store lokaler, der er ikke sat skillevægge op. Det, der er gjort, er, at jeg har sat køkken og badeværelse op. Så de står stadig som industri-lokaler, men som man kan holde ud at være i. (...) Det er et meget godt eksempel på, hvad man kan bruge de der bygninger til i industrikvarterer" fortæller Anders Jensen.

Aktører:

Ejer: Ejers A/S

Certificeringer af nyt byggeri

Et andet potentiale i et erhvervsområde kan være certificeringer af nybyggeri i forhold til klimabelastning og bæredygtighed.

Et stigende krav om dokumenteret bæredygtighed i byggeindustrien betyder, at certificeringssystemer efterhånden er blevet fuldt integrerede komponenter i meget nyt byggeri. Som følge heraf er der de senere år dukket flere og flere certificeringssystemer op, som adskiller sig meget i deres fokus og anvendelser.

I skrivende stund er DGNB den mest brugte certificering ved nybyggeri. DGNB-certificeringen evaluerer byggeri ud fra seks hovedområder: Miljømæssig kvalitet, økonomisk kvalitet, social kvalitet, teknisk kvalitet, proceskvalitet og områdekvalitet. En LCA (Life Cycle Assessment) eller en livscyklusvurdering er en metode til at vurdere et byggeris klimapåvirkning. En LCA analyserer miljøpåvirkninger og ressourceforbrug, der er knyttet til et specifikt produkt.

Der er ikke særligt fokus på bæredygtigt byggeri og certificeringer i nogle af de tre erhvervsområder.

Ishøj

Ishøj Kommune har i sin klimaindsats blandt andet haft fokus på mobilitet og regnvandshåndtering, men der har ikke været et særskilt fokus på selve byggeriet i forhold til CO₂-reduktion. Kommunen har ingen certificeringskrav, så det er begrænset, hvilke klimamæssige tiltag der bliver prioriteret i opførelsen af bygninger i området, udover det der kommer fra Bygningsreglementet.

Kommunen udarbejder i 2022 og 2023 en klimahandleplan efter DK2020-modellen. I foråret 2023 står politikerne overfor at skulle vælge, hvilke indsatser Ishøj vil tage i brug for at reducere CO₂, herunder hvilken rolle krav til nybyggeri evt. skal spille i handleplanen.

Albertslund

For nogle af de gamle bygninger i Hersted Industripark er det svært at finde nye formål. De er ikke alle af lige god kvalitet. Det kan være svært at bevare det eksisterende og samtidig leve op til ambitionerne for bolig- og bykvalitet.

For nuværende stilles der ikke særlige krav til omfanget af CO₂-udledning, i det private byggeri. Det fortæller Søren Kehr, projektleder for byudviklingen i Hersted Industripark, Albertslund Kommune.

”Bæredygtighedskrav til byggeri – vi arbejder aktivt i planlægningen med klimahåndtering, biodiversitet, økonomisk og social bæredygtighed og til en vis grad bydelens samlede CO₂-aftryk. Men vi mangler muligheder for at fremme en lav CO₂-udledning under etablering og i bygningens drift. Vi har ambitiøse kommunalpolitikere, men lige nu kan vi ikke hjælpe dem, hverken i bygningsreglementet eller planlægningen ... Derfor er vi superglade for, at de fleste udviklere ønsker at DGNB certificere deres projekter.”

Desuden ser forvaltningen frem til at kunne understøtte de politiske ambitioner i langt højere grad, når det nye bygningsreglement (BR23) træder i kraft og de forventede ændringer i planloven vedtages.



Det lille Erhvervsområde i Ishøj

Foto: Morten de Fine Olivarius

For udviklerne er bæredygtighed og kommunale klimamål vigtige for udviklingen af et område og ikke mindst for samarbejdet mellem udvikler og kommune.

I Hersted Industripark ser Jesper Larsen, direktør i Property Partners og formand for grundejerforeningen bæredygtighed som en given forudsætning for al fremtidig udvikling. Derfor mener han også, at det bør fremgå som en klar præmis fra start.

”Jeg tror, de fleste er begyndt at indse, at det er noget, man skal forholde sig til, men jeg tror ikke, at der er mange, der forholder sig til det endnu. Jeg tror, mange står ligesom Moses ved Det røde Hav og ved ikke helt, hvor de skal starte. Dels er der noget lovgivning, der gør, at man skal forholde sig til det, og dels er mange virksomheder jo i berøring med en eller anden samarbejdspartner, hvor der stilles større krav til at kunne dokumentere, hvad man gør. Så det kommer, uanset om man vil det eller ej”, siger Jesper Larsen.

Det handler ikke om, hvorvidt bæredygtighed skal indgå i processen, men om at kommunen gør klart fra start, hvilke konsekvenser nye tiltag har for grundejerne.

”Det er positivt at samarbejde med en kommune, der har klimamål eller mål for biodiversitet, men hvis der ikke er det, så arbejder vi videre med det selv, og så inviterer vi kommunen med ind. Men det er selvfølgelig altid sjovest at arbejde sammen med nogen, som også synes det er sjovt” fortæller Mia Manghezi, projektudviklingsdirektør, PensionDanmark.

Johan Tofte, der er projekt- og udviklingschef i Wihlborg, er enig og påpeger manglen på plads, det giver mening at udvikle på.

”Du finder ikke store tomme arealer, og hvis du gør, ville jeg vove den påstand, at de ikke skal bygges på. Hvis du finder store grønne områder, så synes jeg, de skal bevares. Vi skal værne om den biodiversitet, vi har, så skulle man ikke hellere benytte sig af nogle af de grå tomme pladser, der er. Mange af de her erhvervsområder ligger jo supercentralt, der kommer letbane, som binder dem alle sammen. Hvis du kører langs Ring 3, så finder du jo 20 områder, som er ideelle at arbejde med.”



Hersted Industripark

Foto: Andreas Hvidt

4

”Brug de historiske spor kreativt til at skabe variation, identitet og generelt mere spændende byrum. Og prøv at komme uden om tendensen til kun at fokusere på nostalgi og det pæne. **Tænk** i stedet **bevaringsværdier kreativt** og bredt og kombiner forskellige perspektiver. Hvis vi som udgangspunkt for transformationen af et byområde samtænker kulturhistoriske bevaringsværdier med genbrug ud fra et bæredygtighedssyn har vi et stærkt udgangspunkt for at tænke i nye baner.”

Louise Skyggebjerg
historiker og post.doc, CBS

”Omdannelse af ældre erhvervsområder kan styrkes, hvis man udvikler gode naboskaber og samarbejder om forskellige ting – fuldstændig som foreninger i hande­lsgader. Det kan handle om fx **muligheden for at bruge hinandens faciliteter** (fx møderum), brug af hinandens ydelser i egen forretning, fælles interessevaretagelse (fx i forhold til offentlig transport) og fælles branding.”

Ole Stilling
direktør for By og Erhverv,
Hørsholm Kommune

Tanker fra projektets følgegruppe

Igennem projektperioden har en følgegruppe givet en række faglige inputs. Her er desuden nogle af de tanker, som nogle af følgegruppemedlemmerne har haft generelt om omdannelse i erhvervsområder.

*”Vi skal værne om vores bygningskulturarv og ikke ødelægge eller fjerne elementer, der principielt fungerer. Derfor bør bygningsreglementet ved transformationsprojekter skabe rum for konkrete vurderinger og et niveau af smidighed der tillader, at eksisterende bygninger ikke nødvendigvis behandles efter samtlige normer og reglementer. Bygninger er født med en byggeteknisk logik, der grundlæggende bør respekteres. Kun således kan vi **bevare** mest muligt af **vores sunde bygningsmasse**. Ofte kan bygningerne ikke opdateres til gældende krav, uden at den byggetekniske – og dermed arkitektoniske – kvalitet forringes. Ved fredede bygninger, er man bevidst om dette, hvilket man i højere grad burde tage lære af.”*

Søren Pihlmann
arkitekt og founder,
Pihlmann Architects

*”For at omdannelse af erhvervsområder til fremtidig blandet anvendelse kan blive en succes, må ikke blot de eksisterende og fremtidige fysiske forhold kortlægges og forstås – også en **forståelse for nye behov og relationer må skabes**. Flere nye brugere skal lære at forstå og respektere hinanden, ellers virker det ikke.”*

Jakob Sandell Sørensen
associeret partner og landskabsarkitekt,
Schönherr og Danske Landskabsarkitekter

*”**Bæredygtige og sammenhængende byer** med de funktioner, der skal til, er vigtigt. Derfor bør bygninger i høj grad genbruges og ikke rives ned. Det betyder at erhvervsområder ikke bare bør rives ned og erstattes med ny boligbebyggelse – vi skal passe på vores ressourcer. Der er også løbende brug for nye erhvervs- og virksomhedsfunktion i byområderne. F.eks. skal der være plads til transport-, logistik- og varevirksomheder, som forsyner og understøtter det øvrige byområde, lokalt og regionalt.”*

Morten Løber
chefkonsulent,
Dansk Industri

*”Allerede når de første overvejelser om omdannelse af eksisterende erhvervsområder tages, er det vigtigt at medtage **mål for ressourcer, klima- og miljøforhold og mobilitet**. Det kan være nye anvendelser af eksisterende bebyggelse, genbrug af byggematerialer ved ombygning, gode forhold for aktiv mobilitet og et generelt fokus på klimapåvirkningen i planlægningen af området. I sig selv er omdannelse frem for byggeri på bar mark jo den første positive klimaovervejelse. Desto tidligere det kan indgå i helheden i planlægningen, desto nemmere er det at integrere og holde fokus på.”*

Sif Enevold
chefprojektleder, Gate 21

5



Opmærksomhedspunkter

Rapporten viser, at der er mange opmærksomhedspunkter i en byomdannelsesproces – især i erhvervsområder. Processerne er alle forskellige og tids- og kontekstafhængige, men der er en række spørgsmål og overvejelser, der har vist sig gode at arbejde ud fra. På næste side lister vi otte af de vigtigste.

Kommunens rolle

Kommunerne skal være bevidste om deres rolle

Adskillelse af myndigheds- og facilitatorrollen

Med en klar rollefordeling som kommune kan man komme længst i sin kommunikation til interessenterne. Nogle virksomheder og investorer giver udtryk for, at det kan være svært at skelne, om det er som myndighed eller facilitator i det konkrete erhvervsområde, kommunen gør sin stemme gældende. En fordel kan være at have forskellige personer, der varetager de forskellige roller, det er især vigtigt i områder med erhvervsnetværk. Her kan man lade sig inspirere af de igangværende bymidtesamarbejder, hvor samme problemstilling gør sig gældende. For at komme i mål med en omdannelse er en forståelse for de enkelte virksomheders behov på kort og på lang sigt helt nødvendig. Det afhænger af et givent erhvervsområdes størrelse om og hvordan, en kommune kan få et overblik. Der kan være både fordele og ulemper ved at have et erhvervsnetværk i kommunen. Spørgeskemaundersøgelser og dialogmøder kan være nogle af måderne til at kende virksomhedernes behov, udviklingsplaner og tidshorisont bedre

Velfærdsinfrastruktur som åbningstræk

Velfærdsinfrastruktur af høj kvalitet er afgørende, hvis der skal tiltrækkes nye borgere. Det kræver offentlige investeringer, hvis der skal omdannes til boliger, fordi det ofte betyder øget behov for daginstitutioner og skoler med videre. Men det er også her, at der er risiko for, at det kan være svært at styre timingen i forhold til tempoet i omdannelsesprocesserne. Risikoen kan minimeres, hvis der er eksisterende tilbud i nærheden af erhvervsområder, der kan udvides.

Proces for omdannelsen

Kommunerne søger den rette balance mellem investeringssikkerhed og dynamik

Kommunen som grundejer?

Der er meget stor forskel på, hvad kommunerne kan gennemføre og planlægge for. I tilfælde hvor en kommune ejer matriklerne har den bedre mulighed for at styre udviklingen og kan desuden stille krav til aktørerne i omdannelsen. Alternativt skal der samarbejdes med de eksisterende grundejere. Nogle kommuner fører en aktiv jordpolitik og opkøber jord, så de kan gennemføre deres planer. Det begrænses dog af anlægsloftet. Anlægsloftet bliver i stigende grad en barriere for mange kommuners byudvikling – og vil nok også føre til nye selskabsdannelser.

Fokus på risici

Der vil i større omdannelsesprojekter altid være risici. I ældre erhvervsområder kan der på forhånd foretages en risikoanalyse, men det sker for sjældent. Ofte vil det være støj eller jordforurening, der vil kunne skabe forsinkelser eller fordyring af projektet. Et systematisk arbejde med risikostyring kan afhjælpe processen. Plus en erkendelse af, at der er enkelte erhvervsområder, hvor støj eller forurening gør, at omdannelse til bolig ikke er ønskværdig eller realistisk. Der kan også være en betydelig risiko for, at de nødvendige infrastrukturanlæg eller andre afgørende anlæg ikke bliver etableret som planlagt – eller til tiden.

Overordnede rammer for omdannelsen

Kommunerne er afhængige af overordnede rammer og tværkommunalt samarbejde

En dynamisk masterplan

Masterplanlægning har mange fordele, men har vist sig at være vanskelig at gennemføre med de lange tidsperspektiver, der er gældende. Man bør være meget opmærksom på, at den ikke bliver for detaljeret. Det er meget vigtigt, at der foreligger en rækkefølgeplan, så områderne ikke bliver for fragmenterede. En ny og mere dynamisk vej kunne være at arbejde mere med de blivende og primære kvaliteter og ud fra disse opstille en række scenarier, der vil være mulige indenfor rammerne. P.t. vides det f.eks. ikke, hvordan bilismen vil udvikle sig, hvis der sker et teknologispring i forbindelse med de selvkørende biler. Krav eller ambitioner om cirkulær økonomi og LCA vil også kunne ændre planerne grundlæggende i fremtiden.

Rækkefølgeplanlægning og sammenhæng mellem plan og marked

Konjunkturerne skifter, og det ville være en fordel, hvis kommunerne havde mulighed for fleksibel planlægning i et skiftende marked. Det er en meget vanskelig disciplin. Ideelt er det, hvis en kommune kan tage udgangspunkt i de faktiske markedsforhold i en kommende omdannelse og gerne lave, hvad der svarer til et investeringspotentiale for hver enkelt matrikel. Det kan være fristende at gå i gang med en planlægning for hele området på én gang. Der er dog en risiko for at komme til at gabe over for meget som kommune og at skabe usikkerhed for investorerne. Med rækkefølgeplanlægning og omdannelse i etaper kan omdannelsesprocessen bedre styres og samtidig tilpasses skiftende konjunkturer.

Tværkommunal planlægning

Infrastrukturen skal ses i et større perspektiv, i kampen om arbejdskraft spiller adgang til kollektiv transport en vigtig rolle. Der er behov for planlægning med et regionalt blik og en klar udmelding om de statslige interesser. En overordnet planlægning vil kunne klarlægge behov og pege på fordeling af forskellige virksomhedstyper. Dette vil også kunne forhindre, at kommunerne kommer i unødigt konkurrence med hinanden omkring tiltrækning af bestemte typer af virksomheder, ligesom det kan undgås, at sårbare virksomhedstyper skubbes rundt mellem kommunerne eller helt ud af regionen.

Bæredygtig mobilitet

Stationsnære byudviklingsområder er at foretrække, da incitamentet for at bruge offentlig transport er større for kunder og medarbejdere i de enkelte virksomheder. Aktuelle transportbehov, kommende teknologiske fremskridt og politiske visioner for de forskellige transportformer skal afstemmes på den store skala. Visse virksomhedstyper, blandt andet lager, logistik og produktion, vil fortsat have et stort behov for transport med lastbil. Det skal også overvejes, hvilke krav fremtidens cirkulære virksomheder vil stille til transport, materialestrømme og lokalisering.

6 Litteratur, kilder og tak

Litteratur

Adolfson, Lars Dalsgaard. Bolig, erhverv og taglandbrug smelter sammen på toppen af en grå erhvervsejendom. Building Supply, 26. januar 2021.

BIG. Præsentation af visionen om Loop City. Online: <https://big.dk/#projects-loop>

Birket-Smith, Thomas. Industriens Bygninger. Bygningskulturens Dag 2007. Kulturarvsstyrelsen, 2007.

Bolig- og Planstyrelsen. Servicetjek af planlovens redskaber og muligheder for forebyggelse og reduktion af vejstøj, 2021.

Bolig- og Planstyrelsen. Notat, 15. august 2022.

Boye, Anne Mette. Den Nye By - Et bystrategisk blik på omdannelse af erhvervsområder. København: Trafik-, Bygge- og boligstyrelsen, 2018.

COWI. Transport, forbrug og adfærd, 2015.

Dansk Bygningsarv A/S. Forstadens bygningskultur 1945-1989. På sporet af velfærdsforstadens bevaringsværdier, 2010.

Dansk Bygningsarv A/S. Genanvendelse af industriens bygningsarv. Kortlægning, arkitektur og analyse af potentialer – sammenfatning af resultater, 2011.

Danmarks Statistik. Dansk Branchekode DB07, v3:2014-, 2014.

Danmarks Statistik. ERHV2: Arbejdssteder og job efter område, branche (DB07 10-grp) og enhed, 2021.

Danske Regioner. Er din boliggrund forurennet. Kortlægning af jordforurening, 2021.

Douet, James (red.). Industrial Heritage Re-tooled. The TICCIH Guide to Industrial Heritage Conservation. Lancaster: TICCIH, 2012.

Ejendom Danmark. Tomgang. Online: <https://ejd.dk/statistik/tomgang/>

Esbjørn, Anna, Ellen Højgaard Jensen og Sif Enevoldsen (red.). Klimamål og Planlægning. KTC, Concito, Gate21 og Dansk Byplanlaboratorium, 2021.

Franz, Martin, Orhan Güles og Gisela Prey. Place-making and 'green' reuses of brownfields in the Ruhr. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie, 2008, vol. 99, issue 3, 316-328.

Frost, E. Potentiale vurdering. Omdannelse af industri kvarteret Viborgvej / Lillelundvej / Tingvej i Herning, 2019.

Gate 21. Use cases: Fremtidens stationer – Glostrup som fyrtårnsprojekt. Online: <https://www.gate21.dk/fremtidens-intelligente-mobilitet-i-greater-copenhagen/fimo-usecases/usecase-glostrup/>

Harnow, Henrik. Danmarks industrielle miljøer. Odense: Syddansk Universitetsforlag, 2011.

Hartoft-Nielsen, Peter og Ida Reiter. Trafikale effekter af stationsnær lokalisering i hovedstadsområdet, 2017.

Heesche, Johanne, Ellen Braae, Gertrud Jørgensen. Landscape-Based Transformation of Young Industrial Landscapes. Land. 2022; 11(6):908.

Hess, Regitze Marianne. Industriarkitekturens transformation. I Fabrik. Industriens arkitektur i Aalborg, 2002.

IDA. Omstilling til Bæredygtig Mobilitet, 2021.

Indenrigs- og Boligministeriet. Bekendtgørelse af lov om planlægning. LBK nr. 1157 af 01/07/2020. §21b. 2020.

Jensen, Kasper Guldager og Harpa Birgisdottir (red.). Guide to Sustainable Building Certifications, 2018.

Jørgensen, Caspar og Morten Pedersen. Industrial Heritage in Denmark. Landscape, Environments and Historical Archaeology. Aarhus University Press, 2014.

Jørgensen, Gertrud og Jakob Klint. Omdannelse af ældre erhvervsområder - Lovgivning og virkemidler. By og Landsplansen nr. 8. Skov & Landskab (FSL). Hørsholm, 2001.

Miljøstyrelsen. Ekstern støj i byomdannelsesområder. Vejledning fra Miljøstyrelsen nr. 3, 2003.

Mortensen, Mette Tapdrup (red.). Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune. Kroppedal Museum, 2012.

Mortensen, Mette Tapdrup. Industri kvarterer i forandring 1935-2015. Gladsaxe, Herlev, Albertslund og Glostrup. Fabrik og Bolig, 2012.

Mortensen, Mette Tapdrup. Notat - Projekt titel: Ring 3. Industri kvarterer i forandring. Kroppedal Museum, 2015.

Noldus, Vera. Grøn genanvendelse – Bæredygtig transformation af funktionstømte erhvervsejendomme. Concito, 2014.

Pedersen, Morten. Velfærdsstatens Industrilandskab: Om efterkrigstidens industrikvarterer i Nordjylland. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag, 2010.

Post, Arne. Byplanhåndbogen. 2. udgave. Dansk Byplanlaboratorium, 2018.

Rambøll. Analyse af CO₂-udledning og totaløkonomi i renovering og nybyg, 2020.

Realdania. Spinderihallerne i Vejle. Online: <https://realdania.dk/projekter/spinderihallerne-i-vejle>

Realdania. Loop City – Ringbyen. Online: <https://realdania.dk/projekter/ringbyen>

Realdania By. Parkering og bykvalitet. Eksempelsamling, 2014.

Realdania og Naturstyrelsen. Bæredygtige forstæder – udredning og anbefalinger, 2012.

Region Hovedstaden. Til dig der vil rense op og bygge på en forurenede boliggrund, 2014.

Richelsen, Anders og Ole Hjort. Analyse af erhvervslokalisering i Hovedstadsområdet. Realdania og COWI, 2018.

Schmidt Hammer Lassen Architects. Spinderihallerne. Online: <https://www.shl.dk/dk/the-spinning-mills/>

Vild med vilje. VARO og den vilde natur. Online: <https://www.vildmedvilje.dk/varo>

VisitVejle. Spinderihallerne. Online: <https://www.visitvejle.dk/vejle/planlaeg-ferien/spinderihallerne-gdk726849>

Wihlborgs. Symbiosehusene tager form og de første tegninger er klar. Online: <https://www.wihlborgs.dk/nyheder/symbiosehusene-tager-form>

Østergaard, Christian. Midt i høje elpriser: Virksomheder bremses i at sætte solceller på tagene, Børsen, 16. september 2022.

Albertslund

Albertslund Kommune. Lokalplan nr. 5.3: Lagersalgsbutikker på Smedeland 28, 2008.

Albertslund Kommune. Kommuneplan 2018-2030, 2018.

Albertslund Kommune. Kommuneplan 2022-2034.

Albertslund Kommune. Masterplan: Hersted 2045, 2020.

Albertslund Kommune. Lokalplan 5.5: Boliger og erhverv ved Smedeland 8A, 2021.

Askgaard, Helle og Rikke Steenholt Olesen. Albertslund. Trap Danmark, 2018. Online: <https://trap.lex.dk/Albertslund>

KettingHuls and Bureau B+B, grassat+MIST, LETH & GORI: Hersted Loop Park. Development Strategy for Industrial Area Hersted. Online: <https://kettinghuls.com/hersted-loop-park-albertslund/>

Mortensen, Mette Tapdrup (red.). Kulturarv i industrilandskaberne i Albertslund Kommune. Kroppedal Museum, 2012.

Scheuer, Poul. Erhverv og arbejdsmarked i Albertslund Kommune. Trap Danmark, 2018.

Skodborg, Lene. Hersted Industripark. Trap Danmark. 2018. Online: https://trap.lex.dk/Hersted_Industripark

Skyggebjerg, Louise og Anja Sandreid. When Danish industry relocates – globalisation in an everyday perspective. Erhvervshistorisk Årbog, vol. 63, no. 1, 2014, s. 127-151.

Gladsaxe

Andersen, Ronny og Helle Askgaard. Gladsaxe Kommune. Trap Danmark, 2018. Online: https://trap.lex.dk/Gladsaxe_Kommune

Ganderup, Gitte. Malingfabriks æblelund er for alle. Sjællandske Nyheder, 23. september 2022.

Gladsaxe Erhvervsby. Kør med. Nye partnerskaber i erhvervsbyen, 2019. Online: <http://www.erhvervsby.dk/wp-content/uploads/2019/10/Nabogo-ny-onepager.pdf>

Gladsaxe Kommune. Borgmester indvier Sæbefabrikken – Søborgs nye vækstmiljø. Online: <https://gladsaxe.dk/kommunen/kommunen/nyhedsarkiv/erhverv/borgmester-indvier-saebefabrikken-soeborgs-nye-vaekstmiljoe>

Gladsaxe Kommune. Lokalplan 10.09. Område ved Tobaksvejen. Gladsaxe erhvervskvarter og Gladsaxe kvarter, 1986.

Gladsaxe Kommune. Retningslinjer for Gladsaxe Erhvervsvarter, 2005.

Gladsaxe Kommune. Gladsaxe Kommunes Arkitekturpolitik, 2011.

Gladsaxe Kommune. Tillæg 1 til lokalplan 125. Nye anvendelser i Gladsaxe Erhvervsvarter, 2011.

Gladsaxe Kommune. Helhedsplan for Gladsaxe Ringby, 2011.

Gladsaxe Kommune. Strategi for stationsforpladser i Gladsaxe, 2017.

Gladsaxe Kommune. Dyrup åbner æblelund for offentligheden. 11. oktober 2018. Online: <https://gladsaxe.dk/kommunen/kommunen/nyhedsarkiv/old/erhverv/dyrup-aabner-aeblelund-for-offentligheden>

Gladsaxe Kommune. Arkitekturpolitik: Gladsaxe for mennesker, 2021.

Gladsaxe Kommune. Gladsaxe vil skrue op for samkørsel og ned for transportspild, 2021. Online: <https://gladsaxe.dk/kommunen/kommunen/nyhedsarkiv/gladsaxe-vil-skrue-op-for-samkoersel-og-ned-for-transportspild>

Gladsaxe Kommune. Skal dine medarbejdere teste el-cykler? 2022. Online: <https://gladsaxe.dk/kommunen/kommunen/nyhedsarkiv/erhverv/skal-dine-medarbejdere-teste-el-cykler>

Isaksen, Vagn (et al.). Industri kvarteret i Gladsaxe. Byplanhistoriske noter, nr. 15, Dansk Byplanlaboratorium, 1988.

Jørgensen, Anette Jerup, Martin Kristian Kallesen og Lasse Raasgaard Mathiesen. Mikromobilitet i Gladsaxe Erhvervsvarter. Trafikdage på Aalborg Universitet, 2021.

Region Hovedstaden. Indberetning om jordforurening 2021. Center for Regional Udvikling, 2022.

Scheuer, Poul. Erhverv og arbejdsmarked i Gladsaxe Kommune. Trap Danmark, 2018.

Slots- og Kulturstyrelsen. Industri kultur - Gladsaxe/Mørkhøj industri kvarter. Online: <https://slks.dk/omraader/kulturarv/bevaringsvaerdige-bygninger-og-miljoeer/bevaringstemaer/industrikultur/industrihistoriens-danmarkskort/gladsaxemoerkhoej-industri kvarter/>

vvvvvvv

Andersen, Ronny og Helle Askgaard. Ishøj Kommune. Trap Danmark, 2018.

Exometric. Potentiale vurdering. Ishøj Kommune & Det lille Erhvervsområde, 2016.

Ishøj Kommune. Lokalplan nr. 1.62: Boliger og bydelscenter ved Ishøj Strandvej, 2011.

Ishøj Kommune. Lokalplan 1.69: Terrasseret boligbebyggelse ved Ishøj Strandvej/Fasanskellet, 2014.

Ishøj Kommune. Helhedsplan. Byomdannelse af Det Lille Erhvervsområde. Ishøj, 2015.

Ishøj Kommune. Lokalplan 1.75: Boligbebyggelse på Industriskellet 15-19, 2016.

Ishøj Kommune. Foranalyse: Ishøj Erhvervsområde. Pixi-udgave, 2017.

Ishøj Kommune. Lokalplan 1.81 – Daginstitution, Industrivangen 26, 2018.

Ishøj Kommune. Første skridt til klimapark i Ishøj er taget. Via Ritzau, 23. oktober 2020.

Ishøj Kommune. Kommuneplan 2020 – 2032, 2020.

Ishøj Kommune. Lokalplan 1.11.3: Erhvervsområde ved Ishøj Strandvej, 2021.

Ishøj Kommune. Lokalplan 1.97 – Boligområde Industrivangen 2-8, 2021.

Ishøj Kommune. Helhedsplan Sydengen. Byomdannelse af Det Lille Erhvervsområde, Ishøj, 2022.

Scheuer, Poul. Erhverv og arbejdsmarked i Ishøj Kommune. Trap Danmark, 2018.

Bidrag til publikationen

Tak til alle der i interview, til møder eller deltagelse i workshops har udtalt sig om de forhold, projektet har undersøgt. Alle interviews er foretaget i perioden oktober 2021 til december 2022.

KOMMUNER

Albertslund Kommune

Søren Kehr, projektleder for byudvikling i Hersted Industripark
Trine Tybjerg, enhedsleder for plan, byg og miljø

Gladsaxe Kommune

Anne Hertz Dahlgren, byplanarkitekt
Maj Green, by- og miljødirektør
Pernille Dragskov Hummelose, byplanlægger
Rikke Jægersdorf, byplanlægger

Ishøj Kommune

Berit Mathiesen, centerchef i Center for byudvikling og natur
Joan Jacobsen, arkitekt og byplanlægger
Louise Ochmann, teamleder for plan
Simone Andresen, mobilitetsplanlægger

ERHVERVSDRIVENDE I CASEOMRÅDER

Gladsaxe Erhvervsquarter

Alfa Laval Nordic A/S
Beierholm Revision
Grannys House
Jernpladsen A/S
Sæbefabrikken
ØT-Gruppen (Københavns Listefabrik og Søborg Tømmerhandel)

Hersted Industripark

Colas Danmark A/S
Hougaard & Kofoed A/S
Keolis

Det lille Erhvervsområde

Car Special A/S
Metalock Denmark A/S

UDVIKLERE

PensionDanmark
Property Partners
Wihlborgs A/S

ANDRE

Gladsaxe Erhvervsby



