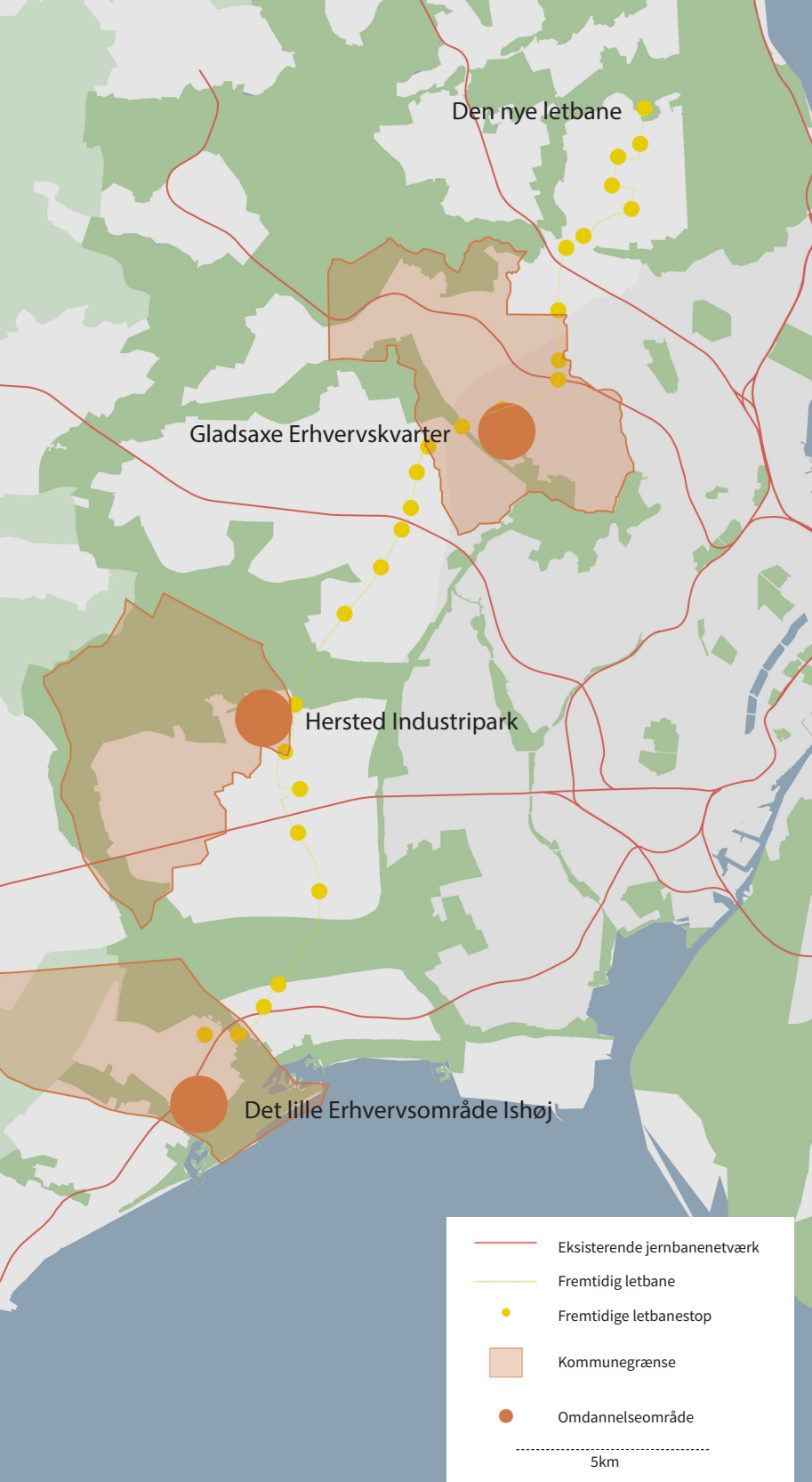


Omdannelse af erhvervsområder

– fra vision til virkelighed



Pixiudgave



Omdannelse 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. En række danske kommuner er i gang med omdannelse af ældre erhvervsquarterer. Men i flere kommuner går det langsomt.

Projektet *Omdannelse af erhvervsområder – fra vision til virkelighed* har undersøgt barrierer og potentialer i konkrete omdannelser i erhvervsområder gennem casestudier i tre kommuner i Ring3-området i omegnen af København (vist på kortet til venstre). I denne pixi-udgave opsummeres projektet, og otte opmærksomhedspunkter for omdannelse præsenteres.

[Find hele rapporten på byplanlab.dk](http://byplanlab.dk)

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

Udfordringen

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?



Det lille erhvervsområde i Ishøj

Potentialer og barrierer

Der er en række potentialer ved at omdanne ældre erhvervsområder – fra muligheden for nye funktioner i et område, at indtænke bedre offentlig transport, bæredygtighed, øget tryghed eller at skabe en ny identitet i det pågældende område. Potentialerne afhænger dog af, om målet med omdannelsen er ny erhvervsudvikling, nye boliger eller et blandet bolig- og erhvervs kvarter.

Samtidig findes der en række barrierer. I erhvervsområderne kan processen blive forsinket af forskellige interesser blandt aktørerne, timingen af omdannelsen og udfordringer med trafik, parkering og støj. De eksisterende forhold i områderne kan give anledning til udfordringer på grund af matrikelstrukturer og jordforurening. Økonomi kan også

spænde ben, for eksempel når det kommer til fastsættelse af bebyggelsesprocenter eller i forhold til kommunernes muligheder for at opkøbe jord.

Vi har lyttet til forskellige stemmer i og omkring erhvervsområderne og har interviewet kommuner, der har planer for fremtidens områder, de erhvervsdrivende og ejernes 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?

Opmærksomhedspunkter

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

KOMMUNENS ROLLE

Kommunerne skal være bevidste om deres rolle.

1. 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 og om, 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.



Gladsaxe Erhvervscenter

2. 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 nyeselskabsdannelser.



”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”
- Kommunal planlægger

PROCES FOR OMDANNELSEN

Kommunerne søger den rette balance mellem investeringssikkerhed og dynamik.

3. Velfærdsinfrastruktur som åbningstræk

Velfærdsinfrastrukturaafhøj kvalitetet af 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.

4. 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 omdannelsen 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.

” 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”

- Kommunal planlægger

Hersted Industripark



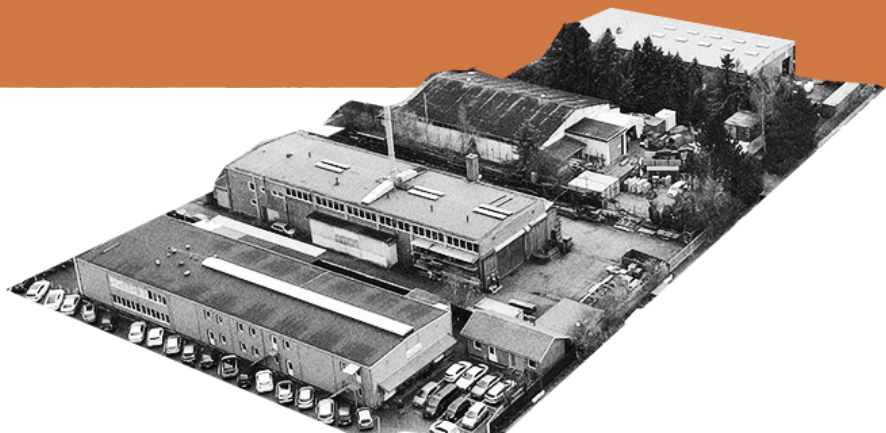
5. En dynamisk masterplan

Masterplanlægning har mange fordele, men har vist sig at være vanskeligt at gennemføre med den langtidsperspektiver, 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 inden for rammerne. P.t. vides det f.eks. ikke, hvordan bilismen vil udvikle sig, hvis der sker et teknologisk spring i forbindelse med selvkørende biler. Kraveller og ambitioner om cirkulær økonomi og LCA vil også kunne ændre planerne grundlæggende i fremtiden.

6. 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 markedsf forhold 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.

”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”
– Udvikler





Asfaltentreprenøren Colas Danmark A/S i Hersted Industripark

OVERORDNEDE RAMMER FOR OMDANNELSEN

Kommunerne er afhængige af overordnede rammer og tværkommunalt samarbejde.

7. 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.

8. 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.



Udgivelsen er udarbejdet af Dansk Byplanlaboratorium, Grandville og Cushman & Wakefield RED.

Udgivelsen er udarbejdet på baggrund af et projekt om erhvervsområder. Projektet er økonomisk støttet af casekommunerne Albertslund Kommune, Gladsaxe Kommune og Ishøj Kommune samt af foreningen Realdania.

Vil du vide mere? [Download og læs den fulde rapport på byplanlab.dk](https://byplanlab.dk)



2023

dansk byplan
laboratorium