

NOVEMBER 2018
REALDANIA

ANALYSE AF ERHVERVSLOKALISERING I HOVEDSTADSOMRÅDET



NOVEMBER 2018
REALDANIA

ANALYSE AF ERHVERVSLOKALISERING I HOVEDSTADSOMRÅDET

PROJEKTNR.

A110168

DOKUMENTNR.

4

VERSION

2

UDGIVELSESDATO

23. November
2018

BESKRIVELSE

Rapport

UDARBEJDET

Anders Richelsen
(COWI), Ole Hjort
(Sadolin & Albæk)

KONTROLLERET

Svend Erik
Rolandsen (COWI)

GODKENDT

Anders Richelsen

INDHOLD

1	Forord	7
2	Indledning	8
3	Sammenfatning og anbefalinger	9
3.1	Tværgående anbefalinger	9
3.2	Konklusioner på delanalyser	15
3.1	Virksomheders lokaliseringskrav – og rummelighed til vækst	15
3.2	Udfordringer med erhvervsudvikling i byomdannelsesområder	17
4	Erhvervsudvikling i Hovedstadsområdet	19
4.2	Erhvervsbyggeri i Region Hovedstaden	21
5	Virksomheders lokaliseringskrav i Hovedstadsområdet	25
5.1	Kontorvirksomheder	26
5.2	Produktionsvirksomheder	33
5.3	Håndværksvirksomheder	35
5.4	Transport- og logistikvirksomheder	36
6	Udviklingen i udvalgte erhvervsområder	38
6.1	Erhvervsområder beliggende i København og Frederiksberg kommuner	39
6.2	Erhvervsområder beliggende i kommunerne langs den kommende Ring 3 letbane	43
6.3	Øvrige erhvervsområder beliggende indenfor Motorring 4	51
6.4	Erhvervsområder beliggende udenfor Ring 4	53
7	Muligheder og barrierer for omdannelse og revitalisering af erhvervsområder	56
7.1	Økonomiske rationaler	57
7.2	Erhvervsområdet ved Bregnerødvej	58
7.3	Erhvervsområdet Gladsaxe Ringby	66
7.4	Erhvervsområdet ved Midtager/Ragnersminde	75
	Bilag 1: Opsummering af områdeanalyser	
	Bilag 2: Metode	
	Bilag 3: Litteratur og rapporter	

1 Forord

I Realdania arbejder vi blandt andet for at fremme bæredygtige byer i Danmark. Byer, som har gode forudsætninger for, at man både kan arbejde og bo i dem. Byer, der kan rumme forskellige typer virksomheder, der er nødvendige for at byen fungerer.

Hovedstadsområdet oplever disse år en markant urbanisering, hvor stadig flere mennesker ønsker at bosætte sig. Dette har de seneste år skabt grundlag for en stigende boligudbygning. Men fremtidens hovedstadsområde skal også sikre vel-egnede lokaliseringsmuligheder for en lang række erhverv med deres forskellige krav til infrastruktur og placering i bystrukturen. Det handler for eksempel om kontor-, produktions- og håndværksvirksomheder, men også til transport- og logistikvirksomheder. Hvis regionen som helhed skal rumme disse, er det vigtigt at have viden om fremtidens behov og udviklingstendenser relateret til erhvervsarealplanlægningen. Det handler også om at komme ind i økonomien i byomdannelser – hvornår en given omdannelsesplan faktisk er realiserbar ud fra et developerperspektiv.

Som led i arbejdet med en fornyet Hovedstadsstrategi, revision af Fingerplanen, samt videreudvikling af LOOP City langs den kommende letbane i Ring 3, har Realdania, i samarbejde med COWI og Sadolin & Albæk, fået udarbejdet analysen *Erhvervslokalisering i Hovedstadsområdet*.

Analysen samler allerede udarbejdede analyser og viden op, og sætter dem i spil i forhold til 55 konkrete erhvervsområder i regionen, før den til sidst beskriver 3 cases mere indgående.

COWI har på den baggrund formuleret 8 anbefalinger, som kan læses i begyndelsen af rapporten. Vores ønske er, at rapporten kan bidrage med viden og inspiration til både den statslige, regionale og tværkommunale debat om erhvervsmæssige satsningsområder i Hovedstadsområdet.

God læselyst

Projektchef i Realdania, Simon Kofod-Svendsen

2 Indledning

Urbaniseringen og væksten i Hovedstadsområdet bidrager til en mere intensiv udnyttelse af en række eksisterende byområder. Det høje prisniveau i den centrale del af regionen har i de seneste par år ført til markant øget interesse for investeringer i projekter, der omfatter omdannelse af erhvervsområder til boliger i regionens forstæder og byer i øvrigt. Realdania ønsker at få belyst, hvilke typer erhvervsarealer der er vigtige for at fremtidssikre hovedstadens erhvervsudvikling, samt at få en nuanceret forståelse af muligheder og udfordringer, for at sikre tilstrækkelig rummelighed og erhvervslokaliseringsmuligheder med de rette kvaliteter for den fremtidige erhvervsudvikling.

Den igangværende revision af Fingerplanen aktualiserer behovet for at få et kvalificeret grundlag for debatten.

COWI har, med Sadolin & Albæk som underrådgiver, analyseret disse muligheder og udfordringer på flere niveauer:

- > For at give en forståelse af den hidtidige erhvervsudvikling i Hovedstadsområdet, er den overordnede udvikling i erhvervsbyggeriet i Fingerplanens forskellige geografier gennemgået, og der fokuseres på de væsentligste drivkræfter i denne udvikling.
- > De krav hhv. kontor-, produktions-, håndværks-, transport- og logistikvirksomheder stiller til en attraktiv lokalisering er analyseret som grundlag for en kvalitativ vurdering af, hvordan disse krav giver sig udslag i markedsudviklingen og arealbehov i Fingerplanens forskellige geografier.
- > For at få en mere nuanceret forståelse af om de erhvervsområder, der egner sig bedst til fremtidig erhvervsudvikling, planlægges med henblik på at sikre tilstrækkelig rummelighed og fleksibilitet i forhold til fremtidige behov, har vi analyseret udviklingen af 55 udvalgte erhvervsområder. Analysen af disse områder fokuserer desuden på, om udviklingen i erhvervsområderne giver konflikt mellem boligudbygning og erhvervsudvikling. Det analyseres også i hvilken grad der sker en nødvendig fornyelse og omdannelse af erhvervsområder, som skifter anvendelse fra én type erhverv til en anden. I rapporten er resultaterne opsummeret for hhv. Københavns og Frederiksbergs kommuner, kommunerne langs den kommende Ring 3 letbane, øvrige kommuner inden for Motorring 4 og kommuner uden for Motorring 4. Analysen af de enkelte områder er opsummeret i bilag 1.
- > Da tilgængeligheden af ledig jord til nyt erhvervsbyggeri er begrænset i hovedstadsområdet, skal en væsentlig del af den fremtidige erhvervsudvikling ske gennem omdannelse af eksisterende erhvervsområder. Denne omdannelsesproces rummer en række markedsmæssige udfordringer, som bliver nærmere analyseret med udgangspunkt i mulighederne for at omdanne specifikke ejendomme til anden anvendelse, med tre forskellige erhvervsområder som cases.

De metoder, der er anvendt i forbindelse med ovennævnte analyser, er kort opsummeret i bilag 2.

3 Sammenfatning og anbefalinger

Sammenfatningen opsummerer otte tværgående hovedanbefalinger efterfulgt af en sammenfatning af de bagvedliggende delanalyser.

3.1 Tværgående anbefalinger

1. Skab sammenhæng mellem erhvervsstrategi og arealplanlægning

Hovedstadsområdet er i international konkurrence med andre byregioner om arbejdskraft, virksomheder og vækst. Derfor arbejdes der regionalt og kommunalt med erhvervsudviklingsstrategier for at skabe vækst. I samarbejdet Greater Copenhagen er der formuleret vision, strategier og handlingsplaner for erhvervmæssige fokusområder, og lokale samarbejder, som Copenhagen Science City og Lyngby Vidensby, rummer potentialer for skabelse af innovation districts.

Analysen fokuserer på, hvorvidt der er tilstrækkelige erhvervsarealer til at opfylde de meget forskellige behov og lokaliseringskrav fra virksomhederne – forhold, som staten og kommunerne kan optimere i deres arealplanlægning. At udnytte de fysiske muligheder kræver, at arealplanlægningen sker parallelt med, og koordineret med, andre initiativer til styrkelse af erhvervsudviklingen, eksempelvis investeringer i infrastruktur, tiltrækning af talenter og international markedsføring, der i Greater Copenhagen samarbejdet er nævnt som fokusområder.

En realisering af erhvervsstrategierne kræver, at arealplanlægningen understøtter strategierne. Arealplanlægningen driver ikke i sig selv udviklingen i lokale erhvervsområder. Her afgør markedsforhold den lokale erhvervsudvikling i samspil mellem projektudviklere, investorer og virksomheder, der enten ejer eller lejer bygninger og arealer.

I kommunernes arealplanlægning bør der tages højde for de forandringer, der sker i erhvervsstrukturen. For nogle områder vil det betyde et øget fokus på etablering af innovationsdistrikter i samarbejde mellem vidensvirksomheder og vidensinstitutioner. I andre områder vil der være behov for øget fokus på at skabe optimale forhold for logistikerhverv. Men der eksisterer også en gruppe af erhvervsområder, hvor understøttelse af nuværende aktiviteter bør være en hovedprioritet. Det gælder eksempelvis en gruppe af erhvervsområder til produktions-, lager- og håndværksvirksomheder, hvor et primært hensyn kan være at opretholde status quo.

Ansvaret for at sikre denne sammenhæng ligger såvel i den nationale planlægning for hovedstadsområdet, som i den enkelte kommunes planlægning med udgangspunkt i den dialog, der løbende foregår mellem de administrative niveauer om styrkelse af regionens erhvervsudvikling.

2. Fokusér på at skabe optimale lokaliseringmuligheder for transport- og logistikerhverv

Analysen omfatter en vurdering af mulighederne for at skabe fortsat udvikling i en række forskellige hovedbrancher som kontorvirksomheder, produktionsvirksomheder, håndværksvirksomheder samt transport- og logistikvirksomheder. Den viser, at der især er behov for et skærpet fokus på at skabe optimale lokaliseringmuligheder for transport- og logistikerhverv, særligt for citynær logistik.

Stigende nethandel på nationalt og internationalt niveau skaber behov for moderne terminaler tæt på byerne til omlastning af varer, eksempelvis i de indre forstadsområder i regionen. Der findes eksempelvis langs Ring 3, og her især i tilknytning til motorvejsafkørsler, en række arealer, der er attraktive for transport- og logistikvirksomheder. Der er meget lidt ubebygget jord i disse områder, men store potentialer for byomdannelse.

En vurdering af virksomhedernes betalingsvillighed og lokale markedsforhold indikerer dog, at det i det aktuelle marked kan være vanskeligt for en investor at opnå tilfredsstillende afkast ved etablering af terminalbygninger i byomdannelsesområder, hvis det kræver opkøb af grunde, evt. nedrivning og håndtering af evt. forurening. Det kan betyde, at denne type virksomheder ikke kan lokaliseres optimalt i den centrale del af regionen, men må lokalisere sig på bar mark længere væk. Det kan være relevant at arbejde med udpegning af trafikalt velbeliggende områder til transport- og logistikerhverv i erhvervsområder i de indre forstæder. Men det giver kun værdi, hvis det er muligt at udvikle områder, hvor investorer kan opnå tilfredsstillende afkast ved omdannelse af erhverv til moderne logistik.

For at afdække denne problemstilling yderligere anbefaler vi, at der igangsættes et samarbejde med transportbranchens interesseorganisationer. Det kan give grundlag for i fællesskab at pege på et målrettet udlæg af jord i tilstrækkeligt omfang, og med rette lokalisering, så branchens aktiviteter kan understøttes.

Vurderinger af udviklingsmuligheder for øvrige erhvervstyper – kontor, produktion og håndværk – fremgår af sammenfatningen af alle delanalyserne nedenfor.

Ansvar for at skabe optimale forhold for transport- og logistikerhverv ligger både i den nationale planlægning for Hovedstadsområdet og i den kommunale planlægning. Men vi vurderer, at der også er behov for at opbygge større viden om vilkårene for at understøtte etablering af citynær logistik ved at etablere det nævnte samarbejde med transportbranchens interesseorganisationer.

3. Revurdér grundvilkårene for at skabe blandede bydele ved byomdannelse

Analysen peger på, at boliger ventes at være den væsentligste drivkraft i fremtidens byomdannelse. Indbyggertallet forventes at stige langt mere end arbejdsstyrkens størrelse primært som følge af, at en stor del af befolkningstilvæksten vil ske i gruppen af ældre uden for den erhvervsaktive alder.

En række planer for omdannelse af erhvervsområder peger i retning af meget tætte byområder med en blanding af boliger, erhverv, detailhandel og ofte parkering i konstruktion.

Planlægningsmæssige og markedsmæssige analyser af tre cases i rapporten afspejler dog, at realisering af byomdannelsesplaner for erhvervsområder, særligt i forstæderne, kræver en meget nøje afbalanceret tilgang, hvor bebyggelsesprocenter, anvendelsesbestemmelser, krav til parkering, evt. blanding af funktioner mv. fastlægges ud fra specifikt kendskab til markedsf forholdene. Det vil i en række tilfælde være markedsmæssigt mere realiserbart at omdanne fra erhverv til boliger end at omdanne fra eksempelvis produktionserhverv til kontor erhverv eller til blandede områder, hvor boliger og erhverv er blandet.

Analysens overordnede konklusioner, såvel som konkrete markedsvurderinger i de udvalgte cases, indikerer, at "byidealet" i en række byudviklingsplaner formentlig må revideres i retning af en større boligandel.

Ansaret for at fastlægge optimale vilkår for byomdannelse ligger især i den enkelte kommune. Der er ikke identificeret væsentlige barrierer i den nationale planlægning for hovedstadsområdet.

4. Skab fornyelse af en række utidssvarende erhvervsområder ved at åbne for boligudvikling

Erhvervsudviklingen i Hovedstadsområdet har de senere år været kendetegnet ved en koncentration af erhvervsaktiviteterne centralt i regionen og langs Køge Bugt- og Roskilde-fingrene. Det er et generelt mønster, som dog i nogle af de øvrige områder brydes af lokale, positive udviklingstræk i et antal kommuner med erhvervsmæssig vækst.

Den uensartede udvikling skaber positiv dynamik i nogle særligt centralt beliggende områder, mens andre områder er præget af svag dynamik, lave lejeniveauer og i nogle områder også en del tomme lokaler. Det drejer sig om både produktions-, lager- og kontorbyggerier, der er utidssvarende og som ligger på lokaliteter, hvor efterspørgslen er begrænset.

Den svage udvikling præger især en række erhvervsområder uden for Ring 4. Vurderinger af lokal efterspørgsel og lejeniveauer indikerer, at det i en række områder ikke er markedsmæssigt muligt at skabe en fornyelse ved at planlægge for omdannelse fra ét erhvervsformål til et andet. Skal der ske en fornyelse på markedsmæssigt grundlag, må der i en række områder åbnes for et muligt anvendelseskift til boliger, der er markedsmæssigt mere realiserbart end erhverv.

Fastholdes alle områder med svag, erhvervsmæssig dynamik til erhvervsformål, kan det forventes, at områderne over tid fremtræder mere forslummede og utidssvarende. Det må i hvert enkelt tilfælde vurderes lokalt, hvilke dele af et erhvervsområde, der i givet fald kan omdannes delvist til boliger uden negative, erhvervsmæssige konsekvenser. Også her brydes mønstret af specifikke erhvervsområder uden for Ring 4, som oplever en positiv udvikling.

Vi anbefaler, at der igangsættes en proces med at skabe et effektivt samarbejde mellem kommunerne om arbejdsdelingen ift. hvilke erhvervsområder, der bedst udvikles for at understøtte erhvervslivets behov, og hvilke der i højere grad skal omdannes til boliger eller andre formål.

Ansvar for den konkrete planlægning for hhv. boliger og erhverv, ligger i den enkelte kommunes planlægning, ligesom samarbejder mellem kommunerne om arbejdsdeling må tage udgangspunkt i de enkelte kommuners interesser og samarbejdsrelationer til nabokommuner mv. Samarbejder kan understøttes af andre myndigheder, fonde eller lign.

5. Kun få indikationer på konflikter mellem produktionserhverv og boliger – men fasthold opmærksomhed på problemstillingen

Da vores analyser viser, at der sker omdannelse fra erhverv til boliger i en række erhvervsområder med produktionsvirksomheder af regional og national interesse, har vi analyseret, om der er indikationer på, at boliger generelt er på vej til at presse produktionsvirksomheder ud af attraktive erhvervsområder. Det mener vi ikke er tilfældet. Analysen viser, at denne omdannelse, langt de fleste steder, sker i et moderat tempo. Vi ser også, at det sker som en "styret proces", hvor kommunerne ved zonerings af erhvervsområderne primært omdanner i kanterne af erhvervsområderne, og ikke midt i erhvervsområderne mv. Planlovens nye regler om beskyttelse af produktionsvirksomheder vil herudover være med til at håndtere denne udfordring i forhold til virksomheder af national interesse.

Analysen peger dog også på, at en væsentlig del af fremtidens byomdannelse vil være præget af boligbyggeri, hvilket betyder at de potentielle konflikter mellem boliger og erhverv over tid kan stige i antal og omfang. Udviklingen i samspillet mellem boliger og produktionserhverv bør derfor følges tæt.

Ansvaret for løbende at følge samspillet mellem udvikling i boliger og produktionserhverv vurderes at være en national opgave, i dialog med kommuner og erhvervsliv.

6. Fasthold stationsnærhed som et bærende princip for lokalisering af kontorerhverv

Stationsnær lokalisering af store kontorvirksomheder er et bærende princip i den overordnede planlægning. Adgang til arbejdskraft med de rette kvalifikationer prioriteres højt af virksomhederne, og for en række kontorvirksomheder er det af væsentlig betydning at have god adgang til arbejdskraft via både veje og bane (S-tog, metro m.v.). Da hovedparten af kontorvirksomhederne desuden bor til leje, har det for investorerne positiv betydning for genudlejningsmulighederne af kontorejendomme, at de lokaliseres stationsnært. Vi vurderer derfor, at det er positivt for både investorer og virksomhederne at operere med et stationsnærhedsprincip, ligesom en fastholdelse af stationsnærhedsprincippet i Fingerplanen kan være med til at skabe den nødvendige kritiske masse omkring eksisterende stationer, og ved de bedst placerede nye letbanestop.

Ansvaret for udformningen af stationsnærhedsprincippet er en national planlægningsopgave, som både bør inddrage kommunale hensyn og lokalisering præferencer fra virksomheder og investorer.

7. Følg teknologiudviklingen tæt og vær klar til at planlægge for højteknologisk produktion

Analysen peger overordnet på, at der sker en brancheglidning i retning af færre produktionsarbejdspladser og flere arbejdspladser inden for videns- og serviceerhverv. Der er ikke tale om en dramatisk udvikling, hvor produktionserhvervene forsvinder i stort antal. Trods nedgangen i antallet af arbejdspladser spiller produktionsvirksomhederne samlet set fortsat en betydende rolle i Hovedstadsområdet's erhvervsudvikling.

Megatrends indenfor for teknologiudviklingen i industri- og produktionserhvervene peger på en række faktorer, som kan ændre produktionsmønstrene markant. Det drejer sig om øget automatisering, kunstig intelligens, øget internethandel og individuelle produkter, kobling mellem udviklings- og produktionsmiljøer, hjemflugning af produktionsarbejdspladser mv.

Udfoldes disse trends fuldt ud, kan det på få år ændre vilkårene for produktionsvirksomheder i Danmark og Hovedstadsområdet markant i både op- og nedadgående retning. Vi kan dog ikke i vores analyser finde tegn på, at der er umiddelbar udsigt til markant ændret efterspørgsel efter arealer og lokaler til produktionserhverv.

Men udviklingen bør følges tæt, og der bør i Hovedstadsområdet som helhed være et beredskab til at imødekomme en evt. øget efterspørgsel efter arealer til produktionserhverv, hvis der opstår fornyet efterspørgsel, lige så vel som en evt. accelereret afvikling af produktionserhverv i eksisterende erhvervsområder kan øge behovet for at åbne op for omdannelse til boligformål i nogle områder.

Ansvar for monitorering af ændringer i teknologiudviklingen ligger hos alle parter, der arbejder med erhvervsudvikling på nationalt, regionalt og kommunalt niveau. Da det kan være vanskeligt for den enkelte kommune at monitorere globale megatrends, der påvirker den regionale erhvervsudvikling, kan udfordringen med fordel håndteres i samarbejde mellem det nationale og regionale niveau.

8. Udnyt særlige, regionale styrkepositioner – lufthavn, innovation districts og life science

Der er i analysen identificeret en række særlige udviklingspotentialer, som kan bidrage til at styrke erhvervsudviklingen i regionen.

Det ene er potentialerne ved erhvervsudvikling i relation til lufthavnen. Her er der identificeret to perspektiver. Det ene er erhvervsudvikling i umiddelbar nærhed til lufthavnen, bl.a. i relation til transport- og logistikerhverv. Her er fortsat udviklingsmuligheder i eksisterende arealudlæg. Det andet er lokalisering af div. virksomheder (kontorer), der har fordel af at være lokaliseret i nærheden af lufthavnen. Her vurderes et bælte fra lufthavnen over Ørestad til Sydhavnen og Ny Ellebjerg, koblet op på den nye Sydhavnsmetro, at være et attraktivt område for kontorerhverv, og her bør sikres udviklingsmuligheder for disse.

Det vil kræve, at der foretages yderligere investeringer i vejinfrastruktur, idet der allerede i dag er problemer med trafikafviklingen morgen og eftermiddag.

Et andet potentiale for vækst består i at skabe såkaldte innovation districts, hvor førende forskningsinstitutioner og virksomheder er forbundet med opstartsvirksomheder, inkubatormiljøer og acceleratorprogrammer. Et innovation district skal desuden være tilgængeligt via effektiv infrastruktur og indeholde en blanding af boliger, kontorer og detailhandel. Der er identificeret flere områder, der kan udvikles til innovation districts. Det drejer sig om Copenhagen Science City, Lyngby Vidensby og Frederiksberg Science City, sidstnævnte evt. i sammenhæng med en fremtidig omdannelse af Frederiksberg Hospital til nyt byområde. Udvikling af innovation districts kræver et udstrakt samarbejde mellem alle involverede aktører.

Endelig er der særlige lokale erhvervsindsatser, der kan give grundlag for vækst og spille ind i den regionale erhvervsudvikling. Et eksempel er Ballerups fokus på life science i området ved Kildedal Station, hvor Novo Nordisk, Origio og Oticon allerede er lokaliseret. Et andet eksempel er koncentrationen af medicinalvirksomheder i den sydlige del af Hillerød.

Ansvar for at udnytte de særlige, regionale styrkepositioner ligger i krydsfeltet mellem den regionale erhvervsudviklingsindsats og de enkelte kommuners planlægning og erhvervsinitiativer, men må i høj grad også involvere virksomheder og forsknings- og vidensinstitutioner i regionen. Samarbejder som Lyngby Vidensby og Copenhagen Science City er eksempler på, at parterne påtager sig ansvaret i et fælles samarbejde i en specifik geografi.

3.2 Konklusioner på delanalyser

Rapporten rummer en række delanalyser af erhvervsudviklingen på regionalt og kommunalt niveau, samt mere detaljerede analyser af 55 udvalgte erhvervsområder. Nedenfor opridses de væsentligste konklusioner på delanalyserne for hvert enkelt, geografiske niveau.

3.1 Virksomheders lokaliseringskrav – og rummelighed til vækst

Virksomhedernes lokaliseringskrav varierer fra branche til branche. Udbuddet af arealer til etablering af nye virksomheder – på bar mark såvel som ved byomdannelse – varierer også. Analysen rummer en vurdering af virksomheders lokaliseringskrav, arealbehov og udbuddet af arealer fordelt på hovedkategorierne: kontorvirksomheder, håndværksvirksomheder samt transport- og logistikvirksomheder. Nedenfor følger et kort overblik.

3.1.1 Kontorvirksomheder

Kontorvirksomhederne omfatter en bred gruppe af virksomheder fra højt specialiserede vidensvirksomheder til ren administration. Fælles for dem er, at de prioriterer, at beliggenheden er attraktiv for medarbejderne, så de kan tiltrække højt kvalificeret arbejdskraft. Det kræver trafik tilgængelighed med både kollektiv trafik og privatbil og for nogle desuden adgang til bykvaliteter som f.eks. caféer, restauranter mv. Nogle vil have fokus på beliggenhed i centrum, ved uddannelses- og forskningsinstitutioner mv. For at nedbringe virksomhedernes totalomkostninger er der en stigende efterspørgsel efter moderne bygninger, der er plads- og energieffektive. Det betyder på den anden side en stigende tomgang for ældre og utidssvarende bygninger.

Det samlede udbud af arealer på bar mark, og i byomdannelsesområder med de nævnte lokaliseringskrav, er stort i Hovedstadsområdet. Der kan være knaphed på moderne bygninger i de områder til byggeri i de helt centralt beliggende områder i København og på Frederiksberg. Mens der uden for de helt centrale byområder ikke er problemer med at tilvejebringe tilstrækkelig rummelighed.

Markedsvilkårene for nyt kontorbyggeri varierer meget. I forstæderne, og i de mere perifært beliggende områder uden for Ring 3, er det med de nuværende markedsvilkår vanskeligt at omdanne ældre kontor- og industrijendomme til moderne kontorejendomme. I velbeliggende byomdannelsesområder, eksempelvis i dele af korridoren langs Ring 3-letbanen, er det muligt at opføre kontorbyggerier ved byomdannelse, men det markedsmæssige pres og omdannelseshastigheden er mindre end for boliger. Generelt er det vigtigt at fastholde en stor rummelighed til kontorbyggeri i de centrale dele af regionen i kombination med andre anvendelser.

Med de nye planer om udvikling af Refshaleøen, og en ny ø mellem Lynetten og Nordhavnen, øges den potentielle, langsigtede rummelighed til erhverv yderligere.

3.1.2 Transport- og logistikvirksomheder

Transport- og logistikvirksomheder håndterer internationalt og indenlandsk gods, som transporteres til centrallagre, grossister eller terminaler, hvor det omlastes og transporteres videre til butikker, pakkeshops eller direkte til slutbrugeren (last mile distribution).

Transport- og logistikvirksomheder lægger stor vægt på adgang til den overordnede infrastruktur, specielt motorvej, herunder adgang med modulvogntog. I forhold til bygningskrav lægger transport- og logistikvirksomheder ofte vægt på lagerkapacitet, herunder højlagre, samt mulighed for oplag på egen grund.

Der vil fremover være behov for to typer arealer til transport- og logistikvirksomheder – arealer på "bar mark", hvor der kan opføres store moderne terminalfaciliteter samt arealer til citynær logistik.

Der er udlagt en del areal til transport- og logistikvirksomheder i Køge Bugt-fingeren og i Roskilde-fingeren ud til Hedehusene, som vi vurderer vil kunne dække det fremadrettede behov.

Arealer til citynær logistik er arealer tættere på de centrale dele af Hovedstadsområdet. Eksempelvis ved motorvejsafkørsler i forstæderne langs Ring 3. Her kan det blive en udfordring at finde tilstrækkelige arealer til en markedsmæssig konkurrencedygtig pris, da det vurderes at være dyrere at etablere citynær logistik på byomdannelsesarealer end på bar mark. Det er en mulig problematik, som bør vurderes nærmere i dialog med branchen.

3.1.3 Produktionsvirksomheder

Produktionsvirksomheder udgør en bred vifte af virksomheder, som typisk lægger vægt på lav husleje, adgang til arbejdskraft med de rigtige kvalifikationer, herunder god adgang med kollektiv transport. Herudover lægges der vægt på adgang med lastvogn og modulvogntog, samt god adgang til det overordnede vejnet, specielt motorvej. Der forventes ikke et væsentligt, øget behov for arealer til nye produktionsvirksomheder, men der kan ske omlokaliseringer, lige så vel som en del af bygningsmassen til produktion kan være utidssvarende. Vi vurderer, at der generelt er en fornuftig balance mellem udbud og efterspørgsel på moderne ejendomme og jord til nybyggeri.

En betydelig del af de etagemeter, der er bygget til produktion i perioden 2012-2016, er bygget i Loop-City kommunerne. Det er også her, vi forventer den største fremtidige efterspørgsel.

3.1.4 Håndværksvirksomheder

Håndværksvirksomheder omfatter små og mellemstore virksomheder inden for brancher som elinstallation, VVS, tømrer, murer mv. Disse betjener oftest et lokalt opland, og lægger vægt på kundenærhed ved lokalisering. Der vurderes at være et bredt udvalg af ejendomme og beliggenheder, hvor virksomhederne kan lokalisere sig, og der vurderes ikke at være knaphed på arealer til denne type virksomheder. Nogle utidssvarende områder og grunde vil kunne omdannes til andre formål som eksempelvis boliger og kontor.

3.2 Udfordringer med erhvervsudvikling i byomdannelsesområder

En stor del af den fremtidige bolig- og erhvervsudvikling forventes at finde sted ved byomdannelse af utidssvarende erhvervsområder. I øjeblikket sker en væsentlig del af omdannelsen fra erhverv til boliger. Med henblik på at vurdere evt. udfordringer i forbindelse med denne udvikling, og mulighederne for at skabe erhvervsudvikling ved fornyelse af utidssvarende erhvervsområder til nye erhvervsaktiviteter (eksempelvis industri til kontor), er der foretaget en analyse af 55 udvalgte erhvervsområder. Det drejer sig om områder i en række geografiske "hovedområder" i form af erhvervsområder i København og Frederiksberg

Kommune, erhvervsområder beliggende i kommunerne langs den kommende Ring 3-letbane, øvrige erhvervsområder inden for Motorring 4 og erhvervsområder uden for Motorring 4.

Der er desuden vurderet og beregnet på tre principielle cases, som giver et billede af udfordringer og muligheder i forbindelse med byomdannelse af tre forskellige typer erhvervsområder i forstæderne. Det drejer sig om et velbeliggende erhvervsområde ved den kommende Ring 3-letbane (Gladsaxe Erhvervs-kvarter), et blandet erhvervsområde mellem S-togslinje og motorvej (Midtager i Brøndby Kommune) og et mindre centralt beliggende erhvervsområde i den nordlige del af regionen (Bregnerød i Rudersdal Kommune).

Analyserne viser at:

- Den igangværende, delvise omdannelse af en række erhvervsområder til boliger vil principielt reducere rummeligheden til erhverv, men omdannelsens omfang vurderes ikke at antage et omfang, der vanskeliggør tilvejebringelse af arealer til fremtidig erhvervsudvikling. Generelt vurderer vi ikke, at der vil være væsentlige konflikter mellem boliger og produktionsvirksomheder i de analyserede erhvervsområder.
- Erhvervsområderne rummer samlet set store arealreserver i form af potentiale for øget tæthed (bebyggelsesprocent). Der er knaphed på arealer i de mest centralt beliggende områder i Frederiksberg og Københavns Kommune, men stor rummelighed i andre omdannelsesområder i København. I øvrige, geografiske områder er der også store arealreserver, der kan aktiveres ved byomdannelse.
- Omdannelse af utidssvarende erhvervsområder, og grunde til eksempelvis moderne kontorerhverv, vurderer vi som en realistisk mulighed i velbeliggende områder, som eksempelvis de mest attraktive områder i Frederiksberg og Københavns Kommune samt langs den kommende Ring 3-letbanen, men i mange tilfælde er det markedsmæssigt mere attraktivt at omdanne til boliger i nuværende marked. Omdannelse til kontor kræver typisk, at de eksisterende bygninger er nedslidte, at plangrundlaget rummer mulighed for væsentlig fortætning, og at omdannelse til boliger er reguleret/begrænset eller slet ikke en mulighed.
- I mere perifært beliggende områder, er der et mere begrænset markedsmæssigt grundlag for omdannelse fra eksempelvis industri til kontor som følge af lave lejeniveauer og lav efterspørgsel. I en række tilfælde vil det være muligt at gennemføre omdannelse fra utidssvarende erhverv til boliger, hvis området rummer kvaliteter, eller kan tilføres nye kvaliteter, som eksempelvis grønne områder mv.

4 Erhvervsudvikling i Hovedstadsområdet

Efterspørgslen efter bolig- og erhvervsarealer varierer stærkt over tid som følge af konjunktursvingninger, men er samtidig drevet af mere langsigtede, strukturelle forandringer og tendenser.

Det er ikke muligt at udarbejde præcise prognoser for de fremtidige behov, men vurderinger af en række langsigtede indikatorer kan give et fingerpeg om den fremtidige efterspørgsel, herunder den demografiske udvikling, den historiske udvikling i erhvervsbyggeriet og den historiske udvikling i antal arbejdspladser inden for forskellige brancher.

Erhvervslivet i Hovedstadsområdet er de senere år for alvor kommet fri af finanskrisen og ind i en ny højkonjunktur med flere arbejdspladser, nye erhvervsbyggerier og faldende tomgang i udlejning af erhvervslokaler. Fra 2010, hvor antallet af arbejdspladser nåede et lavpunkt, til 2016, er der skabt mere end 80.000 nye arbejdspladser.

4.1.1 Konkurrencen om arbejdskraften

Et afgørende forhold, som vil præge både Danmarks og Hovedstadsområdets udvikling, er, at store årgange vil gå på pension i de kommende år og erstattes af mindre årgange. Danmarks Statistiks befolkningsfremskrivninger peger på en stor befolkningstilvækst på knap 340.000 nye indbyggere inden for Fingerplanområdet frem mod 2045.

$\frac{3}{4}$ af denne befolkningstilvækst forventes dog at være uden for den erhvervsaktive alder.

Den demografiske udvikling betyder, at den fremtidige erhvervsmæssige vækst i Hovedstadsområdet i høj grad vil være afhængig af virksomhedernes evner til at skabe produktivitetsforbedringer og optimeringer.

I forhold til planlægningen for erhvervsområder indikerer udviklingstendenserne, at den volumenmæssige vækst i erhvervsbyggeriet, som følge af nyetablering af arbejdspladser, vil blive en svagere drivkraft i byomdannelse end boligbyggeriet. Det vil kræve store omdannelsesarealer, da hovedparten af boligbyggeriet inden for Fingerplanområdet sker i eksisterende byområder. Men samtidig kan muligheder for optimering, udvidelse og evt. omlokalisering af eksisterende virksomheder få væsentlig betydning for virksomhedernes muligheder for at skabe vækst.

Der er ikke tale om en ny tendens; i realiteten har det samlede nybyggeri til erhvervs- og institutionsformål i Hovedstadsområdet strukturelt været faldende gennem flere årtier fra 900.000 etage m² pr. år i 1970'erne, over 600.000 etage m² pr. år i 00'erne til 440.000 etage m² pr. år i 10'erne. Af de 440.000 etage m² udgjorde kontorbyggeriet ca. 160.000 etage m²¹.

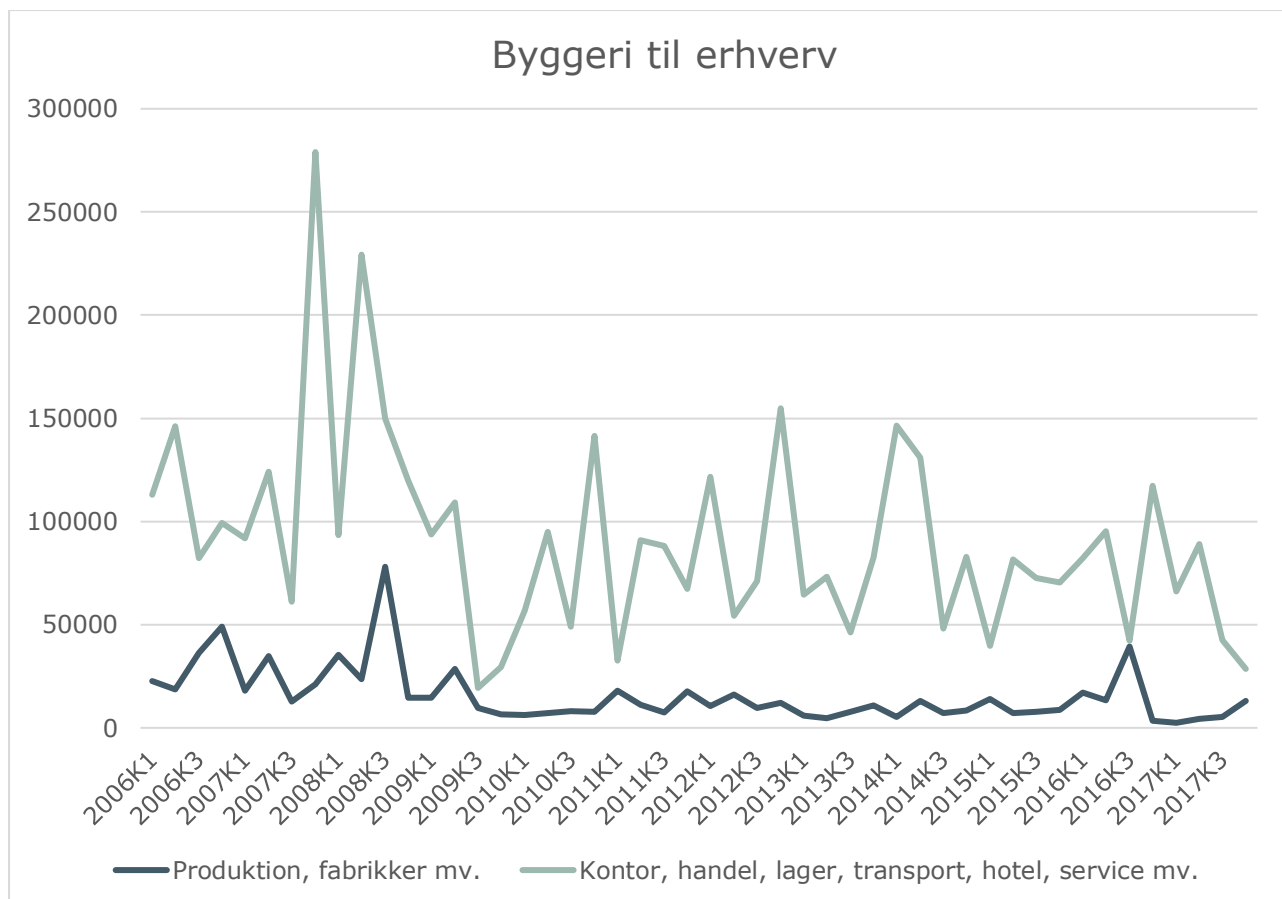
¹ NYT nr. 1, Planlægning af By og Bane i hovedstadsområdet, Aalborg Universitet, Institut for planlægning, Campus København

Befolkningstilvækst er én af de væsentligste drivkræfter bag en forventet, stor boligefterspørgsel. Copenhagen Economics og Kuben Management har således skønsmæssigt vurderet, at der kan blive behov for opførelse af mere end 150.000 boliger i regionen frem mod 2045, hvis prisstigningerne i Hovedstadsområdet skal holdes på nogenlunde samme niveau som i andre områder. Det svarer til godt 5.000 nye boliger pr. år i gennemsnit, hvilket ligger højere end de seneste års byggeri af knap 4.000 boliger årligt i regionen².

² NYT nr. 2, Planlægning af By og Bane i hovedstadsområdet, Aalborg Universitet, Institut for planlægning, Campus København

4.2 Erhvervsbyggeri i Region Hovedstaden

Opgørelser over det tilladte byggeri (byggetilladelser), opgjort i antal etage m² byggeri, viser, at byggeriet til kontor, handel, lager, transport mv. i volumen over en længere årrække har oversteget byggeriet til produktions- og værkstedsbyggeri betydeligt. Det skal her bemærkes, at statistikker for erhvervsbyggeri ikke giver muligheder for at opgøre hovedkategorier som kontor og handel særskilt. Derfor rummer kategorien kontor, handel, lager og transport mv. en meget sammensat gruppe af virksomheder med forskellige lokaliseringskrav.



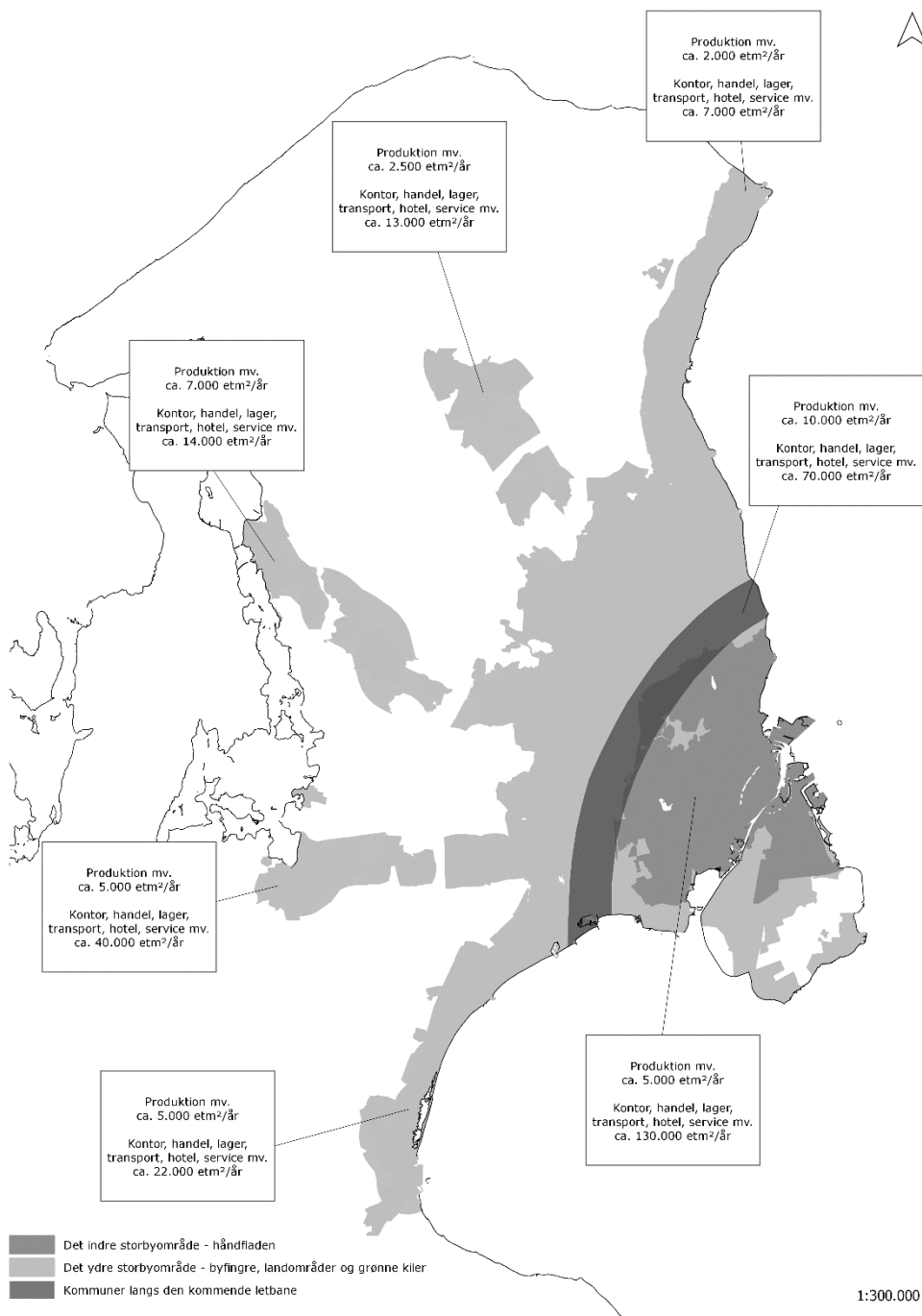
Regionale forskelle i erhvervsudviklingen kan få væsentlig betydning for, hvor store erhvervsarealer der efterspørges i de enkelte delområder af Fingerplanområdet. En analyse af udviklingen i antallet af arbejdspladser i kommunerne i Fingerplanområdet i perioden 2008-2016 viser, som nævnt, at antallet af arbejdspladser nåede et bundniveau i 2010, og at der siden er skabt mere end 80.000 nye arbejdspladser frem til 2016. Væksten er dog meget ulige fordelt, både i forhold til brancher og i forhold til Fingerplanens forskellige geografiske områder.

På brancheniveau er knap 90 % af væksten i det samlede antal arbejdspladser i 2010-2016 sket inden for service og offentlig service (handel, hotel, restaurant, service, rådgivning, offentlig administration, undervisning, sundhed, kultur, fritid mv.). Samtidig er tilbagegangen i antallet af arbejdspladser i industrien stoppet, og er under højkonjunktoren vendt til en marginal fremgang, drevet af vækst i medicinalindustrien.

I forhold til Fingerplanens forskellige geografiske områder er hovedtendenserne:

- > Roskilde-fingeren uden for Loop City-kommunerne har haft en høj vækst i antal arbejdspladser med ca. 12 % siden 2010, specielt drevet af vækst inden for transport, serviceerhverv og offentlig service. Erhvervsbyggeriets omfang har været kendetegnet ved meget begrænset byggeri til produktion, fabrikker mv. (ca. 5.000 etage m² pr. år), mens byggeriet til kontor, handel, lager, transport, hotel, service mv. har været præget af store udsving og har ligget på knap 40.000 etage m² pr. år siden 2010.
- > I håndfladen har væksten i antal arbejdspladser været på knap 11 % i perioden 2010-2016 med serviceerhverv og offentlig service som de stærkeste hovedbrancher og samtidig en væsentlig tilbagegang inden for transport og industri mv. Dvs. en retning af flere "byintegrerbare" erhverv. Det afspejler sig også i erhvervsbyggeriet, hvor byggeri til produktion, fabrikker mv. har ligget på meget lavt niveau (under 5.000 etage m² pr. år), mens byggeriet til kontor, handel, lager, transport, hotel, service mv. har ligget på godt 130.000 etage m² pr. år siden 2010. Det svarer til ca. 40 % af erhvervsbyggeriet i denne kategori i Fingerplanområdet i perioden.
- > Loop City-kommunerne har haft en vækst i antallet af arbejdspladser på ca. 9 %, hvilket ligeledes dækker over serviceerhverv og offentlig service som de stærkeste hovedbrancher. Men industrien (medicinalindustrien) og bygge og anlæg er også gået frem. 25 % af byggeriet til produktion, fabrikker mv., i Fingerplanområdet er lokaliseret i Loop City-kommunerne i perioden siden 2010 (godt 10.000 etage m² pr. år). Der er også i betydeligt omfang tilladt byggeri til kontor, handel, lager, transport, hotel, service mv. – godt 70.000 etage m² pr. år siden 2010.
- > Køge Bugt-fingeren har haft en vækst i antal arbejdspladser på ca. 6 %, hvilket især skyldes fremgang inden for bygge og anlæg, transport og service. Byggeriet til produktion, fabrikker mv. har været beskedent i perioden siden 2010 (ca. 5.000 etage m² pr. år). Der er i noget omfang tilladt byggeri til kontor, handel, lager, transport, hotel, service mv. Godt 22.000 etage m² pr. år siden 2010.
- > Hillerød-fingeren har oplevet en vækst i arbejdspladser på knap 6 % med service som stærkeste vækstbranche, men industri, bygge og anlæg mv. er også vokset. Byggeriet til produktion, fabrikker mv., har været meget beskedent i perioden siden 2010 (ca. 2.500 etage m² pr. år). Der er i nogen omfang tilladt byggeri til kontor, handel, lager, transport, hotel, service mv. ca. 13.000 etage m² pr. år siden 2010.
- > Helsingør-fingeren har oplevet en vækst i antallet af arbejdspladser på ca. 1 % i samme periode. Der er tilladt byggeri til produktion, fabrikker mv., på under 2.000 etage m² pr. år og ca. 7.000 etage m² pr. år til kontor, handel, lager, transport, hotel, service mv.

- > Frederikssund-fingeren har haft en vækst i antallet af arbejdspladser på godt 2,5 %, hvilket dækker over nogle geografiske forskelle med størst vækst i den indre del af fingeren. Der er tilladt byggeri til produktion, fabrikker mv., på ca. 7.000 etage m² pr. år og ca. 14.000 etage m² pr. år til kontor, handel, lager, transport, hotel, service mv.



> **Figur 1: Erhvervsbyggeri i Hovedstadsområdet siden 2010**

Greater Copenhagen samarbejdet

Der er i hovedstadsregionen en stigende bevidsthed om behovet for regionalt vækstsamarbejde. Greater Copenhagen-samarbejdet udspringer af denne øgede bevidsthed, og samler regionerne Skåne, Sjælland og Hovedstaden samt de tilhørende 79 kommuner i en fælles indsats for at skabe en højt udviklet metropolregion, der bygger på bæredygtig vækst, høj beskæftigelse og livskvalitet for regionens 4 mio. indbyggere.

Visionen for Greater Copenhagen-samarbejder er:

“Greater Copenhagen is the centre of sustainable growth and quality of life because we offer agile, collaborative and accessible conditions where people can unleash their potential”.

Greater Copenhagen har defineret fire fokusområder:

- > Styrkelse af regionens infrastruktur og mobilitet
- > Tiltrækning af talent, turister og investeringer til regionen
- > International markedsføring af Greater Copenhagen som vækstregion
- > Fortsat integration af hele regionen til gavn for vækst og beskæftigelse.

I 2018-2019 arbejdes der med tre områder:

Greater Copenhagen som life science-centrum.

Med 36.000 ansatte har Greater Copenhagen Nordens største koncentration af forskning og virksomheder inden for life science, og arbejder målrettet for at rekruttere internationalt talent og tiltrække virksomheder og kapital til regionen.

Greater Copenhagen Gigabit – digitalisering i verdensklasse

Regionens digitale infrastruktur skal være den bedst tænkelige, og Greater Copenhagen skal ligge i front med hensyn til udnyttelse af digitaliseringens muligheder.

Grænseløs kollektiv transport på et integreret arbejdsmarked

Sammenhængende kollektiv transport skal gøre det let at arbejde og rejse i Greater Copenhagen, og grænsehindre, der hæmmer den økonomiske integration, skal fjernes.

Særligt det førstnævnte område har betydning for sammenhængen til de fysiske rammebetingelser for erhvervsudviklingen og dermed denne analyse. Satsningen på life science vurderes bl.a. at kræve:

- > Stor rummelighed til vidensvirksomheder og højteknologisk produktion (eksempelvis medicinalindustri) i tilknytning til regionens forskningscentre
- > Effektiv infrastruktur, som kobler vidensmiljøer og højteknologisk produktion, der af forskellige årsager kan være lokaliseret adskilt i forskellige dele af regionen
- > Robuste erhvervsområder med muligheder for vækst i højteknologisk produktion (eksempelvis medicinalindustri) uden arealkonflikter med eksempelvis boliger.

I kraft af at life science p.t. omfatter 3-4 % af regionens arbejdspladser, vurderes satsningen ikke på kort og mellemlangt sigt at medføre en grundlæggende forandring af efterspørgslen efter erhvervsareal, men lokalt kan der opstå flaskehalse. Eksempelvis har Sadolin & Albæk konstateret en udfordring med at skaffe egnede lokaler til interesserede, udenlandske virksomheder i dele af Københavns Kommune.

Kilde: www.greathercph.dk

5 Virksomheders lokaliseringskrav i Hovedstadsområdet

Forskellige virksomhedstyper stiller forskellige krav til, hvilke rammebetingelser der skal være opfyldt. De rammebetingelser, der har størst betydning for virksomheders lokaliseringsønsker, er:

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

Herudover stiller forskellige virksomhedstyper forskellige krav til bygningernes og lokalernes pris og kvalitet.

Virksomheder kan opdeles i følgende kategorier med forskellige lokaliseringskrav. Disse kategorier kan igen opdeles i en række underkategorier:

- > Kontorvirksomheder
- > Produktionsvirksomheder
- > Håndværksvirksomheder
- > Transport- og logistikvirksomheder.

5.1 Kontorvirksomheder

Kontorvirksomheder omfatter en bred gruppe af virksomheder fra højt specialiserede vidensvirksomheder til ren administration. Vidensvirksomheder kan igen deles op i liberale erhverv og teknologivirksomheder, der beskæftiger sig med forskning og udvikling. Sidstnævnte vil ofte være en kombination af kontor- og produktionsvirksomhed.

Et af de vigtigste lokaliseringskrav for vidensvirksomheder er, at beliggenheden er attraktiv for medarbejderne, så der er de bedst mulige vilkår for at tiltrække og fastholde den højt kvalificerede arbejdskraft. Ud over beliggenhed tæt på hvor arbejdskraften bor, understøttes dette af god trafik tilgængelighed og adgang til bykvaliteter (shoppingmuligheder, caféer, restauranter, attraktive byrum mv.). Den trafikale tilgængelighed gælder både tilgængelighed med kollektiv trafik og privatbil. I Fingerplanen for hovedstadsområdet er der krav om, at kontorbygninger på mere end 1.500 etagemeter skal lokaliseres inden for en gangafstand på maks. 600 meter fra en station på det overordnede banenet (S-tog, metro, regional- og Øresundstog). Se tekstboks.

For liberale erhverv kan en prestigefyldt beliggenhed centralt i byen ofte også være af betydning, hvilket i langt de fleste tilfælde også vil være en attraktiv lokalisering for medarbejderne.

Mange vidensvirksomheder vil have fokus på adgang til uddannelses- og forskningsinstitutioner, samt på muligheden for klyngedannelse og synergi med andre virksomheder, se afsnit om Innovation Districts.

Nogle teknologitunge virksomheder har behov for relativt store ejendomme, hvorfor de i stedet vælger at lokalisere sig uden for centrum. Disse er ekstra afhængige af en god trafik tilgængelighed for arbejdskraften.

I forhold til bygnings- og lokalekvaliteter stiller kontorvirksomheder efter finanskrisen stigende krav til totalomkostningerne, herunder energi- og arealeffektiviteten. Arealforbruget pr. medarbejder er lavere i moderne og arealeffektive kontorbygninger i modsætning til ældre kontorbygninger. I ældre kontorejendomme er arealforbruget i niveauet 25-30 m² pr. medarbejder, mens det for moderne bygninger ligger på ca. 18-22 m² pr. medarbejder. Det betyder, at arealbehovet for kontorlokaler (m²) alt andet lige vil være faldende over tid i takt med, at virksomhederne flytter fra ældre ejendomme til nyere ejendomme.

Udover kravene til energi- og arealeffektivitet stiller kontorvirksomheder ofte krav til fleksibilitet i forhold til lokalernes indretning, så de kan tilpasses virksomhedens udvikling og økonomiske situation.

Firedobling i antallet af kontorflytninger i Storkøbenhavn

Forventningen om at en væsentlig del af kontorbyggeriet vil ske som følge af omlokaliseringer understøttes af en analyse fra Sadolin & Albæk, som viser, at danske virksomheder i de seneste år har haft en stigende flyttefrekvens. Alene i 2017 er der således registreret omkring 3.400 virksomhedsflytninger i Storkøbenhavn, hvor flytteaktiviteten har været støt stigende i perioden 2010-2017. Stigningen i antallet af flytninger skyldes til dels, at virksomhederne søger efter større lokaler.

Mange virksomheder søger mod Storkøbenhavn bl.a. for at kunne rekruttere medarbejdere, og mere end 290 virksomheder flyttede således til Storkøbenhavn i 2017, specielt fra de omkringliggende kommuner såsom Greve, Køge og Roskilde.

Flere virksomheder har desuden flyttet salgs- og serviceafdelinger til byerne, mens produktionsfaciliteter enten bibeholdes uden for byerne eller outsources. Denne tendens forventes at fortsætte, da København anses for at være Danmarks vækstcenter på grund af sin strategiske placering i Norden og internationale tilgang til erhvervslivet. Øget international opmærksomhed har medført, at flere internationale virksomheder etablerer sig i Storkøbenhavn, hvor specielt Ørestad har tiltrukket mange grundet den korte afstand til Københavns lufthavn.

Kilde: Sadolin & Albæk, Newsletter Q2 2018

Stationsnærhed

Kontorbyggeri på mere end 1.500 etagemeter skal ifølge Fingerplanen lokaliseres inden for en gangafstand på maks. 600 meter fra en station på det overordnede banenet (S-tog, metro, regional- og Øresundstog). Knap 2/3 af de kontorbygninger, der er opført i perioden 2001 til 2015, er på mere end 1.500 etagemeter, hvilket svarer til 94 % af det samlede etageareal, der er opført i perioden. 77 % af disse bygninger er opført inden for en luftlinjeafstand på 600 meter fra en station på det overordnede banenet eller et af de planlagte stop for letbanen langs Ring 3. Dvs. at hovedparten af alt kontorbyggeri er lokaliseret stationsnært.

Kilde: NYT nr. 1, Planlægning af By og Bane i hovedstadsområdet, Aalborg Universitet, Institut for planlægning, Campus København.

5.1.1 Markedsudvikling og arealbehov

Efterspørgslen på kontorlokaler er konjunkturafhængig, og knytter sig primært til udviklingen i beskæftigelsen inden for "kontorerhvervene". Den fremtidige efterspørgsel på kontorlokaler vil således være afhængig af væksten i samfundet og i særdeleshed væksten i de brancher, der omfatter "kontorerhvervene".

Som oven for nævnt, er der sket en udvikling i de krav, som virksomhederne stiller til bygningernes funktion og beliggenhed. Ændringerne i kravene til bygninger og beliggenheder skaber som udgangspunkt ikke efterspørgsel på flere kontorarealer, men blot på nye ejendomme, hvor funktion og beliggenhed afspejler virksomhedernes krav.

Tomgangen³ for kontorlokaler i Hovedstadsområdet udgør ca. 7,5 %, svarende til ca. 900.000 m² eller 35-40.000 arbejdspladser. Tomgangen er faldet med ca. 400.000 m² siden toppen i 2014, og udbuddet af ledige lokaler omfatter i dag en stor andel af utidssvarende ejendomme både i forhold til indretning og beliggenhed.

Tomgangen dækker over betydelige variationer på tværs af områderne, men knytter sig primært til ejendomme, der bygningsmæssigt er utidssvarende eller er dårligt beliggende i forhold til offentlig transport.

For hele Region Hovedstaden udgjorde tomgangen pr. 1. kvartal 2018 ca. 11,6 %, der dog dækker over en tomgang på 5,2 % i CBD, 12,5 % i det øvrige København og omegn, mens den udgjorde 22,2 % for Nordsjælland og 16 % for Østsjælland.

Tomgangstallene, samt tallene for nybyggeri, viser tydeligt, at efterspørgslen på kontorer primært er rettet mod de centrale dele af København og Loop City-kommunerne, primært Lyngby-Taarbæk og Gladsaxe. Dette hænger sammen med de bymæssige kvaliteter der er, specielt i håndfladen, nærhed til kvalificeret arbejdskraft, nærhed til vidensmiljøer (jf. afsnit 5.1.2 om innovation districts nedenfor) og god infrastrukturel opkobling, herunder stationsnærhed. Dette bekræftes også af analysen af 55 specifikke erhvervsområder i kapitel 6.

Som det fremgår af Tabel 1, er udbuddet af kontorejendomme begrænset i Fingerplanens håndflade, mens der er et fornuftigt udbud af jord til nybyggeri. Dette findes især i byudviklingsområderne i Nordhavnen, Sydhavnen, Ørestad og Ny Ellebjerg.

³ *Ejendomsforeningen Danmark* opgør den økonomiske og arealmæssige tomgang for erhvervslejemål. Statistikken er opgjort for sektorerne kontor, butik, industri og bolig og er geografisk fordelt på regioner, landsdele samt enkelte markedsrelevante områder. Der findes ikke selvstændige tomgangstal på kommune- eller postnummerniveau. Hovedstadsområdet dækkes af følgende delområder: CBD, som er København inden for voldene inkl. Christianshavn, Øvrige København og omegn, Østsjælland og Nordsjælland

I Loop City-kommunerne er det vores vurdering, at der er en fornuftig balance mellem udbud og efterspørgsel af moderne kontor ejendomme og jord til nybyggeri. Områderne langs Ring 3 er dog også kendetegnet ved, at der her er en betydelig volumen af ældre, utidssvarende kontorbyggerier, der kan være vanskelige at forny på markedsmæssige vilkår, hvorimod det i en række tilfælde er markedsmæssigt muligt at omdanne disse til boliger. Den planlagte letbane langs Ring 3 forventes at have en positiv indflydelse på efterspørgslen på kontorlokaler i udvalgte knudepunkter, ligesom den vil sikre et større udbud af stationsnære arealer. Efterspørgslen forventes fortsat at være rettet mod moderne lokaler, og kan derfor resultere i øget nybyggeri i området.

	Efterspørgsel Moderne ejendomme	Udbud Moderne ejendomme	Efterspørgsel ældre ejendomme	Udbud ældre ejendomme	Efterspørgsel jord	Udbud jord
Håndfladen	5 / ↑	2 / →	4 / →	2 / →	3 / →	4 / →
Loop City	3 / ↑	3 / ↑	3 / ↓	5 / ↑	3 / ↑	3 / ↑
Helsingørfingeren	3 / →	2 / →	3 / →	4 / ↑	2 / →	3 / →
Hillerødfingeren	3 / →	3 / →	2 / →	4 / ↑	2 / →	4 / ↑
Frederikssundfingeren	3 / →	3 / →	2 / ↓	4 / ↑	2 / →	4 / ↑
Roskildefingeren	3 / →	3 / →	2 / ↓	4 / ↑	2 / →	3 / →
Køgebugtfingeren	3 / →	2 / →	2 / →	3 / →	2 / →	4 / ↑

5 = Meget høj efterspørgsel/udbud | 1 = Meget lav efterspørgsel/udbud

Tabel 1: Udbud og efterspørgsel efter kontorejendomme

Vi vurderer ikke, at der i de kommende år vil blive efterspurgt flere m² kontor, men at den primære efterspørgsel fortsat vil være rettet mod Fingerplanens håndflade og især de nordlige kommuner i Loop City. Det betyder, at den langsigtede udvikling i efterspørgslen på kontorlokaler vil være flad eller let faldende bl.a. som følge af den øgede pladseffektivitet i moderne kontorbygninger.

5.1.2 Innovation Districts

Urbanisering og en stigende beskæftigelse og aktivitet i de vidensbaserede erhverv danner i dag grundlag for en række nye udviklingstendenser, eksempelvis "flerdimensionelle" erhvervsområder - de såkaldte Innovations Districts.

Innovation Districts kan defineres som en kompakt klynge, hvor førende institutioner og virksomheder er forbundet med opstartsvirksomheder, inkubatormiljøer og acceleratorprogrammer. Et innovation district skal desuden være tilgængeligt via effektiv infrastruktur og indeholde en blanding af boliger, kontorer og detailhandel.

Udviklingen af innovation districts kræver en dedikeret indsats på flere niveauer, og litteraturen på området indeholder en række anbefalinger, der kan være med til at øge realiserbarheden. Set i lyset af rammebetingelserne i Danmark og i særdeleshed i hovedstadsområdet kan følgende faktorer fremhæves:

- > Klyngedannelse, der omfatter innovative virksomheder og forskningsinstitutioner, er ryggraden i udviklingen af innovation districts.
- > Konvergens, hvor virksomheder og uddannelsesinstitutioner arbejder på tværs af virksomhedsskel og uddannelsesinstitutioner på både ledelsesmæssigt, strategisk og operationelt niveau, frem for at arbejde i traditionelle, vertikale sektorbaserede strukturer.
- > Diversitet inden for det geografiske område, således at der er bredde i brancher, virksomhedsstørrelser, livscyklus, ejerformer og uddannelsesinstitutioner.
- > Tilgængelighed og nærhed er centrale elementer, der på samme tid skal sikre, at der er et stort opland at rekruttere fra, samtidig med at området skal have en vis intimitet og pulserende karakter.
- > Styring og involvering er nødvendig for at drive udviklingen fremad. Det kan eksempelvis ske via en dedikeret organisation, der formår at operationalisere både korte og langsigtede strategier.
- > Social interaktion som en drivkraft bag udvikling, samarbejde og læring skal understøttes i udvalgte fysiske "hot spots" såsom caféer og mødesteder.

Hovedstadsområdet rummer i dag en række områder med potentiale til at blive et egentligt innovation district baseret på den oprindelige definition. Det drejer sig om Copenhagen Science City, Lyngby-Taarbæk Vidensby og Frederiksberg Science City.

Vi vurderer udviklingspotentialerne i disse områder som følger:

Copenhagen Science City

Copenhagen Science City har med sin centrale beliggenhed i København nogle helt åbenlyse fordele i forbindelse med tiltrækning af vidensbaserede virksomheder og investeringer. Det skyldes adgangen til effektiv infrastruktur og kvalificeret arbejdskraft samt en synlig nærhed til universitetsmiljøet, hvilket understøtter et langsigtet potentiale, der er attraktivt for brugerne og investorerne i forhold til sikkerhed for investeringen. Der er i Copenhagen Science City mulighed for at etablere et økosystem, der omfatter undervisnings- og forskningsinstitutioner, inkubatormiljøer med mange opstartsvirksomheder samt en bred vifte af private vidensvirksomheder beliggende i en tæt bystruktur.

Copenhagen Science City vurderes ikke blot at være attraktiv for de mindre opstartsvirksomheder, men også for internationale virksomheder. Nærheden til universitetsmiljøet, og økosystemet med mange interessenter og funktioner, vurderes at spille en væsentlig rolle for de internationale virksomheder. Det betyder, at de øvrige etablerede erhvervsområder i bl.a. Ørestad og Nordhavn ikke nødvendigvis vil være attraktive for disse virksomheder. Det kræver dog, at der kan tilbydes de rette ejendomme eller projekter i tilknytning til Copenhagen Science City.

Copenhagen Science City rummer en række udviklingsområder, hvor området ved Haraldsgade/Rådmandsgade samt De Gamles By vurderes at være de mest attraktive. Begge områder har et omdannelsespotentiale og restrummelighed, men det kræver en betydelig indsats fra områdets interessenter i forhold til ejerforhold og plangrundlag.

Området imellem Rådmandsgade og Haraldsgade er komplekst og rummer nogle klare kvaliteter i forhold til infrastruktur og direkte adgang til Universitetsparken, men også nogle klare udfordringer i forhold til ejerskabet samt en træghed i omdannelsen som følge af manglende økonomisk incitament til at udvikle ejendommene.

De Gamles By har en attraktiv beliggenhed og en bygningsmasse af høj kvalitet, hvor der hurtigt kan etableres et campuslignende miljø med kort afstand til bylivet på det Indre Nørrebro. Den eksisterende bygningsmasse vurderes at kunne konverteres til flerbrugerejendomme eller koncepter målrettet opstartsvirksomheder. Ejerforholdene er uproblematisk, idet Københavns Kommune er ene-ejer i området, men der kan være politiske hensyn, som skal håndteres, forinden området kan omdannes.

Lyngby-Taarbæk Vidensby

Lyngby vil med etableringen af letbanen opnå en klar forbedring af tilgængeligheden med offentlig transport. Dette har stor betydning for områdets attraktivitet for potentielle virksomheder og investorer. I Vidensby-sammenhæng er der udpeget et kerneområde omkring DTU samt to øvrige områder omkring bymidten og ved Sorgenfri. Det er vores vurdering, at området ved DTU har det største potentiale som følge af den direkte tilknytning til universitetet. De øvrige delområder uden for DTU er gode beliggenheder, men adskiller sig ikke væsentligt fra mange af de øvrige erhvervsområder i kommunen og i Gladsaxe.

Der er visse udviklingsmuligheder inden for DTU's matrikel og gode udviklingsmuligheder i traceet langs med Lyngbymotorvejen. Her vil det være muligt at opføre kontorbyggerier med stor synlighed og god adgang til infrastruktur. Etableringen af letbane til Lyngby og DTU vurderes at have væsentlig betydning for områdets attraktivitet.

Frederiksberg Science City.

Frederiksberg Kommune har med sin unikke og helt centrale beliggenhed midt i hovedstaden nogle åbenlyse fordele i forbindelse med tiltrækning af vidensbase-rede virksomheder og investeringer. Det skyldes adgangen til effektiv infrastruktur og kvalificeret arbejdskraft, hvilket understøtter et langsigtet potentiale, der er attraktivt for brugerne og investorerne i forhold til sikkerhed for investeringen.

De videregående uddannelsesinstitutioner på Frederiksberg omfatter primært KU omkring Bülowvej samt CBS på akse langs med metroen. Frederiksberg Kommune er et af de tættest bebyggede områder i Danmark, hvilket medfører et begrænset volumenpotentiale, ligesom området ved CBS forventes at blive udnyttet af CBS til udvidelse af deres aktiviteter.

Det skal dog bemærkes, at der må forventes at være udviklingsmuligheder på Frederiksberg Hospital, når de nuværende aktiviteter flytter til Bispebjerg Hospital. Området kan eksempelvis omdannes til en blanding af boliger, offentlige formål og serviceerhverv. Rummeligheden og anvendelsen vil afhænge af den kommende planproces.

Øvrige områder

Hovedstadsområdet rummer andre erhvervsområder, som kandiderer til titlen som et innovation district, herunder Københavns Universitet på Amager (KUA) og RUC og Risø i Roskilde, som dog ikke opfylder alle betingelserne for at kunne kvalificeres som et innovation district, herunder at der skal være tale om et relativt snævert, geografisk område.

Området ved KUA i den nordlige del af Ørestad er efterhånden ved at være udviklet. Der er en mindre restrummelighed nord for KUA ved Bryggens Bastion, der skal udvikles til en blanding af boliger og erhverv. Der vil være tale om serviceerhverv, der beliggenhedsmæssigt vil være i konkurrence med det øvrige Ørestad og Islands Brygge, hvor nærheden til KUA ikke spiller en rolle i forhold til områdets potentiale og attraktivitet.

Området ved RUC i Roskilde vurderes at rumme visse udviklingsmuligheder, hvor der kan etableres nye uddannelsesinstitutioner og serviceerhverv. Efter spørgslen vurderes at være begrænset på trods af god tilgængelighed til motorvej og offentlig transport fra Trekrøner Station.

Forskningscenter Risø indgår som en del af DTU, og der er gode udviklingsmuligheder i en arealmæssig kontekst. Området vurderes dog at være dårligt beliggende i forhold til privat og offentlig transport, og mulighederne for at tiltrække private virksomheder til området vurderes at være begrænsede.

5.2 Produktionsvirksomheder

Produktionsvirksomheder udgør en bred vifte af industrier som f.eks. nærings- og nydelsesmiddelindustrien, medicinalindustrien, den kemiske industri, jern- og metalindustrien, møbelindustrien mv. Ved valg af lokalisering lægger produktionsvirksomheder typisk vægt på lav husleje, adgang til arbejdskraft med de rigtige kvalifikationer, herunder god adgang med kollektiv transport. Herudover lægges der vægt på adgang med lastvogn og modulvogn og samt god adgang til det overordnede vejnet, specielt motorvej.

Nogle produktionsvirksomheder vil også have fokus på muligheden for at lokalisere sig sammen med virksomheder i samme eller andre brancher, hvor der kan opnås en synergieffekt. Lokalisering i områder med virksomheder i samme branche kan give området en særlig identitet/brandingeffekt. Synergieffekter kan f.eks. være udnyttelse af andre virksomheders spildprodukter som overskudsvarme, spildevand mv.

Ift. bygninger efterspørger mange produktionsvirksomheder standardbygninger med 6 meters højde. Andre stiller mere specifikke krav som f.eks. kran i loftet. Virksomheder i medicinalindustrien og den kemiske industri vil ofte kræve specialdesignede bygninger som ramme for deres produktionsanlæg.

Virksomheder med særlige beliggenhedskrav (VSB) samt transport- og distributionsvirksomheder

Fingerplanen har reserveret en række områder til VSB (miljøklasse 6 og 7) og transport- og distributionsvirksomheder. Det skal sikre lokalisingsmuligheder for disse virksomheder, der kan være særligt generende for naboer og/eller har særligt behov for infrastruktur.

Det drejer sig om 7 områder udlagt til VSB, 3 områder udlagt til både VSB og transport- og distributionsvirksomheder, og 9 områder udlagt til transport- og distributionsvirksomheder.

Der er en vis restrummelighed i disse områder, men den er meget ulige fordelt mellem områderne. Den samlede restrummelighed udgør:

- > 27,6 ha til VSB
- > 41,2 ha VSB + transport og distribution
- > 145,3 ha transport og distribution.

Efterspørgslen efter jord til VSB fra nye potentielle virksomheder i de højeste miljøklasser (6 og 7) er begrænset, men der kan være behov for udvidelsesmuligheder fra eksisterende virksomheder. Der er således en betydelig arealreserve til evt. fremtidig efterspørgsel efter VSB-arealer. Der forventes en høj fremtidig efterspørgsel på nye arealer fra transport- og distributionsvirksomheder.

5.2.1 Markedsudvikling og arealbehov

Efterspørgslen på ejendomme til produktionsvirksomheder er også konjunkturfølsom, men der er en vis forsinkelse i ændringerne i efterspørgslen. Det skyldes, at ændrede afsætningsforhold på virksomhedens marked i højere grad påvirker kapacitetsudnyttelsen frem for en ændring i arealbehovet. Flytning af produktionsvirksomheder kan være en omkostningstung øvelse, idet der ofte er foretaget store investeringer i produktionsudstyr tilpasset den enkelte ejendom. Det gælder specielt for de brancher, der kræver specialdesignede bygninger som ramme for deres produktionsanlæg, herunder ikke mindst medicinalindustrien.

På lang sigt forventes produktionsvirksomhederne også at flytte sig mod mere moderne og effektive ejendomme tæt på den overordnede infrastruktur i forhold til godshåndtering, men også for at sikre sig et ordentligt geografisk opland til at rekruttere medarbejdere med de rette kompetencer.

Tomgangen for ejendomme til produktion, lager og logistik opgøres sammen i Ejendomsforeningen Danmarks opgørelser. Tomgangen for den samlede kategori lager/produktion i Hovedstadsområdet udgør ca. 2,4 %, dog 4,1 % i Københavns Omegn. Også her er der tale om en høj andel af utidssvarende ejendomme.

Vi vurderer, at der generelt er en fornuftig balance mellem udbud og efterspørgsel på moderne ejendomme og jord til nybyggeri.

En betydelig del af de etagemeter der er bygget til produktion i perioden 2012-2016, er bygget i Loop-City kommunerne. Det er også her, vi forventer den største fremtidige efterspørgsel og de bedste udviklingspotentialer for de eksisterende erhvervsområder jf. analysen i kapitel 6.

Men samlet set vurderer vi, at efterspørgslen vil være jævn, og at der ikke vil være behov for udlæg af nye arealer til produktionserhverv.

	Efterspørgsel Moderne ejendomme	Udbud Moderne ejendomme	Efterspørgsel ældre ejendomme	Udbud ældre ejendomme	Efterspørgsel jord	Udbud jord
Håndfladen	2 / →	1 / →	3 / ↓	5 / ↑	3 / →	4 / →
Loop City	5 / ↑	3 / →	2 / ↓	4 / ↑	3 / →	3 / →
Helsingørfingeren	3 / →	3 / →	2 / ↓	4 / ↑	2 / →	4 / ↑
Hillerødfingeren	3 / ↑	3 / →	2 / ↓	4 / ↑	2 / →	4 / ↑
Frederikssundfingeren	3 / →	2 / →	1 / ↓	3 / ↑	3 / →	3 / →
Roskildefingeren	4 / →	3 / →	2 / ↓	4 / ↑	3 / →	4 / →
Køgebugtfingeren	3 / ↑	3 / →	3 / →	3 / →	3 / →	4 / ↑

5 = Meget høj efterspørgsel/udbud | 1 = Meget lav efterspørgsel/udbud

Tabel 2: Udbud og efterspørgsel efter ejendomme til produktion

Automatisering og hjemflagning af produktionsvirksomheder

Siden begyndelsen af 2000'erne er 45-48.000 job flyttet til udlandet fra produktionsvirksomheder i Danmark. Der er siden sket en vis hjemflagning bl.a. som følge af en øget automatisering. I perioden 2009-2011 har 80 virksomheder således flyttet deres produktion tilbage til Danmark, mens det er tilfældet for 32 virksomheder i perioden 2014-2016. Hjemflagningen har dog kun resulteret i meget få nye jobs. De 32 virksomheder, der er hjemflaget fra 2014-2016, har således kun resulteret i 200 nye job*.

Der er ikke tal for, hvor stor en del af de hjemflagede virksomheder, der har lokaliseret sig i hovedstadsområdet.

Kilde DST Analyse 2018:03, 20. februar 2018

5.3 Håndværksvirksomheder

Håndværksvirksomheder omfatter små og mellemstore virksomheder inden for brancher som elinstallation, VVS, tømrer, murer mv. Disse betjener oftest et lokalt opland, hvorfor de lægger vægt på kundenærhed ved lokalisering. Herudover lægger de vægt på adgang til faglært arbejdskraft. I forhold til bygninger er den vigtigste parameter en lav husleje.

5.3.1 Markedsudvikling og arealbehov

Håndværksvirksomhederne har ofte til huse i mindre og traditionelle erhvervs-ejendomme, som minder om produktionsejendommene. Ejendommene er ofte beliggende i ældre erhvervsområder, og virksomhederne servicerer lokalområdet og regionen. Mange af håndværksvirksomhederne har fokus på omkostningerne, og vægter funktionalitet over udseende og beliggenhed. Det betyder, at der er et bredt udvalg af ejendomme og beliggenheder, hvor virksomhederne kan lokalisere sig.

Som alle andre erhverv er håndværksvirksomhederne konjunkturfølsomme, hvilket betyder, at efterspørgslen vil være svingende over tid. På længere sigt vurderes efterspørgslen at være stabil, men en konsolidering af brancherne kan betyde, at der i højere grad efterspørges større og mere effektive, velbeliggende ejendomme. Der forventes dog fortsat at være en efterspørgsel på mindre og lokale ejendomme til brug for de virksomheder, som servicerer lokalområderne. Den lokale kundemæssige forankring betyder også, at de fremtidige arealbehov for håndværksvirksomheder vil være spredt bredt ud over hele hovedstadsområdet.

5.4 Transport- og logistikvirksomheder

Godstransporten er kendetegnet ved, at internationalt gods transporteres til centrallagre, grossister eller terminaler, hvor det omlastes og transporteres videre til butikker, pakkeshops eller direkte til slutbrugeren (last mile distribution).

Transport- og logistikvirksomheder lægger stor vægt på adgang til den overordnede infrastruktur, specielt motorvej, herunder adgang med modulvogntog. I forhold til bygningskrav lægger transport- og logistikvirksomheder ofte vægt på lagerkapacitet, herunder højlagre, samt mulighed for oplag på egen grund.

5.4.1 Markedsudvikling og arealbehov

Virksomhederne inden for transport- og distributionserhvervene efterspørger i høj grad nye arealer og ejendomme. Behovet for effektiv transport har de seneste 10 år medført kraftigt stigende efterspørgsel efter moderne logistikejendomme og arealer til brug for nybyggeri.

I Fingerplanområdet er der en meget tydelig efterspørgsel på jord og ejendomme langs Køge Bugt Motorvejen ned til Skandinavisk Transport Center (STC) i Køge og på Holbækmotorvejen ud til Hedehusene. Efterspørgslen på strækningerne ud af Hillerødmotorvejen, og mod nord ad Helsingørmotorvejen, er langt mindre, og vurderes ikke at blive større de kommende år. Det betyder, at de udlæg, der allerede er foretaget langs Køge Bugt Motorvejen, er fornuftige og har en kvalitet, der vurderes at stå mål med de krav, som virksomhederne, og ikke mindst investorerne, stiller.

Der vurderes dog i fremtiden også at blive behov for arealer til citynær logistik, dvs. arealer tæt på København. Transport af varer i byerne vil i stigende grad være kendetegnet ved, at varer og gods transporteres til centrallagre eller grossister, og herfra videre til butikker, pakkeshops eller direkte til slutbrugeren (last mile distribution).

Udviklingen vil blive understøttet af stigende miljøkrav til transporten med restriktioner på kørsel med dieseldrivelser i byen, hvilket betyder behov for terminaler, hvor varerne kan blive omlastet fra store dieslebiler til mindre, ældre køretøjer.

Den stigende e-handel vil formentlig skubbe på denne udvikling, da den vil betyde et øget antal af småforsendelser direkte til forbrugerne.

Arealerne skal på samme tid være beliggende i nær tilknytning til motorvejsnettet og samtidig kunne betjene de centrale dele af hovedstadsområdet. Det er dog vanskeligt endnu at vurdere præcist, hvor tæt på byen disse terminaler skal lokaliseres for at fungere effektivt, og dermed om de udlagte arealer langs Køge Bugt Motorvejen vil kunne opfylde disse behov. Eller om der vil blive en efterspørgsel tættere på de centrale dele af København og i de nære forstæder, fx langs Ring 3.

Hvis det sidste bliver tilfældet, vil det være en udfordring, at der er et begrænset udbud af jord til nybyggeri i København og de nærmeste forstæder, hvilket betyder at efterspørgslen vil skulle dækkes gennem omdannelse af eksisterende bygninger. Som det fremgår af analysen af omdannelsespotentialer til logistikerhverv i erhvervsområdet Midtager/Ragnersminde på side 75, kan der være store udfordringer forbundet med at omdanne eksisterende ejendomme til moderne logistikejendomme.

	Efterspørgsel Moderne ejendomme	Udbud Moderne ejendomme	Efterspørgsel ældre ejendomme	Udbud ældre ejendomme	Efterspørgsel jord	Udbud jord
Håndfladen	4 / →	1 / →	3 / →	1 / →	4 / →	1 / ↓
Loop City	5 / ↑	3 / →	4 / ↓	3 / ↑	5 / ↑	1 / →
Helsingørfingeren	2 / →	2 / →	2 / →	2 / →	2 / →	2 / →
Hillerødfingeren	3 / →	2 / →	3 / →	2 / →	2 / →	4 / →
Frederikssundfingeren	2 / →	2 / →	2 / ↓	3 / ↑	2 / →	2 / →
Roskildefingeren	5 / ↑	3 / →	3 / ↓	3 / ↑	5 / →	3 / →
Køgebugtfingeren	4 / ↑	3 / →	3 / ↓	3 / ↑	5 / →	3 / →

* kan ikke identificeres selvstændigt i BBR

5 = Meget høj efterspørgsel/udbud | 1 = Meget lav efterspørgsel/udbud

Tabel 3: Udbud og efterspørgsel efter ejendomme til transport og logistikvirksomheder

6 Udviklingen i udvalgte erhvervsområder

For at få en mere nuanceret forståelse af, hvor udviklingen af erhvervsområder giver konflikt mellem boligudbygning og erhvervsudvikling, samt i hvilken grad der sker en nødvendig fornyelse og omdannelse af erhvervsområder, som skifter anvendelse fra en type erhverv til en anden, har vi analyseret udviklingen i 55 konkrete erhvervsområder i Hovedstadsområdet. Analysen giver et overblik over om de erhvervsområder, der egner sig bedst til fremtidig erhvervsudvikling, planlægges med henblik på at sikre tilstrækkelig rummelighed og fleksibilitet i forhold til fremtidige behov.

Konkret belyses fire hovedspørgsmål:

- 1 Hvilke af de udvalgte områder er særligt attraktive for de forskellige virksomhedstyper, og hvor stor restrummelighed er der i disse områder?
- 2 Er der områder, hvor der er indikationer på, at produktionserhverv presses af boligudvikling?
- 3 Hvad kendetegner de områder, hvor der er ved at opstå flaskehalse?
- 4 Er der områder, hvor der er så lidt dynamik/attraktivitet, at de uden konsekvenser for de erhvervsmæssige vækstmuligheder i regionen kan omdannes til andre formål?

Vi har for hvert område:

- > Vurderet attraktiviteten for hhv. produktions-, kontor- og logistikvirksomheder
- > Opgjort ændringer i hvor mange etagemeter der i kommuneplanrammerne er udlagt til hhv. bolig, blandet bolig og erhverv, og erhverv for perioden 2007-2018
- > Opgjort den planmæssige restrummelighed for hver af ovenstående kategorier i 2018
- > Opgjort ændringerne i den faktiske anvendelse i perioden 2007-2017 i forhold til boliger, produktion og kontor, handel og lager
- > Opgjort ændringer i antal arbejdspladser for hhv. kontor, produktion og logistik
- > Vurderet konfliktpotentialer mellem bolig- og erhvervsudbygning.

I det følgende er analysen sammenfattet for de områder, der er beliggende i Københavns- og Frederiksberg Kommune, områder der ligger i kommunerne langs den kommende letbane ved Ring 3, øvrige områder der er beliggende inden for motorring 4, samt områder der ligger udenfor motorring 4.

Vurderinger af de enkelte områder findes i bilag 1. Her er der også indsat kort over hvert enkelte område, der viser, hvor der er lokaliseret større produktions- og logistikvirksomheder ift. hvor der åbnes for boligudbygning. Dermed gives en indikation på, hvor der er konfliktpotentialer. Kortene viser også om der i områderne er virksomheder, som COWI vurderer kan være af national interesse, da disse må forventes at blive beskyttet mod øgede miljøkrav som følge af boligudbygning jf. reglerne i planloven.

6.1 Erhvervsområder beliggende i København og Frederiksberg kommuner

De undersøgte områder omfatter Ørestad, Nordhavnen, Sydhavnen, Copenhagen Science City og området "Øst Amager", Ny Ellebjerg i København samt Flintholm og CBS Kilen i Frederiksberg Kommune.

6.1.1 Udviklingen fra 2007-2018⁴

Samlet set er der i de udvalgte områder sket en kraftig stigning i boligarealet på mere end en million etagemeter, hvor områderne i Ørestad, Nordhavnen, Sydhavnen tegner sig for langt hovedparten af denne stigning. Det samlede areal anvendt til produktionserhverv er faldet med 145.000 etagemeter. Arealet til produktion er faldet i alle områder med undtagelse af Ørestad og CBS Kilen, hvor der ikke tidligere har været produktion. De største fald i arealet til produktionserhverv er sket i Ny Ellebjerg samt i området "Øst Amager". Arealet anvendt til kontor, handel og lager er steget med 223.000 etagemeter med de største stigninger i Ørestad og Flintholm. Det øgede areal til kontor, handel og erhverv dækker over et stigende antal ansatte i kontorerhverv på 14.600 personer.

Det skal også her bemærkes, at opgørelsen af antal ansatte er baseret på udtræk fra CVR for de udvalgte erhvervsområder og ikke for kommunen som helhed. Det skal desuden bemærkes, at anvendelse af CVR er det bedst mulige datagrundlag, som dog rummer en usikkerhed, der knytter sig til, at nogle virksomheder har arbejdspladser registreret på adressen, som i praksis arbejder et andet sted (eksempelvis chauffører i transportvirksomheder). Antallet af ansatte giver dog en indikation på betydning af den erhvervsmæssige aktivitet knyttet til virksomheden. Desuden er antallet af arbejdspladser opgjort i intervaller, hvor der er anvendt en middelsum, hvilket også er en mulig fejlkilde. CVR-data giver dog en indikation på ændringer i erhvervsområderne, som skal sammenholdes med en vurdering af den faktiske udvikling lokalt.

For Københavns og Frederiksberg Kommuner indikerer udviklingen i antallet af arbejdspladser den forventede, overordnede tendens i form af en forskydning i antallet af arbejdspladser fra produktion, transport og lager til kontor og service.

⁴ De faktiske tal for arealanvendelsen hvert område fremgår af bilag 1

Kommune	Ændring i arealudlæg i de udvalgte erhvervsområder 2007-2018			Ændring i faktisk etageareal i de udvalgte erhvervsområder 2007-2018			Restrummelighed 2018			Ændring i antal arbejdspladser i de udvalgte erhvervsområder 2007-2018		
	Bolig	Blandet bolig og erhverv	Erhverv	Bolig	Produktion	Kontor, handel, lager	Bolig	Blandet bolig og erhverv	Erhverv	Produktion*	Transport og lager	Kontor**
København	336.000	4.839.000	-2.238.000	963.000	-139.000	130.000	338.000	3.058.000	1.223.000	-1.700	-300	12.200
Frederiksberg	-11.000	-155.000	0	49.000	-6.000	93.000	0	0	0	0	0	2.400
I alt	325.000	4.684.000	-2.238.000	1.012.000	-145.000	223.000	338.000	3.058.000	1.223.000	-1.700	-300	14.600

* Denne kategori indeholder: Produktion, værksteder, bygge- og anlæg samt forsyning

** Denne kategori indeholder Kontor, handel og service

Tabel 4: Samlede ændringer i arealudlæg, antal etagemeter og antal arbejdspladser 2007-2018, samt den samlede planmæssige restrummelighed i de udvalgte erhvervsområder i Københavns og Frederiksberg kommuner

6.1.2 Områdernes attraktivitet og udviklingspotentialer

Der er en meget stor efterspørgsel efter boliger, hvilket har bevirket et stærkt stigende prisniveau. Efterspørgslen på jord til produktions-, transport- og logistikvirksomheder i København og på Frederiksberg er begrænset, da områderne ikke er velegnede, og da prisniveauerne ligger markant over, hvad erhvervsjord traditionelt handles til længere ud omkring Ring 3 og Ring 4.

God adgang til veluddannet arbejdskraft, nærhed til uddannelses- og forskningsinstitutioner og et spændende og varieret byliv gør, at København og Frederiksberg generelt er meget attraktive for udvikling af kontorerhverv for mange forskellige brancher. Det gælder i høj grad områderne Ørestad, Sydhavnen, Ny Ellebjerg, Nordhavnen, CBS Kilen og Flintholmen. Attraktiviteten styrkes yderligere i disse områder af deres opkoblingen på den eksisterende og de kommende metrolinjer. For Sydhavnen, Ny Ellebjerg og specielt Ørestad er nærheden til lufthavnen endnu en force.

Som det fremgår af Tabel 4, er der i de undersøgte områder i perioden fra 2007 til 2018 givet mulighed for en samlet forøgelse af arealudlægget til boliger med 325.000 etagemeter og 4.684.000 etagemeter til blandet bolig og erhverv, mens udlægget til erhverv er faldet med 2.238.000 etagemeter. Det betyder, at der er en stor planmæssig restrummelighed til blandet bolig og erhverv samt til rent erhverv. Restrummeligheden til erhverv og blandet bolig samt erhverv omfatter ubebyggede arealer i Ørestad Syd, Nordhavnen mv.

Analysen viser en stor restrummelighed til kontor og blandet bolig og erhverv, og der er umiddelbart ikke tegn på overordnede flaskehalsproblemer i København og på Frederiksberg. I det centrale København er der, af historiske årsager, ikke noget udbud af jord, men samtidig en stor efterspørgsel på moderne og velbeliggende kontorejendomme, hvilket kan betegnes som en form for flaskehals. Det er dog en klassisk problemstilling for kontorerhverv i storbyer, hvor bymidten er fuldt udbygget.

Flaskehalsen i det centrale København vurderes dog at blive kompenseret ved, at der rundt om København er en række attraktive erhvervsområder, hvor der fortsat er et fornuftigt udbud af jord og byggemuligheder. Det drejer sig om primært om Ørestad, Nordhavn, Sydhavnen og Ny Ellebjerg. Hertil kommer en række udviklingsmuligheder på kort og mellemlang sigt, eksempelvis ved Postterminalen og Godsbanearrealerne.

I relation til udbuddet af jord skal det bemærkes, at en vis del af den ledige jord indgår som en del af udviklere og investorers jordbank. Det betyder, at byggemulighederne knytter sig til "projekter", som igangsættes, når der er fundet lejere til projektet. Decideret byggejord, der udbydes af By & Havn og Københavns og Frederiksberg Kommune, er derfor mindre end hvad rummeligheden indikerer.

6.1.3 Konfliktpotentialer mellem boligudvikling og eksisterende erhverv

Ørestad, Nordhavnen, Sydhavnen og Flintholm er alle områder, der er planlagt og udviklet gennem mange år, hvor der er skabt meget store rummeligheder til boliger og byintegrerbare erhverv.

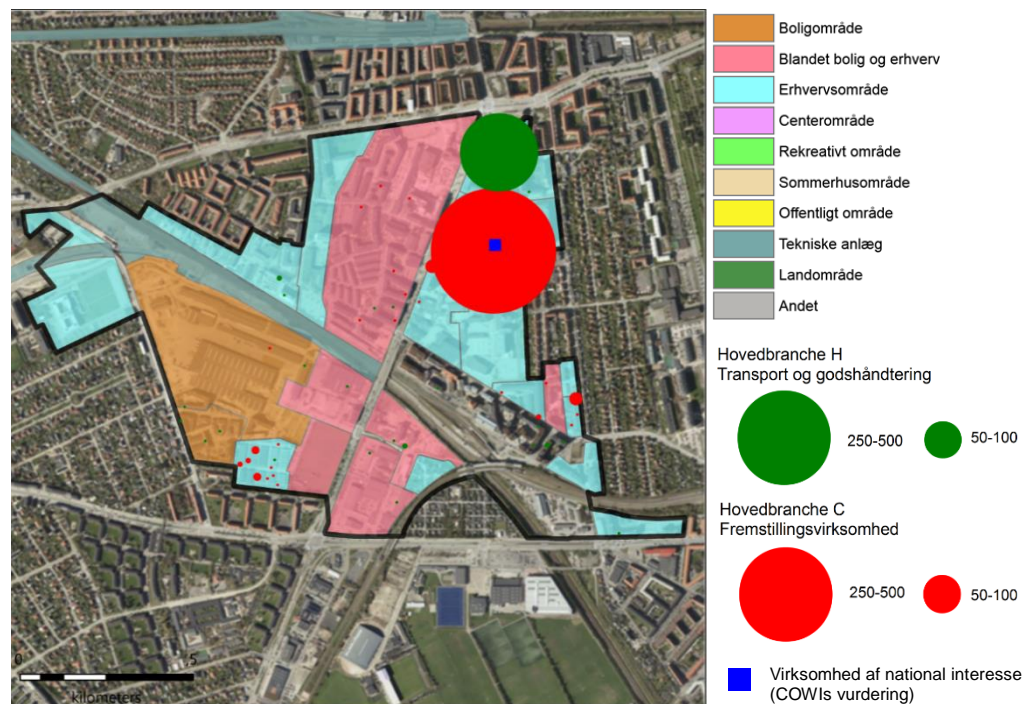
Da udviklingen er sket i område, hvor produktionsvirksomhederne i gennem mange år har været på vej ud, eller som til dels er skabt gennem opfyld af søterritoriet (Nordhavnen og Sydhavnen), eller på bar mark (Ørestad), er der kun identificeret konfliktpotentialer i områderne Ny Ellebjerg og Sydhavnen.

Ny Ellebjerg

I Ny Ellebjerg er der sket en kraftig boligudbygning samtidig med, at der fortsat er en del produktions-, transport- og logistikerhverv.

Som det fremgår af Figur 2, ligger der en række mindre produktions- og transportvirksomheder i de områder, der er udlagt til bolig og blandet bolig og erhverv, samt nogle store virksomheder på kanten af området udlagt til blandet bolig og erhverv. COWI vurderer, at den store produktionsvirksomhed kan være en virksomhed af national interesse, og derfor skal beskyttes mod nye miljøkrav som følge af boligudbygningen.

Omdannelse af området kan dog rumme en vis træghed, idet værdien af de eksisterende ejendomme kan være en barriere for mulighederne. Et eksempel på en sådan problematik er Silvan i krydset ved Folehaven. Bygningsmassen er utidssvarende, men besidder en høj økonomisk og funktionel værdi.

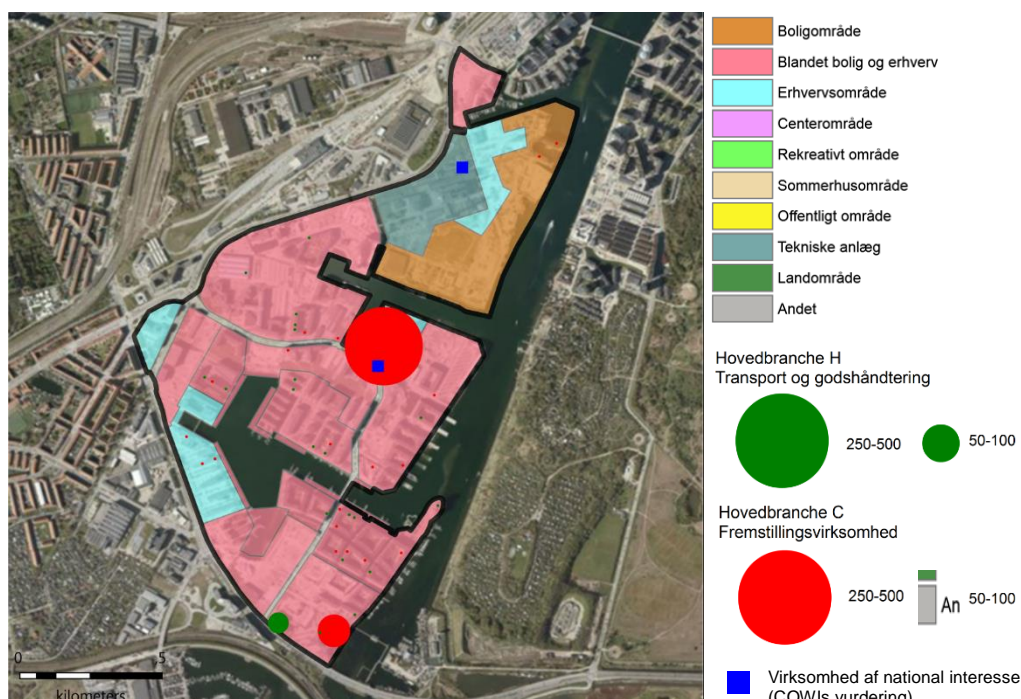


Figur 2: Ny Ellebjerg: Kommuneplanrammer efter anvendelse, og udvalgte virksomhedstyper efter antal ansatte.

Sydhavnen

Der pågår en kraftig boligudvikling i Sydhavnen. Der er siden 2007 bygget 308.000 etagemeter bolig, mens der er blevet 100.000 etagemeter mindre erhvervsbyggeri. Der er fortsat en række mindre produktions- og logistikvirksomheder, der er beliggende i de områder, der er udlagt til boliger og blandet bolig og erhverv. Der ligger en enkelt stor produktionsvirksomhed og en enkelt stor transport- og logistikvirksomhed tæt på område, der er udlagt til blandet bolig og erhverv. COWI vurderer, at produktionsvirksomheden kan være en virksomhed af national interesse. COWI vurderer, at der i kommunens planlægning er stor opmærksomhed på at tilgodese produktionsvirksomhedens interesser.

De resterende dele af Sydhavnen som endnu ikke er omdannet, vurderes at kunne omdannes uden større problemer. Det skyldes, at de nuværende prisniveauet og tætheder på bolig og kontor understøtter en omdannelse.



Figur 3: Sydhavnen: Kommuneplanrammer efter anvendelse, og udvalgte virksomhedstyper efter antal ansatte.

6.2 Erhvervsområder beliggende i kommunerne langs den kommende Ring 3 letbane

Der er undersøgt i alt 26 erhvervsområder langs den kommende Ring 3 letbane, beliggende i kommunerne: Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Albertslund, Herlev, Rødovre, Glostrup, Brøndby og Ishøj.

6.2.1 Udviklingen i de udvalgte områder fra 2007-2018

I forhold til den faktiske anvendelse er der i alle kommunerne sket et fald i det etageareal, der anvendes til produktion. Det samlede etageareal til produktion i de udvalgte områder er i alt faldet med ca. 700.000 etagemeter. Dette areal er kun i meget beskedent omfang blevet omdannet til boliger, da det samlede etageareal til boliger kun er steget med i alt godt 100.000 etagemeter. Denne stigning er hovedsageligt sket i Brøndby- og Vallensbæk Kommune. Der er aktuelt et markeds-mæssigt pres for at bygge boliger i erhvervsområder i flere af de andre kommuner. Dette afspejler sig endnu ikke i de faktuelle tal.

Der er sket en kraftig stigning i etagearealet der anvendes til kontor, handel og lager. Stigningen er på i alt knap en million etagemeter. Stigningen er fordelt på 21 områder, som er lokaliseret jævnt i alle kommunerne langs den kommende letbane.

Det skal bemærkes, at den væsentlige reduktion i etagearealet til produktion og den væsentlige forøgelse af arealet til kontor, handel, lager mv. ikke alene skyldes nybyggeri, men også kan skyldes anvendelsesskift i eksisterende bygninger.

Det fremgår af data fra CVR-registreret, at der har været vækst i både produktionserhvervene og kontorerhverv mv., mens antallet af arbejdspladser inden for transport og lager kun er steget svagt. Hovedparten af væksten i produktionserhvervene knytter sig til medicinalindustri mv. i Gladsaxe Kommune. Renses data for denne vækst, har der samlet set været en svag tilbagegang i antallet af arbejdspladser inden for produktion. Tabellen nedenfor viser en langsigtet ændring for perioden 2007-2018. I nogle kommuner – eksempelvis delområder i Lyngby – har der de senere år været stor vækst i antallet af kontorarbejdspladser.

Det samlede billede indikerer således samme udviklingstendens som på overordnet niveau – vækst i videns erhvervene og svag udvikling inden for produktion, transport og lager. Det skal bemærkes, at nogle af ændringerne i de enkelte brancher kan skyldes, at en virksomhed i perioden har ændret status fra eksempelvis produktion til transport og lager.

Nedgangen i antallet af arbejdspladser i Brøndby Kommune vurderes dels at knytte sig til omdannelse af Kirkebjerg-området til andre formål, dels at registreringen af antallet af arbejdspladser i andre områder er ændret uden at de erhvervs-mæssige aktiviteter nødvendigvis er reduceret. Nedgangen i antallet af kontorarbejdspladser i Lyngby vurderes at skyldes omlokaliseringer fra bl.a. Bymidten og Nymøllevej til andre områder i kommunen, som ikke er omfattet af analysen af delområder.

Der knytter sig, som nævnt i metodeafsnittet, betydelige usikkerheder til oplysninger fra CVR. At drage en endelig konklusion for hvert enkelt delområde, og dermed kommune, vil kræve en meget detaljeret, lokal analyse.

Kommune	Ændring i arealudlæg i de udvalgte erhvervsområder 2007-2018			Ændring i faktisk etageareal i de udvalgte erhvervsområder 2007-2018			Restrummelighed 2018			Ændring i antal arbejdspladser i de udvalgte erhvervsområder 2007-2018		
	Bolig	BBE	Erhverv	Bolig	Produktion	KHL	Bolig	BBE	Erhverv	Produktion*	Transport og lager	Kontor**
Albertslund	-88.000	0	1.468.000	0	-55.000	96.000	0	0	1.492.000	-800	600	700
Brøndby	62.000	224.000	890.000	0	-247.000	256.000	43.000	122.000	1.306.000	-300	-500	-1.000
Gldsaxe	0	254.000	1.279.000	5.000	-107.000	188.000	0	172.000	1.253.000	6.000	700	2.500
Glostrup	-3.000	157.000	526.000	-1.000	-71.000	139.000	19.000	85.000	509.000	1.400	-200	0
Herlev	0	89.000	568.000	5.000	-148.000	207.000	0	60.000	486.000	-200	-400	2.200
Ishøj	0	24.000	1.078.000	14.000	-34.000	56.000	0	9.000	754.000	100	400	400
Lyngby-Taarbæk	10.000	39.000	444.000	3.000	-44.000	45.000	12.000	13.000	162.000	-800	100	-1.100
Rødovre	-10.000	-209.000	248.000	41.000	-64.000	63.000	4000	0	643.000	-200	-100	-200
Vallensbæk	411.000	7.000	34.000	55.000	-10.000	12.000	341.000	68.000	25.000	100	-300	1.400
I alt	382.000	585.000	6.535.000	122.000	-780.000	1.062.000	397.000	524.000	6.496.000	5.300	300	4.900

* Denne kategori indeholder: Produktion, værksteder, bygge- og anlæg samt forsyning

** Denne kategori indeholder Kontor, handel og service

Tabel 5: Samlede ændringer i arealudlæg, antal etagemeter og antal arbejdspladser 2007-2018, samt den samlede planmæssige restrummelighed i de udvalgte erhvervsområder i kommunerne langs den kommende letbane

6.2.2 Områdernes attraktivitet og udviklingspotentialer

Der er udlagt øget areal til erhverv i de udvalgte områder i alle kommuner, i alt godt 6,5 millioner etagemeter. Der er ligeledes i alle kommuner, på nær Rødovre, udlagt øget areal til blandet bolig og erhverv – i alt godt 500.000 etagemeter. Det skal bemærkes, at den planlægningsmæssige rummelighed ikke i alle tilfælde er umiddelbart mulig at udnytte, jf. metodeafsnittet. Derfor er estimatet for rummeligheden forbundet med meget stor usikkerhed.

Der er fortsat en relativt stor planmæssig restrummelighed til erhverv i de fleste kommuner. Langt hovedparten af områderne er dog fuldt udbygget, hvilket betyder, at udvikling af områderne kræver omdannelse af de eksisterende bygninger. Om det er markedsmæssigt muligt, kræver en mere detaljeret vurdering af de enkelte områder, jf. gennemgangen i delanalyse 1 af problematikken ved omdannelse.

COWI og Sadolin & Albæk forventer ikke, at der i nogen af områderne vil være en nævneværdig fremtidig ændring i efterspørgsel efter areal til produktionsvirksomheder. Det skyldes, at udbuddet af eksisterende og anvendelige ejendomme er stort, når der er tale om produktionsvirksomheder. Mange af bygningerne er regulære og med en fornuftig loftshøjde.

Attraktiviteten og efterspørgslen efter areal til hhv. kontor erhverv og transport og logistik, varierer fra kommune til kommune.

Kontorerhverv

Mange af erhvervsområderne i kommunerne langs Ring 3-letbanen får en ny attraktivitet for lokalisering af kontor- og serviceerhverv, da væsentlige dele af områderne bliver stationsnære. Det vil tiltrække kontorvirksomheder, som ikke kan betale det høje lejeniveau i områderne i Københavns og Frederiksberg Kommuner, eller som af andre grunde ønsker at lokalisere sig udenfor den indre by, eksempelvis at medarbejderne skal kunne komme let rundt til kunder i hele Hovedstadsområdet. Samlet set er der i korridoren en meget stor, planlægningsmæssig rummelighed til fremtidige kontor- og serviceerhverv, som vurderes at overstige behovet på kort- og mellemlang sigt.

Udviklingspotentialerne i de stationsnære områder i korridoren langs Ring 3 er dog meget forskellige fra kommune til kommune bl.a. som følge af forskellig attraktivitet og værdi af eksisterende ejendomme.

Mod nord er der løbende efterspørgsel efter arealer til nybyggeri til kontor i Lyngby-Taarbæk og Gladsaxe Kommuner. Dels affødt af konkrete lokaliseringønsker fra specifikke virksomheder (f.eks. Microsoft, Mærsk Drilling og Novozymes). Dels af at mange virksomheders ønske om at lokalisere sig i flerbruger-ejendomme eksempelvis de såkaldte company houses. I de undersøgte områder i Lyngby er der en vis planmæssig restrummelighed i flere områder, som vil kunne omdannes til kontorerhverv, herunder Firskovvej og tracéet langs med DTU og Lyngbymotorvejen.

I Gladsaxe Erhvervsquarter er der en meget stor, planlægningsmæssig rummelighed til kontor- og serviceerhverv, som vurderes at kunne dække flere årtiers efterspørgsel for kontorudbygning med den nuværende omdannelseshastighed.

For områderne i de øvrige kommuner vurderer vi, at det kun er i Ejby, Glostrupdelen af Kirkebjerg og Delta Park i Vallensbæk, der på nuværende tidspunkt er den fornødne attraktivitet for kontorerhverv. Der er dog en meget begrænset restrummelighed i disse områder på kort sigt.

Transport og logistik

Som det fremgår af analysen ovenfor, vurderes der fremover at være stigende efterspørgsel efter arealer til citynær logistik.

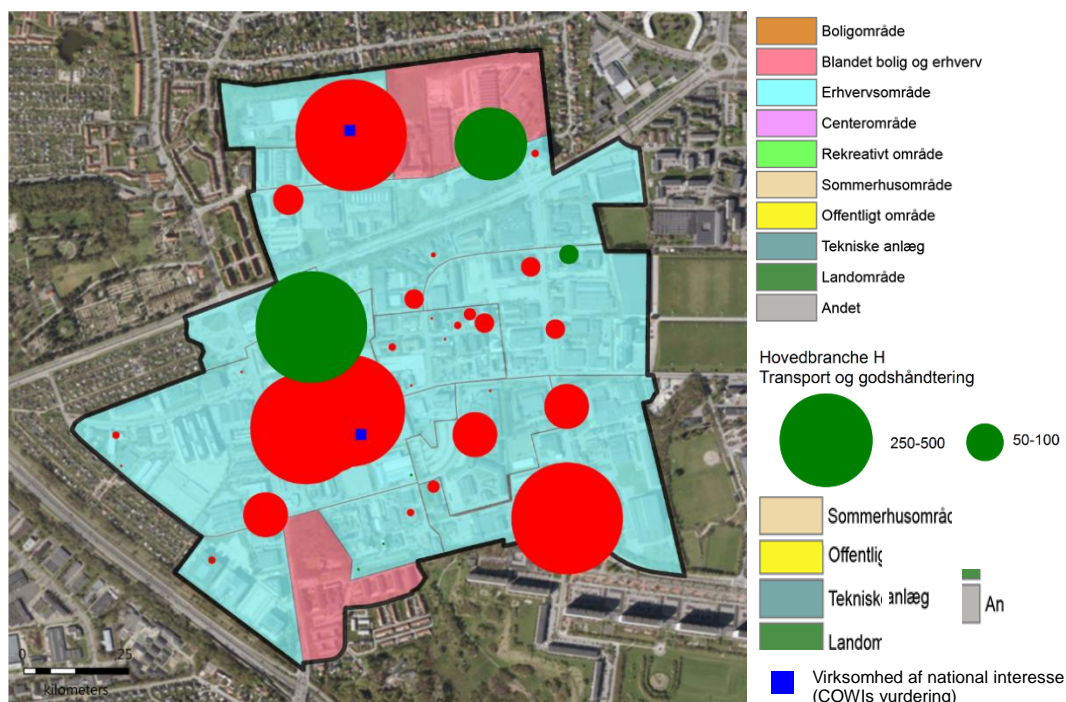
En stor del af de analyserede områder fordelt over hele korridoren vurderes, i kraft af deres lokalisering tæt på motorvej og det overordnede vejnet, at være attraktive for transport- og logistikvirksomheder. Der er dog meget lidt ubebygget jord i disse områder, men en stor planmæssig restrummelighed. Hvorvidt denne rummelighed kan konverteres til fremtidige transport- og logistikerhverv afhænger af de lokale markedsforhold. De belyste cases indikerer, at det kan være vanskeligt at etablere transport- og logistikvirksomheder i byomdannelsesområder som følge af højt omkostningsniveau.

6.2.3 Konfliktpotentialer

Vi vurderer, at der kan være konfliktpotentialer med eksisterende erhverv ved udbygning med boliger i følgende områder:

Gladsaxe Ringby, Gladsaxe Kommune

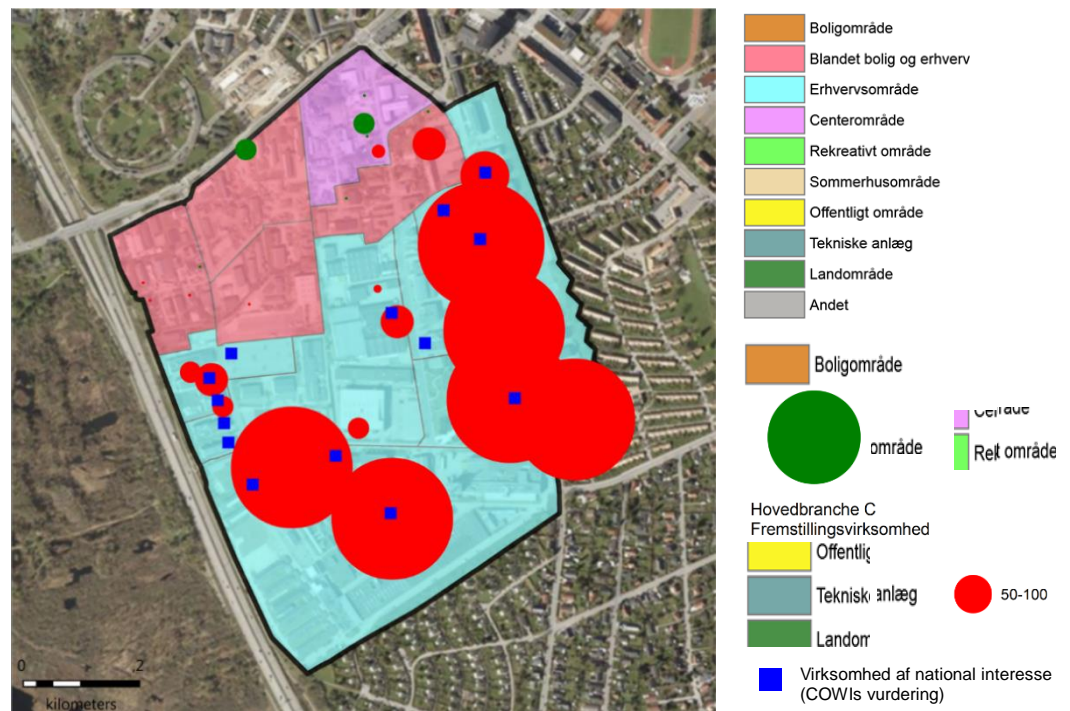
Der gives i de nye planrammer mulighed for 91.000 etagemeter blandet bolig og erhverv ud af et samlet antal etagemeter på 1.668.000. Ift. den faktiske anvendelse er der næsten sket en halvering af det etageareal, der anvendes til produktion, mens andelen til kontor, handel og lager er steget med næsten 1/3. Der er endnu kun udviklet et begrænset antal boliger (6.000 etagemeter). De nye udlæg til blandet bolig og erhverv sker i mindre områder i hhv. områdets nordlige og sydlige kant, hvilket betyder, at de centrale dele af området friholdes. Der er indikation på potentiel konflikt med eksisterende produktions- og transportvirksomheder i den nordlige del, men denne vurderes ud fra lokalkendskab at være håndteret i lokalplanlægningen for det nye boligområde. Det vil dog være relevant at vurdere dette nærmere.



Figur 4: Gladsaxe Ringby: Kommuneplanrammer efter anvendelse, og udvalgte virksomhedstyper efter antal ansatte, 2018

Krogshøjvej, Gladsaxe Kommune

Der er i de nyeste planrammer udlagt 163.000 etagemeter til blandet bolig og erhverv ud af et samlet arealudlæg på 566.000 etagemeter. Der er stort set ikke sket nogen udvikling i den faktiske anvendelse siden 2007. Udlægget til blandet bolig og erhverv ligger i den nordlige del af området, hvor der ligger enkelte mindre produktions- og transportvirksomheder med mulige konflikter i relation til boligbyggeri.

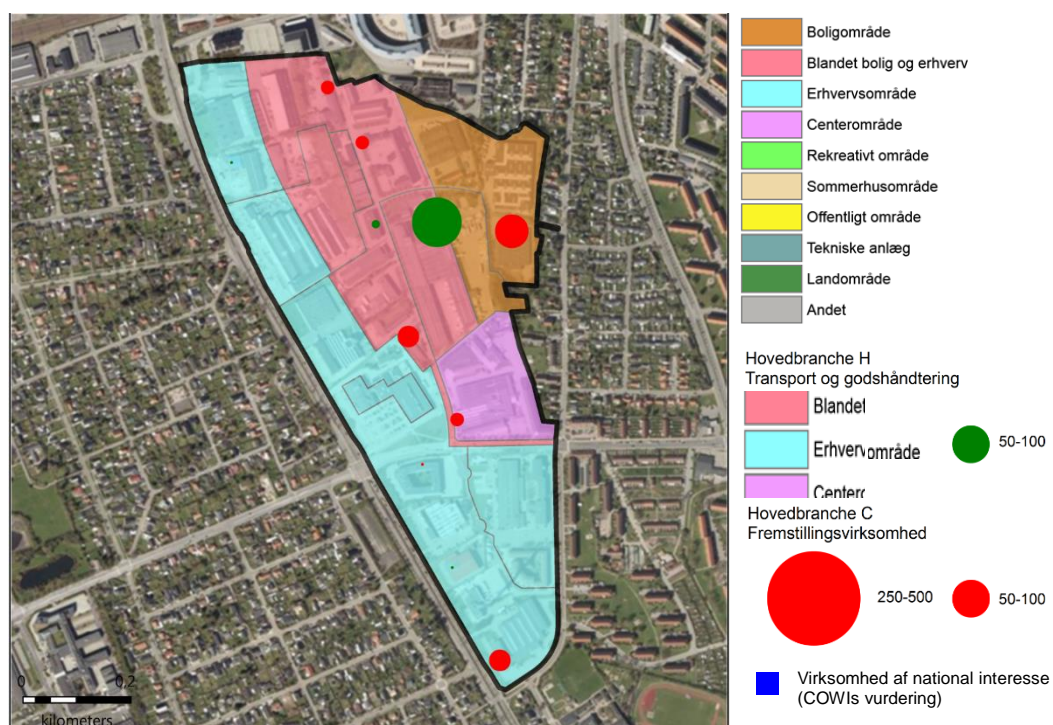


Figur 5: Krogshøjvej: Kommuneplanrammer efter anvendelse, og udvalgte virksomhedstyper efter antal ansatte, 2018

Kirkebjerg, Brøndby kommune

Der er i planrammerne åbnet for at omdanne 62.000 etagemeter til boligformål og 170.000 etagemeter til blandet bolig og erhverv. Vores vurdering er, at der er en fornuftig zonerings, hvor områderne langs Ring 3 bibeholdes til erhvervsformål. Der kan dog være udfordringer med at afsætte jord og ejendomme til kontorformål langs kanten mellem Kirkebjerg og Ring 3. Det skyldes, at beliggenheden ikke i særlig grad tiltaler kontorbrugere.

Der er potentielle konfliktmuligheder med flere virksomheder i de områder, hvor der er åbnet for omdannelse. Hvorvidt der er reelle konflikter kan alene belyses ved en specifik, lokal analyse.



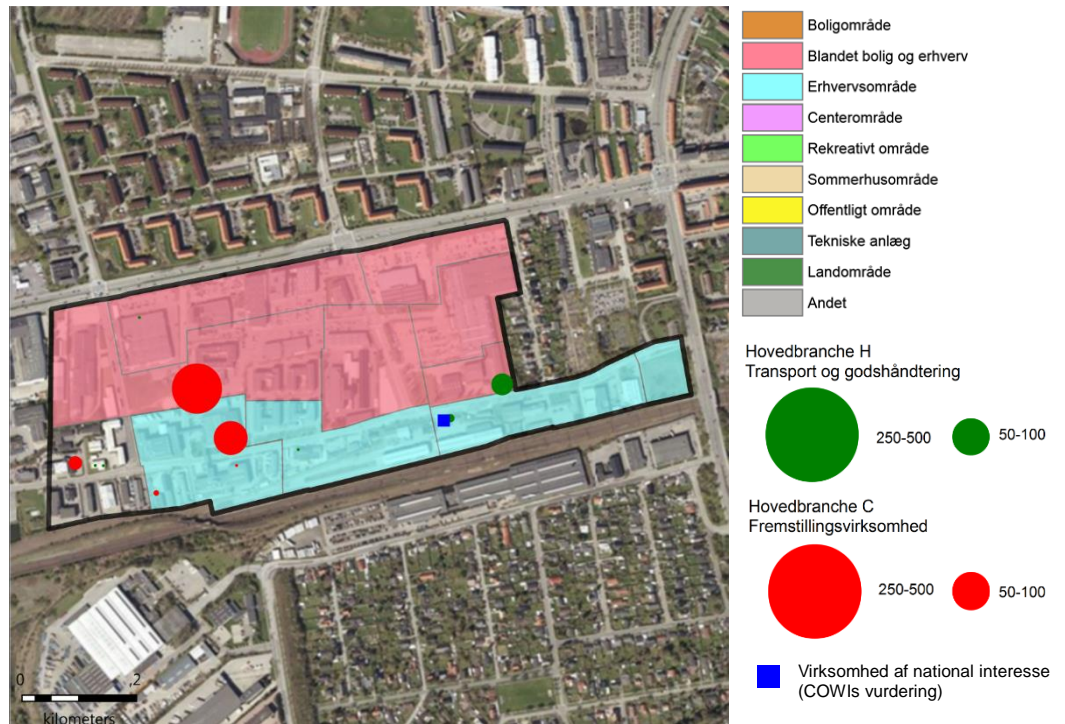
Figur 6: Kirkebjerg, Kommuneplanrammer efter anvendelse, og udvalgte virksomhedstyper efter antal ansatte, 2018

Glostrup Sydvest, Glostrup Kommune

De nyeste kommuneplanrammer udlægger 163.000 etagemeter til blandet bolig og erhverv i områdets nordlige del, hvilket er mere end halvdelen af det samlede areal. Det åbner for mulige konfliktpotentialer med flere virksomheder. I forhold til den faktiske anvendelse er der endnu ikke etableret boliger. Produktionsarealet er reduceret med 2/3 siden 2007 til 22.000 etagemeter, mens arealet der anvendes til kontor, handel og lager er fordoblet til 56.000 etagemeter.

Området har i løbet af de seneste 10 år tiltrukket en række detailhandelsbutikker i retail/warehouse segmentet eksempelvis Biltema, Power og Harald Nyborg m.fl. Området vurderes at være særdeles attraktivt for dette segment pga. stor synlighed og gode tilkørsels- og parkeringsforhold. Området vurderes at betjene store af hovedstadsområdet, herunder de centrumnære kommuner.

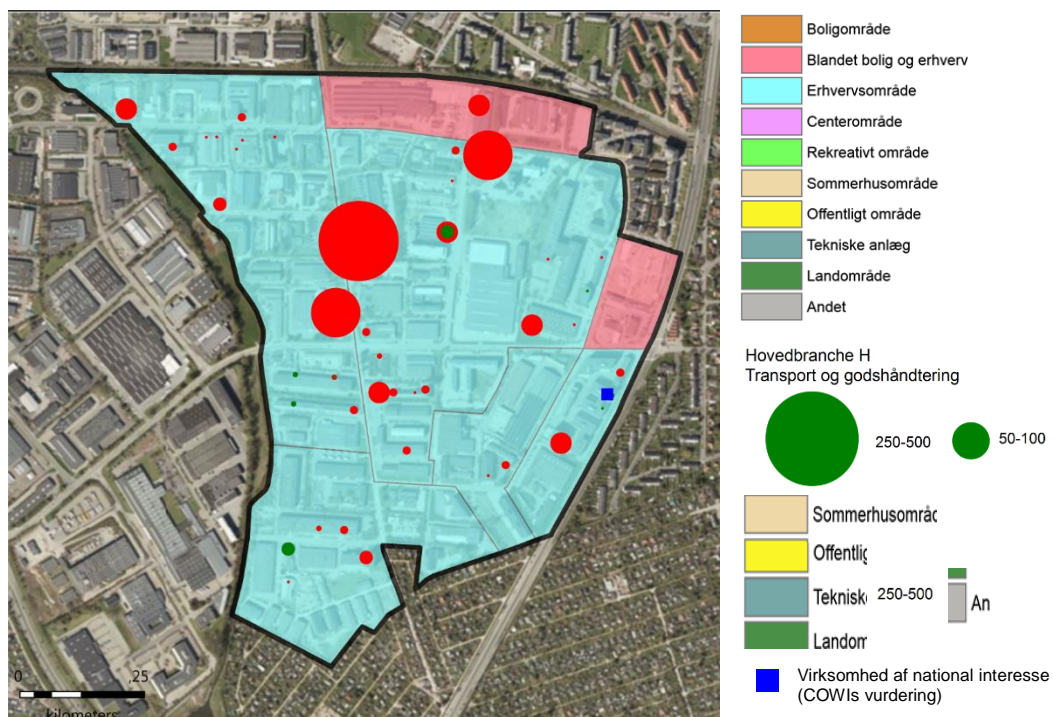
På arealet syd for banen vil der ske udvikling af boliger, hvilket understøtter at efterspørgslen er rettet mod dette segment.



Figur 7: Glostrup Sydvest: Kommuneplanrammer efter anvendelse, og udvalgte virksomhedstyper efter antal ansatte, 2018

Mileparken, Herlev kommune

Der er i planrammerne åbnet for omdannelse af 89.000 etagemeter til blandet bolig og erhverv ud af et samlet antal etagemeter på 818.000. De nye udlæg til blandet bolig og erhverv ligger i områdets nordlige og østlige kant, hvilket betyder, at de centrale dele af området også her friholdes for boliger. Der er konflikt-potentiale med eksisterende produktionsvirksomheder i den nordlige del af området. Hvorvidt der er reelle konflikter kan alene belyses ved en specifik, lokal analyse.



Figur 8: Mileparken: Kommuneplanrammer efter anvendelse, og udvalgte virksomhedstyper efter antal ansatte, 2018

6.3 Øvrige erhvervsområder beliggende indenfor Motorring 4

De øvrige områder beliggende indenfor Motorring 4 omfatter områder i kommunerne Dragør, Gentofte, Hvidovre, Høje Taastrup og Tårnby.

6.3.1 Udviklingen i de udvalgte områder fra 2007-2018

Der er ikke sket ændringer i forhold til boligarealet. Der er sket et mindre fald i det samlede produktionsareal, med en del variation mellem kommunerne. Der er således sket en stigning i produktionsarealet på godt 40.000 etagemeter i Hvidovre.

Arealet anvendt til kontor, handel og lager er steget med i alt 325.000 etagemeter, med den største stigning i Gentofte Kommune.

Udtræk fra CVR vedr. udviklingen i antallet af arbejdspladser i delområderne indikerer, at der har været vækst i både transport, lager og kontorerhverv, hvilket bl.a. afspejler lokalisering af transportvirksomheder ved lufthavnen.

Den store vækst i antallet af kontorarbejdspladser i Gentofte skyldes bl.a. etablering af DONG Energys kontorer og vækst ved Tuborg Havn mv. Den store vækst i Hvidovre Kommune er sket på Avedøre Holme.

Kommune	Ændringer i arealudlæg i de udvalgte erhvervsområder 2007-2018			Ændring i faktisk etageareal i de udvalgte erhvervsområder 2007-2018			Restrummelighed i de udvalgte erhvervsområder 2018			Ændring i antal arbejdspladser i de udvalgte erhvervsområder 2007-2018		
	Bolig	BBE	Erhverv	Bolig	Produktion	KHL	Bolig	BBE	Erhverv	Produktion*	Transport og lager	Kontor**
Dragør	0	1.000	0	0	3.000	35.000	0	1.000	36.000	100	100	200
Tårnby	0	0	218.000	0	-11.000	68.000	0	0	508.000	0	1100	600
Gentofte	96.000	0	54.000	34.000	1.000	171.000	79.000	0	95.000	-900	900	4000
Hvidovre	0	0	-46.000	0	41.000	36.000	0	0	492.000	600	300	1000
I alt	96.000	1.000	-5000	34.000	19.000	325.000	79.000	1.000	1.215.000	-200	2400	5800

* Denne kategori indeholder: Produktion, værksteder, bygge- og anlæg samt forsyning

** Denne kategori indeholder Kontor, handel og service

Tabel 6: Samlede ændringer i arealudlæg, antal etagemeter og antal arbejdspladser 2007-2018, samt den samlede planmæssige restrummelighed i de udvalgte erhvervsområder i de øvrige kommuner indenfor Ring 4

6.3.2 Områdernes attraktivitet og udviklingspotentialer

Det samlede arealudlæg til såvel kontor som blandet bolig og erhverv har stort set været konstant i perioden. Udlægget til erhverv er faldet i de fleste kommuner, men er steget i Gentofte.

Lufthavnen gør områderne Lufthavn Syd i Dragør samt Scanport og områderne omkring selve lufthavnen i Tårnby meget attraktiv for transport og logistik, med en samlet planmæssig restrummelighed på godt 500.000 etagemeter.

Herudover er der en række områder fordelt på flere af kommunerne, der kan være attraktive for transport og logistik, men med en meget begrænset restrummelighed.

Avedøre Holme i Hvidovre er både attraktivt ift. produktionserhverv og for transport og logistik. Der er planmæssig restrummelighed til erhverv på knap 500.000 etagemeter, og der er planer om at udvide området med 240 ha erhvervsareal ved opfyldning på søterritoriet syd for den eksisterende kystlinje. Det nye areal er planlagt til primært at huse produktionsvirksomheder, tekniske anlæg samt transport- og logistikvirksomheder. Hvis denne udvidelse finder sted efter planerne, vurderes det at kunne opfylde en meget stor del af de fremtidige behov i Hovedstadsområdet.

Der er ikke nogen af områderne, der har stor attraktivitet i forhold til kontorudbygning, med undtagelse af Tuborg Boulevard i Gentofte, som af nogle typer kontorvirksomheder opfattes som en prestigefyldt adresse. Området er dog dårligt trafikbetjent, hvilket reducerer attraktiviteten.

6.3.3 Konfliktpotentialer

Der er ikke konstateret væsentlige konfliktpotentialer mellem eksisterende erhvervsvirksomheder og nyt boligbyggeri. Dog kan der være lokale situationer, hvor der er konflikter mellem erhverv og nyt boligbyggeri.

6.4 Erhvervsområder beliggende udenfor Ring 4

Analysen omfatter et enkelt område i hver af følgende kommuner: Allerød, Ballerup, Fredensborg, Frederikssund, Furesø, Helsingør, Høje-Taastrup, Køge, Roskilde og Rudersdal.

6.4.1 Udviklingen i de udvalgte områder fra 2007-2018

Der er kun udviklet boliger i området Bregnerødvej i Rudersdal. Arealet anvendt til kontor, handel og lager er steget i alle områder. Arealet anvendt til produktion er faldet i alle områder, på nær området Københavnsvej i Roskilde.

Udtræk fra CVR vedr. udviklingen i antallet af arbejdspladser i delområderne indikerer betydelig tilbagegang i produktionserhvervene. Til gengæld har både transport, lager og kontor positiv betydning for erhvervsudviklingen i disse områder.

Tilbagegangen i antallet af arbejdspladser i Ballerup Kommune skyldes, at der her kun indgår ét af kommunens erhvervsområder blandt de udvalgte erhvervsområder. I Fredensborg Kommune vurderes væksten i kontorerhverv at skyldes en ændring i kategoriseringen af én stor virksomhed fra produktion til kontorerhverv. Nedgangen i antallet af arbejdspladser i Roskilde Kommune skyldes, at der her kun indgår ét af kommunens erhvervsområder i analysen (Københavnsvej), og at dette er under delvis omdannelse. Tilbagegangen i Rudersdal Kommune er sket i området Bregnerødvej, der indgår i de analyserede cases ovenfor, og hvor der er konstateret tomgang i udlejning af kontorbyggeri.

Der knytter sig, som nævnt i metodeafsnittet, betydelige usikkerheder til oplysninger fra CVR. Områder hvor der vurderes at være behov for en nærmere, lokal vurdering før en endelig konklusion, er markeret med gråt. En nærmere gennemgang er ikke omfattet af denne analyse, men kan ske lokalt.

Kommune	Ændring i arealudlæg i de udvalgte erhvervsområder 2007-2018			Ændring i faktisk etageareal i de udvalgte erhvervsområder 2007-2018			Restrummelighed i de udvalgte erhvervsområder 2018			Ændring i antal arbejdspladser i de udvalgte erhvervsområder 2007-2018		
	Bolig	BBE	Erhverv	Bolig	Produktion	KHL	Bolig	BBE	Erhverv	Produktion*	Transport og lager	Kontor**
Allerød	86.000	0	171.000	0	-31.000	26.000	23.000	0	10.000	-300	0	-200
Ballerup	0	0	105.000	0	-4.000	13.000	0	0	149.000	-500	0	200
Fredensborg	0	0	0	0	-9.000	15.000	0	0	122.000	-1400	-100	1200
Frederiks-sund	0	0	332.000	0	-27.000	36.000	0	0	153.000	300	100	200
Furesø	0	0	0	0	-9.000	6.000	0	0	0	-600	0	0
Helsingør	0	0	-144.000	0	-5.000	24.000	0	0	136.000	-400	0	200
Høje-Taastrup	0	0	-231.000	0	-15.000	15.000	0	0	84.000	100	1500	-100
Køge	0	0	671.000	0	-45.000	74.000	23.000	0	654.000	-300	0	900
Roskilde	0	0	186.000	-3.000	1.000	26.000	0	0	288.000	-600	-200	-200
Rudersdal	0	100.000	195.000	8.000	-14.000	13.000	0	36.000	53.000	200	0	-700
I alt	86.000	100.000	1.285.000	5.000	-158.000	248.000	23.000	36.000	508.000	-3500	1300	1500

* Denne kategori indeholder: Produktion, værksteder, bygge- og anlæg samt forsyning

** Denne kategori indeholder Kontor, handel og service

Tabel 7: Samlede ændringer i arealudlæg, antal etagemeter og antal arbejdspladser 2007-2018, samt den samlede planmæssige restrummelighed i de udvalgte erhvervsområder i kommuner udenfor Ring 4

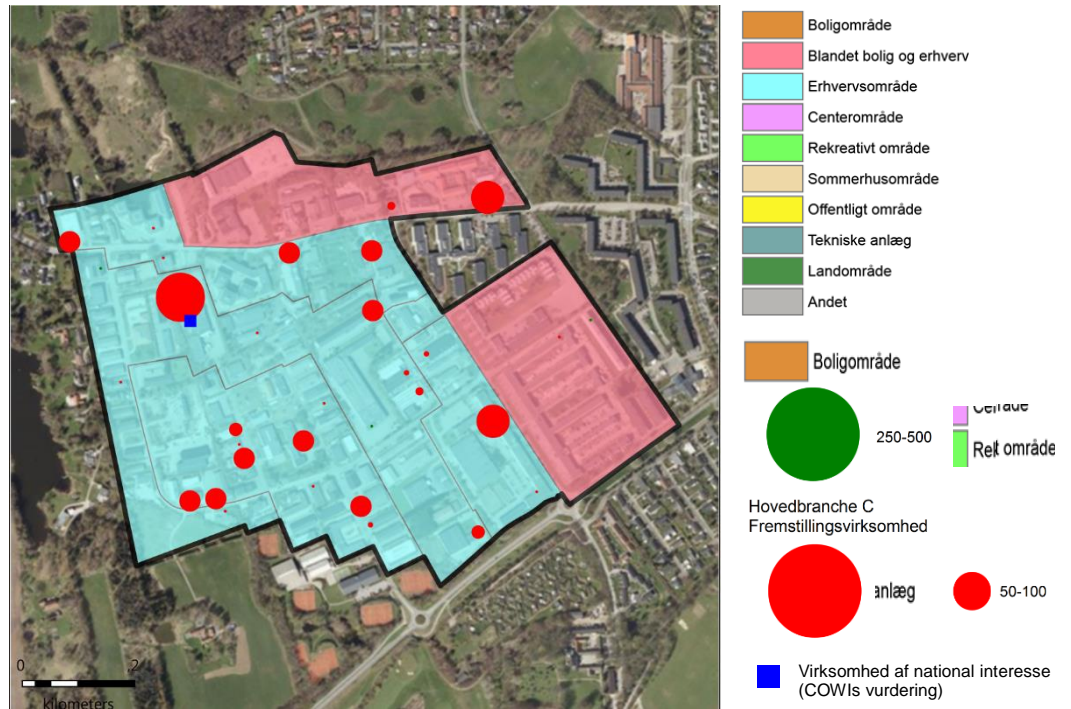
6.4.2 Områdernes attraktivitet og udviklingspotentialer

Områdernes attraktion for investeringer varierer. Der vurderes at være stor efterspørgsel efter områder til transport- og logistikvirksomheder i Køge Bugt- og Roskilde-fingrene. Vi ved dog fra tidligere analyser, at der langs Køge Bugt- og Roskilde-fingrene er store udlæg til transport- og logistikvirksomheder i andre erhvervsområder der ikke indgår i denne analyse, der er meget velbeliggende i f.t. motorvej og hvor der fortsat er megen ledig jord.⁵ Der kan være efterspørgsel efter velbeliggende, stationsnære arealer nærmest de centrale dele af Hovedstadsområdet samt i områder med erhvervsmæssige styrkepositioner, mens en række perifært beliggende erhvervsområder generelt vurderes ikke at være attraktive i forhold til omdannelse og nybyggeri bortset fra evt. lokale behov.

⁵ Arealudlæg, Virksomheder med særlige beliggenhedskrav. Sadolin & Albæk, 2018

6.4.3 Konfliktpotentialer

I området Bregnerødvej i Rudersdal er der udlagt 100.000 etagemeter til blandet bolig og erhverv i områdets nordlige og østlige del. Der er lokaliseret 2 produktionsvirksomheder i det nordlige område, hvor der potentielt kan opstå konflikt.



Figur 7 Bregnerødvej: Kommuneplanrammer efter anvendelse, og udvalgte virksomhedstyper efter antal ansatte, 2018

7 Muligheder og barrierer for omdannelse og revitalisering af erhvervsområder

En væsentlig del af erhvervsudviklingen sker ved omdannelse og fornyelse af eksisterende erhvervsområder. Det gælder især vidensbaseret erhvervsudvikling i form af kontorbyggeri mv. I nogle områder er der over tid væsentligt efterspørgsel efter at bygge kontorbyggeri i attraktive byomdannelsesområder. Andre områder er mere udfordrede og præges af tomgang (tomme lokaler), både i relation til produktion, lager, logistik og utidssvarende kontorbygninger.

Tomgang afspejler, at der generelt er et stort udbud af områder til erhvervslokalisering i Hovedstadsområdet. Men også at mange ikke har en optimal beliggenhed i forhold til de krav til rammebetingelser, som moderne virksomhederne stiller, samt at de har en utidssvarende bygningsmasse i forhold til arkitektur, lysforhold, kabling, køling og indretningsmuligheder m.v. Høj tomgang i et erhvervsområde kan indikere, at området står over for fornyelse og omdannelse til andre formål.

Mange kommuner overvejer derfor at omdanne og revitalisere disse områder ved at åbne for omdannelse af nedslidte produktionsbygninger til kontor eller boliger. Men det kan være en vanskelig proces, der ofte vil strække sig over en lang tidshorizont. Økonomi er den væsentligste barriere, når der skal ske en omdannelse, uanset om bygningerne sættes i stand, ombygges til nye formål eller nedrives for at give plads til nye kontorer eller boliger.

For at eksemplificere muligheder og barrierer i forskellige typer af erhvervsområder har vi analyseret dette i følgende tre områder:

- > Erhvervsområdet ved Bregnerødvej i Rudersdal Kommune
- > Erhvervsområdet Gladsaxe Ringby i Gladsaxe Kommune
- > Erhvervsområdet ved Midtager/Ragnersminde i Brøndby Kommune

At initiere en byomdannelse i et erhvervsområde i en given retning kræver således en stor forståelse for hvilke muligheder, der kan skabes i samspil mellem de specifikke markedsforhold i området, de faktiske grundejerforhold og de planlægningsmæssige rammer. Der findes en lang række eksempler på, at et ændret plangrundlag ikke har initieret en ønsket byomdannelse, da plangrundlaget ikke har matchet de lokale markedsforhold, eller at en kompliceret grundejerstruktur har blokeret for omdannelsen. Det gælder i særdeleshed mange erhvervsområder i forstæderne. Det betyder også, at der blandt en række mulige udviklingsretninger for et givent erhvervsområde – omdannelse fra produktion og lager til kontorerhverv, omdannelse til boliger eller omdannelse fra "erhverv til erhverv", eksempelvis fra produktions- og håndværksvirksomheder til citynær logistikerhverv, ofte i praksis kun vil være få, realiserbare scenarier. Realisering af byomdannelsesplaner for erhvervsområder kræver således en nøje afbalanceret tilgang, hvor bebyggelsesprocent, anvendelsesbestemmelser, krav til parkering, evt. blanding af funktioner mv. fastlægges ud fra specifikt kendskab til markedsforholdene.

Disse udfordringer kommer til udtryk i de tre nævnte cases nedenfor, som illustrerer, at der blandt en stribe planlægningsmæssigt mulige scenarier ofte findes et mindre antal markedsmæssigt realiserbare muligheder.

7.1 Økonomiske rationale

Det økonomiske rationale for en grundejer, projektudvikler/developer eller investor til at omdanne erhvervsjendommen til andre formål er, at der kan opnås en højere værdi ved nedrivning og efterfølgende nybyggeri eller ombygning til anden anvendelse.

Markedsværdien af byggemuligheden benævnes "byggeretsværdi", og viser hvor meget en udvikler er villig til at betale for retten til at opføre én etagemeter bolig. Byggeretsværdien afhænger af de opnåelige salgspriser på nybyggede boliger eller kontorlokaler i området, byggeomkostningerne m.v. samt den risikopræmie, som udvikleren kræver. Risikopræmien, også kaldet developer fee'et, skal dække risikoen for at boligerne eller ejendommen ikke kan sælges til den forudsatte pris, at byggeomkostningerne ikke holder sig til budgettet, og usikkerheden for at opnå det økonomiske afkast, som udvikler kræver for at foretage investeringen.

Værdien af byggeretterne er primært afhængige af prisen på slutproduktet – en bolig, en kvadratmeter kontor eller detailhandel. Værdien af disse aktiver eller slutprodukter er konjunkturafhængige, men svinger ikke nødvendigvis i samme takt. Det betyder, at der sagtens kan være høje priser på boliger samtidig med, at kontormarkedet er svagt, som det er tilfældet i dagens situation.

Det er vigtigt at pointere, at de nuværende, meget positive, konjunkturer påvirker omdannelsesmulighederne, og en afmatning i økonomien vil medføre en svækkelse af omdannelsesmulighederne. Omvendt kan en længere periode med lavkonjunktur og høj tomgang resultere i en lavere prissætning på ældre og utidssvarende erhvervsjendomme, hvorved mulighederne for omdannelse forbedres. Dette er dog kun tilfældet, hvis der ikke sker tilsvarende store fald i prissætningen på slutprodukterne.

7.2 Erhvervsområdet ved Bregnerødvej

Erhvervsområdet ved Bregnerødvej er beliggende i Rudersdal Kommune og benævnes Erhvervsbyen. Området omfatter godt 55 ha og afgrænses mod nord af den grønne kile ved Pilegårdsparken, mod vest af Pilegårdsvej, mod syd af Due-mosevej og mod øst på den østlige side af randbebyggelsen ved Datavej. Erhvervsområdet er det største i kommunen og rummer en blanding af kontor-, produktions- og håndværksvirksomheder.



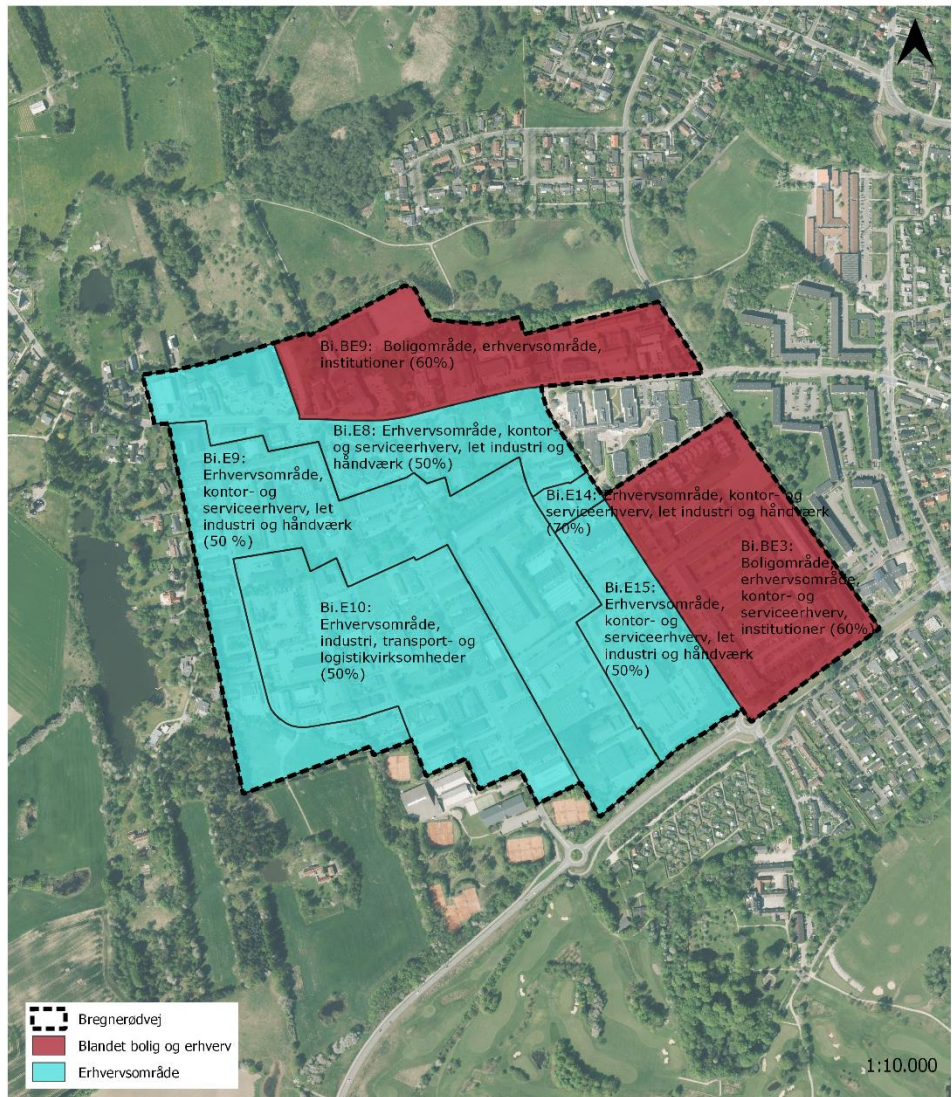
Figur 9: Beliggenhed af erhvervsområdet Bregnerødvej

Området repræsenterer en type af erhvervsområder udlagt i Fingerplanens by-finger, som kun i begrænset omfang tilbyder de kvaliteter, som moderne virksomheder efterspørger ifht. opkobling på transportinfrastruktur, bykvaliteter, synlighed og nærhed til uddannelsesinstitutioner, jf. afsnit 5.1. Disse områder er derfor typisk præget af en begrænset udviklingsdynamik, en bygningsmasse, hvor en stor del af bygningerne er nedslidt og utidssvarende, samt en relativt høj tomgang. Dog kan de spille en vigtig lokal rolle i forhold til håndværksvirksomheder og andre virksomheder med et lokalt kundeoplånd.

7.2.1 Plangrundlag

Området blev oprindeligt udlagt til industriområde i en byplanvedtægt i 1963⁶ med mulighed for industri-, værksteds- og håndværkervirksomheder.

Med vedtagelse af lokalplan 84 i 2001 er anvendelsesbestemmelserne ændret til også at rumme kontor- og servicevirksomheder samt i begrænset omfang til boliger.



Figur 10: Anvendelsesbestemmelser i kommuneplanrammer samt højst tilladte bebyggelsesprocenter

⁶ Byplanvedtægt 12, 1963

Som det fremgår af Tabel 8, er der siden 2007 udlagt 100.000 etagemeter til blandet bolig og erhverv, mens der er udlagt 195.000 etagemeter til erhverv. Samlet set er udlægget øget ifht. tidligere anvendelse.

Udlagt areal i kommuneplanrammer (etagem ² efter anvendelse)			
	2007	2018	Udvikling
Bolig	0	0	0
Blandet bolig og erhverv	0	100.000	100.000
Erhverv	0	195.000	195.000
Centerområde	0	0	0
Andet/ukendt	250.000	0	-250.000
I alt	250.000	295.000	45.000

Tabel 8: Udlæg til byggeri ifølge kommuneplanrammer

7.2.2 Områdets kvaliteter i forhold til forskellige virksomhedstypers lokaliseringskrav.

I forhold til de lokaliseringskrav som hhv. kontor- produktions-, håndværks-, og transport- og logistikvirksomheder stiller, vurderer vi områdets kvaliteter som følger:

Områdets nordlige rand er beliggende ca. 1,5 km fra Birkerød Station. Ca. 1/3 del af området er klassificeret som stationsnært, men uden for det stationsnære kerneområde. Området busbetjenes med flere linjer. Adgangen til området med **offentlig transport** er således fornuftig, men området kan blive fravalgt af kontor- og servicevirksomheder, som ønsker en beliggenhed i kort afstand fra effektiv offentlig transport.

Området er velbeliggende i forhold til privat befordring. Hillerød motorvejen ligger ca. 3 km fra områdets sydlige rand (afkørsel 9 Farum C eller 10 Farum). Det giver en god **tilgængelighed i bil**, hvilket ses tydeligt ved ejendommene langs Bregnerødvej, hvor parkeringsarealerne er fyldt godt op. For virksomhederne inden for produktions- og håndværkserhvervene vurderes tilgængeligheden således at være meget god, ligesom området kan betjene et stort opland. Området vurderes ikke at være attraktivt for virksomheder inden for lager- og logistikbranchen som følge af tilkørselsforholdene.

Området har en begrænset **synlighed** fra det overordnede vejnet, og det er kun langs Bregnerødvej, at der er tale om en egentlig facadeeksponering.

Området tilbyder ikke nogle af de **bykvaliteter**, som kontor- og vidensvirksomheder ofte efterspørger. Det ligger 1,5 – 2 km fra på Birkerød by, men uden nogen funktionelle forbindelser mellem området og byen.

Der er en god adgang til **arbejdskraft** med en videregående uddannelse, vurderet ud fra uddannelsesniveaet i Rudersdal Kommune og blandt den arbejdskraft, der pendler ind til kommunen.

Med DTU i Lyngby-Taarbæk Kommune har området ikke direkte **nærhed til uddannelses- og forskningsinstitutioner**.

Området huser er en meget blandet gruppe af virksomheder, der tæller alt fra egentlige vidensvirksomheder over forskellige andre former for kontor erhverv og administration, til produktionsvirksomheder, værksteder og lager. Det er fortrinsvist mindre virksomheder, der er lokaliseret i området. Vi vurderer på den baggrund, at der ikke er specifikke potentialer for **samarbejde og klyngedannelser**.

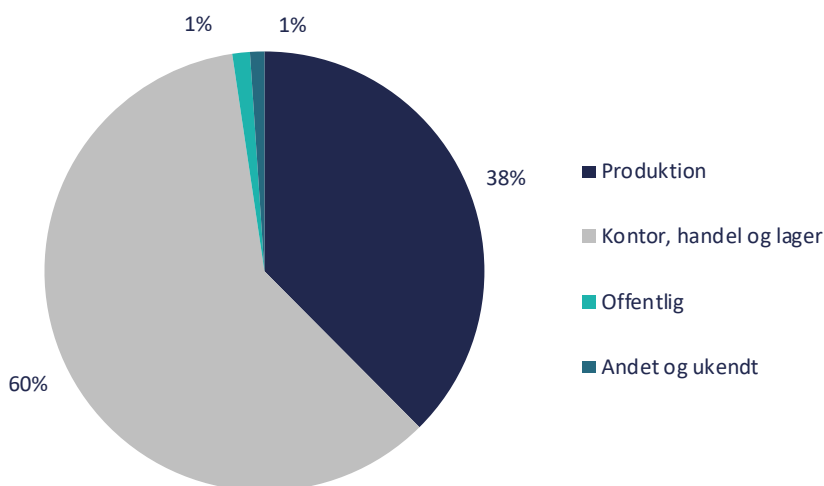
På baggrund af ovenstående karakteristika vurderer vi, at området er attraktivt for håndværksvirksomheder, og evt. andre virksomheder, med et lokalt kundeopland. Området har en middelgod attraktivitet for produktionsvirksomheder, sammenlignet med øvrige områder i Fingerplanens byfingre.

Områdets potentiale som kontorområde vurderes at være svagere, især på grund af afstanden til højklasset offentlig transport samt områdets manglende bykvaliteter. Dette understøttes af, at udbuddet af mere citynære erhvervsområder er stort og konkurrencen derfor øget.

Området vurderes ikke at rumme et potentiale for virksomheder inden for lager- og logistikbranchen.

7.2.3 Bygningsmasse og tomgangsforhold

Området omfatter ca. 182.000 m² erhvervsbyggeri, der fordeler sig med ca. 38 % produktion, 60 % kontor, handel og lager, samt 1 % offentlige funktioner og 1 % andet/ukendt anvendelse.



Kilde: BBR

Kategorien kontor, handel og lager er en bred kategori, der går på tværs af de segmenter, som virksomheder og investorer arbejder med. Vi har foretaget en yderligere nedbrydning af data, der viser, at ca. 73 % af kategorien er uspecificeret, ca. 17 % er kontor og ca. 10 % er lager. På baggrund af besigtigelsen af området vurderes kontor at udgøre en større andel end de 17 %, som data viser.

På udlejningsportalerne *Lokalebasen*⁷ og *Ejendomstorvet*⁸ er der udbudt en række ejendomme til erhvervsformål. Det samlede udbud på de to portaler udgør ca. 17.500 m² svarende til en gennemsnitlig tomgang på ca. 9,5 %, beregnet på baggrund af det samlede bygningsareal fra BBR-udtrækket. Data understøtter ikke en yderligere opdeling af tomgangsprocenterne.

Tomgangen for kontor i Hovedstadsområdet udgør ca. 6,9 %, mens den for lager/logistik udgør ca. 2,6 %. Det betyder, at den beregnede gennemsnitlige tomgang for Erhvervsområdet Bregnerød ligger noget over det generelle niveau i Hovedstadsområdet. Det vurderer vi primært skyldes beliggenheden og bygningsmassens sammensætning.

Det er ikke alle ledige lejemål, som udbydes på de to portaler, så den reelle tomgang i området vil være lidt højere end beregnet. Hertil kommer ledige arealer som følge af en lav kapacitetsudnyttelse inden for den enkelte ejendom, men dette kan ikke kvantificeres.

Ca. 2/3 af de udbudte arealer er kontorer, mens den resterende 1/3 er ejendomme til produktionsformål. Produktionsejendommene rummer typisk også en mindre andel kontor, som ikke udlejes som selvstændige lejemål. De udbudte kontorlokaler varierer i kvalitet og attraktivitet, hvor lokalerne langs Bregnerødvej typisk er forholdsvis moderne og effektive, mens hovedparten af kontorlokalerne på Datavej og Blokken er utidssvarende.

Områdets kvaliteter og attraktivitet ses tydeligt i de udbudte lejeniveauer, hvor pæne og istandsatte kontorlokaler udbydes til ca. 700-750 kr. pr. m² pr. år ekskl. driftsomkostninger. Lejeniveauet ligger dermed ca. 350-400 kr. under niveauet i eksempelvis Gladsaxe eller andre mere citynære kontorområder.

Området er dermed et fint eksempel på de ændrede præferencer og alternative lokaliseringsmuligheder, som har stor indflydelse på efterspørgslen på kontorlokaler. I takt med at udbuddet af citynære kontorområder er steget, og en større del af arbejdsstyrken har valgt at blive boende i den inderste del af Fingerplannens håndflade, har de decentrale erhvervsområder oplevet en stigende efterspørgsel fra kontorbrugerne.

⁷ www.lokalebasen.dk

⁸ www.ejendomstorvet.dk

7.2.4 Kvalitativ vurdering af området potentialer

Området udgør ét af tre større erhvervsområder i Rudersdal Kommune. Kommunen udpeger DTU Science Park som kommunens vigtigste, højteknologiske erhvervsområde, mens området ved Bregnerødvej (også betegnet Birkerød Erhvervsby) udpeges som mere generelt erhvervsområde med blandede erhvervs typer, hvor kommunen løbende ønsker at tilpasse plangrundlaget. Kommunen angiver således også, at de egentlige produktionserhverv i kommunen er få og fortrinsvis ligger placeret i Birkerød Erhvervsby og erhvervsområderne i Øverød og Nærum.

Med områdets beliggenhed, bygningsmassens art og kvalitet samt det forhold, at tomgangen primært omfatter kontorlokaler, er det vores overordnede vurdering, at potentialerne knytter sig til en fortsættelse af den nuværende anvendelse til produktions- og håndvirksomheder, hvor fokus er på betjening af lokale og til dels regionale kunder. Det vurderes at være i tråd med kommunens strategi for erhvervsudvikling, hvor DTU Science Park er prioriteret højest i relation til højteknologisk erhvervsudvikling.

7.2.5 Omdannelsespotentialer

Områdets omdannelsespotentialer vurderes i høj grad at knytte sig til boliger, hvilket også ses af de nuværende aktiviteter i området. På Datavej/Teglgården er en tidligere kontorejendom delvist omdannet til rækkehuse i to plan. Ejendommen husede CSC og stod tom i en længere årrække. Tilsvarende er nabo ejendommen også omdannet til rækkehuse i 2-3 plan. Omdannelsen vurderes at være et resultat af en utidssvarende ejendom, hvor selv en gennemgribende renovering til kontorformål ikke ville resultere i forbedrede udlejningsmuligheder. Der er her tale om en omdannelse i randen af området, hvor de nye boliger knytter sig til et eksisterende boligområde. Omdannelsen i randen vurderes også at være mulig, der hvor randen ligger ud til grønne områder.

Nedenfor analyserer vi økonomien i to eksempler for at belyse, hvad der kan omdannes, og hvad der vil være vanskeligt af realisere.

7.2.6 Omdannelse til boligformål ved nedrivning af eksisterende bygning

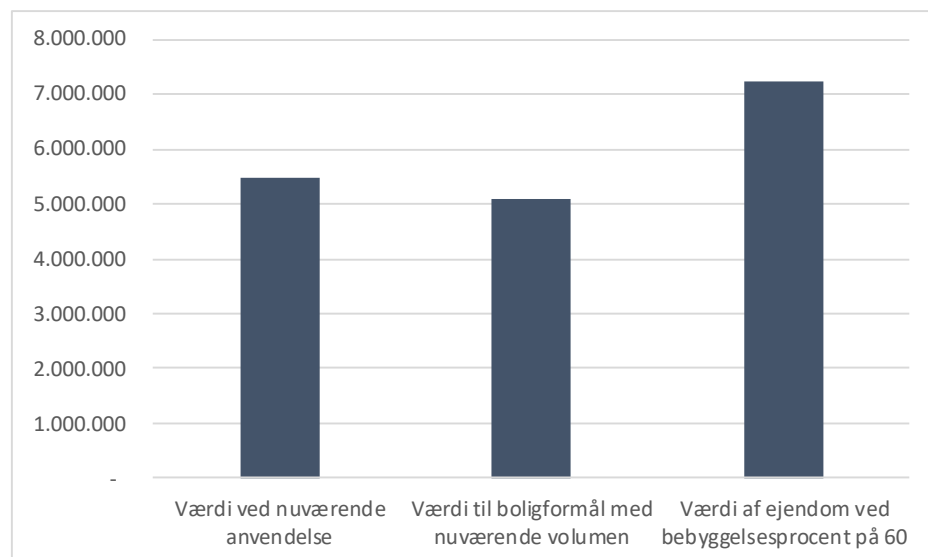
I dette eksempel ses der på en blandet kontor- og produktionsejendom opført i 1975 og beliggende i randen af erhvervsområdet. Ejendommen står tom, og skal istandsættes indvendigt inden den kan genudlejes. Ejendommens grundareal er 3.300 m² og bygningsarealet er 1.450 m², hvoraf ca. 1.050 m² er produktion og ca. 400 m² er kontorer.

Markedsværdien af en sådan tom ejendom afhænger af den markedsløje, som ejendommen potentielt kan udlejes til og den forrentning, som en investor kræver for at foretage investeringen i ejendommen under hensyn til udlejningsrisikoen. En ejendom som den pågældende vurderes, ud fra lejeniveau og afkastkrav, at have en markedsværdi på ca. 5,5 mio. kr. svarende til ca. 3.750 kr. pr. m². Denne markedsværdi vil være udgangspunktet for en ejer eller udviklers

planer for ejendommen, herunder om det kan betale sig at omdanne den til anden anvendelse. I det pågældende område vurderes byggeretsværdien for boliger at udgøre ca. 4.000 kr. pr. etagemeter ekskl. moms i det nuværende marked.

I dette tilfælde vil købet af ejendommen til ca. 3.750 kr. pr. m² og efterfølgende nedrivning, der anslås at koste ca. 500 kr. pr. m², i alt udgøre ca. 4.250 kr. pr. m². For at vurdere om en omdannelse er økonomisk mulig skal der efterfølgende ses på forholdet mellem byggeretsværdien og den samlede investering i køb og nedrivning.

Købs- og nedrivningsomkostningerne på 4.250 kr. pr. m² er ca. 6 % over byggeretsværdien på de 4.000 kr. Det betyder, at der skal kunne bygges ca. 6 % flere m² på grunden end de nuværende ca. 1.450 m². Omregnet til bebyggelsesprocenter betyder det, at den tilladte bebyggelsesprocent skal hæves fra de nuværende ca. 44 % til ca. 47 %, før der er økonomisk break even i en business case.



Med områdets beliggenhed og karakter vurderer vi, at det vil være realistisk at opnå et nyt plangrundlag, som kan tillade boligbyggeri med en maksimal bebyggelsesprocent på eksempelvis 60 %, hvorved det vil være muligt at opnå en attraktiv business case.

Hvis den nødvendige bebyggelsesprocent for break even eksempelvis lå på 75 % eller 100 %, vil der erfaringsmæssigt være tale om en mere vanskelig planproces. Hertil kommer det forhold, at en bebyggelsesprocent på mere end 75 % vil medføre et behov for parkering i konstruktion, hvilket belaster business casen med yderligere omkostninger.

7.2.7 Omdannelse til kontor ved renovering af eksisterende bygning

I dette eksempel ses der på en ren kontorejendom i to etager, som er opført i starten af 1970'erne. Bygningen er opført som elementbyggeri og fremtræder utidssvarende både hvad angår facader og indregning, herunder loftshøjder og lysindfald m.v.

En sådan ejendom vurderes at kunne udlejes til ca. 500 kr. pr. m² efter en let istandsættelse, men efterspørgslen er meget svag, og der vil være en meget stor løbende tomgangsrisiko, dvs. risiko for, at det vil være svært at leje ejendommen ud.

Hvis en sådan ejendom skal kunne konkurrere med de mere moderne ejendomme i området, skal der foretages betydelige investeringer både udvendigt og indvendigt. Omkostningen til renovering vurderes i dette tilfælde at beløbe sig til ca. 5.000 kr. pr. m², og en investor vil kræve en forrentning af den investerede kapital på ca. 6 % p.a. Omregnet til en lejestigning svarer det til 300 kr. pr. m² og det betyder, at ejendommen skal udlejes til mere end 800 kr. pr. m² (500 kr. + 300 kr.), før det kan betale sig at foretage renoveringen.

En leje på 800 kr. pr. m² vurderes at ligge over den opnåelige leje i området, og der vil på trods af renoveringen stadig være tale om en ældre kontorejendom beliggende i et område med lav efterspørgsel på kontorlokaler.

Konsekvensen af den svage business case ved renovering af ældre og utidssvarende kontorejendomme er, at der ikke foretages yderligere investeringer i ejendommene, men at ejer forsøger at udleje mindre dele af ejendomme og kun med begrænsede investeringer i istandsættelser.

Ud fra et økonomisk rationale, og under hensyn til efterspørgslen efter kontorlokaler i området, vil det bedre kunne betale sig at omdanne ejendommen til boligformål, som det er sket med dele af ejendommene på Datavej jf. afsnit 7.2.4

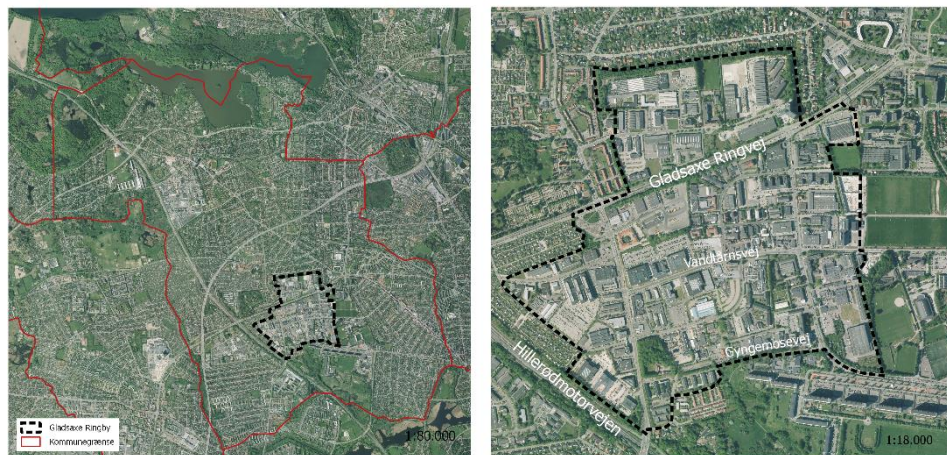
7.2.8 Sammenfatning og anbefalinger

Vi vurderer, at det som generel strategi ikke vil være muligt at revitalisere området ved at omdanne den nedslidte bygningsmasse til andre erhvervsformål, selv ikke på nuværende tidspunkt, hvor vi står i en højkonjunktur. Området har en vigtig funktion, specielt for virksomheder med et relativt lokalt kundeopland, hvorfor det er vigtigt at sikre lokaliseringmulighederne for denne type af virksomheder i området. Det er muligt at omdanne mindre dele af området fra erhverv til bolig, men det vil skulle ske "ejendom for ejendom", hvilket betyder, at det vil være en proces, der vil strække sig over en årrække, alt efter hvordan konjunkturerne udvikler sig. Det markedsmæssige potentiale vil være størst ved at muliggøre omdannelse de ringeste ejendomme på de bedste beliggenheder i områdets kanter. Det vil øge områdets attraktivitet at få omdannet de dårligste ejendomme, men det vurderes dog ikke at ændre væsentligt på de grundlæggende markedsforskel.

Kommunens rolle kan primært være at tilpasse plangrundlaget i takt med udviklingen og med udgangspunkt i en dialog med virksomhederne. Kommunerne vil desuden kunne bidrage til forskønnelse af offentlige arealer og veje mv. samt planlægningsmæssigt sikre, at der ved omdannelse også tilføres nye kvaliteter til områderne, eksempelvis mindre, grønne kiler eller begrønning af områder under omdannelse.

7.3 Erhvervsområdet Gladsaxe Ringby

Erhvervsområdet Gladsaxe Ringby er beliggende i Gladsaxe Kommune og omfatter ca. 120 ha. Området gennemskæres af Gladsaxe Ringvej (Ring 3) og Gladsaxe Møllevej, mens Hillerødmotorvejen løber vest for området. Store dele af erhvervsområdet grænser op mod store sammenhængende boligområder af varierende karakter og typologier. Erhvervsområdet er det største i kommunen og rummer en blanding af kontor-, produktions- og håndværksvirksomheder samt en større andel butikker til pladskrævende varegrupper såsom byggemarkeder og bilforhandlere. Området vurderes at have regional betydning i kraft af størrelsen og beliggenheden.

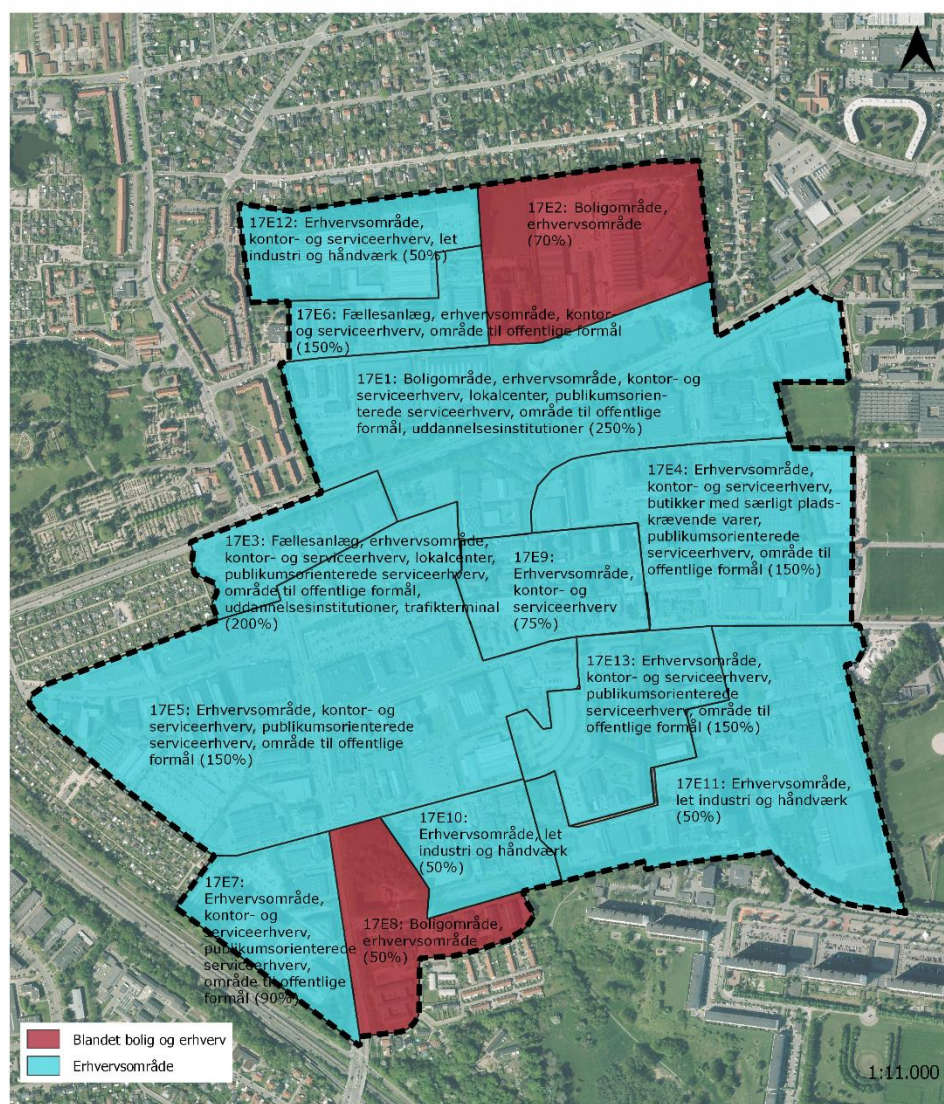


Figur 11: Beliggenhed af erhvervsområdet Gladsaxe Ringby

7.3.1 Plangrundlag

Stort set hele området blev udlagt som industriområde med byplanvedtægt nr. 10 fra 1953. Siden slutningen af 1980'erne er der sket en gradvis ændring af plangrundlaget, hvor den specifikke anvendelse i kommuneplanrammerne og lokalplaner er ændret fra industri til kontor og serviceerhverv for en stor del af området.

Siden 2012 er der blevet udlagt to arealer omkring Gladsaxe Ringvej til blandet bolig og erhverv, og et mindre område nord for Ringvejen er lokalplanlagt til rent boligområde.



Figur 12: Anvendelsesbestemmelser i kommuneplanrammer samt højst tilladte bebyggelsesprocenter

Udlagt areal i kommuneplanrammer (etagem ² efter anvendelse)			
	2007	2018	Udvikling
Bolig	0	0	0
Blandet bolig og erhverv	0	91.000	91.000
Erhverv	543.000	1.577.000	1.033.000
Centerområde	0	0	0
Andet/ukendt	22.000	0	-22.000
I alt	565.000	1.668.000	1.102.000

Tabel 9: Udlæg til byggeri ifølge kommuneplanrammer

Som det fremgår af Tabel 9, er der udlagt 91.000 etage m² til blandet bolig og erhverv siden 2007. Samtidig er bebyggelsesprocenten sat op, så det samlede antal etagemeter der kan bygges er næsten tredoblet til i alt næsten 1.700.000 etage-m².

7.3.2 Områdets kvaliteter i forhold til forskellige virksomhedstypers lokaliseringskrav

I forhold til de lokaliseringskrav som hhv. kontor- produktions- håndværks, og transport- og logistikvirksomheder stiller⁹, vurderer vi områdets kvaliteter som følger:

Området er yderst velbeliggende i forhold til **biladgang**, tæt på motorvejen via afkørsel 2 Mørkhøj og afkørsel 3 Herlev. Der er ligeledes adgang til området fra Gladsaxevej og fra Søborg Hovedgade/Gladsaxe Ringvej (Ring 3). Biladgangen til området er dog hæmmet af store trængselsproblemer i myldretiden.

Adgangen til området med **offentlig transport** er mangelfuld, men vil blive forbedret markant, når den planlagte letbane langs Ring 3 er etableret i 2024. Området er busbetjent i dag, og der er godt 1 km til Buddinge station fra det nordøstlige hjørne af området, hvor bl.a. NCC Company House er beliggende. Afstanden til stationen er ca. 3 km fra de sydvestlige dele, hvor bl.a. MT Højgaard og Beierholm har deres domiciler. Dele af området vil således få væsentligt forbedret tilgængelighed, mens letbanen vil få mere perifer betydning for områder længst væk.

Synligheden til området er ganske god på grund af de mange gennemskærende veje, primært Gladsaxe Møllevej, Gladsaxevej og Ringvejen.

Der er meget få **bykvaliteter** som shoppingmuligheder, caféer og restauranter, attraktive byrum m.v., og der er mangelfulde vej- og stiforbindelser til de nærmeste byområder. Med den kommende letbane vil der dog være gode potentialer for at udvikle attraktive, lokale bycentre omkring stationerne, lige som foreringen Gladsaxe Erhvervsby (se tekstboks) har det blandt sine mål at skabe nye byrum mv.

⁹ De krav forskellige virksomhedstyper stiller er gennemgået i afsnit [reference]

Vurderet ud fra uddannelsesniveaue i Gladsaxe Kommune, og blandt den arbejdskraft der pendler ind til kommunen, er der en god adgang til alle typer af **arbejdskraft**.

Området har ingen forcer i forhold til nærhed til **uddannelses- og forskningsinstitutioner**.

Etableringen af foreningen Gladsaxe Erhvervsby, som nærmere beskrevet nedenfor, vil kunne styrke **synergi- og samarbejds muligheder** virksomheder imellem.

Med ovenstående karakteristika er området attraktivt for kontorvirksomheder. Det bekræftes af antallet af store virksomheder såsom Novo Nordisk, NNIT, Beijerholm, Ferrosan, GEA, Alfa Laval og Canon m.fl. Desuden er der etableret et par flerbrugerkontorhuse i området de senere år. Området har regional betydning og kan betragtes som en stærk nordlig konkurrent til bl.a. Ørestad og Sydhavnen. Dette vil blive yderligere forstærket med etablering af letbanen.

Området vurderes ligeledes at være attraktivt for virksomheder inden for produktion og håndværk pga. muligheden for at betjene hele Hovedstadsområdet. Antallet af ejendomme til produktion og håndværk er dog vigende pga. et fornuftigt kommercielt grundlag for omdannelse til andre formål.

Området vurderes kun i begrænset omfang at være egnet til placering af ejendomme til logistikformål. Det skyldes primært, at området ikke er beliggende direkte ved den nord-sydgående motorvejsforbindelse.

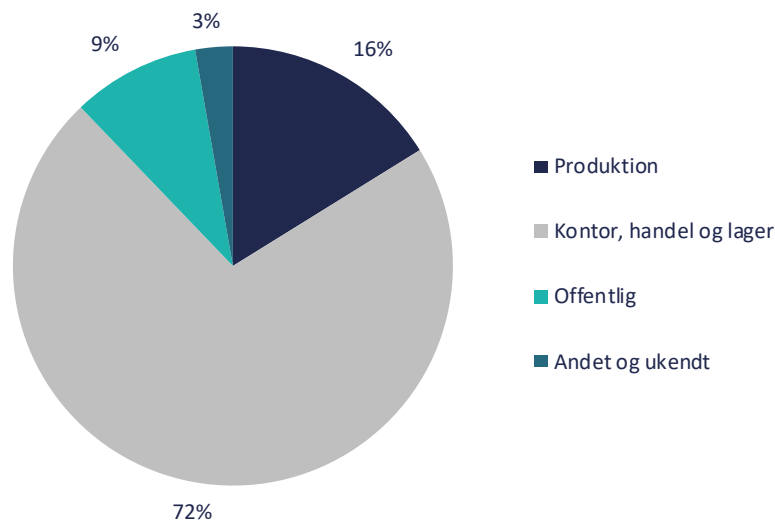
Gladsaxe Erhvervsby

Gladsaxe Erhvervsby er en forening bestående af ejere, lejere og øvrige interessenter i Gladsaxe Ringby samt Gladsaxe Kommune og er dannet i 2017.

Foreningens overordnede mål er at gøre Gladsaxe Ringby til et attraktivt og kendt erhvervsområde for både medarbejdere, kunder og alle andre besøgende i området. Specifikt vil foreningen skabe dialog mellem virksomhederne, brande området, skabe nye byrum, og sikre et smukkere og mere sammenhængende erhvervsområde.

7.3.3 Bygningsmasse og tomgangsforhold

Området omfatter ca. 585.000 m² erhvervsbyggeri, der fordeler sig med ca. 16 % produktion, 72 % kontor, handel og lager, samt 9% offentlige funktioner og 3 % andet/ukendt anvendelse.



Kilde: BBR

Kategorien kontor, handel og lager er en bred kategori, der går på tværs af de segmenter, som virksomheder og investorer arbejder med. Vi har foretaget en yderligere nedbrydning af data, der viser, at ca. 27 % af kategorien er uspecificeret, ca. 55 % er kontor, ca. 7 % handel samt ca. 11 % er lager.

På udlejningsportalerne *Lokalebaseren* og *Ejendomstorvet* er der udbudt en række ejendomme til erhvervsformål. Det samlede udbud på de to portaler udgør ca. 31.000 m² svarende til en gennemsnitlig tomgang på ca. 5,3 %, beregnet på baggrund af det samlede bygningsareal fra BBR-udtrækket. Det er ikke alle ledige lejemål, som udbydes på de to portaler, så den reelle tomgang i området vil være lidt højere end beregnet. Hertil kommer så ledige arealer, som følge af en lav kapacitetsudnyttelse inden for den enkelte ejendom, men dette kan ikke kvantificeres.

Tomgangen for kontor i Hovedstadsområdet udgør ca. 6,9 %, mens den for lager/logistik udgør ca. 2,6 %. Det betyder, at den beregnede gennemsnitlige tomgang for Gladsaxe Ringby ikke afviger væsentligt fra det generelle niveau i Hovedstadsområdet.

De udbudte lejemål omfatter ca. 70 % kontorer, 15-20 % detailhandel samt 10-15 % lager- og produktionsejendomme. Over halvdelen af de udbudte kontorlokaler er beliggende i to ejendomme – Sydmarken 44 og Knud Højgaards Vej 2. De øvrige lejemål er mindre og mellemstore lejemål, typisk på 250-500 m², men der udbydes også meget små lejemål på 5-25 m².

Udbuddet af ledige lokaler er begrænset og viser, at der er tale om et attraktivt og efterspurgt erhvervsområde, hvor både produktionsvirksomheder og kontorvirksomheder ønsker at placere sig. Området rummer en række domicilejendomme, som kan være vanskelige at udleje til én lejer, idet antallet af store virksomheder med mere end 150 medarbejdere er begrænset. Hvis ejendommene kan opdeles i mindre enheder, kan udlejningsmulighederne forbedres.

Områdets attraktivitet ses tydeligt i de udbudte lejeniveauer, hvor moderne kontorlokaler udbydes til ca. 1.050 – 1.100 kr. pr. m² pr. år ekskl. driftsomkostninger. Kontorlokaler af en lidt ringere kvalitet og effektivitet udbydes til lejeniveauer på 700 – 900 kr. pr. m² pr. år ekskl. driftsomkostninger.

7.3.4 Kvalitativ vurdering af områdets potentialer

Gladsaxe Ringby spiller en væsentlig rolle i Gladsaxe Kommunes vækststrategi¹⁰, hvor kommunen har sat et mål om at skabe flere arbejdspladser og flere innovative virksomheder i vækst. Kommunen udpeger letbanen langs Ring 3, gennem Gladsaxe Ringby, som en væsentlig forudsætning for vækst.

Områdets potentialer skal således ses i sammenhæng med den politiske prioritering af området, herunder et signal om at kommunen vil investere i at omdanne området.

Omdannelsen af eksisterende erhvervsjendomme sker løbende i området og med de forventede konjunkturelle udsving. Gladsaxe Ringby var fra start et produktionsområde med store nationale og internationale produktionsvirksomheder. I takt med udflytningen af produktionen og forældelsen af produktionsapparatet er området omdannet til kontorformål og pladskrævende detailhandel. Området er fortsat under transformation, men samtidig velfungerende.

Omdannelsesmulighederne i området ses tydeligt i dag, hvor tidligere produktionsjendomme omdannes til kontorer og pladskrævende detailhandel, ligesom der også er sket omdannelse til boligformål i områdets nordøstlige hjørne. Omdannelsen af det tidligere Søborg Møbler til boliger viser ligeledes områdets potentialer.

7.3.5 Omdannelsespotentialer

For at forstå omdannelsespotentialerne er det relevant at se på to eksempler, der belyser, hvad der kan omdannes, og hvad der vil være vanskeligt at realisere. Eksemplerne omfatter:

- > Omdannelse til kontor ved nedrivning i den nordlige rand
- > Omdannelse til kontor ved nedrivning af ejendom der kommer til at ligge stationsnært i umiddelbar nærhed af den kommende letbane.

¹⁰ <https://www.gladsaxe.dk/Default.aspx?ID=70366>

Omdannelse til kontor ved nedrivning i den nordlige rand

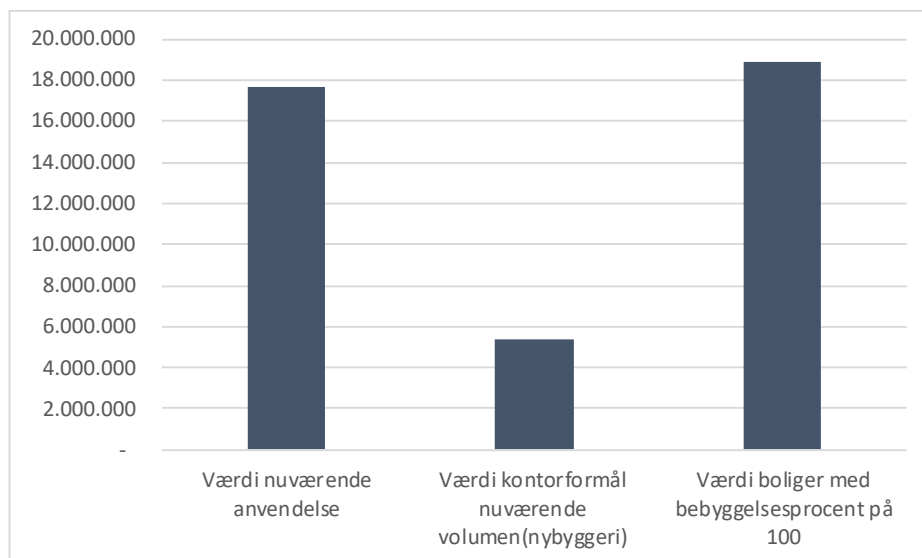
I dette eksempel ses der på en blandet kontor- og produktionsejendom opført i midten af 1950'erne og beliggende i den nordlige rand af erhvervsområdet. Ejendommen står tom og skal istandsættes indvendigt før genudlejning vil være mulig. Ejendommens grundareal udgør 7.000 m² og bygningsarealet udgør 4.300 m², hvoraf ca. 2.300 er produktion og ca. 2.000 m² er kontorer i to plan.

Markedsværdien afhænger af den markedsleje, som ejendommen potentielt kan udlejes til og den forrentning, som en investor kræver for at foretage investering i ejendommen under hensyn til udlejningsrisikoen. Vi vurderer, at en ejendom som denne har en markedsværdi på ca. 17,6 mio. kr. svarende til ca. 4.000 kr. pr. m². Den lave værdi skyldes, at der er tale om en slidt ejendom, hvor der skal foretages investeringer både udvendigt og indvendigt. Markedsværdien vil være udgangspunktet for en ejers eller udviklers planer for ejendommen, herunder om det kan betale sig at omdanne den til anden anvendelse.

I det pågældende område vurderes byggeretsværdien for kontorer at udgøre ca. 1.750 kr. pr. etagemeter ekskl. moms i det nuværende marked. Den pæne byggeretsværdi skyldes, at der er tale om et velbeliggende og attraktivt kontorområde, hvor mange virksomheder ønske at lokalisere sig.

I dette tilfælde vil købet af ejendommen til ca. 4.000 kr. pr. m² og efterfølgende nedrivning, der anslås at koste ca. 500 kr. pr. m², i alt udgøre ca. 4.500 kr. pr. m². For at vurdere om en omdannelse er økonomisk mulig skal der efterfølgende ses på forholdet mellem byggeretsværdien og den samlede investering i køb og nedrivning.

Købs- og nedrivningsomkostningerne på 4.500 kr. pr. m² er ca. 2,5 gange mere end byggeretsværdien på de 1.750 kr. Det betyder, at der skal kunne bygges mere end det dobbelte af den nuværende volumen, før der bare er break even på én omdannelse. Omregnet til bebyggelsesprocenter betyder det, at den tilladte bebyggelsesprocent hæves fra 50 % til ca. 160 %, før der er økonomisk break even i en business case. En så høj bebyggelsesprocent vil medføre et krav/behov for parkering i konstruktion, hvilket vil medføre en endnu højere bebyggelsesprocent, før der er økonomisk break even. Erfaringsmæssigt kan meget høje bebyggelsesprocenter medføre væsentlig dyrere byggeri, bl.a. som følge af meget dyre parkeringsløsninger i flere plan under terræn.



I praksis vil denne ejendom ikke blive omdannet til kontorformål selv under de nuværende positive konjunkturer. Ejendommen vil derimod principielt kunne omdannes til boligformål idet byggeretsværdien for boliger ligger noget højere end for kontorer i området. Byggeretsværdien for boliger vurderes at ligge i niveauet 3.000 kr. pr. m², hvilket vil medføre en nødvendig bebyggelsesprocent på lige under 100 %, før der er break even i en businesscase. Det vil dog ikke være muligt uden at komme i konflikt med eksisterende produktionsvirksomheder.

Omdannelse til kontor ved nedrivning – stationsnært

I dette eksempel ses der på en nedslidt og tom produktionsejendom opført ad flere omgange i løbet af de seneste 30 år. Ejendommen er beliggende centralt i området og med stor synlighed fra både Gladsaxevej og Vandtårnsvej. Ejendommen forudsættes at stå tom, og en istandsættelse vurderes ikke at være rentabel. Ejendommen vurderes dog at kunne udlejes til en meget lav leje på ca. 350 kr. pr. m². Ejendommens grundareal udgør 3.000 m², og bygningsarealet udgør 1.500 m².

Markedsværdien af en sådan tom ejendom afhænger af den markedsleje, som ejendommen potentielt kan udlejes til, og den forrentning som en investor kræver for at foretage investeringen i ejendommen under hensyn til udlejningsrisikoen. Vi vurderer, at ejendommen har en markedsværdi på ca. 5,9 mio. kr. svarende til ca. 3.600 kr. pr. m². Den lave værdi skyldes, at der er tale om en nedslidt ejendom. Markedsværdien vil være udgangspunktet for en ejers eller udviklers planer for ejendommen, herunder om det kan betale sig at omdanne den til anden anvendelse.

På den pågældende attraktive beliggenhed vurderes byggeretsværdien for kontorer at udgøre ca. 2.500 kr. pr. etagemeter ekskl. moms i det nuværende marked.

Med et køb af ejendommen til ca. 3.600 kr. pr. m² og efterfølgende nedrivning, der anslås at koste ca. 500 kr. pr. m², vil investeringen i alt udgøre ca. 4.100 kr. pr. m². For at vurdere om en omdannelse er økonomisk mulig, skal der efterfølgende ses på forholdet mellem byggeretsværdien og den samlede investering i køb og nedrivning.

I dette tilfælde udgør købs- og nedrivningsomkostningerne på 4.100 kr.- pr. m² ca. 1,4 gange byggeretsværdien på de 2.500 kr. Omregnet til bebyggelsesprocenter betyder det, at den tilladte bebyggelsesprocent hæves fra de nuværende 50 % til godt 80 % før der er økonomisk break even i en business case. Vi mener ikke at bebyggelsesprocenten skal øges til mere end 80 %, da det vil betyde byggeri, der vil være vanskeligt at indpasse i forhold til det eksisterende byggeri. Og større byggeri vil endvidere skabe så stort et parkeringsbehov, at det vil kræve underjordisk parkering, hvilket business casen ikke vil kunne bære.

En sådan ejendom vil derfor kunne omdannes til kontorformål inden for den normale økonomiske ramme, så længe der ikke skal etableres parkering i konstruktion. Et behov/krav om etablering af parkering i kælder eller P-hus vil betyde, at bebyggelsesprocenten skal øges betydeligt, før en omdannelse er realiserbar. Hvor meget bebyggelsesprocenten skal øges afhænger af den valgte parkeringsløsning og betalingsvilligheden i området. Der kan også være eksempler, hvor investoren har betalt en relativ lav pris for ejendommen og dermed lettere kan finansiere parkering i konstruktion – eksempelvis hvis der er tale om en nedslidt ejendom, som er købt billigt i dårligere, økonomiske konjunkturer.

Casen illustrerer, hvorfor der i praksis opleves større pres for tilladelser til boligbyggeri end erhvervsbyggeri i denne type områder, men også at en lav grund- og bygningsværdi i nogle tilfælde gør omdannelse til kontor mulig, hvis grunden er købt billigt.

Sammenfatning og anbefalinger

Vi vurderer at Gladsaxe Ringby er et af de områder i Hovedstadsområdet, hvor der er de største omdannelsespotentialer fra udslidte erhvervsbygninger til moderne kontorbygninger. Det skyldes, at området i høj grad tilbyder de karakteristika, som kontorerhverv efterspørger, samt at der allerede er en kritisk masse af kontorvirksomheder.

På trods af dette viser beregningerne, at der kan være en betydelig træghed i en omdannelse til nye kontorbygninger. En ren omdannelse af erhverv til nye kontorer vil derfor strække sig over en lang periode – måske helt op til 20 år, mens en omdannelse til blandet bolig og erhverv vil kunne gennemføres på kortere tid.

Det er derfor vigtigt at se på omdannelsen i et strategisk perspektiv, hvor det langsigtede behov for et erhvervsområde med regional betydning skal balanceres med behovet for boligbyggeri og det aktuelle markedspress for at få tilladelse til byggeri af boliger.

Kommunens rolle vil være politisk og strategisk at balancere mellem aktuelle ønsker fra projektudviklere og investorer om at få tilladelse til omdannelse til boligbyggeri og et langsigtet hensyn til at have rummelighed til en fremtidig erhvervsudvikling, som foregår i et mere afdæmpet tempo. Kommunen spiller også en vigtig rolle som medlem af foreningen Gladsaxe Erhvervsby i forhold til forskønnelse af området m.v. Det vil desuden være vigtigt at arbejde bystrategisk i områderne omkring de nye letbanestationer.

7.4 Erhvervsområdet ved Midtager/Ragnersminde

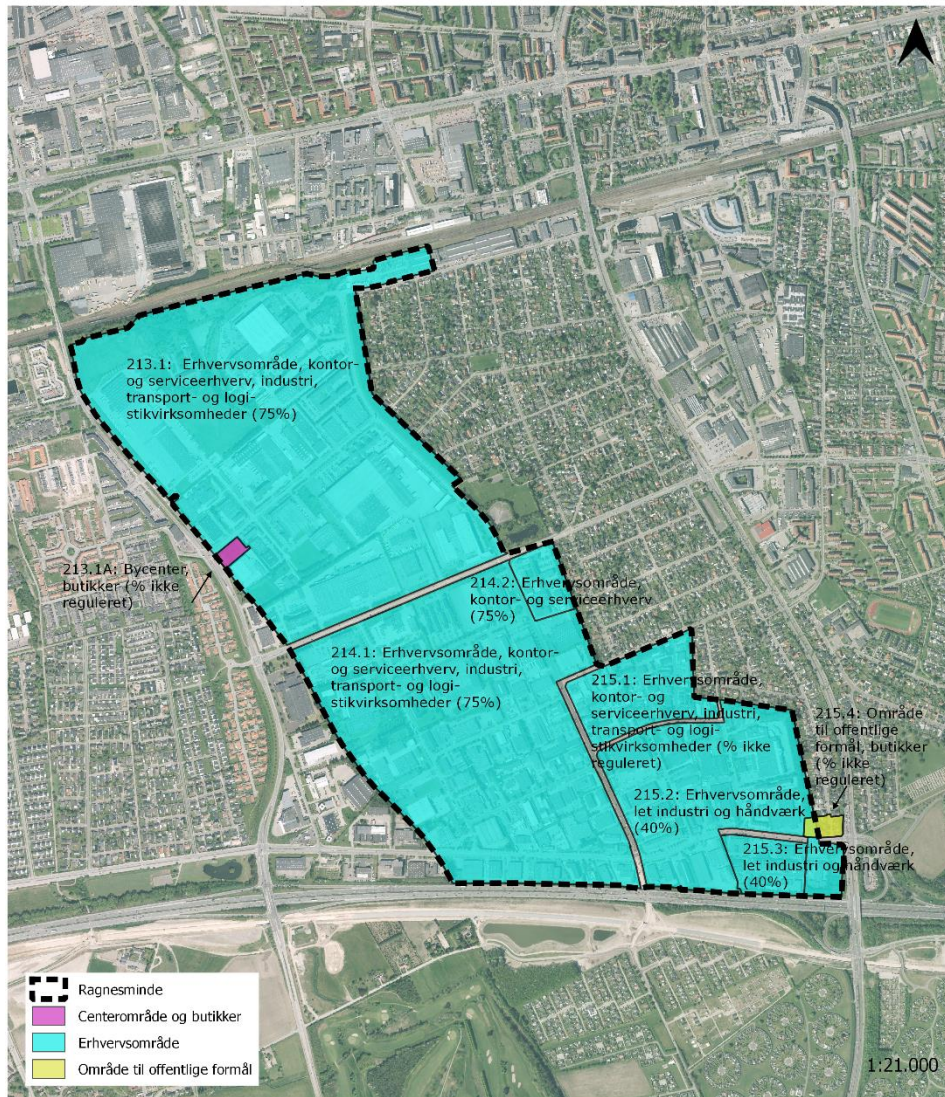
Erhvervsområdet omkring Ragnersminde/Midtager er beliggende i Brøndby- og Vallensbæk Kommune. Området omfatter i alt godt 230 ha, og er et af de største, sammenhængende erhvervsområder i Hovedstadsområdet. Erhvervsområdet afgrænses mod syd af Holbækmotorvejen, mod vest af Vallensbæk motorvejen, af banelegemet mod nord, og mod øst er grænsen lidt mere diffus op mod parcelhusudstykningsne langs med Ring 3.



Figur 13: Beliggenhed af erhvervsområdet Midtager/Ragnersminde

7.4.1 Plangrundlag

Hele området er udlagt til erhvervsområde, hvor langt hovedparten er forbeholdt industri, værksted, handels- og transportvirksomhed samt servicevirksomheder og de til virksomhederne hørende lager- og kontorfunktioner. Et mindre område i den østlige kant af området er udlagt til kontor- og serviceerhverv. Baggrunden for dette har været et ønske om at opføre en administrativ tilbygning i tilknytning til en eksisterende erhvervsbebyggelse.



Figur 14: Anvendelsesbestemmelser samt højest tilladte bebyggelsesprocenter

Udlagt areal i kommuneplanrammer (etagemeter efter anvendelse?)			
	2007	2018	Udvikling
Bolig	0	0	0
Blandet bolig og erhverv	0	0	0
Erhverv	913.000	1.376.000	463.000
Centerområde	0	0	0
Andet/ukendt	19.000	20.000	0
I alt	932.000	1.396.000	463.000

Tabel 10: Udlæg til byggeri, ifølge kommuneplanrammer

7.4.2 Områdets kvaliteter i forhold til forskellige virksomhedstypers lokaliseringskrav

I forhold til de lokaliseringskrav som hhv. kontor- produktions- håndværks, og transport- og logistikvirksomheder har, vurderer vi områdets kvaliteter som følger:

Området er yderst velbeliggende i forhold til **vejinfrastrukturen** med direkte adgang fra motorvejsafkørslerne 2 Brøndbyvester og 3 Vallensbæk Nord. Det gør området attraktivt for logistikvirksomheder. Det understøttes yderligere af, at der er adgang til området fra Ring 3 og fra Vallensbæk Torvevej, der begge møder Køge Bugt Motorvejen længere mod syd. Flere af vejene i området er godkendt til modulvogntog. Såfremt en logistikvirksomhed ønsker at lokalisere sig et sted, der ikke er godkendt til modulvogntog, vurderer vi, at det de fleste steder vil være relativt let at ombygge vejen, så dette bliver muligt.

Adgangen til området med **offentlig transport** er mindre god og korteste afstand til S-togsnettet er ca. 1 km i de nordligste dele. Området er dog busbetjent, og den kommende letbane langs Ring 3 vil forbedre adgangen til området og gøre ca. 20 % af området samlede areal stationsnært.

Store dele af området har god **synlighed** og mulighed for facadeeksponering, dog er det kun første række ned mod Holbækmotorvejen, som har den bedste synlighed.

Området tilbyder ikke **bykvaliteter**, såsom butikker, restauranter, caféer og attraktive byrum, og der er ikke nærhed til **uddannelses- og forskningsinstitutioner**. Dette gør området mindre attraktivt for kontor- og vidensvirksomheder.

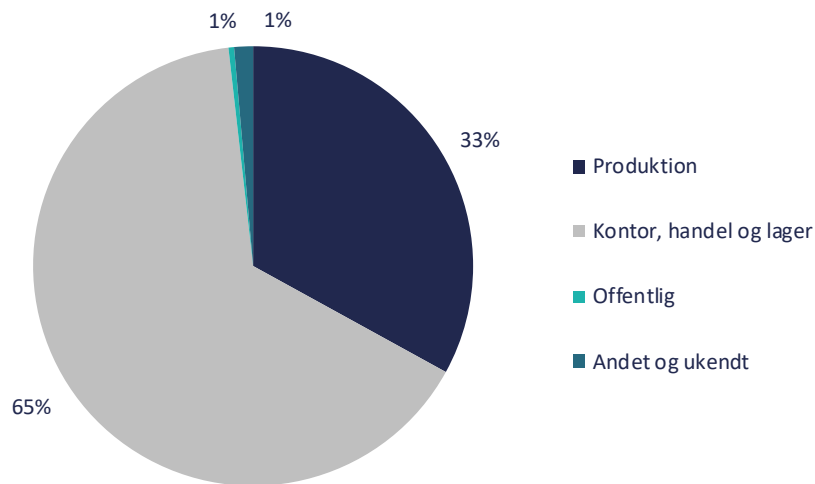
Vi vurderer ikke, at der er nævneværdige muligheder for **klyngedannelser og synergi** virksomhederne imellem.

Adgange til kvalificeret **arbejdskraft** i Brøndby- og Vallensbæk Kommune er gennemsnitlig ifht. Hovedstadsområdet, både hvad angår arbejdskraft med videregående uddannelser, faglært- og ufaglært arbejdskraft.

På baggrund af ovenstående vurderer vi, at området har en god beliggenhed ifht. produktions- og specielt logistikvirksomheder, men er mindre attraktivt for kontorvirksomheder.

7.4.3 Bygningsmasse og tomgangsforhold

Området omfatter ca. 700.000 m² erhvervsbyggeri, der fordeler sig med ca. 33 % produktion, 65 % kontor, handel og lager, samt 1 % offentlige funktioner og 1 % andet/ukendt anvendelse.



Kilde: BBR

Kategorien kontor, handel og lager er en bred kategori, der går på tværs af de segmenter, som virksomheder og investorer arbejder med. Vi har foretaget en yderligere nedbrydning af data, hvor de viser sig at ca. 33 % af kategorien er uspecificeret, ca. 23 % er kontor, ca. 1 % handel samt ca. 43 % er lager.

På udlejningsportalerne *Lokalebasen* og *Ejendomstorvet* er der udbudt en række ejendomme til erhvervsformål. Det samlede udbud på de to portaler udgør ca. 65.000 m² svarende til en gennemsnitlig tomgang på ca. 9,3 %, beregnet på baggrund af det samlede bygningsareal fra BBR-udtrækket. Det er ikke alle ledige lejemål, som udbydes på de to portaler, så den reelle tomgang i området vil være lidt højere end beregnet. Hertil kommer så ledige arealer som følge af en lav kapacitetsudnyttelse inden for den enkelte ejendom, men dette kan ikke kvantificeres.

Tomgangen for kontor i Hovedstadsområdet udgør ca. 6,9 %, mens den for lager/logistik udgør ca. 2,6 %. Der er således tale om en gennemsnitlig tomgang, som ligger over det generelle niveau for Hovedstadsområdet. Hovedparten af tomgangen i området er kontorer og viser, at området ikke er efterspurgt som kontorområde.

De udbudte ejendomme fordeler sig med ca. 2/3 kontor og 1/3 lager og produktion. Kvaliteten af de udbudte lejemål er meget varierende, og for store dele af kontormassen er der tale om pæne lokaler, men ikke nødvendigvis i en standard art, som markedet efterspørger.

Den svage efterspørgsel efter kontorer i området ses tydeligt i de udbudte lejeniveauer, hvor pæne kontorlokaler udbydes til ca. 700-850 kr. pr. m² pr. år ekskl. driftsomkostninger. Kontorlokaler af en lidt ringere kvalitet og effektivitet udbydes til lejeniveauer på 550 - 700 kr. pr. m² pr. år ekskl. driftsomkostninger. Dvs. langt under de lejeniveauer, der er nødvendige for at få økonomi i en business case med nyt kontorbyggeri.

Udbuddet af ejendomme til lager og produktion er begrænset, men udbydes til ca. 425 kr. pr. m² pr. år ekskl. driftsomkostninger, når der er tale om regulære faciliteter. Bygninger af mere utidssvarende karakter udbydes til noget lavere lejeniveauer.

Den forholdsvis høje andel af ledige kontorer vidner om, at området ikke opfattes som attraktivt af virksomhederne på trods af lave lejeniveauer. Etablering af letbanen langs Ring 3 vurderes kun i begrænset omfang at påvirke efterspørgslen på kontorer i positiv retning.

7.4.4 Kvalitativ vurdering af områdets potentialer

Hovedparten af området er beliggende i Brøndby Kommune, som udpeger Ragnersminde som ét af kommunens tre store erhvervsområder. Kommunen betoner betydningen af nærheden til motorvejsnettet og gode vejforbindelser mod Københavnsområdet, lufthavnen og den østlige og sydlige del af Danmark. Kommunen angiver således, at Ragnersminde erhvervsområde er meget attraktivt for transport-, distributions- og lagervirksomheder. Herudover rummer erhvervsområderne en række produktionsvirksomheder, industrivirksomheder og håndværkervirksomheder¹¹.

Kommunens vurdering af områdets styrker harmonerer godt med analysen ovenfor. Områdets kvaliteter i et omdannelsesperspektiv knytter sig således primært til produktions- og logistikerhvervene og kun i begrænset omfang til kontorerhverv. Der kan dog stilles spørgsmål ved det reelle omdannelsespotentiale, idet mange af de eksisterende ejendomme ikke behøver en omdannelse, ligesom de nuværende kontorejendomme kun i begrænset omfang kan omdannes på markedsvilkår.

Området vurderes ikke at være velegnet til omdannelse til boligformål. For erhvervsområdet Ragnersminde/Midtager er det relevant at se på mulighederne for at omdanne utidssvarende erhvervsjendomme til produktion eller logistik som følge af den gode beliggenhed direkte ved motorvejsnettet. Som det fremgår af afsnit 2.1.2, vurderer vi desuden, at der i fremtiden kan blive mangel

¹¹ <http://www.brondby.dk/Erhverv/Erhvervsomraader.aspx>

på egnede arealer til virksomheder, der tilbyder citynær logistik. Her vil den motorvejsnære beliggenhed tæt på København gøre det meget velegnet. Vi har derfor beregnet en case med omdannelse af en eksisterende kontor- og lager- ejendom til logistikformål

Omdannelse ved nedrivning - logistikformål

Ejendommen er opført i midten af 1970'erne og ligger i anden række fra motorvejen. Ejendommen står tom og skal istandsættes indvendigt inden genudlejning er mulig. Ejendommens grundareal udgør 7.200 m² og bygningsarealet udgør 2.700 m², hvoraf ca. 1.250 m² er kontorer i to etager, og 1.450 m² er lager. Lagerdelen er opført med stålspær og med eternitbeklædning.

Markedsværdien af en sådan tom ejendom afhænger af den markedsleje, som ejendommen potentielt kan udlejes til og den forrentning, som en investor kræver for at foretage investeringen i ejendommen under hensyn til udlejningsrisikoen. En ejendom som den pågældende vurderes at have en markedsværdi på ca. 11 mio. kr. svarende til ca. 4.000 kr. pr. m². Den lave værdi skyldes, at der er tale om en slidt ejendom, hvor der skal foretages investeringer både udvendigt og indvendigt.

Det økonomiske rationale for en omdannelse vil være, at der kan opnås en højere værdi for ejendommen ved anden anvendelse. Når udviklere eller virksomheder skal se på business casen for omdannelse til logistik eller produktion, ses der ikke på byggeretsværdier men på jordpriser.

Et køb af ejendommen og efterfølgende nedrivning vil samlet set medføre en investering på ca. 1.700 kr. pr. m² jord, hvilket ligger betydeligt over markedsprisen på erhvervsjord – selv med den pågældende beliggenhed. Eksempelvis blev jorden ved Skandinavisk Transportcenter i Køge udbudt til ca. 500 – 600 kr. pr. m² inkl. tilslutningsafgifter.

Den høje jordpris ved køb og nedrivning af ejendommen betyder, at ejendommen ikke vil være relevant for potentielle brugere/virksomheder, og en omdannelse vil derfor ikke være mulig. Ydermere er der tale om en lille ejendom, hvor grundarealet ikke er stort nok til at etablere en effektiv logistikejendom. For at kunne etablere en moderne logistikejendom vil det derfor være nødvendigt at opkøbe flere ejendomme, hvilket kan strække sig over længere årrække og medfører en betydelig kapitalbinding.

7.4.5 Sammenfatning og anbefalinger

Området er blandt de mest velbeliggende områder i Hovedstadsområdet til logistikvirksomheder. På trods af dette viser beregningerne, at det er vanskeligt at omdanne eksisterende ejendomme til moderne logistik virksomheder i den nuværende konkurrencesituation, hvor jord til logistikvirksomheder på bar mark er væsentlig billigere længere ude i Fingerbystrukturen. Det skyldes primært, at bygningsværdierne i den eksisterende ejendomsmasse er for høje. Men matrikelstrukturen, med mange små grundstykker og et fragmenteret ejerskab, gør det også vanskeligt at skabe grunde, der er tilstrækkeligt store til moderne logistikvirksomheder.

Hvorvidt en øget efterspørgsel efter citynære arealer til moderne terminaler over tid vil gøre det rentabelt at omdanne områder som dette til citynær logistik vil kræve en nærmere analyse af branchens "betalingsvillighed".

De potentielle omdannelsesmuligheder skal derfor højere grad ses som muligheden for en revitalisering af området, hvor der løbende (langsomt) sker en udvikling af de enkelte ejendomme i takt med de konjunkturelle udsving og nedslidningen af bygninger og produktionsapparatet. Med områdets beliggenhed og øvrige kvaliteter vurderer vi, at en sådan løbende revitalisering vil kunne sikre områdets rolle som et af de mere betydende områder med regional betydning for erhvervslivet, specielt i forhold til produktions-, lager- og logistik erhverv.

Områdets regionale betydning betyder også, at boliger, set fra et erhvervsudviklingsperspektiv, ikke bør indgå i en omdannelsesstrategi, hvor der sker en væsentlig omdannelse til boliger.

Området repræsenterer således en gruppe af erhvervsområder i regionen, hvor fastholdelse af optimale rammevilkår for produktions-, lager- og logistikerhverv bør prioriteres højere end omdannelse i retning af andre former for erhverv eller boliger. Dog tydeliggør casen samtidig mulige udfordringer med nyetablering af moderne citylogistikvirksomheder i denne type område.