



**KICK
START**
FORSTADEN

SILKEBORGS ERHVERVSKORRIDOR

NYTÆNKENDE ERHVERVSKORRIDOR, GRØN FORBINDELSE OG BYPORT

Silkeborgs erhvervskorridor
NYTÆNKENDE ERHVERVSKORRIDOR, GRØN FORBINDELSE OG BYPORT

Silkeborg Kommune
Søvej 1
8600 Silkeborg

Dorte Ringgaard Jensen / DorteRinggaard.Jensen@silkeborg.dk
Lene Bang Sack-Nielsen / LeneBang.Sack-Nielsen@silkeborg.dk

Tryk: Cool Gray
Oplag: 100 eksemplarer
Forsidefoto: Anne Prytz Schaldemose
Layout: Silkeborg Kommune

SILKEBORGS ERHVERVSKORRIDOR

NYTÆNKENDE ERHVERVSKORRIDOR, GRØN FORBINDELSE OG BYPORT

KICKSTART FORSTADEN er en et Realdania-initiativ, der sætter fokus på den bæredygtig udvikling af forstaden.

- **Viborg Banebro**
Kobling af et byomdannelsesområde i forstaden til bymidten
- **Silkeborgs erhvervskorridor**
Nytænkende erhvervskorridor, grøn forbindelse og byport
- **Aalborg Øst**
Fortætning af bydelscenter og opgradering af tunnelforbindelse
- **Greves nye byplads**
Levende byplads som aktivitetsdæk over parkering samt boligfortætning i centrum
- **Kulturlageret i Nykøbing Falster**
Nyt liv i tom industribygning
- **Ballerup trafikknudepunkt**
Byrum og fortætning omkring trafikalt knudepunkt
- **Vejles globale alminding**
Kobling på tværs af forstadens funktionelle enklaver

COWI er sekretariat for KICKSTART FORSTADEN

Designprincip: Hvid Hverdag

For yderligere information om initiativet

Programchef Astrid Bruus Thomsen, Realdania
abt@realdania.dk / Tlf: 70 11 66 66

Projektchef Svend Erik Rolandsen, COWI A/S
sero@cowi.dk / Tlf: 41 76 19 82

Udviklingschef Mette Mogensen, COWI A/S
mtmo@cowi.dk / Tlf: 56 40 29 23

FORORD

I 2016 bliver Silkeborgmotorvejen åbnet. Lige fra den dag regeringen tog beslutning om motorvejens linjeføring, har Silkeborg Kommune arbejdet for at skabe nogle unikke rammer omkring motorvejen. Denne rapport undersøger hvordan Silkeborg Kommune kan igangsætte en bæredygtig fornyelse af et byomdannelsesareal i forstaden, der er opstået i forbindelse med etablering af motorvejen gennem Silkeborg.

Silkeborg Kommune har, som led i et Plan09-projekt støttet af Realdania, opdelt motorvejen i en række sekvenser som vil give forskellige oplevelser - Eksempelvis det skovbeklædte landskab, det åbne kig mod ådalen og den tætte by. Den tætte by udgør erhvervskorridoren. Det er motorvejens gennemskæring af et eksisterende erhvervskområde som forandres tilet åbent ubebygget rum omkring motorvejen. Området indeholder et stort potentiale og kan med tiden omdannes til et attraktivt erhvervsområde med mulighed for facader 6,5 meter fra motorvejen.

For at belyse hvordan områdets potentialer bedst udnyttes gennemførte Silkeborg Kommune og Realdania i 2012 en konkurrence i form af parallel-opdrag med tre teams, som gav hvert deres bud på, hvordan Erhvervskorridoren kan udvikles. Ét bud gik på at skabe en Erhvervskorridor med høje, markante erhvervsbyggeri langs motorvejen samt et spektakulært ikonbyggeri på tværs af motorvejen, der samtidig fungerer som en grøn forbindelse på tværs”

Forundersøgelsen har vist, at der er behov for at revidere billedet af Erhvervskorridoren i retning af en mindre bygningsmæssig skala og en realiseringsproces, der formentlig vil strække sig over en lang årrække.

Det er lokale projektudviklere og investorer Silkeborg Kommune skal rette fokus mod, fremfor at satse på at tiltrække mange virksomheder udefra. Den oprindelige idé med et spektakulært ikonbyggeri over motorvejen viser sig ikke at kunne stå alene, men skal derimod i givet fald kombineres med en række andre tiltag i realiseringsstrategien.

Forundersøgelsen er 1 ud af 7 forundersøgelser, som er igangsat under kampagnen ”Kickstart Forstaden”. Realdania har i samarbejde med 7 forskellige kommuner gennemført nærmere undersøgelse af syv udvalgte ideer til bæredygtig udvikling af forstæderne. Ideerne skal videreudvikles til innovative eksempler på, hvordan en bæredygtig fornyelse af forstædernes byområder kan kickstartes. Håbet er at projektidéerne bliver så gode, at nogle af projekterne kan realiseres i praksis.

Astrid Bruus Thomsen,
Realdania

Søren Peter Sørensen,
Silkeborg Kommune



01

Erhvervskorridoren

RESUMÉ	08
Erhvervskorridoren	08
Forundersøgelsens aktiviteter	10
Vurdering af forundersøgelsens succeskriterier	11

02

Delananylse I – Markedsanalyse

MARKEDSANALYSE	16
Baggrund for Erhvervskorridoren	16
Planlægningsmæssige anbefalinger	18
Rammebetingelser i Silkeborg Kommune	18
Markedsforhold	20
Lokaliseringskrav og lejerpræferencer	21
Byggeretsværdier og parkeringsløsninger	22
Realiserbarhed	23
Ikonbyggeriet i forhold til markedanalysen	26

03

Delanalyse II – Realiseringsstrategi

REALISERINGSSTRATEGI	30
Realiseringsstrategi for Erhvervskorridoren	31
Organisatoriske tiltag	31
Fysiske tiltag	31
Markedsføring og branding	33
Plantjek	34
Ikonbyggeriet	36
Etapevis udvikling af Erhvervskorridoren	38
Perspektivering	40
Fremtidige projekter i Erhvervskorridoren	41

The background image shows a highway construction site. In the foreground, a blurred car and a bicycle are visible on the road. In the middle ground, there is a large orange circle with the white number '01' inside. Behind the circle, a yellow excavator is working on a dirt embankment. In the background, a concrete bridge spans a valley, and a hillside with trees and some buildings is visible under a clear blue sky.

01

Erhvervskorridoren

KAPITEL 1

RESUMÉ

Erhvervskorridoren i Silkeborg er navnet på et erhvervsområde, som gennemskæres af den kommende Silkeborgmotorvej. Området er et eksisterende og fungerende erhvervsområde, som har eksisteret side 1960-erne. Dengang lå det i byens periferi - nu ligger det centralt i det nordlige Silkeborg, og kan igen få en central betydning for Silkeborgs erhvervsmæssige vækst

Konklusion

Silkeborg Kommune har længe haft opmærksomheden rettet mod Erhvervskorridoren og har i flere omgange gennemført forskellige planprocesser, for at italesætte og visualisere udviklingsmulighederne for erhvervslivet og borgerne. Det tilbagevendende spørgsmål har været, hvordan en omdannelsesproces startes og styres.

Visionen for Erhvervskorridoren blev til i Realdania projektet Mellemland, hvor Erhvervskorridoren er én sekvens ud af en lang række sekvenser langs motorvejen med hver deres egen visuelle identitet. Virksomheder får nu mulighed for at få facade 6,5 meter fra motorvejen, hvilket medfører synlighed over for de 30.000 bilister, der forventes at passere dagligt. En realisering af Erhvervskorridoren vil desuden bidrage til en bæredygtig erhvervsudvikling, hvor ét af forstadens erhvervsområder fortættes og fornyes, hvorved behovet for arealudlæg på bar mark uden for byen reduceres.

Forundersøgelserne; en markedsanalyse, et tjek af kommunens eksisterende plangrundlag og en strategi for realisering har givet Silkeborg Kommune et realistisk billede af, hvad der skal til for at udvikle og omdanne erhvervsområder under de samtidige

vilkår. Silkeborg Kommune har arbejdet med Erhvervskorridoren og de motorvejsnære arealer, og har vurderet disse arealers potentialer ud fra den efterspørgsel som bl.a. den østjyske motorvej har medført i de østjyske byer.

Det står nu klart for Silkeborg Kommune, at Erhvervskorridoren har et stort potentiale som vækstområde, men at udviklingen ikke kommer af sig selv, og at kommunen snarere skal skrue op for den offensive strategi fremfor at blive i tanken om at beskytte byen mod spredt bebyggelse i motorvejens nærhed.

Omdrejningspunktet i forundersøgelsesrapporten er en markedsanalyse udført af konsulentvirksomheden Sadolin og Albæk. Analysen konkluderer, at Erhvervskorridoren på trods af de gode rammebetingelser i kommunen, motorvejen og den bynære beliggenhed, ikke skiller sig ud på markedet, men vil være i hård konkurrence med primært Aarhus og trekantsområdet. Rapporten konkluderer, at der vil være mulighed for en udvikling i området, men en udvikling vil kræve at Silkeborg Kommune yder en aktiv indsats for at realisere planen. Erhvervskor-

ridoren må desuden ikke stå i for stor konkurrence til andre lignende erhvervsområder i kommunen. De indtil videre høje ambitioner om en tæt og høj by er blevet nedjusteret til en mere realistisk skala hvor et etageantal op til 3 etager vil være det mest efterspurgte.

Der vil være tale om en langstrakt udviklingshorisont, hvorfor det er vigtigt at arbejde med en langsigtet plan som tager højde for hvordan ubenyttede arealer kan håndteres. Området vil i forhold til markedssituationen være interessant for liberalt erhverv, uddannelsesformål eller pladskrævende detailhandel. Markedsanalysen viser, at en drivkraft i behovet for nybyggeri vil være den såkaldte tekniske forældelse af den nuværende bygningsmasse til erhvervsformål i kommunen. Silkeborg Kommune skal satse lokalt og der skal satses på flerbrugerhuse hvor flere små virksomheder kan leje sig ind.

Realiseringsstrategien har henledt opmærksomheden på at kommunen aktivt skal øge erhvervskorridorens markeds-mæssige attraktivitet igennem sin planlægning, byggemodning og markedsførings- og salgsindsats.



Erhvervskorridorens område omkring motorvejen, som er under anlæg. Foto: Vejdirektoratet.

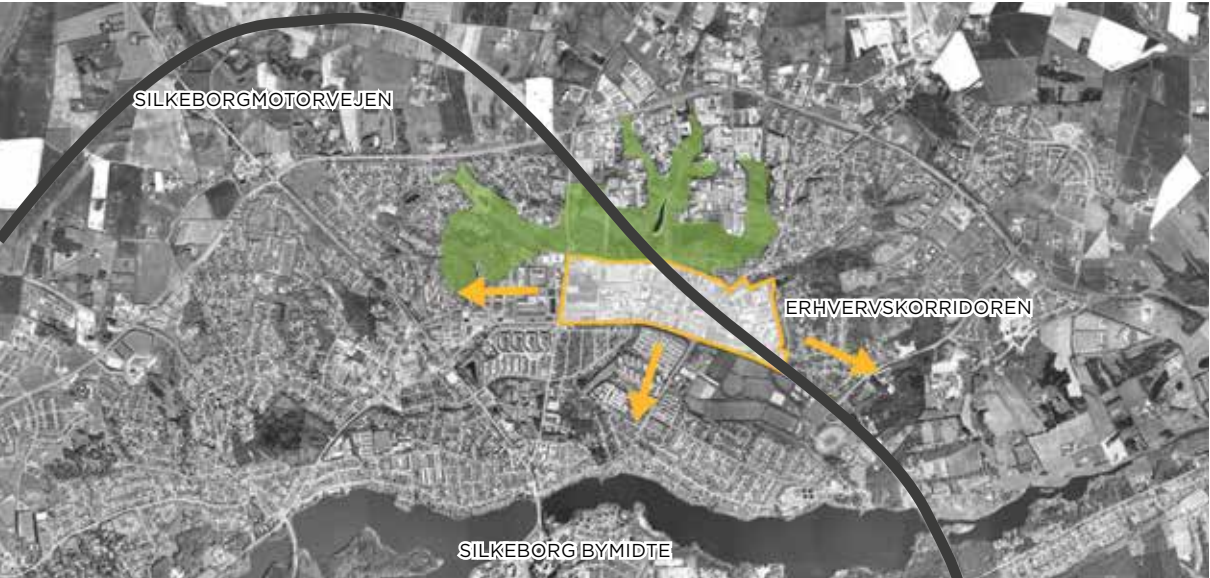
Rapporten konkluderer ydermere, at et spektakulært ikonbyggeri over motorvejen ikke alene vil kunne igangsætte en udvikling. Ikonbyggeriet kan kun ses i sammenhæng med en bred strategi for hele erhvervskorridoren og samlet set bidrage med at brande og kickstarte området. På baggrund af rapporten konkluderer Silkeborg Kommune derfor, at vi ikke er parate til at satse økonomisk på ikonbyggeriet som eneste vækstgenerator i området. Ikonbyggeriet mister ikke sin plads i forundersøgelsesrapporten, selvom den mister sin betydning som kickstarter. Ikonbyggeriet kan fortsat være aktuelt på lang sigt og er ikke nødvendigvis umuligt at realisere, selvom der ikke etableres et fundament på midten af motorvejen. En foreløbig vurdering af projektets anlægsomkostninger er på 36-45 mio. kroner uden ramper/anden tilslutning i begge ender. Silkeborg Kommune vil ikke gennemføre projektet nu, men vil muligvis tage det op senere i processen med realisering af Erhvervskorridoren.

Silkeborg Kommune vil fremover arbejde offensivt efter hele eller dele af den realiseringsstrategi som forundersøgelsen har givet.

Forundersøgelsens delresultater

Forundersøgelsen er udført af COWI og Sadolin & Albæk. Sadolin & Albæk har foretaget en analyse af den kommercielle realiserbarhed af udviklingen af Erhvervskorridoren i Silkeborg. Rapporten behandler en række emner med udgangspunkt i de gældende markedsforhold. Rapportens indhold blev fremlagt og drøftet på workshop I for en tværsektoriel gruppe af medarbejdere ved Silkeborg Kommune. Workshop I resulterede i disse tre fokusområder:

- At være klar - rent teknisk/planmæssigt, erhverve sig arealerne og kunne agere handlingsorienteret.
- Styrke kendskab, kontakt og netværk til erhverv og investorer så der skabes et bredt, solidt og realistisk fundament for udvikling af området.
- Branding: Bred indsats; hjemmesider, midlertidige funktioner, omtale i medier og fra mund til mund mv.



Erhvervskorridoren ligger centralt i Silkeborg og ligger i tæt tilknytning til et stort grønt område



Erhvervskorridorens overordnede område. Den projekterede Silkeborgmotorvej ses med rødt. Motorvejen er under etablering og åbner i 2016.

På workshop II var de samme medarbejdere inviteret igen, men denne gang var Erhverv Silkeborg, som også har en vigtig rolle, også repræsenteret. Workshopen resulterede i følgende hovedpointer :

- En udviklingstakt baseret på 4.000 – 5.000 etm² om året vurderes at være et tilstrækkeligt og realistisk succeskriterium.
- Der fokuseres primært på byggeri af kontorejendomme langs motorvejen, mens arealer bag disse udvikles i takt med efterspørgslen og til andre formål end rent kontorbyggeri.
- Silkeborg Kommune sikrer udviklingsmulighederne gennem en aktiv planlægningsindsats – herunder udarbejdelse af lokalplanforslag med henblik på erhvervelse af arealer fra Vejdirektoratet.
- Silkeborg Kommune er proaktiv i forbindelse med byggemodningen, således at byggemodnede arealer er til rådighed, når investorer efterspørger disse.

- Området skal brandes, eksempelvis i form af etablering af "mock-up's" af fremtidige kontorbebyggelser langs motorvejen, således at karakteren af korridor opnås/vises.

- Området skal fremstå indbydende. Således bør ubebyggede områder henligge ordentligt eksempelvis som holdte græsarealer, der skal være etableres vejbelysning mv.

- Det overvejes, om kendskabet til området kan øges gennem etablering af midlertidige funktioner, indtil området afhændes til bebyggelse.

- Silkeborg Kommune søger samarbejde med det private erhvervsliv dels i form af evt. fremtidige lejere i området, og dels i form af investorer og udviklere, der er i stand til at realisere erhvervsbyggerier i Erhvervskorridoren, frem for at fokusere på investorer og udviklere udefra.

Vurdering af forundersøgelsens succeskriterier
Forundersøgelsen skulle ifølge projektbeskrivelsen give Silkeborg Kommune et solidt grundlag for

at realisere Erhvervskorridoren. Succeskriterierne var:

- Forundersøgelsen skal identificere den gode kickstart af erhvervskorridoren.
- Forundersøgelsen skal udmøntes i en handleplan der beskriver proces, aktører, rollefordeling og tidsplan.
- Forundersøgelsen skal beskrive koncept og program for ikonbyggeriet, og sætte det i sammenhæng med områdets kommende grønne struktur.

Formålet med forundersøgelsen var blandt andet, at realitetstjekke om et spektakulært ikonbyggeri med forskellige funktioner, kunne kickstarte byggeriet af erhvervskorridoren. Markedsundersøgelsen konkluderer, at ikonbyggeriet Bro/byggeri ikke kan stå alene som kickstart af området, og muligvis heller ikke er en attraktiv investering. Hvis ikon-

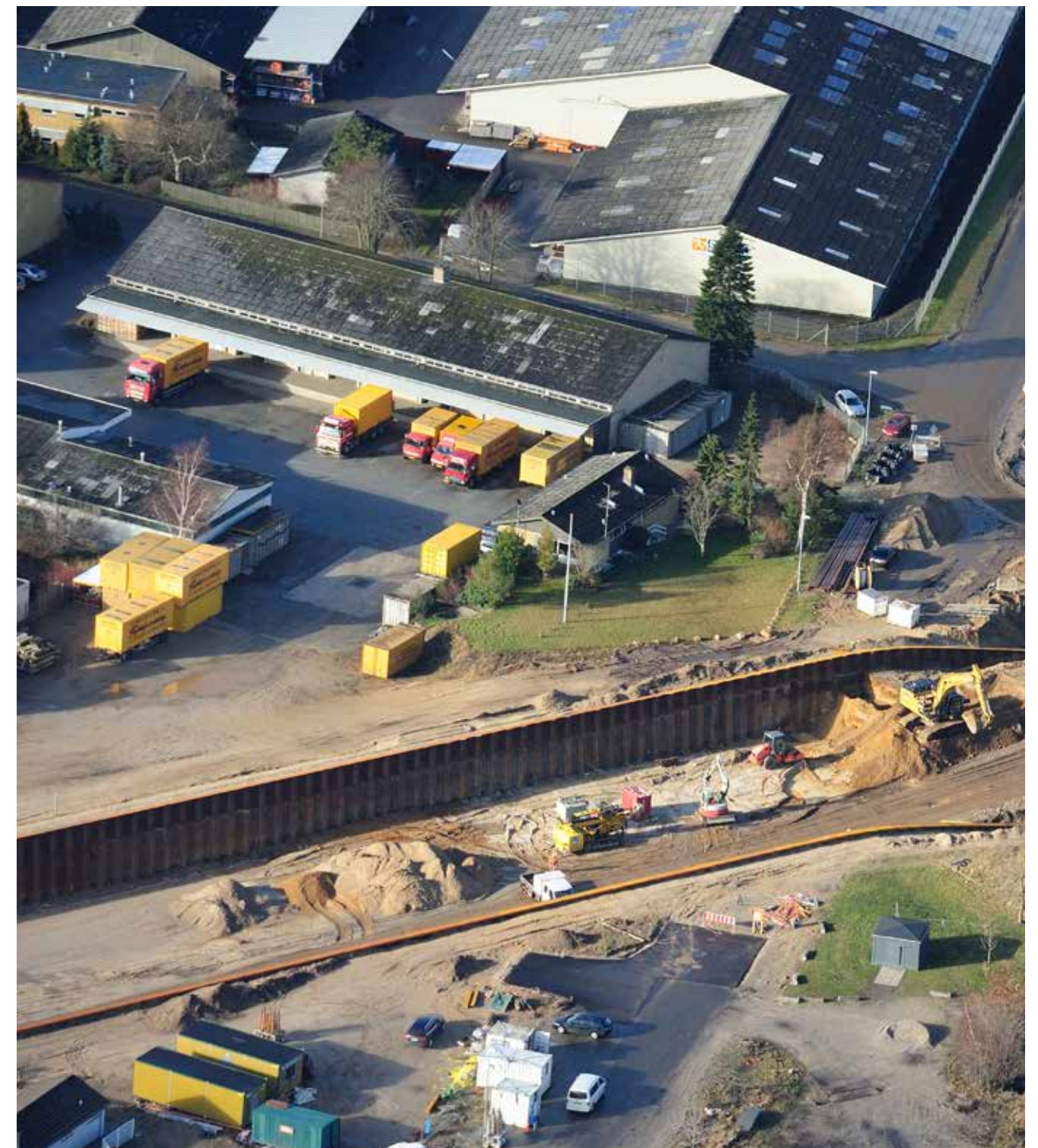
byggeriet realiseres skal det programmeres så det understøtter både områdets grønne struktur, markedsføringsstrategien måske kan understøtte mindre virksomheder i deres opstart. Altså have en programmering der tjener mange formål for byen såvel som området.

Realiseringsstrategien som beskrives i forundersøgelsen har givet kommunen en vigtig indsigt i hvad der kræves i forhold til at komme nærmere en realisering. Med strategien har kommunen nu nogle velargumenterede løsninger for hvordan vi kan igangsætte en udvikling. En vigtig del af forløbet har været at vi har aflivet myterne og i stedet kan basere vores fremtidige handlinger på et mere solidt grundlag.

Silkeborg Kommune vil arbejde videre nogle af rapportens forslag til konkrete handlinger, bl.a. lokalplanlægning, dialog med erhvervslivet og midlertidig anvendelse.



Fremtidsbillede af erhvervskorridoren indsendt i parallelopdraget for erhvervskorridoren. COWI, EFFEKT, KCAP m. fl.



Motorvejen under anlæg. Foto: Vejdirektoratet.



02

Markedsanalyse

KAPITEL 2

MARKEDSANALYSE

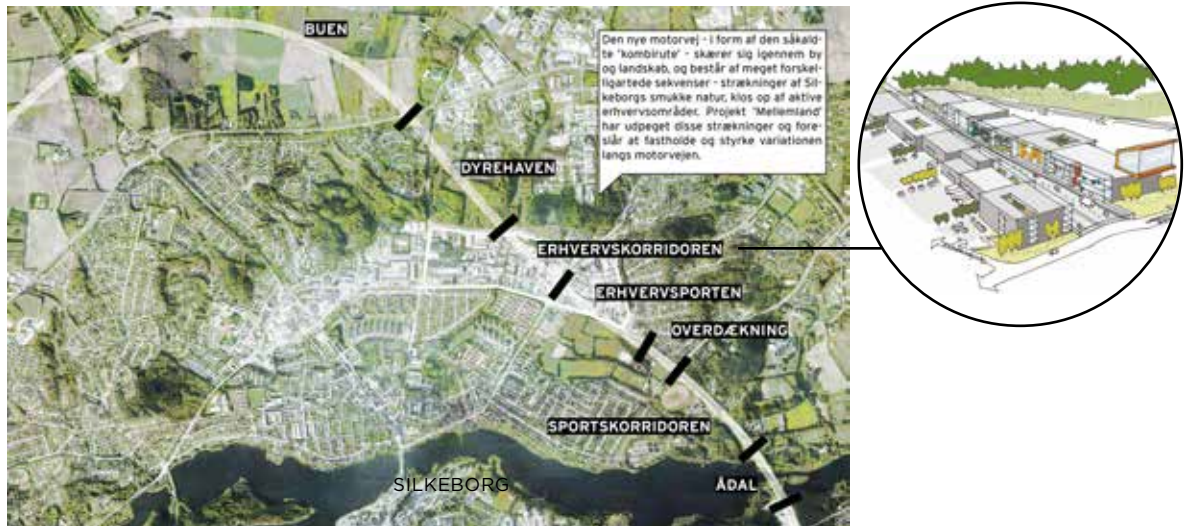
Markedsanalysen analyserer realiserbarheden af Erhvervskorridoren under de givne markedsforhold og rammebetingelser. Analysen er foretaget med udgangspunkt i virksomhedernes og investorernes krav og ønsker.

Baggrund for Erhvervskorridoren

Modsat de fleste danske motorveje, kommer Silkeborgmotorvejen til at løbe gennem eksisterende by, og ændrer på den nuværende bystruktur. Et erhvervsområde på ca. 46 ha nord for ringvejen mellem Kejlstrupvej og Nørreskovbakke gennemskæres af motorvejen og ca. 25 virksomheder skal flytte for at give plads til denne. Motorvejen efterlader uden planlægningsmæssig indgriben, et område med rester af værdifuld erhvervsjord i en gammel struktur, der ikke længere er anvendelig.

Med motorvejens gennemskæring af erhvervskorridoren følger også en østgående tilkørsel og en god tilgængelighed til det øvrige Østjylland. Virksomheder får nu mulighed for at få facade 6,5 meter fra motorvejen, hvilket medfører synlighed over for de 30.000 bilister, der forventes at passere dagligt.

Første skridt mod visionen for Erhvervskorridoren blev beskrevet i Realdania projektet ”Mellemland”. Projekt Mellemland er en rumlig planlægningsstrategi for de motorvejsnære arealer på strækningen gennem Silkeborg Kommune. Mellemland inddeler motorvejsstrækningen i en række sekvenser der har hver deres visuelle identitet. Erhvervskorridoren er



Projekt Mellemland hvor erhvervskorridoren var en af oplevelsessekvenserne.



Fremtidsbillede af erhvervskorridoren indsendt i parallelopdraget for erhvervskorridoren. COWI, EFFEKT, KCAP m. fl.

en af disse sekvenser med en længde på ca. 600 m. og en gennemkørselstid på 20 sek. Visionen for Erhvervskorridoren er at man skal kunne bygge tæt på motorvejen og skabe en ny bymæssig facade ud mod motorvejen for at skabe en markant bebyggelse der omslutter vejen.

I 2012 gennemførte Silkeborg Kommune i samarbejde med Realdania et parallelopdrag med deltagelse af 3 rådgiverteams. De afleverede hver et forslag til en strukturplan for hele erhvervsområdet omkring Erhvervskorridoren med byggeri på op til 300.000 m2. De gjorde sig i øvrigt tanker om, hvordan om-

rådets udvikling kunne igangsættes, styres og finansieres. Af et af disse forslag fødtes tanken om, at Erhvervskorridorens udvikling kunne kickstartes med et spektakulært byggeri med en særlig funktion. Et identitetsskabende byggeri, som ville fange de forbipasserendes opmærksomhed, og virke tiltrækkende på nye virksomheder.

Erhvervskorridoren forventes at kunne rumme mange forskellige former for erhverv, herunder serviceerhverv, engrossalg, hotel, conferencecenter, parkeringshuse, pladskrævende indendørs fritidsformål og undervisningsformål m.v.

MARKEDSANALYSENS ANBEFALINGER TIL DE PLANLÆGNINGSMÆSSIGE RAMMER

- Området bør kunne tiltrække kontor- og servicevirksomheder, undervisningsfaciliteter og pladskrævende detailhandel.
- Serviceerhverv skal centreres omkring afkørslen i den sydøstlige del og langs med motorvejen. Der skal arbejdes med et koncept hvor flerbrugerejendomme indgår. Det kan også overvejes, om der kan etableres egentlige kontorhoteller.
- Arealerne bag ved selve korridoren med kontorbebyggelser vil blive efterspurgt til detailhandelsformål, herunder til særligt pladskrævende varegrupper (bilforhandlere, møbler, byggemarkeder o.lign.).
- Der er begrænset efterspørgsel på store byggefelter til virksomhedsdomiciler samt ejendomme til lager- og produktionsformål
- Gennem udskiftning af nedslidte kontora-realer andre steder i Silkeborg kan der årligt maksimalt allokeres 4.000 – 5.000 m2 serviceerhverv inkl. undervisning til Erhvervskorridoren, svarende til 200-250 medarbejdere/studerende.
- Der skal udbydes mindre byggefelter til bygninger på 2000-2500 m2 (3 etager a 700-800 m2) idet disse er fleksible og arealeffektive.
- Der bør fokuseres på parkering på terræn.
- Der skal laves en etapeopdeling som sikrer at den ønskede fortætning langs motorvejen opnås hurtigere og områdets attraktivitet over længere sigt skal sikres.
- Erhvervskorridoren skal prioriteres frem for andre tilsvarende erhvervsområder

Planlægningsmæssige anbefalinger

Markedsanalysen har resulteret i en række konkrete anbefalinger til hvordan planlægningsarbejdet kan kribes an i fremtiden. Anbefalingerne er oplistet til venstre og de bagvedliggende analyser kan læses i de efterfølgende afsnit.

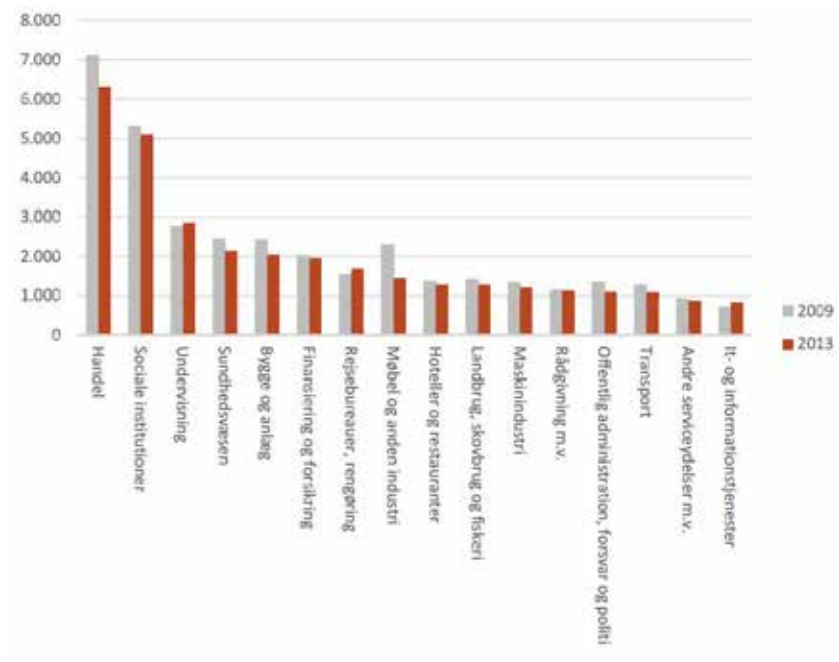
Rammebetingelser i Silkeborg kommune

Befolkningsprognosen for Silkeborg Kommune i perioden 2013-2040 udviser en stigning i antallet af borgere på ca. 8.400 personer. Den demografiske udvikling ser fornuftig ud, og der er generelt tale om en veluddannet befolkning. Erhvervskorridoren vil være yderst velbeliggende i forhold til infrastruktur, og der er god adgang til virksomhedernes nuværende medarbejdere og det fremtidige rekrutteringsgrundlag.

Antallet af beskæftigede udgør godt 38.000 personer i Silkeborg Kommune, og fordelingen på de enkelte brancher ses af figuren til højre. Hovedparten af arbejdspladserne ligger inden for handel, der i dag omfatter godt 6.000 arbejdspladser. Silkeborg er et attraktivt bosætningsområde for regionen, hvilket resulterer i en markant nettoudpendling. Den samlede nettoudpendling udgør godt 5.000 personer. Borgernes kompetencer er efterspurgt af virksomheder i andre kommuner, og at det alt andet lige betyder, at rekrutteringsmulighederne for nye virksomheder i Silkeborg Kommune bør være gode.

Erhvervsstrukturen i Silkeborg Kommune er kendetegnet ved en meget stor andel af små virksomheder. Denne virksomhedsstruktur har stor indflydelse på efterspørgslen på kontorlokaler og i særdeleshed typen af ejendomme. En stor andel af små og mellemstore virksomheder kan medføre en fornuftig efterspørgsel på flerbrugerejendomme.

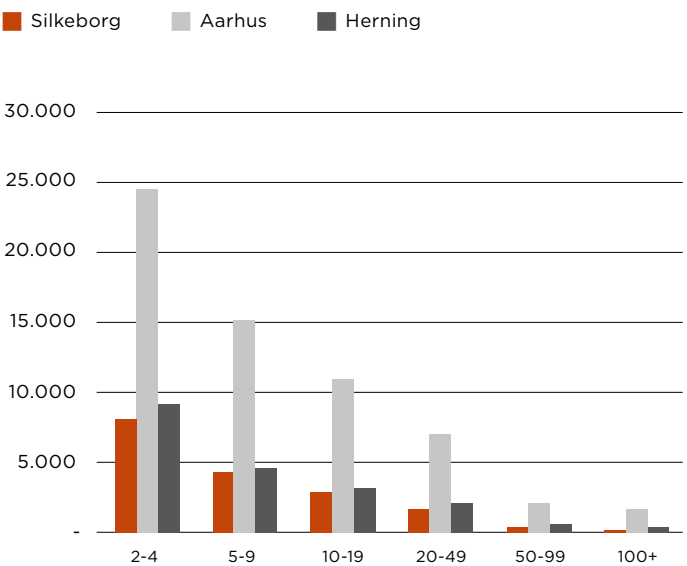
Antallet af nyetablerede virksomheder udgjorde ifølge ”Jyllandskorridoren”, udarbejdet af Region Syddanmark, godt 300 i 2011 og ligger dermed pænt i forhold til kommuner af tilsvarende størrelse i regionen. De godt 300 virksomheder svarer til en etable-



Antal beskæftigede pr. branche i 2009 og 2013. Det faldende antal arbejdspladser har været en generel tendens i hele Region Midtjylland.

Hovedparten af arbejdspladserne ligger inden for handel, der i dag omfatter godt 6.000 arbejdspladser. Af større brancher kan nævnes sociale institutioner, undervisning og sundhedsvæsen, der tilsammen omfatter over 10.000 beskæftigede. Der har generelt været en faldende beskæftigelse inden for alle brancher, dog med et par enkelte undtagelser. Således er der sket en stigning inden for undervisning, rejsebureau m.v. samt IT- og informationstjenester. I forhold til andre kommuner ligger antallet af beskæftigede inden for finansiering og forsikring højt, men kan forklares med tilstedeværelsen af Jyske Banks hovedsæde i byen. Kilde: Danmarks Statistik.

VIRKSOMHEDSSTØRRELSER



Virksomhedsstørrelser. Erhvervsstrukturen i Silkeborg Kommune er kendetegnet ved en meget stor andel af små virksomheder. Således har 92% af alle virksomheder under 20 ansatte. Antallet af virksomheder på mere end 50 medarbejdere udgør kun 800 i kommunen. Kilde: Danmarks Statistik.

ringsrate på ca. 8%, der kun overgås af Aarhus med 9,1%. Dette forhold vidner igen om, at rammebetingelserne er gode for nye virksomheder i kommunen, og at dette kan være med til at understøtte afsætnin-gen af byggefeltet i Erhvervskorridoren.

Konklusion: Silkeborg er et attraktivt bosætningsområde for hele regionen med mange små og nyetablerede virksomheder



Foto: Vejdirektoratet

Markedsforhold

Efterspørgslen efter nye erhvervslokaler i Erhvervskorridoren, herunder kontorer, detailhandel og produktions- og lagerejendomme, påvirkes i høj grad af de gældende markedsforhold. Det drejer sig primært om konkurrerende erhvervsområder i og uden for kommunen samt de gældende forhold på leje- og investeringsmarkedet.

Det danske ejendomsinvesteringsmarked er fortsat præget af finanskrisen og den efterfølgende økonomiske krise, men der ses tegn på opblødning i visse områder af landet. Fokus er på vækstområderne København og Aarhus, mens de mere sekundære markeder og ejendomme kun efterspørges i begrænset omfang. De sekundære markeder opfattes for risikable, og finansieringsmulighederne er vanskelige.

De institutionelle investorer (pensionskasserne) ser

primært på København og Aarhus og måske universitetsbyerne Aalborg og Odense, hvis der er tale om gode ejendomme med en bonitetsstærk lejer. Pensionskasserne investerer hovedsageligt i kontor- og boligudlejningsejendomme samt detailhandelsejendomme i et vist omfang.

Lokale markeder kan være bedre pga. investorernes lokalkendskab, men volumen er begrænset set i forhold til et stort udviklingsprojekt som Erhvervskorridoren.

Under de gældende markedsforhold er antallet af potentielle lejere begrænset og finansieringskilderne har krav om tilnærmelsesvis fuld udlejning, forinden der ydes byggekreditter. Dette har medført, at spekulationsbyggeri er yderst begrænset og kun ses i de helt centrale dele af København og Aarhus. Det er Sadolin & Albæks klare vurdering, at decideret spekulationsbyggeri ikke er sandsynligt i Erhvervskorridoren.

Den økonomiske krise med faldende beskæftigelse har ligeledes sat sit præg på udlejningsmarkedet, hvor virksomhederne har reduceret deres arealforbrug gennem indskrænkninger af deres lejemål samt flytning til nye og mere arealeffektive lokaler. Dette har medført en markant øget tomgang siden konjunkturerne toppede i 2007 og 2008. Tomgangen for kontorlokaler udgør i dag ca. 13% i Østjylland, hvilket er mere end 3 gange højere end før krisen. Tomgangen for produktionslokaler har ligeledes været stigende, om end mere begrænset.

Den øgede tomgang har medført et pres på markedslejen, herunder lejernes krav til istandsættelser, lejefrihed og trappelejer m.v. Det er hovedsageligt de ældre og utidssvarende ejendomme, som har oplevet det største pres på lejen, mens velbeliggende og arealeffektive ejendomme har klaret det bedre.

Markedslejen for moderne kontorlokaler estimeres at ligge i niveauet kr. 1.050 - 1.150 pr. m2 for primære ejendomme i Silkeborg. I sammenligning med en række andre danske erhvervsområder i provinsbyer-

ne er dette et fornuftigt lejeniveau, som kan danne grundlag for nybyggeri i det omfang, der er efterspørgsel. Sekundære ejendomme ligger noget lavere i niveauet kr. 500-650 pr. m2. Lejen er angivet eksklusiv driftsomkostninger, herunder skatter og afgifter. For mindre enheder med fællesfaciliteter kan lejen være højere.

De hårde markedsvilkår har også påvirket lejemarkedet i Aarhus, og markedslejen i Skejby ligger ca. kr. 100-150 højere end markedslejen i Silkeborg. Øvrige områder i Østjylland uden for Aarhus har tilsvarende lejeniveauer, idet byggeomkostningerne danner basis for lejeniveauet, og disse er ens, uanset om der er tale om Silkeborg, Kolding eller Fredericia.

Brugermarkedet hvor virksomheder ejer deres egen ejendom, er svagt for kontorvirksomheder, idet mange virksomheder ikke ønsker eller kan foretage en så stor kapitalbinding i bygninger, og antallet af virksomheder med behov for eget domicil i området vurderes at være meget begrænset. Derfor vil efterspørgslen efter kontorlokaler være rettet mod mindre enheder i fleksible ejendomme, hvor der kan tilbydes fællesfaciliteter såsom kantine, mødelokaler og reception. Disse flerbrugerhuse eller "company houses" er efterspurgt blandt lejerne og også blandt investorerne, da fleksibiliteten er høj, og afhængigheden af én lejer begrænses.

Efterspørgslen efter ejendomme til lager- og produktionsformål vil være drevet af meget specifikke brugerbehov, og nybyggeri af denne type af ejendomme må forventes at være meget begrænset.

Konklusion: Erhvervskorridoren vil under de nuværende markedsvilkår næppe være et investeringsobjekt for større investorer udefra. Silkeborg Kommune skal satse lokalt og satse på flerbrugerhuse hvor flere små virksomheder kan leje sig ind.

Lokaliseringskrav og lejerpræferencer

En lang række faktorer og præferencer spiller ind i forbindelse med en virksomheds lokaliseringsovervejelser. Overordnet kan disse faktorer inddeles i:

- Økonomi
- Ejendomskrav
- Rammebetingelser

Virksomheder vil oftest vælge den billigste af to eller flere placeringer, der på alle andre punkter matcher hinanden, og det må således konstateres, at økonomi er en væsentlig faktor i virksomheders overordnede lokaliseringsovervejelser.



Virksomheder er i dag meget fokuserede på totalomkostningen, dvs. ikke kun basislejen, men også de forventede driftsomkostninger, herunder skatter og afgifter samt energiforbruget. Økonomien knytter sig ligeledes til ejendomskravene, hvor bl.a. arealeffektivitet kan være med til at reducere omkostningen.

Det er Sadolin og Albæks vurdering, at Erhvervskorridoren scorer ganske højt på rammebetingelserne, idet der er tale om en kommune og et opland, der udviser en fornuftig befolkningsudvikling, og uddannelsesniveaulet er højt. Hertil kommer en førsteklases tilgængelighed med privat befordring og en fornuftig tilgængelighed med offentlig transport, der dog er af mindre betydning, når der skeles til de nuværende transportformer og kulturer i området.

Området vil være interessant for enkelte virksomheder inden for de liberale erhverv, primært revision og rådgivning, mens traditionelle liberale erhverv som advokater formentlig fortsat vil foretrække en central beliggenhed i bymidten. Teknologiske virksomheder vil være tiltrukket af den veluddannede arbejdsstyrke, tilgængeligheden samt synligheden fra vejen.

Det er omvendt Sadolin og Albæks vurdering, at de klassiske lager- og produktionsvirksomheder ikke vil vælge området frem for andre og billigere områder længere inde mod Aarhus eller blive i deres nuværende faciliteter i de eksisterende erhvervsområder i kommunen. Moderne og højeffektive lager- og logistikejendomme vil blive placeret tættere på Aarhus eller i de store knudepunkter i Trekantsområdet eller langs E45.

Virksomheder inden for den finansielle sektor kunne være interesserede i området til de såkaldte backoffice-funktioner og i nogen grad til hovedkontor. De vil dog formentlig fortsat vælge den bynære beliggenhed.

Området vil være ganske velegnet til uddannelsesformål, hvilket ligeledes vil have en gavnlig effekt på aktiviteten i området. Det vil her være muligt at etablere moderne og effektive uddannelsesinstitutioner med de faciliteter, som kræves i dag.

Udflytningen af kommunale funktioner er en mulighed, men vil kræve bedre betjening med offentlig transport. Udflytningen af kommunale funktioner til Erhvervskorridoren kan dog være med til at igangsætte udviklingen hurtigere, således at der hurtigere opnås et fortættet bymiljø i området.

Konklusion: Erhvervskorridoren scorer højt på de fleste af de parametre som virksomheder efterspørger. Men ikke flere, end at området er i konkurrence med nabokommuner og det øvrige Østjylland. Vi skal derfor kunne og ville noget andet og mere.

Byggeretsværdier og parkeringsløsninger

De nødvendige kommunale investeringer i infrastruktur m.v. i forbindelse med udviklingen bør holdes op mod de forventede værdier af byggefeltene, ligesom eventuelle kommunale køb af erhvervsjord af Vejdirektoratet bør ske til markedspris. Værdien af erhvervsjord fastsættes på baggrund af de såkaldte byggeretsværdier, der afhænger af anvendelsen.

Ved fastsættelsen af markedsværdien af byggeretten pr. etagemeter tages udgangspunkt i en beregning af residualværdien. Denne residualværdi fremkommer ved at estimere en salgsværdi og derefter fratrække de forventede opførelsesomkostninger, byggemodningsomkostninger, markedsføringsomkostninger, diverse rådgiverhonorarer, byggerenter samt udviklers risikopræmie. Baseret på de nugældende markedsforhold, vurderes det at værdien for en etagemeter kontorbyggeret med den bedste beliggenhed kan beregnes som vist nedenfor:

Kontor/undervisning	Ekskl. moms	Værdi pr. m²
Kapitaliseret værdi	16.000	16.000
Totalentreprise, inkl. håndværkerudg.,	10.000	-10.000
Modningsomk. af hovedmatriklen, inkl. forsyningstilslutningsafg.	300	-300
Salgsomk., ejendomsrådgiver	1,5%	-240
Teknikerhonorar	7%	-700
Byggerenter (50% træk)	3,5%	-393
Developer fee	18,0%	-2.880
Bidrag til etablering af p-faciliteter	0,0%	0
Værdi byggeret		1.487
Værdi byggeret - afrundet		1.500

Byggeretsværdien beregnes til ca. kr. 1.500 pr. etagemeter for de bedste beliggenheder. For de mere sekundære beliggenheder vurderes byggeretsværdien at ligge i niveauet kr. 1.000-1.250 pr. etagemeter.

Byggeretsværdien for pladskrævende detailhandel ligger lidt lavere, i niveauet kr. 1.000-1.200 pr. etagemeter, mens traditionel erhvervsjord ligger i niveauet kr. 250-400 pr. m² jord afhængig af placering og muligheder.

Ved beregningen er der ikke foretaget korrektion for omkostninger til ekstrafundering, parkeringsanlæg i konstruktion/kælder, forurening m.v. Disse yderligere omkostninger har en direkte effekt på den opnåelige byggeretsværdi.

Et krav om etablering af parkering i kælder eller konstruktion kan have effekt på den opnåelige byggeretsværdi. Dette skyldes, at etableringsomkostningerne ofte overstiger værdien af parkeringspladsen, når betalingsvilligheden i et givent område indregnes. Omkostningen til etablering af parkeringskældre ligger i niveauet kr. 225.000-275.000 pr. plads, mens omkostningen til etablering af parkeringshuse ligger i niveauet kr. 125.000-150.000 pr. plads.

Den negative effekt på byggeretsværdien anslås for parkeringskælder til at være -2.115 kr. pr. etagemeter byggeret og -885 kr. pr. etagemeter byggeret for etablering af p-hus. Den valgte parkeringsløsning har altså meget stor indflydelse på projektøkonomien, og det er en klar anbefaling, at der kun i meget begrænset omfang stilles krav om parkering i kælder eller konstruktion.

Konklusion: Den valgte parkeringsløsning har meget stor indflydelse på projektøkonomien, og det anbefales, at der kun i meget begrænset omfang stilles krav om parkering i kælder eller konstruktion.

Realiserbarhed

Den forventede demografiske udvikling og de erhvervsøkonomiske rammebetingelser ser fornuftige ud, men der tegnes ikke et billede af en forventning om en stærk vækst i kommunen. Der er dog ingen tvivl om, at den fremtidige vækst kommer til at foregå i de to vækstcentre; Østjylland og Hovedstadsområdet.

Konkurrencesituationen er dog meget hård, og alle østjyske kommuner langs E45 og den kommende Silkeborgmotorvej kommer til at kæmpe om de samme virksomheder. I den forbindelse står Aarhus meget stærkt, idet byen har opnået en kritisk masse, der gør, at den er førstevalget for virksomhederne, når de ser på rammebetingelserne. Trekantsområdet var en af de helt store vækstdynamoer inden krisen og må forventes at komme op i gear igen, hvilket betyder, at der kommer en betydelig konkurrence fra området, og i særdeleshed fra Vejle.

Silkeborg Kommune har i 2011 set et stort antal nyetablerede virksomheder, men tallet dækker over en meget bred kam af virksomhedstyper og størrelser. En vis andel af denne gruppe af nye virksomheder vil naturligvis få et behov for større lokaler, i takt med at de vokser, men det vurderes at have begrænset indflydelse på efterspørgslen i Erhvervskorridoren. Spørgsmålet er så, hvad der skal drive efterspørgslen efter ejendomme og lokaler i Erhvervskorridoren, når konkurrencen fra de øvrige kommuner er hård, og væksten i kommunen ikke alene kan understøtte udviklingen af et så stort område.

Kontor og serviceerhverv

På nationalt plan kan en stor del af efterspørgslen efter kontorlokaler henføres til brugernes ønske om at skifte de nuværende og utidssvarende lokaler ud med moderne og arealeffektive lokaler, hvor der nok betales en højere leje pr. m2, men hvor de samlede omkostninger pr. medarbejder derimod er lavere som følge af lavere arealforbrug, lavere energiforbrug og eventuelle besparelser på receptions- og kantinefaciliteter. Arealforbruget pr. medarbejder udgør ca. 24-27 m2



Fremtidsbillede på erhvervskorridoren. Transform, Møller & Grønborg, Grontmij m.fl.

i den gamle kontormasse, mens arealforbruget i moderne kontorbyggeri kan reduceres til ca. 20 m2 pr. medarbejder.

Denne tekniske forældelse af de eksisterende ejendomme i kommunen må forventes at kunne drive en del af efterspørgslen på nye kontorejendomme i Erhvervskorridoren. Den tekniske forældelse anslås at udgøre ca. 2% af bygningsmassen pr. år i gennemsnit. Der foreligger ikke officielle tal for bygningsmassen fordelt på anvendelse, men alene en BBR-kategori, der benævnes ”kontor, handel og lager”. Denne sammenblanding af de tre vigtigste typer af erhvervs-ejendomme er problematisk og gør, at kontormassen alene kan estimeres ud fra beskæftigelsen i de enkelte brancher.

Antallet af beskæftigede inden for kontorerhverv inkl. undervisning vurderes at udgøre ca. 21.000 personer i kommunen. Dette estimat er baseret på en differentieret andel af beskæftigede inden for en given branche, der må forventes at have behov for en kontorarbejdsplads. Eksempelvis forventes 100% af ansatte inden for Finansiering og forsikring, Ejendomshandel, IT- og informationstjenester m.fl. at

være kontorbrugere, mens en langt lavere andel på 15-25% anvendes for eksempelvis Landbrug, skovbrug og fiskeri, Råstofindvinding og Føde-, drikke- og tobaksvareindustri m.fl.

På baggrund af antallet af beskæftigede, der har behov for en kontorarbejdsplads, samt de forudsatte fordelinger kan det samlede kontorareal inkl. undervisningslokaler groft set estimeres til ca. 500.000 etagemeter. Den anslåede årlige forældelse kan herefter beregnes til ca. 10.000 etagemeter i hele kommunen.

Det er vor vurdering, at der årligt maksimalt kan allokere 4.000-5.000 m2 serviceerhverv inkl. undervisning til Erhvervskorridoren, svarende til 200-250 medarbejdere/studerende.

Det er Sadolin & Albæks klare vurdering, at efterspørgslen efter kontorlokaler vil være rettet mod flerbrugerejendomme (”company houses”) på 2.000-2.500 m2 (3 etager a 700-800 m2). Denne ejendomstype er fleksibel og arealeffektiv og understøtter lejernes krav til fællesfaciliteter samt muligheden for at skalere lejemålet, i takt med at virksomheden udvikler sig – både opad og nedad.

Fra investorernes side opfattes denne ejendomstype som attraktiv, idet antallet af potentielle lejere er størst i dette segment, hvor man kan tilbyde lejemål på 300 m2 og opefter, ligesom finansieringsmulighederne vurderes at være fornuftige. Banker og realkreditinstitutter stiller ofte krav om 75-100% udlejning, før der ydes kreditter.

Denne ejendomstype resulterer i et behov for at udbyde små byggefelter eller være fleksibel i forhold til krav om bebyggelse. Store byggefelter vil være vanskelige at afsætte, idet antallet af potentielle købere til store kontordomiciler er meget begrænset, ligesom kapitalbindingen vil være stor, hvis udviklingshorisonten for byggefeltet strækker sig over mange år.

Udflytningen af undervisningsinstitutioner er politisk bestemt, men bør klart indgå i udviklingen af Erhvervskorridoren, idet der vil være tale om en betydelig volumen, hvilket giver aktiviteter i området og medfører en hurtig fortætning af området.

Produktions- og transporterhverv

Det vurderes at produktions- og transporterhverv kun i begrænset omfang vil efterspørge jord i Erhvervskorridoren, idet denne ejendomstype har vanskeligt ved at få økonomien til at hænge sammen i forbindelse med nybyggeri. Disse virksomheder har ofte fokus på de såkaldte ”hubs” i Aarhus og Trekantsområdet.

Detailhandel

Det vurderes at der let kan afsættes jord til detailhandel, primært pladskrævende, men det vil medføre konsekvenser for den nuværende detailhandelsstruktur i byen. Sadolin & Albæk anbefaler, at det i givet fald fra politisk hold afklares man er parat til eventuelle negative konsekvenser for bymidten og detailhandlen langs indfaldsvejene.

Hotel

Mulighederne for etablering af et hotel vurderes at være begrænsede i det nuværende marked, og beliggenheden vil i høj grad appellere til erhvervsturi-

ster, hvilket ikke vurderes at medføre et tilstrækkeligt grundlag for en businesscase, når det nuværende antal hoteller og værelser tages i betragtning. Planmæssigt bør muligheden for at etablere et hotel holdes åben, men der bør ikke reserveres et specifikt byggefelt til dette formål.

Byggefelternes attraktivitet

Erhvervskorridoren omfatter en betydelig mængde erhvervsjord, og attraktiviteten vurderes at være varieret. De byggefelter, der er mest synlige fra motorvejen vil være attraktive, mens resten kan betegnes som traditionel motorvejsnær erhvervsjord i en jysk kommune.

Det anbefales at serviceerhverv centrerer omkring afkørslen i den sydøstlige del samt langs med vejen. De øvrige erhvervstyper kan placeres længere væk fra motorvejen, og detailhandel bør placeres langs med Nordre Ringvej.

Etapeopdeling

Som følge af den potentielt store volumen i området samt forventningen om en langstrakt udviklingshorisont anbefales det, at der arbejdes med en etapeopdeling af Erhvervskorridoren. En etapeopdeling vil sikre en forbedret styring af udviklingen, hvorved den ønskede fortætning sker hurtigere, samt gerne i forbindelse med byggeri holdes i et mindre område. Det betyder, at der også skal arbejdes med udseende af de områder, som ligger længere ude i rækkefølgen, således at Erhvervskorridoren opfattes som et attraktivt område med sin egen identitet.

For at sikre udviklingen af Erhvervskorridoren er det vigtigt, at der er fuld kommunal commitment, hvilket betyder, at der ikke skal skabes konkurrence fra andre erhvervsområder i kommunen.

Konklusion: Gennem den tekniske forældelse af de eksisterende ejendomme i kommunen kan der årligt allokeres 4.000-5.000 m² serviceerhverv inkl. undervisning til Erhvervskorridoren. Små byggefelter med fleksibilitet i forhold til bebyggelseskrav anbefales. En etapeopdeling er nødvendig.

Ikonbyggeriet i forhold til markedanalysen

Realdania har bevilget 300.000 kr. til en forundersøgelse af udviklingen af Erhvervskorridoren, herunder et kickstartsprojekt i form af et innovativt ikonbyggeri, der samtidig fungerer som en ny forbindelse over motorvejen. Et ikonbyggeri vil naturligvis markere området og signalere seriøsitet, men hvorvidt et ikonbyggeri vil have en signifikant effekt på udviklingen af området, herunder afsætningen af byggeretter, er mere tvivlsomt, mener Sadolin og Albæk.

Et ikonbyggeri kan ikke stå alene og være en selvstændig driver for en udvikling, men kan anvendes til at markedsføre området, men det kræver en kombination af arkitektur og et meget stærkt brand. Ikonbyggeriet skal således anvendes i en kombination med det øvrige arbejde med at brande området og Silkeborg Kommune over for potentielle virksomheder.

Den resulterende leje for et spektakulært hus må forventes at ligge betydeligt over, hvad der normalt er opnåeligt. Derfor vil der være relativt få, potentielle lejere, der vil kunne betale lejen. Hvis ikonbyggeriet placeres på forbindelsen over motorvejen, vil der knytte sig nogle forhold til ejendommen, der er forskellige fra de øvrige ejendomme i området:

- Ejendommen vil være mere synlig, og der må forventes at være en lavere udlejningsrisiko, hvilket vil medføre, at ejendommen vil være mere interessant for investorerne.
- Omvendt vil der knytte sig nogle højere driftsomkostninger til ejendommen i forbindelse med vedligehold, idet ejendommen vil være vanskelig at tilgå fra vejen.
- Tilpasninger af ejendommen over tid vil ligeledes være problematisk, idet bygningsmassen er låst i forhold til placeringen på broforbindelsen.
- Som følge af beliggenheden på en broforbindelse vil matrikuleringen blive anderledes end traditionelt. Der vil formentlig blive tale om en lejekontrakt, hvor bygningsejer lejer retten til at være placeret i luftrummet over vejdirektoratets matrikel.

Konklusion: Et ikonbyggeri kan ikke stå alene, og skal ikke være en "her og nu"-investering for Silkeborg Kommune.



An aerial night photograph of a city, likely Copenhagen, showing illuminated buildings and streets. A large, semi-transparent orange circle is overlaid on the left side of the image, containing the white number '03'.

03

Delanalyse II Realiseringsstrategi

KAPITEL 3

REALISERINGSSTRATEGI

Hvis Silkeborg Kommune ønsker at realisere visionen for erhvervskorridoren som et særligt signatur erhvervsområde i kommunen med en høj og tæt bebyggelse op mod motorvejen, skal kommunen aktivt øge erhvervskorridorens markeds-mæssige attraktivitet igennem sin plan-lægning, byggemodning og markedsførings- og salgsindsats.

Rammer for realiseringsstrategien

Forundersøgelsen har belyst nogle forudsætninger og betingelser for udvikling af Erhvervskorridoren. Forudsætninger som skal være grundlag for den re-aliseringsstrategi for Erhvervskorridoren, som Silke-borg Kommune kan handle efter. Forudsætningerne er fremkommet gennem mar-kedsanalysens og plantjekkets (s. 34) kortlægning af betingelser for erhvervsvækst i Silkeborg Kom-mune. Flere af dem udfordrer den forestilling som Silkeborg Kommune har haft omkring udvikling af Erhvervskorridoren, og giver anledning til at gen-tænke Silkeborg Kommunes rolle i udviklingspro-cessen.

Forudsætningerne er:

- Den regionale og nationale konkurrence på er-hvervsområder er hård og markedet udenfor ho-vedstadsområdet og Århus er trængt. En strategi for realisering af erhvervskorridoren, kan derfor ikke baseres på, at udviklingen vil ske af sig selv.
- Strategien baseres primært på den lokale efter-spørgsel og i mindre grad på tiltrækning af virk-somheder udefra.

- Silkeborg Kommune skal derfor initiere udviklin-gen af Erhvervskorridoren med forskellige tiltag og satsninger, bl.a. jordkøb, byggemodning og investeringer i infrastruktur.
- Målgruppen er primært lokale virksomheder og investorer
- Efterspørgslen vil primært rette sig mod flerbru-gerejendomme og i mindre grad mod egentlige domicilejendomme.
- Erhvervskorridorens udvikling kan ikke med sik-kerhed kickstartes af et spektakulært ikonbygge-ri.
- De første byggerier i Erhvervskorridoren skal være 2-3 kontorbyggerier i minimum 3 etager på begge sider af motorvejen, så korridor-effekten bliver synlig.

Silkeborg Kommune skal bruge en robust og bredt forankret strategi for at sikre realisering af Er-hvervskorridoren. Strategien skal indeholde hand-linger og en handlingsplan og skal desuden syn-liggøre den økonomiske investering som Silkeborg Kommune med fordel kan gøre, for at hjælpe udvik-lingen i gang.

Realiseringsstrategi for Erhvervskorridoren

Realiseringsstrategien skal implementeres bredt i Silkeborg Kommunes organisation, både i admini-stration og blandt politikerne. Strategien er opbyg-get over tre kategorier af forslag til tiltag af større eller mindre karakter:

1. Organisatoriske tiltag
2. Fysiske tiltag
3. Markedsføring og branding

Organisatoriske tiltag

Silkeborg Kommune nedsætter et "arealudvik-lings-team"

Aarhus Kommune har med "Arealudvikling Aarhus" opnået gode resultater med helhedsorientering

arealudvikling. Modellen kan med fordel skaleres og implementeres i Silkeborg Kommune.

Teamet er tværfagligt og består af de involverede afdelinger og forvaltninger i Silkeborg Kommune. Det er vigtigt, at opgaven betragtes som primær, og at kommunens øvrige opgaver – herunder byg-gemodning, planlægning og grundsalg – indgår som "værktøjer" i forhold til realiseringen af Er-hvervskorridoren.

Teamet skal forestå "markedsorienteret" plan-lægning, ikke alene i forhold til lokal- og kommu-neplanprocesserne, men tillige planlægningen af byggemodningsindsatsen og grundsalgsindsatsen. Arealudviklingsteamet skal desuden varetage en lø-bende monitorering af, hvordan det lokale marked udvikler sig og følge med i nøgletal såsom lejeni-veauer, byggeaktivitet, tomgang i udlejning mv. Forankringen af opgaven er vigtig at overveje, da det også er en opgave, der kræver politisk bevågen-hed og en politisk beslutningskraft. Teamet kunne etableres direkte under direktionen.

Silkeborg Kommune arbejder i dag tværfagligt med erhvervsudvikling i Analyse og Udvikling, Ejendom-me og Plan, men ansigtet udadtil er forankret i Ana-lyse og Udvikling. Silkeborg Kommune har desuden en tværfaglig gruppe, der tager sig af den samlede motorvejsudvikling, både den fysiske planlægning, kommunikation og markedsføring samt idéudvik-ling. Eventuel fornyelse af denne organisering er en ledelsesmæssig beslutning.

Fysiske tiltag

Køb af vejdirektoratets motorvejsnære arealer

Området ejes af en lang række lodsejere, og på de fleste af grundende er der igangværende erhvervs-aktivitet. Det betyder overordnet set, at det vil være vanskeligt at opnå en acceptabel økonomi, såfremt grunde, der huser igangværende erhverv, skal af-hændes til nybyggeri.

Det vil antagelig indebære, at Silkeborg Kommu-ne skal erhverve eksisterende grundarealer til en

højere pris, end der kan opnås ved videresalg, og heri ikke indregnet omkostninger til nedrivning af eksisterende bebyggelse samt byggemodning. Alene på det grundlag må det anbefales, at de første etaper af udbygningen planlægges således, at de kan realiseres på arealer, der i dag ejes af Vejdirektoratet.

Forud for forhandlinger med VD bør ligge:

- Et forslag til lokalplan for de motorvejsnære arealer med en præcisering af byggemulighederne/rummeligheden indenfor de motorvejsnære arealer .
- Et budget der tydeliggør omkostningerne ved at byggemodne de motorvejsnære arealer
- Beregning af omkostninger til ekstrafundering, forureningshåndtering, eventuel støjreduktion mv.

Fælles facadelinje

Erhvervskorridoren kendetegnes med højt tæt byggeri meget tæt på motorvejen. At bygge tæt på motorvejen er forbundet med ekstraomkostninger til fundering og støjreduktion, og kan hæmme investoreres interesse. Hvis Silkeborg Kommune vælger at etablere denne fundering og dermed sikre en fast facadelinje, kan dette måske bidrage til at tiltrække virksomheder.

Grøn struktur

For mange virksomheder har omgivelserne stor betydning for deres valg af placering. Erhvervskorridoren skal kunne leve op til et moderne erhvervsområde, der er præsentabelt og indbydende.

Det eksisterende industriområde har ikke meget grønt præg, trods det faktum at det ligger tæt ved store grønne områder. Et vigtigt træk i forbindelse med at omdanne området til et bæredygtigt og sammenhængende erhvervsområde er at begynde med at planlægge og anlægge grønne forbindelser gennem området. Dette kræver opkøb og anlægskroner.

Byggemodning

Byggemodning gennemføres således, at der løbende er byggemodnede arealer til rådighed. Dette har til formål at sikre, at der altid er byggemodnede grunde til rådighed for interesserede købere, som uden unødigt ventetid kan iværksætte grundkøb og realisering af byggeri.

Strategien indebærer således, at Silkeborg Kommune afholder forhåndsinvesteringer til byggemodningen, herunder etablering af infrastruktur, forsyninger m.v. inden der er indgået aftale om salg af grundarealer.

Byggemodningen omfatter som udgangspunkt etablering af infrastruktur (veje, stier, fortove, evt. pladser(torve m.v.) med tilhørende belysning, afvanding, byinventar m.v. samt områdets forsyning. Det er vigtigt for omdannelsesområdets udseende, at der sikres et ordentligt udseende af ubebyggede områder i form af vedligeholdte græsarealer eller tilsvarende, inden arealerne sælges videre. Det skal overvejes, om Silkeborg Kommune kan fremme processen gennem varetagelse af byggemodningsopgaver, der normalt ville ligge hos bygherren. Det kan f.eks. dreje sig om etablering af grønne arealer, kombinerede afvandings- og parkeringsområder eller etablering af pælefunderet fundament langs motorvejen.

Begge dele er muligt, men vil pålægge Silkeborg Kommune omkostninger, der ikke er sikkerhed for at få dækning for ved grundsalget til investorerne. En ekstra investering som denne vil dog kunne bringe kommunen tættere på realisering og vil kunne danne et attraktivt investeringsbillede for investorerne.

Det anbefales, at der udarbejdes en plan for byggemodningen af området, der tager højde for den forventede udbygningstakt. Da strategien indebærer, at der løbende skal være byggemodnede arealer til rådighed for investorer, vil det af hensyn til kommunens likviditet være hensigtsmæssigt, at arbejderne foretages ”just in time”, så udgiften afholdes så sent som muligt.

Tilvejebringelse af plangrundlag

I henhold til kommuneplanen skal hurtigst muligt udarbejdes en strukturplan for Erhvervskorridoren, som præciserer overordnede strukturer som rammer for byggeri, veje, grønne arealer og stiforbindelser. Strukturplanen skal desuden vise en hensigtsmæssig etapevis udvikling af området, samt en mere detaljeret anvendelse af de forskellige områder.

Til september 2014 skal der foreligge et forslag til en lokalplan for det område som Silkeborg Kommune forhandler med Vejdirektoratet om. Denne lokalplan skal muliggøre udstykning tæt på motorvejen og opførelse af kontorejendomme i størrelsesordenen 2.000 - 2.500 etm² eller mere - og med et minimumsetageantal på 3 (evt. suppleret med en minimumshøjde på 12 m. mod motorvejen).

Det er vigtigt at lokalplanen for området er markedsdrevet. Det betyder at lokalplanen skal udarbejdes med fokus på at de krav der stilles fremmer realisering af erhvervskorridoren og gør det markeds-mæssigt attraktiv. Det kan eksempelvis være at parkering kan etableres på terræn og at krav til antallet af parkeringspladser holdes på et minimum.

Markedsføring og branding

Markedsførings- og brandingplan

Det er af afgørende væsentlighed, at det lokale erhvervsliv efterspørger lokaliseringsmuligheder i Erhvervskorridoren. Sideløbende med planlægningsarbejdet bør en markedsførings- og brandingplan for Erhvervskorridoren derfor udarbejdes og iværksættes.

Markedsførings- og brandingplanen bør målrettes det lokale erhvervslivs opmærksomhed – herunder i særdeleshed de kommende investorer .

Midlertidig anvendelse af Erhvervskorridoren

Det generelle kendskab til Erhvervskorridoren skal udbredes med henblik på at skabe en generel good-will i forhold til området. Dette kan bl.a. gøres

gennem etablering af midlertidige aktiviteter, der trækker besøgende til området.

Både regionalt, nationalt og internationalt findes der rigtig gode eksempler på, hvordan midlertidig anvendelse kan sætte skub i svære omdannelsesprocesser. Der kan være tale om alt fra kunst, musikevents, idræt til midlertidige lokaler for virksomheder under opbygning. Aktiviteterne skal etableres med en midlertidighed og en flytbarhed, der gør det muligt at nedtage og genopsætte dem efterhånden som området afhændes og nybyggerier igangsættes.

I dag arbejdes der med midlertidig anvendelse i mange byomdannelsesområder - Ofte områder med stor vægt på byliv, der skal omdannes til både boliger, erhverv og butikker. I et erhvervsområde i forstaden, vil der være behov for en anden form for midlertidighed. Derfor vil det fremadrettet være interessant at fokusere på midlertidige anvendelser, som baserer sig på erhvervsudvikling, motorvejsnær synlighed mv. og herigennem arbejde med nye begreber indenfor midlertidig anvendelse.

Dialogindsats og ambassadører for Erhvervskorridoren

Det anbefales at Silkeborg Kommune iværksætter en målrettet indsats rettet mod byens og egnens investorer. Det er investorerne, der skal sikre realiseringen, og dem, der skal tages i ed på, at planen for området er attraktivt set ud fra et forretningsmæssigt investorsynspunkt.

Silkeborg Kommune har brug for en dedikeret følgegruppe af lokale erhvervsdrivende, som kan have en rådgivende rolle i forbindelse med planarbejdet og i øvrigt være ambassadører for Erhvervskorridoren.

Billedliggørelse af ”korridor-effekten”

Det skal sandsynliggøres, at Silkeborg Kommune har både viljen og evnen til at realisere projektet, således at evt. investorer betrygges i at Erhvervskorridoren vil blive til noget, og at deres investeringer

i området således ikke på sigt udhules af ”døde” omgivelser.

Især med henblik på at finde de vigtige ”first-movers”, er det vigtigt at tiltroen til det samlede projekt er til stede. Et vigtigt element i markedsførings- og brandingplanen vil være at give et sikkert indtryk af, hvordan området vil udvikle sig til at fremtræde, når engang det er færdigudviklet.

Et af elementerne heri kan være ”mock-up’s” mod motorvejen, så det herfra kan ses, hvordan korridorvirkningen giver området karakter, men et andet vigtigt element er også, hvordan området fremtræder ”indefra”.

Visualiseringer

Som en del af et godt markedsføringsmateriale, er det vigtigt at Silkeborg Kommune kan vise nogle realistiske visioner for områdets fremtid. Med udgangspunkt i en film som Vejdirektoratets projektfilm om Silkeborgmotorvejen, kan Silkeborg Kommune overveje at udarbejde en film der viser Erhvervskorridorens etapemæssige udvikling og de byggerier mm. den forventes at indeholde.



De nuværende ”storby visualiseringer” skal ændres til en mere afdæmpet version.

Plantjek

I forbindelse med erhvervsudvikling i Silkeborg og provinsbyer generelt er især økonomisk bæredygtighed relevant. Silkeborg Kommune er muligvis på sigt ikke stor nok til at have levedygtige erhvervsområder i alle byer. For at ruste sig til den regionale konkurrence, som Sadolin og Albæks rapport beskriver, så kræver det muligvis højere grad af prioritering, økonomisk såvel som planlægningsmæssigt.

Erhvervskorridorens forhold til de øvrige erhvervsområder i kommunen

COWI har gennemset kommunens eksisterende relevante planer og strategier der knytter sig til erhvervsudvikling, for at holde det op mod de væsentlige pointer fra Sadolin og Albæks rapport, og således ”realitetstjekke” det gældende plangrundlag. COWI finder, at Silkeborg Kommune har mere erhvervsjord udlagt i kommuneplanen end der er behov for ifølge Sadolin og Albæks fremskrivninger. Til gengæld tilbyder kommunen ikke meget af den samme ”vare”, men har mange forskellige erhvervsområder, som kan noget forskelligt. Det primære konkurrenceforhold for Erhvervskorridoren vurderes at være i relation til erhvervsudvikling i bymidten (liberale erhverv), bynære omdannelsesområder der planlægges anvendt til kontor- og serviceerhverv samt til dels erhvervsområdet i Hårup.

For bymidten vedkommende kan konkurrenceforholdet formentlig kun i mindre grad styres. Detailhandelsinvesteringerne, som ikke er bærende i Erhvervskorridoren, kan styres og fokuseres mod bymidten. Når det gælder kontor- og serviceerhverv vil en mulighed være løbende at følge tomgangen i udlejningen af erhvervsbyggeri i bymidten og løbende vurdere, om salg af arealer i Erhvervskorridoren har en negativ indvirkning på mulighederne for at fastholde en blandet bymidte med butikker, erhverv, kultur og boliger mv. Omvendt vil det formentlig være vigtigt for den samlede erhvervsudvikling, at der kan tilbyde muligheder for etablering af moderne kontorbyggeri som alternativ til lokaliseringer i ældre lokaler i bymidten.

Set i relation til andre bynære byomdannelsesområder i Silkeborg vil det i nogen grad være muligt at styre udviklingstakten i disse via anvendelsesbestemmelser i kommune- og lokalplaner. I kommuneplanlægningen kan man benytte rækkefølgebestemmelser, hvis kommunen ønsker, at udviklingen skal ske i en bestemt takt. Det er et vidtrækkende redskab, som kan få konsekvenser for den frie markedsudvikling. Men kan på den anden side understøtte en satsning på et område som erhvervskorridoren.

Erhvervsområdet i Hårup henvender sig ligesom Erhvervskorridoren mod bl.a. kontor- og servicevirksomheder. Området har dog en væsentlig mindre bynær beliggenhed end Erhvervskorridoren, men i kraft af tilsvarende nærhed til motorvej i kombination med grundpriser, der formentlig vil være lavere end i Erhvervskorridoren, vil området formentlig henvende sig til nogle af de samme hovedkategorier af virksomheder som Erhvervskorridoren. I forhold til konkrete virksomheders krav til beliggenhed ift. byen i øvrigt samt karakteren af synlighed i relation til motorvejen er der dog en vis arbejdsdeling mellem de to områder.

Hvis Erhvervskorridoren skal fremmes set i forhold til erhvervsområdet i Hårup kan det eksempelvis ske ved en begrænsning i omfanget af grundsals, hvis det viser sig at området er attraktivt for f.eks. kontorbyggerier, der alternativt kan lokaliseres i Erhvervskorridoren. Dette kan til dels styres på kommunalt ejede grunde.

Omdannelse af eksisterende erhvervsområder til andre formål

Kommunen kan have erhvervsområder liggende som i stedet for fortsat at satse på erhvervsudvikling kunne få en anden anvendelse. I Virklund har kommunen gennem flere år med kommuneplan og lokalplan understøttet en omdannelsesproces, hvor et mangeårigt eksisterende erhvervsområde omdannes til boligområde. Der kunne være andre områder i kommunen, som kunne omdannes.

I mange år har planlæggere gjort meget ud af at adskille boliger fra erhverv, og det har gjort det vanskeligt at drive mindre erhverv i sammenhæng med boliger. I dag findes flere erhverv, som uden problemer kan drives i sammenhæng med boliger, men som alligevel er mere pladskrævende end at drive virksomheden fra eget hjem. Nogle af kommunens eksisterende bynære erhvervsområder kan måske egne sig til et moderne erhvervsområde hvori boliger og erhverv sameksisterer.



Silkeborg Kommunes erhvervsstrategi

Silkeborg Kommunes erhvervsstrategi

Silkeborg Kommune er ved at udarbejde en ny erhvervsstrategi. Strategien ”Sådan udvikler vi os” vedtages af Byrådet 23. juni 2014. Strategien har to hovedfokusområder: ”Et godt erhvervsklima” og ”Stærke virksomheder”. Under begge fokusområder er der beskrevet en række indsatser der understøtter realiseringen af Erhvervskorridoren. Kommunes ambition med strategien, er et målrettet fokus på at understøtte etablering af en ”fødekæde” til flerbrugerhuse i Erhvervskorridoren, ved en stærkere iværksætterindsats og øget fokus på vækst i eksisterende virksomheder. Derudover vil der også være et øget fokus på at tiltrække og ska-

be optimale rammer for virksomheder udefra. Indsatsen er dog koncentreret om, på at skabe en organisk vækst ”indefra”.

Strategien ledsages af en konkret erhvervshandleplan der beskriver de første 10 – 15 handlinger der sætter fart på strategien. Det forventes, at en række af disse handlinger vil støtte realiseringen af Erhvervskorridoren.

Denne overordnede ramme for udviklingen af Erhvervskorridoren matcher anbefalingerne i den markedsvurdering, der er gennemført af Sadolin & Albæk. Denne peger på, at realiseringen af Erhvervskorridoren bør bygge på planprincipper, der matcher erhvervsbyggerier, som primært udvikles, opføres og udlejes af lokale, private developere og investorer, baseret på udlejning til lokale virksomheder. Det forudsætter bl.a. at principperne for byggeri nedskaleres fra parallelopdragets visioner om etablering af større domicilbyggerier i op til 8 etager eller højere til en mere afdæmpet skala med mindre, fleksible kontorbyggerier i f.eks. 3 – 5 etager, som etableres med henblik på udlejning til overvejende mindre og mellemstore virksomheder.

Ikonbyggeriet

Sadolin og Albæk konkluderer i markedsanalysen, at et ikonbyggeri som f.eks. en bygning/bro over motorvejen at; ”et ikonbyggeri vil naturligvis markere området og signalere seriøsitet, men hvorvidt et ikonbyggeri vil have en signifikant effekt på udviklingen af området, herunder afsætningen af byggetreter, er mere tvivlsomt. Et ikonbyggeri kan ikke stå alene og være en selvstændig driver for en udvikling, men kan anvendes til at markedsføre området, men det vil efter Silkeborg Kommunes vurdering kræve en kombination af arkitektur og et meget stærkt brand. Ikonbyggeriet skal således anvendes i en kombination med det øvrige arbejde med at brande området og Silkeborg Kommune over for potentielle virksomheder.”

Ikonbyggeriet er tænkt som et led i at udnytte det naturskønne aspekt der også præger Erhvervskorridorens beliggenhed – tæt op ad den tidligere dyrehave. Områdets grønne karakter ønskes således, trukket ind som en del af udviklingsområdet, henover motorvejen som en grøn bro – hvor den bliver til en grøn kile og møder det grønne område i syd, også kendt som området ved Søholtstien.



Ikonbyggetets placering mellem to grønne strukturer og som bindeled mellem den tidligere dyrehave og Søholtstien.

Forbindelsen får en sammenbindende funktion mellem to grønne områder og vil tilsammen udgøre ét sammenhængende grønt strøg – én grøn forbindelse der krydser Erhvervskorridoren. Dens lokale betydning må ikke underkendes, idet den muliggør passage af motorvejen som fodgænger, bryder barrieren og forlænger den grønne kile der løber gennem området

Et udstillings vindue - et brand

Selve bygningen var i sit udgangspunkt tænkt som et markant udstillings vindue for Silkeborgs nye erhvervsdel – et Ikon der bliver tilbage i den forbi kørendes bevidsthed.

Funktionerne inde i selve bygningen kan være af forskellig karakter, men skal have en klar signalværdi og et klart erhvervsrettet formål for Silkeborg, eksempelvis biludstilling eller fælles udstillingsmontre for Erhvervskorridoren virksomheder. Bygningen vil således opfylde tre funktioner og blive en grøn forbindelse, et udstillings vindue og et brand for området.

Størrelse og pris

COWIs quantity-surveyors estimerer konstruktionen for en bygning på tværs af motorvejen til

7-9.000 € (52.500 – 67.500 kr.) pr. etm². Estimeret baseres på et fuldt spænd hen over motorvejen, men vurderes ikke at kunne reduceres væsentligt med understøtning i motorvejens midterrabat. Eventuelt behov for ramper eller lignende, der fører op på et grønt tag, er ikke medtaget i prisoverslaget.

Hertil skal lægges omkostninger til aptering og installationer, hvilket vurderes at ligge i størrelsesordenen 7.500 kr. pr. etm².

Estimeret etm²-pris inkl. aptering og installationer: kr. 60.000 – 75.000.

Størrelse på ikon byggeriet, anslået:
Længde ca. 40 m. Bredde ca. 15 m.
I alt ca. = 600 etm²

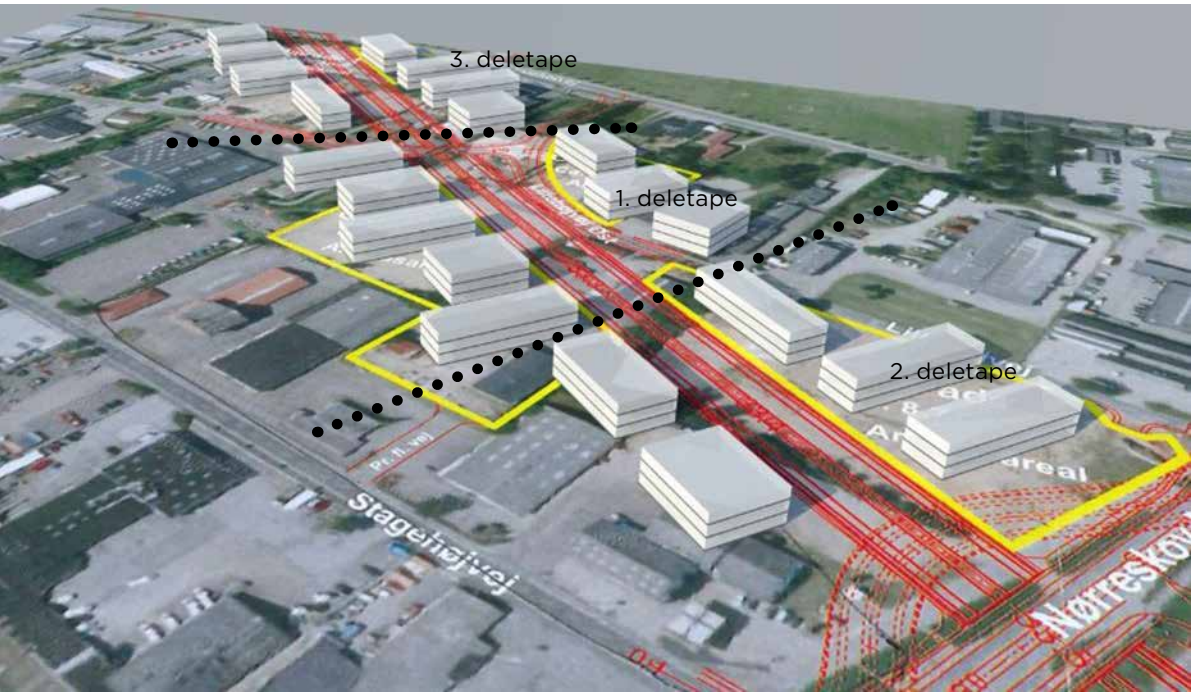
Samlet minimums pris inkl. aptering og installationer: Kr. 36.000.000

Samlet maksimumpris inkl. aptering og installationer: Kr. 45.000.000

Silkeborg Kommune udarbejder et projektforslag med henblik på nærmere fastlæggelse af udform-



Ikonbyggetet som en sammenbindende funktion på tværs af motorvejen. Forbindelsen ses som en rolig fodgænger venlig krydsning, hvor overgangen er bilfri og begrønnet.



1. etape af erhvervskorridoren med viste forslag til underetaper. Vejdirektoratets arealer er vist med gul streg. Ovenstående er en principskitse der ikke illustrerer det arkitektoniske greb.

ning, størrelse, anvendelse og pris. Der opstilles desuden en plan for finansiering fordelt på fond, kommune og privat investor, fremtidigt ejerskab, drift mv.

Det anbefales ligeledes, at Silkeborg kommune forud for en evt. senere ansøgning om tilskud indgår aftale med fremtidige brugere om bidrag til opførelsen samt om sikring af den fremtidige bygningsdrift for en nærmere defineret (ikke for kort) årrække.

Overvejelser om tidsplan for realisering

Det er en vigtig del af realiseringsplanen, at der udarbejdes en tids- og etapeplan for området. Som tidligere nævnt fokuseres i første omgang på strækningen på begge sider af motorvejen, hvor der etableres kontorbyggeri i min. 3 etaper. Denne strækning kan indeholde i alt ca. 50.000 etm² fordelt på ca. 20-25 bygninger. Realiseringshorisont herfor er 10-12 år jf. Sadolin & Albæks markedsanalyse, der angiver en absorptionsmulighed i området på 4.000 – 5.000 etm².

Denne første etape foreslås underdelt i 3 underetaper med henblik på hurtigst muligt at opnå en fortætning og en synliggørelse af korridoreffekten. Underetaperne udlægges på tværs af motorvejen m.h.p. at opnå ”korridoreffekten” fra start.

Af hensyn til fremdriften anbefales det, at første deletape udlægges således, at den kan realisere indenfor arealer, der erhverves fra Vejdirektoratet. Derved gives mulighed for at igangsætte forholdsvis hurtigt på disse arealer, og der vindes tid til at planlægge de næste arealerhvervelser .

Etapevis udvikling af Erhvervskorridoren

I første etape markerer de på illustrationen viste gule afgrænsninger Vejdirektoratets arealer, hvor der kan være mulighed for at erhverve sig arealer til byomdannelse.

For hurtigst muligt at opnå den ønskede ”korridor-effekt” med byggeri modstående på hver side af motorvejen, anbefales det, at der startes med første

deletape ”midt på”. Dette vil indebære at planerne for omlægning af Lillehøjvej nord for motorvejen sker hurtigt, men vil så give mulighed for den ønskede fremdrift.

Anden deletape anbefales at udgøres af den østlige del mod Nørreskov Bakke, mens tredje deletape ligger længst mod vest.

Rækkefølgen af anden og tredje deletape bør dog revurderes i takt med mulighederne for erhvervelse af yderligere grundarealer, ligesom en evt. mulighed for realisering af ikonbyggeriet i den vestlige del kan betyde, at denne deletape fremmes i stedet for den østlige.

I udgangspunktet kunne tids- og etapeplanen frem til 2020 se således ud:

2014:

- Udarbejdelse af strukturplan og lokalplanforslag.
- Forhandling og erhvervelse af arealer fra Vejdirektoratet .
- Udarbejdelse af Markedsførings- og branding-plan.
- Optagelse af dialog med mulige investorer i byen/lokalområdet.

2015:

- Færdiggørelse af lokalplan .
- Udarbejdelse af byggemodningsplan.
- Iværksættelse af byggemodning for Etape 1, 1. deletape.
- Videreførelse af dialog med mulige investorer.

2016:

- Færdiggørelse af byggemodning for Etape 1, 1. deletape
- Etablering af midlertidige aktiviteter i området.
- Klargøring og gennemførelse af første grundsalgsudbudsrunde.

2017:

- Påbegyndelse af første byggerunde.
- Klargøring og gennemførelse af anden grundsalgsudbudsrunde.

2018:

- Påbegyndelse af anden byggerunde.
- Klargøring og gennemførelse af tredje grundsalgsudbudsrunde.
- Færdiggørelse af de første byggerunde.

2019:

- Påbegyndelse af tredje byggerunde.
- Klargøring og gennemførelse af fjerde grundsalgsudbudsrunde.
- Færdiggørelse af de anden byggerunde.

2020:

- Påbegyndelse af fjerde byggerunde.
- Klargøring og gennemførelse af femte grundsalgsudbudsrunde.
- Færdiggørelse af de tredje byggerunde.

Således vil Etape 1, 1. deletape kunne stå færdig i løbet af 2020/2021, hvor der vil være etableret i alt ca. 15.000 etm².

1 etape, 2. deletape omfatter i alt også ca. 15.000 etm², og vil kunne stå færdig i 2022/2023 under forudsætning af, at det lykkes at erhverve de nødvendige grundarealer, mens 1. etape, 3. deletape vil rumme ca. 20.000 etm² og vil kunne stå færdig i 2025/2026 under samme forudsætninger

Perspektivering

Forundersøgelserne; markedsanalysen, plantjekket og realiseringsstrategien har givet Silkeborg Kommune et realistisk billede af, hvad der skal til for at udvikle og omdanne erhvervsområder under de samtidige vilkår. Silkeborg Kommune har arbejdet med Erhvervskorridoren og de motorvejsnære arealer, og har vurderet disse arealers potentialer ud fra den efterspørgsel som bl.a. den østjyske motorvej har medført i de østjyske byer.

Det står nu klart for Silkeborg Kommune, at Erhvervskorridoren har et stort potentiale som vækstområde, men at udviklingen ikke kommer af sig selv, og at vi snarere skal skrue op for den offensive strategi fremfor at blive i tanken om at beskytte byen mod spredt bebyggelse i motorvejens nærhed.

Kickstart Erhvervskorridoren

Hvis Silkeborg Kommune ønsker at realisere visionen for erhvervskorridoren som et særligt signatur erhvervsområde i kommunen med en høj og tæt bebyggelse op mod motorvejen, skal Silkeborg kommune aktivt øge erhvervskorridorens markeds-mæssige attraktivitet igennem sin planlægning, byggemodning og markedsførings- og salgsindsats.

Kommunen har især haft et ønske om at undersøge, om etablering af et spektakulært ikonbyggeri på tværs af motorvejen vil starte en naturlig interesse og dermed udvikling i området. Silkeborg Kommune konkluderer, at den investering der skal til fra kommunens side for at realisere selve ikonbyggeriet (ca. 25 mio), ikke kan stå alene. Det er vigtigt at vores første satsning er at igangsætte flere sideløbende tiltag i Erhvervskorridorens nære område langs motorvejen. Silkeborg Kommune vælger derfor ikke at søge støtte fra Realdania til etablering af et ikonbyggeri på tværs af motorvejen.

COWI viser i sin rapport, at der ikke er væsentlig forskel på anlægsbudgettet til et byggeri på tværs af motorvejen med fuldt spænd eller med en støtte på midten. Dette betyder, at et ikonbyggeri i form af

byggeri på tværs af motorvejen ikke nødvendigvis er umuligt selv der ikke etableres et fundament på midten.

Bredt forankret realiseringsstrategi

Forundersøgelsen indeholder et forslag til en realiseringsstrategi, der indeholder både økonomiske investeringer, fysiske og organisatoriske tiltag, som skal hjælpe udviklingen i gang. Silkeborg Kommune påbegynder nu arbejdet med at nuancere og implementere strategien. Det første Silkeborg Kommune skal undersøge er, om organisationen i dens nuværende form kan løfte opgaven, eller om der efter COWIs anbefalinger skal etableres et "arealudviklings-team", som vil kunne varetage alle de tiltag som realiseringsstrategien indeholder.

I andet halvår i 2014, skal planarbejdet være vedtaget som forslag. I denne sammenhæng har Silkeborg Kommune taget kontakt til flere virksomheder som har ytret ønske om en fremtidig placering i Erhvervskorridoren. Det er håbet, at disse virksomheder har lyst og mulighed for at indgå som rådgiver på planarbejdet, og dermed sikre, at plangrundlaget for Erhvervskorridorens første spadestik bliver i overensstemmelse med de ønsker og behov som de interesserede virksomheder har.

Fremtidige projekter i Erhvervskorridoren

Silkeborg Kommune begynder at opbygge erfaring med etablering af midlertidige anvendelser, og ser også en god effekt af det. Det vil derfor med stor sandsynlighed blive et af de midler som kommunen ønsker at bruge for at henlede den offentlige opmærksomhed på Erhvervskorridoren.

Silkeborg Kommune har med interesse set på midlertidig anvendelse af erhvervsområder til virksomheder i vækst. Godsbanen i Aarhus, Spinderihallerne i Vejle, Musicon området i Roskilde og Factory i Viborg er gode eksempler på, hvor et kreativt vækstlag for få midler får en mulighed for at udfolde sig. I London er dette løst i lidt større skala med Boxpark, som tilbyder små nyetablerede designfirmaer en container, hvorfra de kan udstille

og sælge deres produkter. Måske kan dette koncept skaleres og konceptudvikles så det passer til erhvervskorridoren. Dette ønsker Silkeborg Kommune at undersøge.

Korridoreffekten og facadelinjen tæt på motorvejen er det visuelle udtryk som kommer til at brande Erhvervskorridoren, og det bliver meget vigtigt, at dette princip opretholdes. For en investor eller en virksomhed der selv ønsker at bygge eller eje, vil dette være en økonomisk merbelastning som kan koste investeringslysten. Silkeborg Kommune vil undersøge mulighederne for, at investere i den nødvendige fundering der gør, at en virksomhed uden meromkostningen kan opføre byggeri i denne facadelinje.

Silkeborg Kommune vil fremover arbejde offensivt efter hele eller dele af den realiseringsstrategi som forundersøgelsen har givet.

