

JUNI 2014
RINGBYSAMARBEJDET

FÆLLES VIDENSGRUNDLAG FOR BYOMDANNELSE I RINGBYEN - BAGGRUNDSRAPPORT

JUNI 2014
RINGBYSAMARBEJDET

FÆLLES VIDENSGRUNDLAG FOR BYOMDANNELSE I RINGBYEN - BAGGRUNDSRAPPORT

PROJEKTNR. A048312
DOKUMENTNR. 1.0
VERSION 6
UDGIVELSESDATO 04. juni 2014
UDARBEJDET KRBR, SERO, JAAU
KONTROLLERET MHJN
GODKENDT SERO

INDHOLD

1	Forord	7
2	Byudviklingstendenser i Ringbyen - resumé	9
3	De store linjer – Ringbyen i den regionale udvikling	12
3.1	Regionale udviklingstendenser og konkurrenceforhold	12
3.2	Tendenser på ejendomsmarkedet i Hovedstadsregionen og Ringbyen	19
4	Byomdannelsepotentialet i Ringbyen	23
5	Kommunernes mulige strategier og værktøjer i byomdannelsen	26
5.1	Valg af byomdannelsesstrategier for forskellige markedsforhold	26
5.2	Match mellem kommunale visioner og planer samt markeds-mæssige muligheder	31
6	Kommunernes styrkepositioner, konkrete planer og behov for ny viden	37
7	Fremtidige samarbejdsformer	40
8	Bilag: Eksempel - byggeri af kontordomicil med forskellige parkeringsløsninger	42

1 Forord

Den 20. juni 2013 indgik Transportministeriet, Region Hovedstaden og elleve kommuner en principaftale om at anlægge og drive en letbane i Ring 3 fra Lundtofte i nord til Ishøj i syd

Letbanen skal understøtte byudviklingen og skabe bedre sammenhæng i den kollektive trafik i Hovedstadsregionen. Letbanen er således et åbningstræk for Ringby-Letbanesamarbejdets byvision LOOP City. En byvision, der handler om at revitalisere forstadsområderne langs Ring 3, som et væsentligt element i indsatsen for at løfte den funktionelle region omkring Øresund.

Realiseringen af visionen for en ambitiøs og bæredygtig byomdannelse af Ringbyen forudsætter stærke politiske og administrative evner til at skabe sammenhæng mellem de politiske visioner og de aktuelle markedsvilkår for byggeri i byomdannelsesområderne i Ringbyen.

Spørgsmålet er, hvordan Ringbykommunerne bedst kan udnytte de potentialer, som letbanen vil skabe, og hvordan de rige muligheder for erhvervs- og befolkningsudvikling skal prioriteres.

På Ringby-Letbanesamarbejdets politikerseminar den 28. november 2012, var der politisk opbakning til at arbejde videre med et fælles vidensgrundlag og strategi for lokalisering af erhverv og boliger i Ringbyen

På den baggrund har Ringby-Letbanesamarbejdets styregruppe i august 2013 igangsat et dialogprojekt mellem Ringbykommunerne Region Hovedstaden og Naturstyrelsen. Formålet er at diskutere og blive klogere på kommunernes rammevilkår for byomdannelsen og herudfra tilrettelægge fælles og individuelle udviklingsstrategier.

Med udgangspunkt i letbanen beskriver denne rapport derfor en række kortlagte udfordringer og potentialer i relation til at realisere visionen for byudvikling i Ringbyen. Rapporten skal fungere som baggrundsmateriale for et politisk debatoplæg om de videre strategier for byudviklingen.

Rapporten er opdelt i en række temaer.

- › Et resumé skaber overblik over de væsentligste byudviklingstendenser.

- › Dernæst følger et overblik over regionale tendenser i relation til befolknings- og erhvervsudvikling samt tendenser på ejendomsmarkedet, der påvirker udviklingen i Ringbyen.
- › Disse tendenser sammenholdes efterfølgende med en vurdering af byomdannelsespotentialer i Ringbyen.
- › Et afsnit om kommunernes mulige strategier og værktøjer i byomdannelsen giver et indblik i, hvordan kommunerne kan arbejde med at skabe et match mellem tendenser, markedsforhold og kommunale strategier og planer, der kan bidrage til en realisering af byomdannelsespotentialer.
- › Afslutningvis følger hhv. et afsnit om kommunernes styrkepositioner, konkrete planer og behov for viden samt et afsnit om overvejelser om fremtidige samarbejdsformer på tværs af kommunerne.

2 Byudviklingstendenser i Ringbyen - resumé

Rapportens analyser og vurderinger kan sammenfattes i følgende hovedpunkter:

- › Den planlagte letbane langs Ring 3 forventes at bidrage positivt til realisering af kommunernes visioner og planer for byomdannelse langs Ring 3. Letbanen langs Ring 3 er bl.a. besluttet for at styrke den kollektive transport, men samtidig ud fra en forventning om, at letbanen smitter positivt af på byudviklingsmuligheder langs Ring 3. Dette understøttes af undersøgelser, der viser at infrastruktur som eksempelvis stationer på S-togs- og metrolinier har positiv betydning for boligpriserne. Erfaringer fra Bybanen i Bergen, hvor 1. etape blev indviet i 2010, viser desuden at der her er investeret mere end 10 kroner i bolig- og erhvervsbyggeri for hver krone det offentlige har investeret i Bybanen.
- › Ringbyen får i disse år del i væksten i Hovedstadsområdet. Befolkningstilvæksten er den primære "driver" i regionens udvikling. Tilvæksten i Ringbyen har de senere år været lavere end i Københavns og Frederiksberg Kommuner, men højere end i resten af Hovedstadsområdet.
- › Ringbyen har som resten af regionen tabt arbejdspladser under lavkonjunkturen – relativt flere end København og Frederiksberg, men færre end resten af regionen. Samtidig er der sket en forskydning i retning af en større andel byintegrerbare erhverv som eksempelvis offentlig og privat service, hoteller, restauranter, handel osv – erhverv som typisk indgår i byomdannelsesprojekter. Disse erhverv udgør i dag ca. 75% af arbejdspladserne. Men der er stadigvæk ca. 50.000 arbejdspladser indenfor industri, byggeri, anlæg, transport mv. Arbejdspladser som spiller en vigtig rolle i en storbyregion.
- › Ringbyens kommuner har vurderet, at de byomdannelsesområder, der er udpeget i de enkelte kommuner, kan rumme 3,8 mio. etagemeter erhvervsbyggeri. Til sammenligning har Københavns Kommune – med 70% flere arbejdspladser end i Ringbyen i 2013 - i seneste kommuneplan fra 2011 skabt plads til 2,8 mio. m² nyt erhvervsbyggeri. I Ringbyen er der desuden rummelighed til omkring 1 mio. etagemeter boligbyggeri. Set i forhold til potentialerne for fremtidig befolknings- og erhvervsudvikling vurderes det, at der i planlægning-

gen i Ringbyen set under ét, er en overvægt på byomdannelse til erhvervsbyggeri frem for boliger. En fokuseret planlægning der sikrer, at fremtidige, arealintensiv erhvervsudvikling som f.eks. kontorerhverv lokaliseres tæt på letbanestationerne vurderes at være en forudsætning for at understøtte letbanens passagergrundlag. Markedets efterspørgsel på lokaliteter til kontorarbejdspladser vurderes generelt at understøtte lokalisering af arbejdspladser med optimal trafikbetjening, herunder også S-tog/letbane.

- › De markedsmæssige vilkår for byomdannelse er vidt forskellige, og markedet har i praksis skabt en vis arbejdsdeling mellem kommunerne i Ringbyen. Indenfor Ringbyen er der meget store variationer i huspriser, lejeniveauer i erhvervs- og butikbyggeri mv. Det har stor betydning for, hvilke former for byomdannelse der kan realiseres.
- › Interviews med repræsentanter for større investorer viser, at der er en tro på at letbanen vil få en positiv betydning for mulighederne for at udleje eksempelvis kontorbyggerier, og måske også på lejeniveauet på nogle ejendomme. Interviewpersonerne peger på, at projekter med kontorbyggeri i nogle tilfælde kan fremmes ved at tillade dagligvarehandel i stueetagen – eksempelvis ved de fremtidige letbanestationer – og påpeger endvidere at kommunerne bør planlægge for en zonerig, hvor ekstensive anvendelser placeres længere fra letbanestationerne for at fremme fortætning omkring stationerne. Endeligt peges der på, at det bør overvejes at tillade boligbyggerier i nogle af de områder, der hidtil har været planlagt til kontorerhverv.
- › Der peges dog også på, at det er for tidligt at forvente positive effekter. Det er en udvikling, der i givet fald vil ske over en længere tidshorison, og i det aktuelle marked lægger de mange tomme lejemål og kontorbygninger en dæmper på mulighederne for at realisere nye projekter der baseres på kontorudlejning i stort omfang. Derudover er der samtidig en tendens til, at nogle kontorvirksomheder ønsker at leje sig ind i nyt byggeri, der er areal- og energieffektivt, frem for at leje ældre kontorlokaler.
- › Der peges også på, at kommunerne bør formulere klare visioner for hvordan de vil udvikle de enkelte byområder, og der peges på at kommunerne bør kommunikere visioner og planer i samarbejde.
- › De mange tomme lejemål kan således lægge en dæmper på hastigheden i byomdannelsen. Men i et bredere, erhvervsmæssigt perspektiv kan et stort udbud af kontorlokaler dog samtidig have positiv betydning for nogle virksomheders konkurrenceevne, da en stort udbud holder lejeniveauerne nede.
- › Valget af byomdannelsesstrategi for det enkelte byomdannelsesområde må fastlægges ud fra de lokale markedsforhold, men afhænger også af politiske beslutninger om enten at fremme byomdannelse eller at afvente at markedsforholdene ændrer sig. Et godt match mellem de kommunale planer og de lokale markedsforhold er en forudsætning for, at byomdannelsespotentialer kan realiseres.

- › I områder hvor der ikke er markedsmæssigt grundlag for eksempelvis etablering af nye kontorarbejdspladser kan byomdannelsesstrategierne måske i stedet fokusere på eksempelvis at skabe bedre forhold for eksisterende transport- og industrivirksomheder i de nuværende, fysiske rammer. Eller på opgradering og renovering af utidssvarende kontorbyggerier, omdannelse af randområder i nogle erhvervsområder til boliger mv. I nogle områder kan en delvis ekstensivering, hvor nedslidt byggeri nedrives og erstattes af nye, grønne forbindelser og klimatilpasningsprojekter, måske tilføre de omkringliggende grunde og virksomheder øget værdi.
- › En lokal optimering af mulighederne for at realisere byomdannelsesmulighederne kan i nogle områder ske ved at revurdere plankrav som f.eks. parkeringsnormer, krav om parkering i konstruktion, ved at udvikle helhedsplaner med flere forskellige anvendelsesmuligheder, så planerne bliver robuste overfor konjunkturmæssige ændringer, via en tættere, bilateral dialog med den enkelte grundejer mv.
- › Et fortsat, tværkommunalt samarbejde om realisering af byomdannelsesmulighederne i Ringbyen – og dermed en styrkelse af letbanens passagergrundlag – kan ske på flere niveauer. På politisk, tværkommunalt niveau er der i Hovedstadsområdet en voksende vilje til at arbejde for en fælles erhvervsudvikling, der styrker den samlede region på tværs af Øresund. Ét blandt flere initiativer kan være en fælles branding og markedsføring af byudviklingsmulighederne overfor danske og internationale investorer.
- › Internt i Ringbyen betyder de meget forskellige markedsvilkår, at det er en udfordring at lave én samlet byomdannelsesstrategi der favner alle kommunerne. Størst udbytte fås formentlig ved at skabe målrettede samarbejder på flere niveauer; samarbejder for Ringbyen som helhed og samarbejder i mindre grupper af kommuner indenfor Ringbyen. Desuden efterspørger kommunernes by- og trafikplanlæggere, miljø- og erhvervsmedarbejdere mv. et fortsat samarbejde på embedsmandsniveau om vidensdeling med fokus på specifikke temaer som eksempelvis dialog med markedet, brug af udbygningsaftaler, optimering af parkeringsnormer mv.

3 De store linjer – Ringbyen i den regionale udvikling

Letbanen langs Ring 3 bringer Ringby-kommunerne i en ny position i forhold til at skabe byudvikling og bidrage til den regionale vækst. Letbanen øger tilgængeligheden til byomdannelsesområder langs Ring 3 og en fortætning af byomdannelsesområder langs Ring 3 kan understøtte letbanens passagergrundlag.

Da samarbejdet om Ringbyen og letbanen startede i 2007 var den økonomiske aktivitet og byggeaktiviteten på et meget højt niveau. Medio 2014 er den økonomiske udvikling såvel som byggeaktiviteten og dermed byomdannelsen på et mere af-dæmpet niveau.

Virkeligheden, som visionerne skal realiseres i, ser anderledes ud, og en række af mekanismerne på ejendomsmarkedet har ændret sig. Det begrænser på nogle områder de tidligere forventninger til, hvad der kunne lade sig gøre, men der er samtidig skabt nye muligheder. Udviklingen på ejendomsmarkedet med eksempelvis lavere lejeniveauer har også skabt potentielle fordele for nogle virksomheder.

3.1 Regionale udviklingstendenser og konkurrenceforhold

Byudviklingen i Ringbyen udspringer af de generelle tendenser, der præger de danske byers udvikling i kølvandet på krisen. Den overordnede tendens er, at befolkning og arbejdspladser koncentrerer sig i de største byer og byregioner. De senere år er tendenserne til at danskerne flytter mod de større byer blevet forstærket. Befolkningsudviklingen har koncentreret sig endnu mere om København og en vækstzone omkring København. Men samtidig er der internt i de store byregioner en stærk konkurrence om væksten.

Tilflytningen mod de større byregioner er en del af en global tendens. Der er mange indikationer på, at de store byer også i fremtiden vil drive befolknings- og erhvervsudviklingen. McKinsey forventer, at 600 byregioner over hele verden vil stå for 60 % af den globale vækst. De største vækstrater forventes i byregioner med 150.000 - 10 mio. indbyggere. Øresundsregionen er udpeget som én af de mindre byregioner i denne sammenhæng men udfordres af et stort antal nye byregioner

globalt ("Urban World: Mapping the economic powers of cities", McKinsey, http://www.mckinsey.com/insights/urbanization/urban_world).

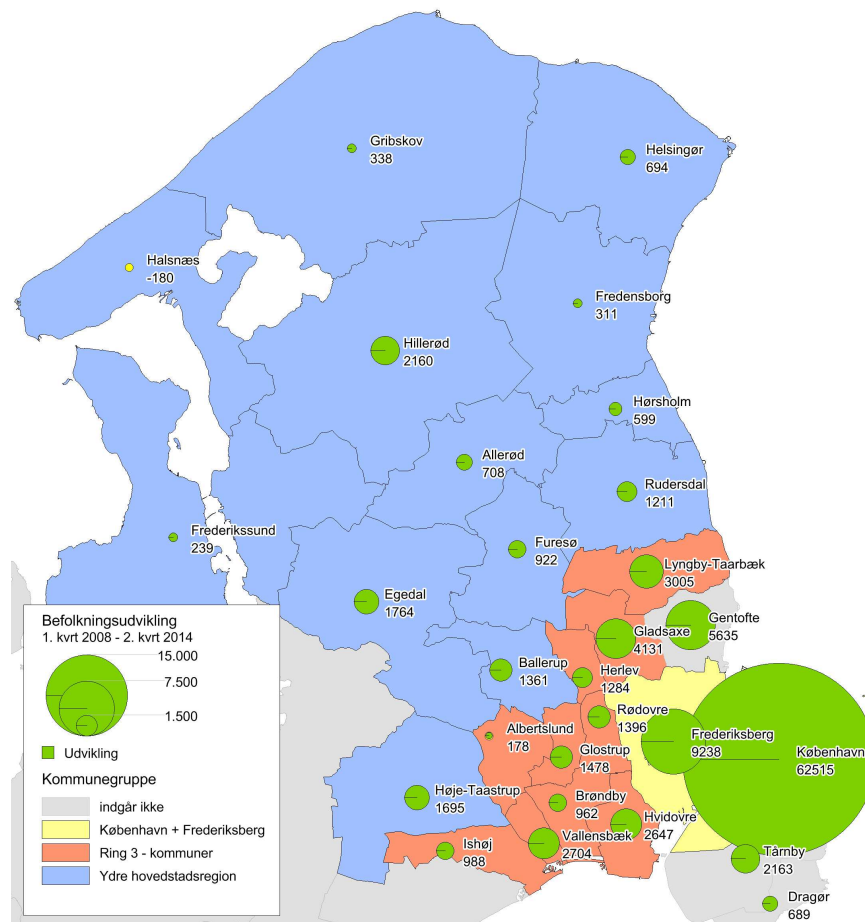
3.1.1 Den regionale befolkningsudvikling

Udviklingen i Hovedstadsområdet er generelt, og specifikt i Ringbyen, præget positivt af, at der er sket kraftige ændringer i bosætningsmønstrene i Østdanmark efter krisen. Den kraftige udflytning fra København til forstæder og provinsbyer over en stor del af Sjælland, som skete i kraft af de høje boligpriser før krisen, er efter krisen afløst af en kraftig befolkningstilvækst i bl.a. København og på Frederiksberg, som drives af tilflytning fra ind- og udland, og af at eksempelvis unge familier i større omfang bliver i byen i stedet for at flytte langt ud på Sjælland.

Denne koncentration smitter positivt af på nogle af de nærmeste forstæder til København – bl.a. i Ringbyen. Mens København og Frederiksberg har oplevet en vækst i indbyggertallet på knap 12 % siden 2008 er indbyggertallet i Ringbykommunerne vokset med 5,5 %, og hovedstadsregionen uden for Ring 3 har haft en mere begrænset vækst på 2,5 %. Ringbyen ligger således på kanten af den kraftige befolkningstilvækst i Hovedstadsområdet.

I faktiske tal er befolkningen i Ringby-kommunerne siden 2008 vokset med knap 19.000 personer. Væksten har især været stor blandt de unge mellem 18 og 29 år. Vanskeligheder med at finde bolig i de mest centrale kommuner, det høje lejeniveau, begrænset udflytning fra centralkommunerne mv. kan være forhold, der har betydet, at Ringby-kommunerne er attraktive for unge.

Vækst i gruppen af unge skaber god grobund for at fastholde væksten på længere sigt, hvis det lykkes at fastholde dem, når de etablerer sig med job og familie. Generelle flyttemønstre viser, at valget af første bosted, når de unge har afsluttet deres uddannelse og stifter familie, er afgørende for, hvor de kommer til at bo senere i livet. Efter 40 års alderen er der kun få, der flytter.



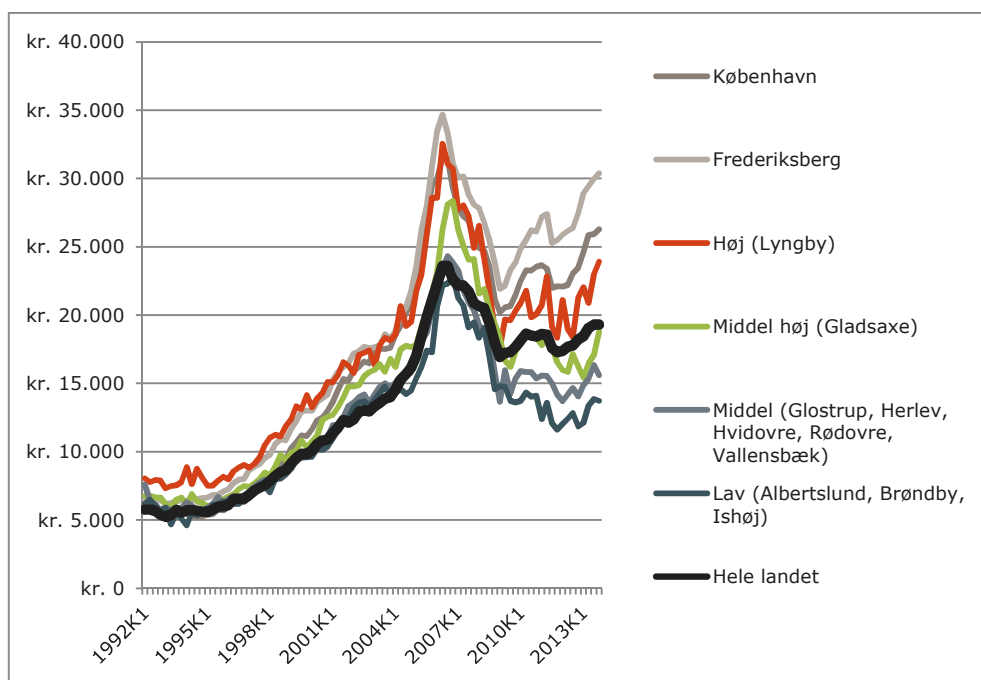
Befolkningsudvikling i Ringby-kommunerne opdelt på aldersgrupper

Aldersgruppe	Alder	Vækst i antal 2008-2014 (2. kv.)	Vækst i % 2008-2014 (2. kv.)
Børn	0-17	2.299	3,0
De frie unge	18-29	7.479	16,4
De unge familier	30-39	783	1,7
De etablerede familier	40-54	2.397	3,2
Seniorer	55-79	5.018	6,0
Ældre	80+	797	5,0
I alt		16.931	5,5

Kilde: Danmarks Statistik

Fremadrettet kan Ringby-kommunerne ifølge Danmarks Statistiks prognoser se frem til en vækst på knap 60.000 personer frem mod 2040, svarende til 17 %. De enkelte kommuner står til vækst på mellem 4 og 21 %. Prognosen er en ren frem-skrivning, der bygger på de senere års flyttemønstre. Det afgørende bliver, hvordan rammebetingelserne på boligmarkedet udvikler sig, og i hvor høj grad det lykkes Ringby-kommunerne at udnytte mulighederne. Eksempelvis er det i udrednings-rapporten om Ring 3-letbanen vurderet, at nogle af Ringby-kommunerne i kraft af letbanen kan opnå en højere befolkningstilvækst end forudsat i de generelle prog-noser.

Den positive befolkningsudvikling afspejler sig også i boligpriserne. Realkreditrådets statistik over realiserede handler med ejerlejligheder viser, at den kraftige befolkningstilvækst de seneste par år har ført til prisstigninger i Københavns og Frederiksberg Kommuner, men også i den nordligste del af Ringbyen, hvorimod prisudviklingen i den sydlige del af Ringbyen har været svagere. Set i et planlægningsmæssigt perspektiv er der dog tale om prisstigninger over en kort periode, og priserne er generelt langt fra at nå niveauet før finanskrisen.



Realkreditrådet, ejendomspriser på ejerlejligheder, realiserede handler.
www.realkreditraadet.dk

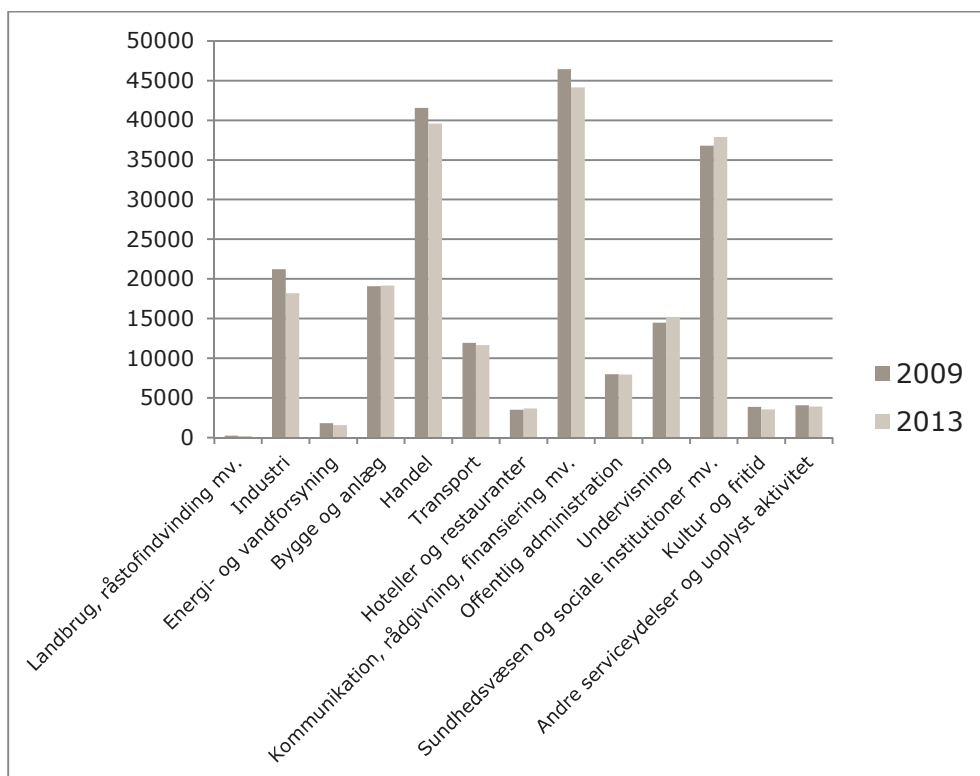
3.1.2 Krisen har medført tab af arbejdspladser

De ændrede økonomiske konjunkturer har også betydet, at arbejdspladserne koncentrerer sig i de store byer, men da det samlede billede har været, at der er tabt mange arbejdspladser landet over, så handler koncentrationstendenserne om, at de store byer har tabt færre arbejdspladser end resten af landet. Københavns og Frederiksberg Kommuner har fået marginalt flere arbejdspladser (0,4%) i perioden 2008-2013. Ringby-kommunerne har tabt 3,0 %, og Hovedstadsregionen uden for Ring 3 har tabt 5,3 % af arbejdspladserne.

Udvikling i arbejdspladser i Ringby-kommunerne 2009 til 2013

Kommune	2009	2013	Vækst 2009-2013	Vækst 2009-2013
	Antal	Antal	Antal	%
Albertslund	21.417	19.405	-2.012	-9,4
Brøndby	24.360	22.197	-2.163	-8,9
Gladsaxe	36.661	37.742	1.081	2,9
Glostrup	20.836	20.262	-574	-2,8
Herlev	19.178	20.000	822	4,3
Hvidovre	27.459	26.202	-1.257	-4,6
Ishøj	9.009	8.469	-540	-6,0
Lyngby-Taarbæk	32.992	31.587	-1.405	-4,3
Rødovre	16.930	16.496	-434	-2,6
Vallensbæk	4.255	4.381	126	3,0
	213.097	206.741	-6.356	-3,0

Kilde: Danmarks Statistik



Arbejdspladser i Ringbykommunerne fordelt på typer. Kilde: Danmarks Statistik.

Tre Ringby-kommuner, Gladsaxe, Herlev og Vallensbæk, har haft vækst i arbejdspladser. Resten har haft tilbagegang. Tilbagegangen er især sket inden for industrien, hvor 14 % af arbejdspladserne er tabt. Der er en enkelt undtagelse, nemlig medicinalindustri, som har haft en vækst i arbejdspladser på 32 %. Vækstbrancherne i Ringby-kommunerne består herudover bl.a. af ejendomshandel og udlejning (27 %), forskning og udvikling (6 %), sundhedsvæsen (6 %).

Set på grupper af brancher, der har forskellige lokaliseringskrav, så har udviklingen været, at industri, forsyning, byggeri og anlæg mv., der typisk lokaliserer sig i byernes yderområder og i nogle tilfælde kan være vanskelige at integrere med f.eks. boliger, tabt 6 % af arbejdspladserne. Men der var i 2013 fortsat 50.000 arbejdspladser indenfor disse brancher.

I relation til byomdannelse langs Ring 3-letbanen er det særligt interessant at zoom ind på de byintegrerbare erhverv, der i dag skønnes at udgøre $\frac{3}{4}$ af arbejdspladserne i Ringbyen, og som typisk er de typer arbejdspladser, der indgår i byomdannelsesprojekter.

Udviklingen for de mere byintegrerbare erhverv har været:

- › at gruppen af medier, tele, it, finansiering, forsikring, ejendomme, rådgivning, forsikring, reklame mv. har mistet 3 % af arbejdspladserne.
- › at handel, hotel, restauration, rejsebureauer, rengøring og anden operationel service har mistet 6 % af arbejdspladserne.
- › at offentlig administration, forsvar, politi, undervisning, sundhed, sociale institutioner, kultur og fritid mv. som eneste gruppe har haft vækst med godt 2 % flere arbejdspladser.

En fortsat udvikling i retning af flere byintegrerbare erhverv vil kunne understøtte byomdannelsesplaner, der typisk baseres på miljøvenlige erhvervstyper, der kan indgå i en fortætning omkring letbanestationer mv.

Samtidig er det dog værd at bemærke, at der trods tabet af arbejdspladser under krisen fortsat er et meget stort antal arbejdspladser indenfor industri, forsyning, bygge og anlæg mv. Udviklingen for Danmark som helhed peger således ikke entydigt på et skift fra industri- til videnserhverv. Eksempelvis er *omsætningen* i industriproduktionen i Danmark som helhed i vækst, og fremtidens erhvervsliv behøver ikke nødvendigvis være en uændret fortsættelse af udflytningen af industriarbejdspladser. En undersøgelse viser, at næsten hver femte virksomhed planlægger at lukke fabrikker i udlandet og i stedet fremstille varerne her i Danmark. Moderne industri med udnyttelse af robotteknologi mv. kan derfor også blive en del af fremtidens erhvervsliv.

Industriproduktion



Anm. Omsætningen i figur 1.2 er for industri eksklusiv
Kilde: Danmarks Statistik og egne beregninger.

Økonomi- og Indenrigsministeriet, Dansk Konjunkturnyt – uge 6, 2014. Omsætningen i figur 1.2 er for industri, eksklusiv fremstilling af skibe og andre transportmidler. Figuren afspejler, at industrien i Danmark efter en voldsom nedgang efter finanskrisen igen er i omsætningsmæssig vækst.

En række virksomheder i disse brancher er afhængige af, at der fortsat opereres med zoner af erhvervsområder, som sikrer at disse virksomheder ikke presses ud af skærpede miljøkrav i forbindelse med eksempelvis planlægning af nye boliger i dele af erhvervsområderne. En fortsat zoner i nogle områder kan sikre, at miljøfølsomme anvendelser som eksempelvis boliger planlægges under hensyntagen til eksisterende, velfungerende virksomheder.

3.1.3 Den fremtidige erhvervsudvikling - forsigtig optimisme

Den fremtidige erhvervsudvikling i Ringbyen har afgørende betydning for, i hvilket omfang der er behov for at arbejde aktivt med planer for byomdannelse, samt hvilke funktioner og virksomhedstyper mv. der skal planlægges for.

Mens befolkningstilvæksten i de store byer er en global tendens, der også forventes at præge de største, danske byer i de kommende år, er det vanskeligere at forudsige omfanget af og karakteren af den fremtidige erhvervsudvikling, og hvor fremtidens arbejdspladser lokaliseres i de store byregioner.

Det er vanskeligt at vurdere hvad koncentrationen af vækst i de globale byregioner betyder for den fremtidige udvikling i antallet af arbejdspladser i Hovedstadsregionen. På kort sigt – inden for et par år – forventede Danmarks Statistik og Økonomi- og Indenrigsministeriet primo 2014 en vækst i beskæftigelsen i Østdanmark på godt 15.000 personer, dvs. en relativ afdæmpet vækst. Omsættes denne vækst teoretisk til moderne kontorarbejdspladser svarer det til et etageareal på blot 3-400.000 m² for hele Østdanmark – i et marked præget af stor tomgang i udlejnin-

gen af kontorejendomme, og hvor der samtidig sker en reduktion af arealforbruget i en række virksomheder. Samtidig sker der dog en forældelse af dele af kontorbyggeriet, som kan føre til, at der opføres nybyggeri.

Set i forhold til en byplanmæssig planlægningshorisont er Økonomi- og Indenrigsministeriets prognose dog meget kortsigtet.

På længere sigt kan tilflytningen til Hovedstadsområdet skabe en række jobs indenfor eksempelvis detailhandel, service, byggeri og andre erhverv, der er drevet af den lokale efterspørgsel. Én blandt flere afgørende parametre er i hvilket omfang der er kvalificeret arbejdskraft til stede som grundlag for at skabe vækst.

Som en langsigtet og meget overordnet indikator på potentialet for at skabe vækst i Hovedstadsområdet kan det opgøres, at Danmarks Statistik forventer at indbyggertallet i Københavns og Frederiksberg Kommuner samt Ringbykommunerne frem mod 2040 stiger med ca. 275.000 indbyggere, hvoraf godt 140.000 forventes at være i den erhvervsaktive alder (15-66 år). I Ringbyen forventes der dog kun knap 16.000 flere indbyggere i den erhvervsaktive alder. En stor del af den fremtidige befolkningstilvækst forventes således at ske i aldersgrupper, der overvejende er udenfor den erhvervsaktive alder. Der er tale om en meget langsigtet prognose med stor usikkerhed, og det reelle potentiale for at skabe arbejdspladser afhænger samtidig af en lang række andre faktorer – herunder uddannelsesniveau og virksomhedernes evner til at skabe nye jobs.

3.2 Tendenser på ejendomsmarkedet i Hovedstadsregionen og Ringbyen

De overordnede tendenser i befolkningsudviklingen og udviklingen i antallet af arbejdspladser i forskellige brancher skaber sammen med overordnede rammevilkår i form af den generelle økonomiske udvikling, renteniveauet, ændringer i forbrugsmønstre og virksomhedernes lokaliseringsmønstre mv. en række grundvilkår for den fremtidige byomdannelse i Hovedstadsområdet og dermed også i Ringbyen. Forandringerne vil i nogle byområder afspejle sig i eksempelvis lukning af industrivirksomheder, etablering af nye kontordomiciler og i andre områder eksempelvis en øget efterspørgsel efter flere boliger.

Om forandringerne rent faktisk medfører en byomdannelse af et givent byområde afhænger af, om kommuner, grundejere, developere og investorer mv. i samspil udvikler løsninger, der skaber incitament til at en byomdannelsesproces gennemføres. Nedenfor beskrives derfor en række tendenser og forandringer på ejendomsmarkedet i Hovedstadsområdet og Ringbyen med betydning for de byomdannelsesstrategier, de enkelte kommuner vælger.

3.2.1 Igangværende forandringer i erhvervsområderne

Lavkonjunktoren har skabt markante forandringer i danske erhvervsområder. Det overordnede billede er som nævnt, at antallet af arbejdspladser er faldet - også i Hovedstadsområdet og i Ringby-kommunerne. Men det overordnede billede dækker over, at virksomhederne er kommet ud af krisen med vidt forskellige, fremtidi-

ge udviklingsmuligheder. Mens nogle virksomheder har drejet nøglen om og lukket har andre i kølvandet på krisen effektiviseret og skærpet virksomhedens konkurrenceevne til et højere niveau end før krisen.

På det konkrete, fysiske niveau betyder det, at eksempelvis tabet i antallet af industriarbejdspladser kan aflæses direkte i omfanget af tomme erhvervslokaler i nogle erhvervsområder. Men virksomhedernes vidt forskellige udviklingsvilkår betyder samtidig, at én virksomhed i et erhvervsområde kan stå overfor afvikling, mens nabovirksomheden klarer sig i den skærpede konkurrence og spiller en vigtig rolle som eksportvirksomhed.

Nye erhvervsinvesteringer i udvalgte byområder – samtidig med at tomgangen i kontorbyggeriet generelt er høj

Den aktuelle udvikling på ejendomsmarkedet i hovedstadsområdet er således karakteriseret ved en meget stor spredning i de lokale muligheder og udfordringer.

Nybyggerier til kontor i bl.a. Ørestad, Nordhavn, Lyngby og Gladsaxe afspejler, at en række virksomheder vælger at leje sig ind i nybyggeri for at komme tættere på kvalificeret arbejdskraft, en bedre beliggenhed ifht. infrastrukturen, samt for at opnå en mere effektiv drift og arealudnyttelse i nybyggeri i stedet for at blive i eller flytte ind i ældre, utidssvarende kontorbyggeri. Set i forhold til det samlede udbud af kontorejendomme er der dog p.t. tale om nybyggeri i beskedent omfang.

Et andet eksempel på en omlokalisering, men fra ældre kontorbyggeri i København til eksisterende kontorbyggeri i forstæderne, er DSBs flytning fra det indre København til eksisterende kontorbyggeri i Høje-Taastrup.

At der også er sket lukning af kontor- og servicevirksomheder samt en mere effektiv arealudnyttelse i eksisterende kontor- og servicevirksomheder betyder desuden, at der i Hovedstadsområdet gennem de senere år har været en stigende tomgang i kontorbyggeri til udlejning.

Tomgangen i kontorbyggeriet i "Københavns Omegn" er pr. 1. april 2014 opgjort til 14,1%, mod 9,2% for København By ("Statistik over ledige erhvervslokaler", Dansk Ejendomsmæglerforening). For hovedstadsområdet under et er tomgangen i kontorbyggeriet væsentligt højere end før krisen.

Tomgangen i kontorbyggeriet var desuden markant højere end tomgang i eksempelvis lager- og produktionslokaler, hvor tomgangen pr. 1. april 2014 var hhv. 0,6% i København By og 5,9% i Københavns Omegn ("Statistik over ledige erhvervslokaler", Dansk Ejendomsmæglerforening).

Sadolin & Albæk vurderer i et nyhedsbrev fra februar 2014, at tomgangen i kontorbyggeriet i Hovedstadsområdet selv med forberede økonomiske udsigter og en stigning i beskæftigelsen næppe vil falde i nævneværdig grad de kommende 24 måneder. I en aktuell artikel om kontorejendomsmarkedet påpeges det, at omfanget af tomme kontorejendomme kan omfatte værdier for knap 20 mia. kr. (<http://politiken.dk/oekonomi/ECE2265910/tomme-kontorer-giver-frygt-for-boble/>).

Udviklingen afspejler således, at der på nogle lokaliteter bygges nyt kontor, samtidig med at andelen af ledigt kontorbyggeri som helhed er stigende og måske skaber en ny byomdannelsesudfordring i relation til den del af kontorbyggeriet, der har lavest standard og ligger på sekundære placeringer. Hovedvægten i den aktuelle byggeaktivitet vurderes p.t. at ligge i de nordlige kommuner, men der er også nyere byggerier eller projekter i de øvrige kommuner i Ringbyen, eksempelvis ved attraktive knudepunkter med særlig høj tilgængelighed.

Tendenserne bekræftes af interviews med repræsentanter for større investorer, som peger på at den store tomgang p.t. lægger en dæmper på nybyggeriet. Det påpeges, at der måske går 3-5 år før tomgangen er reduceret i tilstrækkelig grad. Der peges på, at det må forventes at tage mange år at realisere store planer for meget omfattende domicilbyggerier langs eksempelvis Ring 3. Samtidig peger interviewpersonerne på, at projekter med kontorbyggeri i nogle tilfælde kan fremmes ved at tillade dagligvarehandel i stueetagen – eksempelvis ved de fremtidige letbanestationer. Der peges også på, at kommunerne bør planlægge for en zonerings, hvor ekstensive anvendelser placeres længere fra letbanestationerne for at fremme fortætning omkring stationerne. Og endelig peges der på, at der bør overvejes at tillade boligbyggerier i nogle af de områder, der var planlagt til kontorerhverv.

Renovering og ny anvendelse af eksisterende bygninger

Tomgangen i kontorbyggeriet har på nogle lokaliteter i København gjort det attraktivt at konvertere kontorbyggeri til boliger. Det forudsætter dog høje kvadratmeterpriser og/eller lejeniveauer i boligbyggeriet.

Det vurderes generelt at være mere udfordrende at omdanne kontorbyggeri i forstæderne til boliger, medmindre der er tale om en særlig attraktiv bygningsmasse på en særlig attraktiv beliggenhed. Her er der i stedet behov for at finde andre anvendelser til overflødig kontorbyggeri.

Det må forventes, at byomdannelse i forstædernes erhvervsområder i fremtiden således både kan omfatte konvertering af industri til andre formål og fornyelse af kontorbyggerier eller omdannelse af utidssvarende kontorbyggerier til nye formål.

Betydningen af at understøtte eksisterende virksomheders vækstmuligheder i de nuværende, fysiske rammer – frem for at arbejde for en omfattende byomdannelse i hele Ringbyen på kort sigt – vil formentlig også få større fokus i nogle områder. Det kan også bidrage til at sikre og styrke letbanens passagergrundlag.

Detailhandel som driver i byomdannelsesprojekter

Detailhandel – herunder ikke mindst discountbutikker – har gennem længere tid været én af drivkræfterne i en række byomdannelsesprojekter. Med stigende internethandel og en svag forbrugsudvikling er dele af detailhandlen – særligt udvalgs-varehandlen - dog kommet under pres. På en række lokaliteter er dagligvarehandel, evt. som discount, dog fortsat én af de drivkræfter, der kan få et byomdannelsesprojekt til at lykkes. Samtidig kan det dog konstateres, at discountbutikkernes andel af dagligvarehandlen i Danmark har nået et højt niveau, og nogle af kæderne vurderes i de kommende år at være mindre ekspansive end hidtil. I Ringbyen er det

desuden en særlig udfordring, at hovedparten af byomdannelsesområderne udgøres af erhvervsområder. Discountbutikker søger ofte lokaliteter i eller i tilknytning til boligområder. Den overordnede planlægning for Hovedstadsområdet rummer muligheder for, at der eksempelvis ved nye letbanestationer kan planlægges for mindre centerdannelser med eksempelvis en dagligvarebutik.

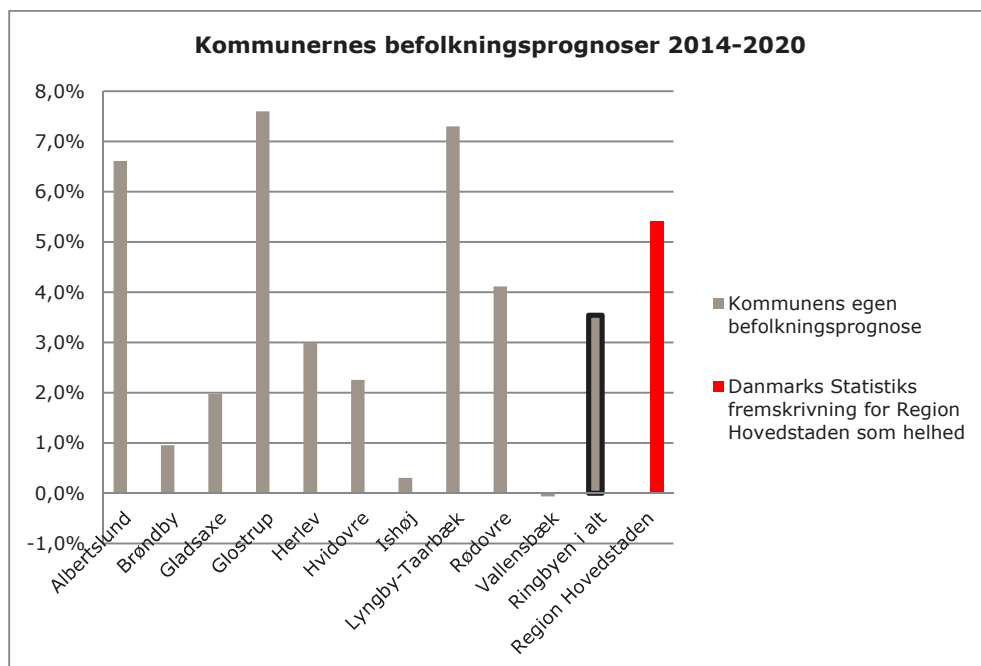
4 Byomdannelsepotentialet i Ringbyen

Den kommunale planlægning Ringbykommunerne afspejler, at det forventede potentiale for byomdannelse af forstædernes erhvervsområder vurderes at være meget stort, bl.a. i kraft af at der over en årrække er sket et fald i antallet af industriarbejdspladser.

Ringbykommunerne har primo 2014 opgjort rummeligheden til hhv. erhvervs- og boligbyggeri i antal etagekvadratmeter. Der er tale om meget grove skøn, som skal tages med forbehold. Den samlede rummelighed er ikke vurderet i forhold til det markedsmæssige behov for areal til nybyggeri. Opgørelsen viser:

- › At der samlet set skønnes at være en rummelighed på ca. 3,8 mio. etagekvadratmeter til erhvervsformål. Der er væsentlig rummelighed til erhvervsformål i alle kommuner, bortset fra Ishøj. Rummeligheden er særlig stor i Gladsaxe, Glostrup og Lyngby-Taarbæk Kommuner (tilsammen mere end 2,4 mio. etagekvadratmeter. Rummeligheden til boligbyggeri udgør med ca. 0,9 mio. etagemeter ca. 20% af den kortlagte rummelighed. Fem Ringbykommuner har hver en rummelighed til boliger på 100.000 m² etagemeter eller mere. De øvrige har mindre eller ingen rummelighed til boliger, eller har ikke opgjort rummelighed til boligbyggeri.

Den relativt begrænsede rummelighed til boliger i flere af Ringbykommunerne afspejler sig – i kombination med en i nogle områder aldrende befolkning - i kommunernes befolkningsprognoser, hvor flere kommuner forventer lav eller ingen vækst i indbyggertallet i de kommende år. Ringbykommunerne har som nævnt de senere år samlet haft en befolkningstilvækst, der er højere end Region Hovedstaden som helhed, men fremadrettet peger prognoser udarbejdet af de enkelte kommuner i Ringbyen på, at der forventes en befolkningstilvækst, der er lavere end Danmarks Statistiks forventninger til befolkningstilvæksten i Region Hovedstaden som gennemsnit. Det indikerer, at kommunerne samlet set planlægger for et moderat boligbyggeri – set i forhold til vækstpotentialet i Region Hovedstaden. Det skal samtidig bemærkes, at de store variationer i m²-priserne på boliger betyder, at vilkårene for nybyggeri af boliger varierer meget i Ringbyen. I områder hvor det p.t. er vanskeligt at realisere private boligprojekter kan det i nogle tilfælde være en mulighed at arbejde med almene boligprojekter, afhængig af kommunens boligpolitik, herunder politiske målsætninger om balancen mellem forskellige boligtyper.



Danmarks Statistiks og de enkelte kommuners prognoser for den fremtidige udvikling omfatter alene befolkningsudviklingen. Der foreligger ikke specifikke prognoser på kommunalt niveau for udviklingen i antallet af arbejdspladser. Danmarks Statistiks befolkningsprognoser for Ringbykommunerne viser, at kun en mindre del af den fremtidige befolkningstilvækst ventes at ske i aldersgrupperne af erhvervsaktive. Langt hovedparten af befolkningstilvæksten ventes at udgøres af børn, unge og ældre, der som hovedregel er uden for arbejdsmarkedet. En række øvrige faktorer påvirker dog også den fremtidige erhvervsudvikling, herunder pendling mellem Ringbyen og resten af Hovedstadsregionen, samt omlokalisering af virksomheder mellem forskellige dele af Hovedstadsregionen.

Tendenserne indikerer dog, at befolkningstilvæksten i de kommende år kan forventes at være en kraftigere "driver" for byomdannelse end væksten i antallet af arbejdspladser.

Set i lyset af dette – sammenholdt med, at optimismen omkring den fremtidige erhvervsudvikling er forsigtig og at tomgangen i udlejningen af kontorlokaler i Hovedstadsområdet er meget høj – skønnes det, at der en overvægt på erhvervsbyggeri i den planlagte rummelighed.

Hvis den store rummelighed ikke følges op af en planlægning, der sikrer at rummeligheden tættest på letbanestationerne prioriteres højt udnyttes letbanens potentiale formentlig ikke i tilstrækkelig grad.

Det vurderes samtidig, at der kan være behov for en vurdering af, om en del af rummeligheden til erhvervsbyggeri skal konverteres til boligbyggeri.

Det skal samtidig bemærkes, at realiserbarheden af de udpegede byomdannelsesområder og deres beliggenhed i forhold til de lokaliteter, som investorer efterspørger, ikke er vurderet i rummelighedsanalysen.

5 Kommunernes mulige strategier og værktøjer i byomdannelsen

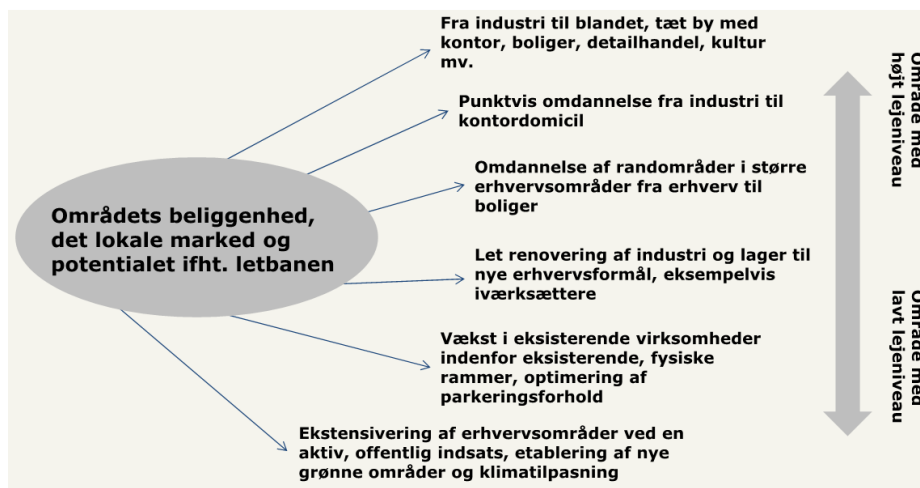
Offentlige beslutninger om anlægsinvesteringer kan i samspil med udarbejdelse af strategier og et plangrundlag, der matcher markedet, bidrage til at skabe værdistigninger, der gør det attraktivt for investorer at realisere byomdannelsesplanerne – og dermed bl.a. realisere potentialerne for et øget passagergrundlag for letbanen.

5.1 Valg af byomdannelsesstrategier for forskellige markedsforhold

De grundlæggende tendenser i befolknings- og erhvervsudviklingen samt den meget store rummelighed til erhvervs- og boligbyggeri afspejler, at fremtidens byomdannelse næppe alene vil følge det "velkendte" mønster, hvor nedlagte industri-virksomheder omdannes til kontordomiciler eller bymæssige, blandede områder med boliger, kontor, kultur og detailhandel.

Det må forventes, at fremtidens byomdannelse vil omfatte en lang række forskellige strategier, som skal vælges ud fra en nøje vurdering af de lokale markedsforhold, der bl.a. afspejler sig i de meget forskellige lejeniveauer (kontorbyggeri) og kvadratmeterpriser (boliger), der kendetegner de forskellige delområder i Ringbyen.

En række mulige strategier er skitseret nedenfor – fra strategier, der egner sig til områder med høje lejeniveauer (eksempelvis i kombination med relativt lave afkastkrav) til lave lejeniveauer (eksempelvis i kombination med relativt høje afkastkrav).



Eksempler på sammenhænge mellem disse omdannelsesstrategier samt lokale markedsforhold præsenteres nedenfor.

I mange tilfælde er hovedudfordringen at identificere den rette strategi med afsæt i en analyse af lokale markedsforhold og dialog med grundejerne, hvor der også bør lægges vægt på at identificere velfungerende virksomheder, som skal sikres fortsatte udviklingsmuligheder indenfor eksisterende, fysiske rammer.

En væsentlig del af processen vil også være dialogen mellem politikere, investorer og grundejere om realistiske forventninger til den værditilvækst, der skabes gennem en byomdannelse. Eller i nogle tilfælde det værditab i forhold til grundejerens forventning der kan ske i forbindelse med omdannelsesprocesser i områder med vanskelige markedsvilkår.

Tidshorisonten for byomdannelsen i et givet område vil således både afhænge af politiske prioriteringer, af de aktuelle markedsvilkår og af letbanens fremtidige påvirkning af områdernes attraktivitet. Men også af hvor krævende og hvor lang tid "forventningstilpasningen" hos grundejerne tager, samt om forhold omkring eksempelvis belåning reelt låser nogle ejendomme og i en periode påvirker mulighederne for omdannelse af de enkelte ejendomme.

5.1.1 Værdiskabelse via offentlige anlægsinvesteringer

Det offentlige – herunder kommunerne – har en række virkemidler i relation til at skabe værditilvækst i et byomdannelsesområde, og dermed understøtte byomdannelsen.

Letbanen langs Ring 3

Letbanen langs Ring 3 forventes at blive en afgørende, positiv driver for den fremtidige byudvikling. En nyere undersøgelse af gevinster ved investeringer i byliv og bykvalitet dokumenterer, at kollektiv infrastruktur som eksempelvis S-tog og metro har markant, positiv indflydelse på boligpriserne. En tilsvarende undersøgelse vedr. lejeniveauet i erhvervsbyggeri gennemføres p.t. af Miljøministeriet og Københavns Universitet i samarbejde med bl.a. Ringbysamarbejdet.

Generelt er nærheden til stationer – herunder S-tog - én af de væsentligste enkeltfaktorer i relation til "byliv og bykvalitet" med betydning for boligpriserne. Effekten er op mod 4-8 % for de boliger, der ligger tættest på stationen, og effekten klinger kun langsomt af mod nul omkring 1.500 m fra stationen. Effekten er dog størst for stationer udenfor de såkaldte "metropolområder", dvs. bl.a. Hovedstadsområdet. For S-tog vurderes effekten at række op til 1.000 meter fra stationen (Værdisætning af bykvaliteter - fra hovedstad til provins. Tematisk hovedrapport)

En vurdering af metroens betydning viser, at den påvirker boligpriserne positivt med 5-7 % i en afstand af op til et par hundrede meter til stationen. Når effekten er geografisk relativt begrænset skyldes det, at der i de centrale byområder, der betjenes af metro, er et stort udbud af alternative transportmuligheder.

Letbanen forventes at få positiv indflydelse på ejendomspriserne ved stationer på letbanen langs Ring 3. Spørgsmålet er, hvornår effekten indtræffer.

Erfaringer fra den første metro i København viser, at der her kunne registreres værdistigninger nogle få år før metroen åbnede. Det vurderes tilsvarende, at letbanen langs Ring 3 med forventet start i 2021 endnu ikke påvirker investeringsinteressen markant, men det vurderes at letbanen allerede nu udgør én blandt flere faktorer i forbindelse med valg af lokalisering for nybyggeri.

Ekspertes med kendskab til ejendomsmarkedet har forskellige skøn på, hvor store værdistigninger eksempelvis metroen har givet på erhvervsejendomme. Nogle vurderer 5-10%, mens andre vurderer stigningerne ligger i størrelsesordenen 5-25%. Ekspertes vurderer også tidspunktet for, hvornår værdistigninger indtræder forskellige. Endelig peges der på, at der kan ske et midlertidigt værdifald under anlægsfasen (<http://www.business.dk/ejendomme/metro-og-bane-oeger-grundvaerdier-markant>).

10 FAKTORER DER PÅVIRKER BOLIGERS VÆRDI

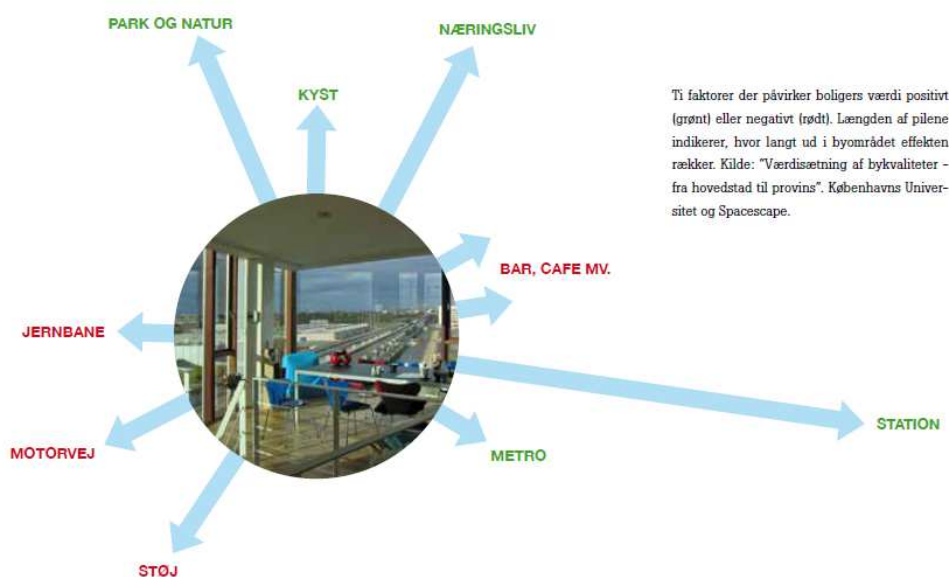


Illustration fra "Byliv der betaler sig"

(<http://naturstyrelsen.dk/planlaegning/projekter/byliv-der-betaler-sig/>)

Grønne områder

Undersøgelserne af effekter på huspriser viser, at nærheden til park og natur også har meget stor, positiv indflydelse på huspriserne. Her viser undersøgelsen, at værdien af et hus stiger med op til 10 % i gennemsnit for hver ekstra 10 hektar park eller bynært naturareal, der findes inden for 500 m gangafstand og med op til 2 % for hver 10 hektar inden for 1.000 m gangafstand. Både værdistigning og rækkevidde er lavere for lejligheder i de større byer, men ikke meget.

Undersøgelsens resultater understøttes af en anden undersøgelse fra Nordea Fonden, som viser at adgang til grønne områder i nærheden af bopælen er det næstvigtigste parameter for livskvalitet for danskerne, når der vurderes på kvaliteter i tilknytning til boligen. Højest scorer indkøbsmuligheder i nærheden af bopælen. På tredjepladsen kommer offentlige transportmuligheder i nærheden af bopælen. Samtidig svarer 80% af byboerne, at det er vigtigere for deres livskvalitet at bo tæt på grønne områder end på caféliv.

Der kan således skabes væsentlige værdier for private grundejere, når eksempelvis en kommune etablerer nye, grønne områder som led i et byomdannelsesprojekt eller planlægger for grønne områder, som etableres af private. Boliger der etableres i tilknytning til grønne områder, effektiv kollektiv transport – eksempelvis letbanen – samt tæt på indkøbsmuligheder – eksempelvis dagligvarebutikker i tilknytning til udvalgte stationer – scorer således højt på de nævnte parametre.

Støj og beliggenhed ved store infrastrukturer trækker ned

En række øvrige faktorer trækker ned på priserne – eksempelvis støj fra veje og beliggenhed tæt på store infrastruktur. Det er forhold, som i nogen grad vil kunne håndteres og afhjælpes i den kommunale planlægning af byomdannelsesområder, eksempelvis ved at placere byggeri, så støjfølsomme anvendelser som eksempelvis boliger afskærmes, men også gennem hastighedsnedsættelser, støjsvage belægnings mv.

5.1.2 Værdiskabelse i den kommunale planproces

Kommunens udvikling af plangrundlaget for et byomdannelsesområde har også afgørende betydning for udviklingen af grundenes værdi over tid.

Visioner og helhedsplaner skaber motivation og forventninger

Den tidlige planfase som eksempelvis kan omfatte en arkitektkonkurrence, en helhedsplan eller en lignende ikke juridisk bindende planproces, har en vigtig funktion i forhold til at udvikle visioner og planer som dels bygger på et lokalt ejerskab og dels motivere grundejere og investorer til at tage aktiv del i realiseringen.

En visionær, kreativ planproces kan bidrage til, at der skabes nye billeder på et byomdannelsesområdes fremtidige muligheder, og dermed motivere eksempelvis grundejere til at indgå aktivt i at omdanne et nedslidt erhvervsområde til nye formål.

Den visionære, kreative planproces kan imidlertid også være en udfordring for realiseringsprocessen. Hvis visionerne i ambitionsniveau skyder meget "over" de markedsmæssige muligheder kan planprocessen bidrage til, at de nuværende grundejeres forventninger til gevinst ved salg af areal til en developer eller en investor væsentligt overstiger de reelle muligheder for værdistigninger i forbindelse med byomdannelse. Dermed kan visions- og planprocessen føre til en "låst" situation, hvor én eller flere grundejere blokerer for en omdannelse.

Lokalplanen skaber investeringssikkerhed

Den reelle værdistigning ved omdannelse fra eksempelvis et område med nedlagte produktionsvirksomheder til eksempelvis detailhandel og kontorbyggeri sker som hovedregel med vedtagelsen af lokalplanen. Her får grundejeren sikkerhed for, at det ønskede skift i grundens anvendelsesmuligheder kan realiseres, og det er typisk her værdistigningen sker. For developere og investorer er timingen i vedtagelsen af lokalplanen derfor afgørende for mulighederne for at opnå et afkast af byomdannelsesprocessen. Baseres udviklingen i et område på, at de enkelte grundejere selv driver omdannelsen kan det være en fordel at sikre virksomhederne udviklingsmuligheder i en tidlig fase via lokalplanlægningen. Søges der tiltrukket investorer og developere til at realisere visionerne for et byomdannelsesområde kan det være en ulempe for eksempelvis en developer, hvis der allerede er vedtaget en lokalplan, der muliggør en fortætning og et anvendelsesskift fra eksempelvis industri til kontor og dagligvarehandel, da developers incitament typisk består i at opnå en gevinst ved gennem projektudviklingen at sikre en øget bebyggelsesprocent og et anvendelsesskift.

Timingens i forhold til, hvornår det er hensigtsmæssigt at vedtage en lokalplan, varierer således fra sag til sag. I nogle tilfælde kan det vanskeliggøre realiseringsprocessen, hvis lokalplanen vedtages for tidligt, mens lokalplanprocessen i andre tilfælde kan fremme processen ved at give grundejerne sikkerhed for fremtidige anvendelsesmuligheder på de enkelte ejendomme.

Sammenhængen mellem plankrav og realiseringsmuligheder

Kommuneplanens rammebestemmelser samt lokalplanens bestemmelser har afgørende betydning for mulighederne for at realisere byomdannelsesplanerne. En række faktorer vurderes at have særlig betydning for realiseringsmulighederne, med forstadsområdernes markedsforhold for øje:

- › Funktionsmix: Et plangrundlag der rummer muligheder for ikke blot at blande eksempelvis erhverv, boliger og detailhandel, men også at skifte mellem forskellige typer anvendelser undervejs i en længerevarende planproces er mere robust og realiserbart end et plangrundlag, der fastlægger en meget specifik anvendelse af et givent område. Mulighederne for at konvertere planlagte arealer fra eksempelvis fremtidig anvendelse til erhverv til fremtidig anvendelse til boliger, gør det muligt for grundejeren/investoren at realisere planens enkelte etaper under skiftende, markedsmæssige forhold. Overvejelser om funktionsmix har mest relevans på overordnet niveau og vurderes ud fra områdets generelle egnethed ifht. boliger, erhverv og detailhandel mv. Samtidig viser erfaringerne dog, at det i en række tilfælde kan være vanskeligt at blande boliger og erhverv i samme ejendom.

- › **Parkeringsløsninger:** Lokalplanens krav om etablering af parkering har afgørende betydning for, om byomdannelsesplanerne kan realiseres. En afgørende parameter er kommunens parkeringsnorm. En række kommuner har historisk fastsat parkeringsnormer, der udløser et omfattende parkeringskrav, der kan gøre det vanskeligt at realisere et byomdannelsesprojekt. En optimering af kommunens parkeringsnormer kan fremme realiseringen af byomdannelsesprojekter. Det er dog væsentligt at ramme en balance ifht. det lokale marked. Etableres der meget få parkeringspladser i et område med eksempelvis nyt kontorbyggeri kan det vanskeliggøre mulighederne for at udleje kontorbyggeriet. I stationsnære områder kan det overvejes at sænke parkeringsnormer set i forhold til ikke-stationsnære områder, da andelen af rejser med kollektiv transport er højere i stationsnære områder. Københavns Kommune har eksempelvis erfaringer med at arbejde med at matche ændrede parkeringsnormer til aktuelle markedsforhold. Krav om parkering i parkeringshus eller -kælder har tilsvarende meget stor betydning, da parkering i konstruktion kan fordyre et byggeprojekt væsentligt. Som konjunkturerne ser ud nu kan krav om parkering i konstruktion i øjeblikket kun realiseres i udvalgte typer byggeri i få, særligt attraktive forstadsområder, men i takt med at områder i Ringbyen fortættes kan det i nogle områder på sigt blive aktuelt at etablere parkering i konstruktion i fortættede områder.
- › **Det planlagte byggeris volumen, højder mv.:** Mulighederne for at øge bebyggelsesprocenten er med til at skabe muligheder for, at grundejere, developere og investorer kan opnå et afkast af at gennemføre byomdannelse. Samtidig er det afgørende, at plangrundlaget sigter mod en afbalanceret fortætning, der matcher markedet. I meget høje byggerier kan øgede byggeomkostninger overstige den ekstra gevinst ved at bygge højt. I områder præget af mange mindre virksomheder kan et plangrundlag for mindre kontorbyggerier i eksempelvis 3-4 etager være en forudsætning for, at en developere eller investor kan udvikle byggeri, der matcher mulighederne for at skaffe lejere til byggeriet indenfor en overskuelig tidshorisont. Frem for at planlægge for meget store domicilbyggerier.
- › **Etapedeling:** Et plangrundlag der matcher markedet må også rumme muligheder for at der i byomdannelsesprojektet kan opnås et positivt cashflow, dvs. at developere eller investor kan gennemføre projektet i en takt, hvor indtægter så vidt muligt kommer før udgifter. Et afgørende håndtag, der styrker realiseringmulighederne, er eksempelvis at give developeren eller investoren mulighed for at udskyde investeringer i parkeringsanlæg, så der opnås indtægter ved salg før der skal afholdes store udgifter til eksempelvis parkeringsanlæg. Ved etapedelinger kan byomdannelsesprojekter i nogle tilfælde fremmes ved at indtænke detailhandel i første etape.

5.2 Match mellem kommunale visioner og planer samt markedsmæssige muligheder

Forskellige metoder kan på forskellige ambitionsniveauer bidrage til en vurdering af matchet mellem kommunale visioner og planer samt de markedsmæssige muligheder:

- › Et simpelt "markedstjek" i dialog med en erfaren bolig- eller erhvervsmægler med henblik på kvalitativt at vurdere planens realiserbarhed og evt. via en iterativ proces med mægleren at udvikle et plangrundlag, der matcher markedet.
- › En vurdering af planens realiserbarhed med udgangspunkt i lokale prisniveauer i boligbyggeriet samt lejeniveauer og afkastkrav i forskellige typer bolig- og erhvervsbyggeri kan give et fingerpeg om, hvorvidt de krav der stilles i plangrundlaget matcher det aktuelle marked. Opstilling af et investeringsbudget for private og offentlige investeringer i byomdannelseprojektet samt evt. en absorptionsanalyse, som indikerer hvor stor rummelighed, der kan omsættes på ejendomsmarkedet over en given årrække.
- › Bilateral dialog med grundejere og mulige developere og investorer som supplement til traditionelle inddragelsesprocesser, hvor interessenter inviteres til fælles dialog i et åbent forum.
- › En vurdering af ejerens kapacitet til selv at gennemføre en omdannelse fra eksempelvis industri til boliger eller kontor. Grunde, der ejes af professionelle investorer som eksempelvis pensionskasser, vil i nogle tilfælde være lettere at omdanne end grunde, der ejes af virksomheder uden erfaring i ejendomsudvikling. Belåningsforhold på den enkelte ejendom kan desuden give et fingerpeg om udfordringer og muligheder i relation til byomdannelse.

Vurdering af planens realiserbarhed med udgangspunkt i lokale prisniveauer

Et overblik over det lokale marked for hhv. boliger (ejerboliger og lejeboliger) samt butiks- og erhvervsbyggeri til udlejning kan eksempelvis opnås via

- › Markedsrapporter og nyhedsbreve fra mæglerfirmaer som eksempelvis Sadolín & Albæk, Nybolig, Home osv. Markedsrapporterne giver samtidig et overblik over "tomgangen" i procent, dvs. omfanget af tomme lokaler til udlejning samt mæglernes forventninger til fremtidig udvikling i lejeniveauer, afkastkrav og tomgang.
- › Søgning i databaser med boligpriser og lejeniveauer og investorernes afkastkrav for udlejningsboliger og erhvervsbyggeri.
- › Dialog med lokale mæglere mv.

En vurdering af markedsforholdene i Ringbyen som helhed afspejler meget store forskelle i de aktuelle markedsforhold. Eksempelvis afspejler igangværende byudviklingsprojekter med kontorbyggeri i den nordlige del af Ringbyen bl.a. at markedslejen for kontor på udvalgte lokaliteter her ligger på fornuftige niveauer, hvorimod markedslejen p.t. ligger lavere i den sydlige del af Ringbyen. Det har væsentlig betydning for, hvilke byomdannelsesstrategier, der er realiserbare her og nu i det aktuelle marked.

Lokale og konkrete forhold vil spille ind. Eksempelvis kan en lokal forankret virksomhed ønske at udvide i et område, hvor lejeniveauet i øvrigt er lavt, udvalgte

grunde kan ligge særligt attraktivt i forhold til infrastruktur, eller en grundejer kan have et ønske om at afvikle en virksomhed hurtigt og dermed sælge en grund til en lav pris, der muliggør en omdannelse, som ikke kunne finde sted på nabogrunden.

Som eksempler på sammenhængen mellem kvadratmeterpriser, lejeniveauer og afkast samt de plankrav, som kommunen kan stille i lokalplanlægningen, gennemgås nedenfor nogle eksempler på "markedstjek" af forskellige sammensætninger af nybyggeri i byomdannelseprojekter.

Der er tale om principielle eksempler, men omkostninger til byggeri, parkeringsanlæg, lejeniveauer og afkastkrav vurderes at afspejle lokale markedsforhold i udvalgte Ringbykommuner.

Eksempel - byggeri af kontordomicil med forskellige parkeringsløsninger

En kommune planlægger for omdannelse af industri til kontordomiciler i et område med en max. bebyggelsesprocent på 125. Kommunens parkeringsnorm er fastsat til én parkeringsplads pr. 100 m² etageareal. En developer viser interesse, og overvejer at opføre et kontordomicil på 5.000 m² etageareal i 5 etager på en grund på 4.000 m², som er ryddet for byggeri mv. og klar til byggemodning. Developeren finder en lejer, som vil leje sig ind i det færdige byggeri, og finder samtidig en investor, som vil købe byggeriet, når projektet er udviklet.

To markedsmæssige parametre har afgørende betydning for projektets realiserbarhed: Lejeniveauet i kontorbyggeriet i form af nettoleje pr. m² pr. år samt det afkast investoren forudsætter at skulle have af den efterfølgende udlejning. Afkastet afhænger bl.a. af hvor byggeriet ligger. Eksempelvis om det ligger på en lokalitet, hvor det forventes at være let at gendleje byggeriet, hvis lejeren opsiger lejeaftalen.

Med de nævnte forudsætninger, samt forskellige lejeniveauer og afkastkrav, er der beregnet tre forskellige eksempler på byggerier, der som eksempel afspejler forskellige kommunale krav til parkeringsløsninger, som i alle tre tilfælde finansieres af investoren:

- › Parkering på terræn ved siden af byggeriet
- › Parkering i parkeringshus ved siden af byggeriet
- › Parkering i parkeringskælder under byggeriet

Med baggrund i de tre eksempler er der foretaget en beregning af den byggeretspris, som developeren kan betale grundejeren for køb af grunden. Resultaterne er vist i grafen nedenfor, hvor eksemplet med det høje lejeniveau på 1.390 kr. pr. m² pr. år er sammenholdt med et betydeligt lavere – og for Ringbyen mere typisk – lejeniveau på 970 kr. pr. m² pr. år.

Kontor med butik - Byggeretsværdi i forhold til afkast, parkeringsløsning (Terræn, P-hus, P-Kælder) og lejeindtægt (kr./m²)



Eksemplet afspejler i hvor høj grad de lokale markedsforhold afgør, hvilke byplanmæssige løsninger, der kan planlægges for. Ved det høje lejeniveau vurderes det "alt andet lige", at det i en række situationer er muligt at planlægge for såvel parkering på terræn, parkering i P-hus og parkering i kælder, samtidig med at grundejeren kan få en rimelig pris ved salg af grunden til developer/investor.

Ved det lave lejeniveau skønnes det "alt andet lige" ofte kun at være muligt at planlægge for kontorbyggeri med parkering på terræn – og stadig med en byggeretsprisen der er så lav, at det i mange tilfælde næppe vil være tilfredsstillende for grundejeren at sælge til en developer/investor. Det kan således være vanskeligt at realisere kontorbyggeri på disse betingelser, med mindre grunden allerede ejes af en investor, der selv formår at udvikle grunden og finde lejere.

Eksempler på generelle sammenhænge mellem lejeniveauer, afkastkrav og planlægningsmæssige muligheder - kontorbyggeri

Eksemplet ovenfor illustrerer, at det er en sammenhæng mellem lejeniveau, afkastkrav og planlægningsmæssige muligheder, som har afgørende betydning for hvorvidt en plan for byomdannelse er realiserbar eller ej. Det er meget vanskeligt at opstille generelle sammenhænge mellem de nævnte parametre, men nedenfor angives med forbehold eksempler på planlægningsmæssige muligheder for kontorbyggeri i områder med relativt lave afkastkrav, eksempelvis meget velbeliggende ved S-togs- eller letbanestationer med let adgang til det overordnede vejnet.

Nedenfor følger grove tommelfingerregler, der tager afsæt i gennemsnitlige afkastkrav samt det aktuelle marked, der er påvirket af en høj tomgang. Eksemplerne er principielle og angiver nogle hovedtendenser. Lokale forhold som eksempelvis en specifik virksomheds interesse for at være lokaliseret i et givent område som følge af en historisk tilknytning eller adgang til lokal arbejdskraft med specifikke kompetencer kan føre til andre konklusioner:

- › Lejeniveau over 1.300 kr. pr. m² pr. år: Et højt lejeniveau, der i nogle tilfælde kan muliggør planlægningsmæssige krav til meget bymæssige løsninger som eksempelvis parkering i konstruktion, udbygningsaftaler i et vist omfang mv.
- › Lejeniveau 1.100-1.300 kr. pr. m² pr. år: Et relativt højt lejeniveau, der ofte vil muliggøre nybyggeri, men hvor det er usikkert om der kan stilles meget høje krav til eksempelvis parkering i konstruktion.
- › Lejeniveau 900-1.100 kr. pr. m² pr. år: Et moderat lejeniveau, hvor det kan være vanskeligt at realisere nybyggeri til kontorerhverv, og hvor det ofte ikke kan forventes, at der kan stilles krav om meget bymæssige løsninger. Forudsætter særlige gunstige forhold som eksempelvis en lav prissætning af jorden eller eksempelvis at kontorbyggeri kombineres med en større dagligvarebutik, der giver en høj lejeindtægt.
- › Lejeniveau under 900 kr. pr. m² pr. år: Et lavt lejeniveau, hvor det vil være vanskeligt eller umuligt at realisere nybyggerier, medmindre der er tale om en lokal forankret virksomhed. I nogle tilfælde vil det være en mulig, alternativ strategi for ejeren at gennemføre istandsættelse af eksisterende byggeri med henblik på genudlejning. Et meget lavt lejeniveau kan desuden rumme andre, erhvervsmæssige udviklingsmuligheder som f.eks. billige lokaler til iværksættere mv.

Lejeniveauet i eksisterende byggeri i et givent område giver desuden kun et fingerpeg om mulighederne. Nogle virksomheder vil være villige til at betale lidt mere for at leje sig ind i nybyggeri, der eksempelvis er mere areal- og energieffektivt. Men omvendt kan en høj, lokal tomgang i udlejning af kontorejendomme vanskeliggøre nybyggeri. De angivne intervaller skal desuden tages med forbehold, da den konkrete sag også afhænger af en række andre faktorer som eksempelvis jordforurening, funderingsforhold, ejerforhold, belåning af eksisterende ejendomme mv.

Eksemplerne indikerer, at det i forstadsområder med relativt højt lejeniveau kun i enkelte områder og under særlige omstændigheder kan lade sig gøre at realisere kontorbyggeri med parkering i kælder, og det vil i mange områder også være vanskeligt at realisere rene kontorprojekter med parkering i P-hus i de nuværende markedsforhold – med mindre kommunen spiller en aktiv rolle i etableringen af P-huse. I forstadsområder med relativt lave lejeniveauer skønnes det at være vanskeligt at realisere kontorbyggeri under de givne omstændigheder, selv med parkering på terræn.

Det skal understreges, at de grove tommelfingerregel ovenfor tager afsæt i "alt-andet-lige-betragtninger" i det aktuelle marked.

Eksempler på generel sammenhæng mellem salgspriser og planlægningsmæssige muligheder – boligbyggeri

Der er foretaget en tilsvarende vurdering af mulighederne for at realisere boligbyggeri i form af ejerlejligheder. Der er her taget udgangspunkt i, at en developer opfører ejerboliger og sælger disse til en række købere. For at få adgang til grunden

skal developeren kunne finansiere køb af grunden af eksempelvis en virksomheder, der afvikler erhvervsaktiviteter på grunden. Byggeretsprisen afhænger af en konkret forhandling, og er her sat til 2.500 kr. pr. etagemeter. Developeren skal desuden have et rimeligt afkast, der modsvarer risikoen ved projektudvikling, hvis projektet skal være realiserbart.

Der er foretaget beregninger af økonomien i projektet ved forskellige parkeringsløsninger. Disse indikerer, at nybyggeri til boliger med al parkering på terræn eksempelvis forudsætter, at developeren kan sælge boliger til en kvadratmeterpris på minimum 25.000 kr. pr. m² etageareal. Skal projektet realiseres med f.eks. 80% af parkering i et parkeringshus og resten på terræn skal salgsprisen (kvadratmeterprisen) med de givne forudsætninger over 27.000 kr. pr. m². Skal 80% af parkeringen i stedet i kælder og resten på terræn skal salgsprisen (kvadratmeterprisen) over 28.000 kr. pr. m², før developeren kan realisere projektet.

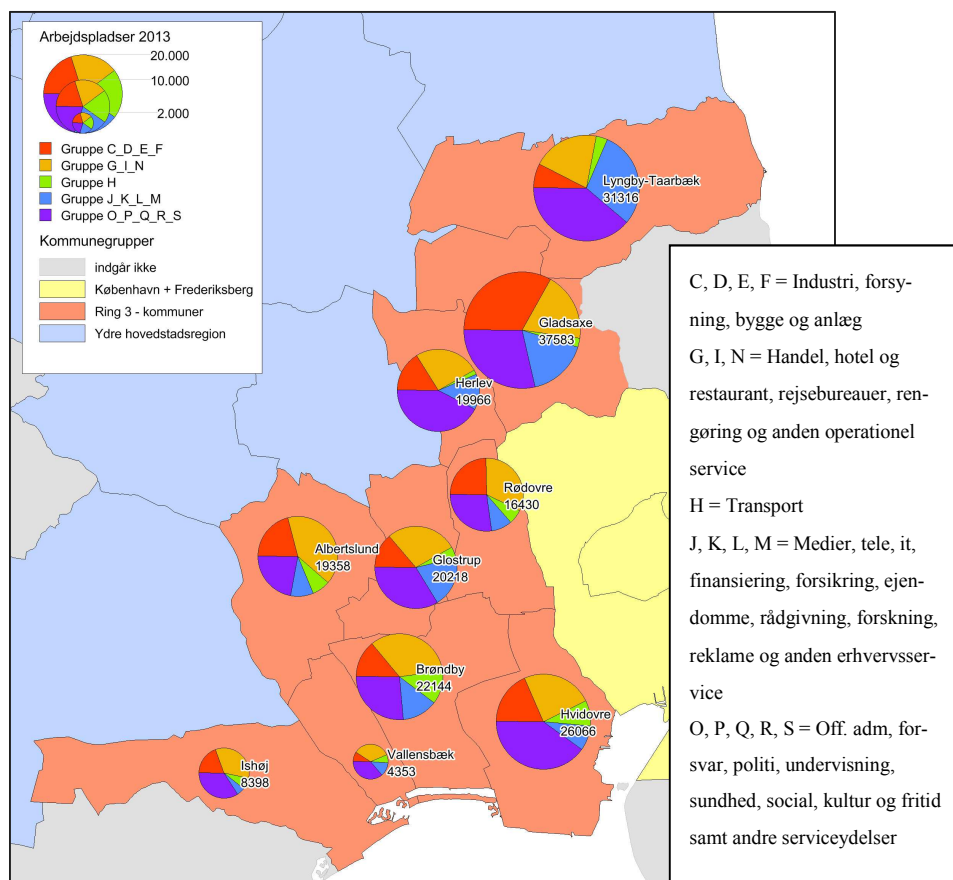
De angivne intervaller skal desuden tages med forbehold, da den konkrete sag også afhænger af en række andre faktorer som eksempelvis jordforurening, funderingsforhold, ejerforhold, belåning af eksisterende ejendomme mv.

I tilfælde af udfordrende markedsforhold, hvor det er vanskeligt at opnå de nævnt min. salgspriser, kan et projekt fremmes ved eksempelvis at tillade en andel detailhandel (dagligvarehandel som f.eks. en discountbutik) som en del af projektet. Det forudsætter dog som regel, at der er et lokalt opland med mange boliger omkring butikken.

En anden mulighed er at udvikle projektet til en anden ejerform – eksempelvis almene boliger. Det kan i nogle områder være lettere at realisere projekter med almene boliger, da boligselskaberne ikke skal tjene penge på udviklingen af projektet. Nogle kommuner her derfor har held med at bruge almene boliger som en "kickstart" i forbindelse med byomdannelse.

6 Kommunernes styrkepositioner, konkrete planer og behov for ny viden

En analyse af de kommunale strategier og planer for byomdannelse i Ringbyen, gennemført af Ringbysamarbejdet, viser en stor variation i kommunernes tilgang til byudviklingsudfordringerne, som både afspejler at kommunerne har forskellige, erhvervmæssige styrkepositioner, og at de markedsmæssige og lokale vilkår og rammebetingelser er meget forskellige.



Kommunerne i Ringbyen har både en række fælles erhvervmæssige karakteristika – eksempelvis en stor andel offentlig og privat service – men også forskellige er-

hvervsprofiler. Den traditionelle industri fylder i dag relativt lidt i eksempelvis Lyngby-Taarbæk Kommune, men mere i nabokommunen Gladsaxe. Transporterhvervene har samtidig relativ større betydning i den sydlige del af Ringbyen end i den nordlige. Kilde: Danmarks Statistik.



Ring 3-letbanen samt udviklingsområder udpeget af kommunerne med angivelse af status for det enkelte områdes planlægning. Status primo maj 2014.

En række kommuner har udarbejdet helhedsplaner for de vigtigste byomdannelsesområder, evt. i forlængelse af en arkitektkonkurrence for det pågældende byomdannelsesområde. Andre vælger at behandle udvalgte delområder i kommuneplanprocessen. Og endelig vælger nogle kommuner at udvikle ét delområde ad gangen, som lokalplanlægges på baggrund af et specifikt ønske fra en grundejer eller en developer.

De fleste helhedsplaner omfatter erhvervsområder, der planlægges omdannet til mere intensiv anvendelse, men enkelte kommuner har også udarbejdet helhedsplaner for den fremtidige udvikling af almene boligområder eller områder med detailhandel.

Fælles for mange af planerne er, at kommunen kun ejer arealer i begrænset omfang og at der vurderes at være et behov for - eller konkrete planer om – offentlige investeringer (byrum, veje, offentlige institutioner mv.) som en væsentlig forudsætning for realiseringen. Nyere planværktøjer som eksempelvis udbygningsaftaler anvendes i varierende omfang.

Bemandingen af kommunernes erhvervsservices er organiseret meget forskelligt. Få kommuner har tilknyttet erhvervskonsulenter i særskilte erhvervserviceafdelinger, mens andre har placeret deres primære erhvervskontakt i planafdelingerne. Enkelte kommuner meddeler, at deres erhvervsservice varetages af Væksthus Hovedstaden. Opgaveporteføljen er således varierende.

Aktiviteterne på byggesagsområdet (det totale antal af byggesager) er relativt ensartet på tværs af kommunerne, når befolkningsgrundlaget tages i betragtning

Kommunerne peger på en række fælles udfordringer og behov for viden i forhold til en realisering af planerne, herunder:

- › Trafikale udfordringer - parkeringsnormer, trafikafvikling mv.
- › Økonomiske udfordringer i form af kommunale følgeinvesteringer samt kendskab til økonomiske incitamenter for private grundejere, 'københavnerjord' (klausuler om hjemfaldspligt).
- › Håndtering af mange interessenter samt forhandlinger om lempelser af standardkrav pga. økonomi.
- › Planlægningsmæssige forhold som eksempelvis støjgrænser, tryghed for eksisterende virksomheder ved omdannelse, bevaringsinteresser, skygge- og indbliksgener, bygningshøjder mv.
- › Koordinering af indsatsen internt i kommunen, koordinering af projekterne/omdannelsesområderne internt i kommunen

Der er mange steder etableret samarbejde med grundejere og virksomheder, men én af hovedudfordringerne er som angivet ovenfor at nå skridtet videre og indgå i konkrete samarbejder om realisering af planerne.

7 Fremtidige samarbejdsformer

Vurderingerne af udviklingstendenser og lokale vilkår for byomdannelse i Ringbyen afspejler, at der indenfor Ringbyen er en række fælles potentialer i relation til byomdannelse langs letbanen, samt fælles udfordringer i relation til markedsforholdene.

Samtidig viser analyserne, at der allerede i dag eksisterer en arbejdsdeling mellem kommunerne i Ringbyen, hvor de forskellige markedsvilkår skaber et behov for at anvende en række forskellige byomdannelsesstrategier. De meget forskellige markedsvilkår betyder samtidig, at det er en udfordring at lave én samlet byomdannelsesstrategi, der favner alle kommunerne. Størst udbytte fås formentlig ved at skabe målrettede samarbejder på flere niveauer; regionale samarbejder, samarbejder for Ringbyen som helhed og samarbejder i mindre grupper af kommuner indenfor Ringbyen.

Et fortsat fælles samarbejde mellem kommunerne i Ringbyen kan eksempelvis omfatte:

Tværkommunale samarbejder på politisk niveau:

- › Samarbejde om visioner, strategier og markedsføring med plads til individuel specialisering. Samarbejdet om at markedsføre muligheder for investeringer i et internationalt perspektiv kan eksempelvis tage afsæt i den større, regionale sammenhæng, som Ringbyen indgår i – som en del af Hovedstadsregionen og Øresundsregionen. Der er indledt dialog med bl.a. Københavns Kommune om et samarbejde om en stærkere, fælles markedsføring af byudviklingsmulighederne overfor bl.a. internationale investorer.
- › De gennemførte interviews med repræsentanter for større investorer peger således på, at der er et behov for at Ringbykommunerne samlet kommunikerer de konkrete planer for letbanen (status, tidshorisont, placering af stationer mv.) såvel som de kommunale planer for byomdannelse. Der peges på, at brochurer, udstillinger og et seminar med præsentationer af det overordnede helhedsbillede såvel som de enkelte kommuners planer, kan bidrage til at synliggøre mulighederne.

- › Konkret samarbejde om at styrke passagergrundlaget for letbanen generelt med fælles fokus på at optimere knudepunkterne og styrke adgang og byudvikling i de stationsnære områder.

Samarbejder i klynger af kommuner med forskellige byomdannelsesstrategier, eksempelvis følgende klynger:

- › Samarbejder mellem kommuner, hvor markedsvilkårene p.t. muliggør udvikling af byomdannelsesprojekter med kontor, boliger og evt. detailhandel i én del af Ringbyen.
- › Samarbejde om at optimere de fysiske rammer for håndværks- og servicevirksomheder i andre dele af Ringbyen.
- › Samarbejde målrettet optimale udviklingsvilkår for transportvirksomheder i udvalgte kommuner i Ringbyen.

Tværgående samarbejder på embedsmandsniveau om styrket vidensgrundlag, eksempelvis om følgende temaer:

- › Konkret samarbejde om at styrke passagergrundlaget for letbanen generelt, med fælles fokus på at optimere knudepunkterne omkring stationer og at styrke adgangen til stationer.
- › Øget dialog med investorer og developere om det rette match mellem kommunale planer og de markedsmæssige muligheder og løbende monitorering af ændringer i markedsforshold og –tendenser.
- › Erfaringer med bilateral dialog med grundejere i områder med komplicerede grundejerforhold, herunder eksempelvis vurdering af belåningsforhold i relation til omdannelse af ejendomme mv. ("låste ejendomme")
- › Brug af udbygningsaftaler
- › Optimering af parkeringsnormer
- › Timing af planprocesserne i forhold til letbanens tidshorisont
- › Mv.

Fremtidige samarbejder bør organiseres afhængig af geografisk fokus; tværkommunale samarbejder på politisk niveau og embedsmandsniveau kan eksempelvis håndteres i det eksisterende Ringbysamarbejde, mens samarbejder i klynger af kommunerne med fælles rammevilkår eksempelvis kan organiseres som selvstyrede samarbejder organiseret af de deltagende kommuner.

8 Bilag: Eksempel - byggeri af kontordomicil med forskellige parkeringsløsninger

En kommune planlægger for omdannelse af industri til kontordomiciler i et område med en max. bebyggelsesprocent på 125. Kommunens parkeringsnorm er fastsat til én parkeringsplads pr. 100 m² etageareal.

En developer viser interesse, og overvejer at opføre et kontordomicil på 5.000 m² etageareal i 5 etager på en grund på 4.000 m², som er ryddet for byggeri mv. og klar til byggemodning. Developeren finder en lejer, som vil leje sig ind i det færdige byggeri, og finder samtidig en investor, som vil købe byggeriet, når projektet er udviklet.

To markeds-mæssige parametre har afgørende betydning for projektets realiserbarhed: Lejeniveauet i kontorbyggeriet i form af nettleje pr. m² pr. år samt det afkast investoren forudsætter at skulle have af den efterfølgende udlejning. Afkastet afhænger bl.a. af hvor byggeriet ligger. Eksempelvis om det ligger på en lokalitet, hvor det forventes at være let at genudleje byggeriet, hvis lejerens opsiger lejeaftalen. Eksempelvis synligt ved et trafikknudepunkt med adgang både med bil og kollektiv transport.

De forudsættes, at en lejer vil betale 1.390 kr. pr. m² pr. år, hvilket er et højt huslejeniveau. Det forudsættes desuden, at investoren, som køber byggeriet af developeren, skal have et afkast på 5,5 %. Det er et relativt lavt afkast. De to parametre afspejler i relation til markedsforholdene i Ringbyen meget gunstige forhold i relation til at realisere et kontorbyggeri i et byomdannelsesområde. Lokale lejeniveauer og afkastkrav kan eksempelvis oplyses af en ejendomsmægler.

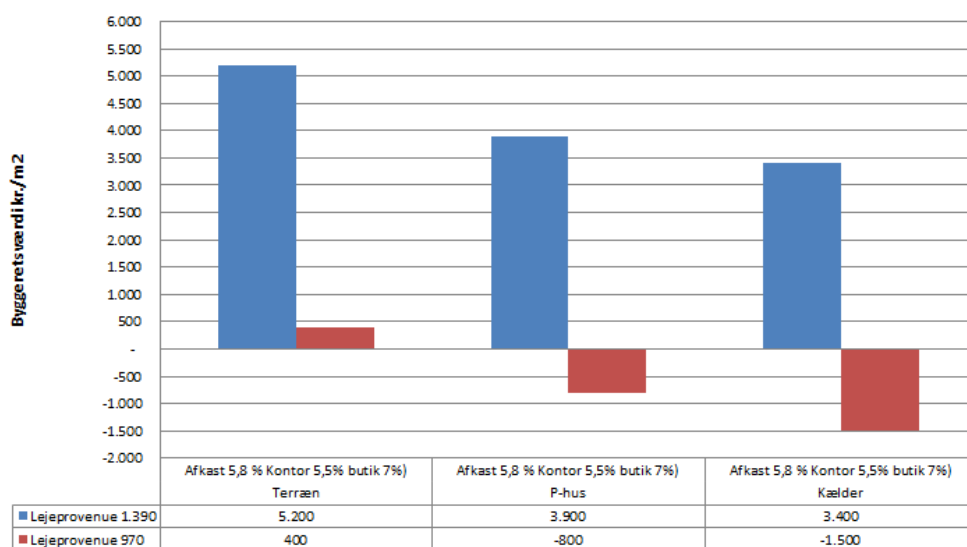
Lejeniveauet og afkastet til investor fastlægger, hvor meget der er til rådighed til at udvikle projektet, afholde udgifter til finansiering, til at opføre byggeri mv. samt til developerens køb af et grundareal (f.eks. af en virksomhedsejer, der planlægger at lukke eller flytte sin virksomhed). Desuden skal developeren have en gevinst for at det er attraktivt at udvikle byggeriet – gevinsten afspejler samtidig den risiko der ligger i ejendomsudvikling.

Med de nævnte forudsætninger er der beregnet tre forskellige eksempler på byggerier, der som eksempel afspejler forskellige kommunale krav til parkeringsløsninger, som i alle tre tilfælde finansieres af investoren:

- Parkering på terræn ved siden af byggeriet
- Parkering i parkeringshus ved siden af byggeriet
- Parkering i parkeringskælder under byggeriet

Med baggrund i de tre eksempler er der foretaget en beregning af den byggeretspris, som developeren kan betale grundejeren for køb af grunden. Byggeretsprisen udtrykker prisen pr. m² etageareal, der kan opføres på grunden med en bebyggelsesprocent på 125. Resultaterne af en beregning af byggeretsprisen med de tre parkeringsløsninger er vist i grafen nedenfor, hvor eksemplet med det høje lejeniveau på 1.390 kr. pr. m² pr. år er sammenholdt med et betydeligt lavere – og for Ringbyen mere typisk – lejeniveau på 970 kr. pr. m² pr. år.

Kontor med butik - Byggeretsværdi i forhold til afkast, parkeringsløsning (Terræn, P-hus, P-Kælder) og lejeindtægt (kr./m²)



Eksemplet afspejler i hvor høj grad de lokale markedsforhold afgør, hvilke byplanmæssige løsninger, der kan planlægges for. Ved et højt lejeniveau på 1.390 kr. pr. m² pr. år og et lavt afkastkrav på 5,5% vurderes det "alt andet lige", at det i en række situationer er muligt at planlægge for såvel parkering på terræn, parkering i P-hus og parkering i kælder, samtidig med at grundejeren kan få en rimelig pris ved salg af grunden til developer/investor.

- Ved et lejeniveau på 970 kr. pr. m² pr. år skønnes det "alt andet lige" ofte kun at være muligt at planlægge for kontorbyggeri med parkering på terræn – og byggeretsprisen er så lav, at det i mange tilfælde næppe vil være tilfredsstillende for grundejeren at sælge til en developer/investor. Det kan således være vanskeligt at realisere kontorbyggeri på disse betingelser. Med mindre grunden allerede ejes af en investor, der formår selv at udvikle grunden og finde lejere.