

Til
By- og Landskabsstyrelsen

Dokumenttype
Delrapport

Dato
Juni 2010

AFDÆKNING AF LOKALISE- RINGSPRÆFERENCER FOR DANSKE VIRKSOMHEDER **DELRAPPORT**



AFDÆKNING AF LOKALISERINGSPRÆFERENCER FOR DANSKE VIRKSOMHEDER DELRAPPORT

Revision **6**
Dato **Juni 2010**
Udarbejdet af **Peder Tornelund Hansen og Claus Andersen**
Beskrivelse **Afrapportering af virksomhedssurvey**

Ref. CAN

INDHOLD

1.	Indledning	1
2.	Sammenfatning	2
3.	Datagrundlag, Survey-udvælgelse og repræsentativitet	4
3.1	Afgrænsning af samlede population	4
3.2	Stikprøveudvælgelse	4
3.3	Svarprocent og stikprøvens repræsentativitet	5
4.	Generelle lokaliseringspræferencer	7
4.1	Det generelle lokaliseringsbehov (landsplan)	7
4.1.1	Virksomhedernes lokaliseringspræferencer inden for "by/region"	7
4.1.2	Virksomhedernes præferencer inden for "område"	8
4.1.3	Virksomhedernes præferencer inden for "bygningen og grunden"	9
4.2	Betydning af de enkelte skalaniveauer i beslutningsfasen	10
4.3	Sammenhæng mellem lokaliseringsbehov og geografi	11
4.3.1	Geografiske forskelle på regionalt niveau	12
4.3.2	Geografiske forskelle på byregionalt niveau	15
4.4	Sammenhæng mellem lokaliserings behov og erhvervsstruktur	18
4.4.1	Funktionsklasse	19
4.4.2	Fokusvirksomheder	21
5.	Transport og godsforhold	26
6.	Miljø	28

OVERSIGT OVER FIGURER

Figur 4.1: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende området for Hovedstaden.....	13
Figur 4.2: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende byen/regionen for Nordjylland	13
Figur 4.3: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende bygning og grund for Region Syddanmark	14
Figur 4.4: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende bygning og grund for Århus, Odense og Aalborg	16
Figur 4.5: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende området for engroshandel	19
Figur 4.6: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende byen/regionen for kontor	20
Figur 4.7: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende området (transporttunge virksomheder)	22
Figur 4.8: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende byen/regionen (andre miljøbelastende virksomheder).....	23
Figur 4.9: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende området (byintegrerbare virksomheder)	24

BILAG

Bilag 1: Stikprøvens repræsentativitet på en række nøgle karakteristika

Bilag 2: Geografiske afvigelser fra landsgennemsnittet

Bilag 3: Afvigelser fra landsgennemsnittet for de enkelte virksomhedstyper

Bilag 4: Lokaliseringspræferencer fordelt på regionerne, byregionerne, funktionsklasser og fokusvirksomheder

1. INDLEDNING

Dette notat afrapporterer resultaterne fra virksomhedssurveyen i anden fase af projektet *Serviceeftersyn af erhvervsområder og virksomhedslokalisering*.

Det primære formål med virksomhedssurveyen er at afdække virksomhedernes lokaliseringspræferencer og dermed efterspørgslen efter erhvervsarealer, således at det er muligt at sammenholde den samlede efterspørgsel med udbuddet. På den baggrund kan det vurderes, hvorvidt dette marked er i balance i dag og fremover, eller om der er behov for justeringer af planlægningen af erhvervsområder.

Virksomhedernes lokaliseringsbehov bestemmes af deres præferencer for faktorer, der indgår i lokaliseringsbeslutningen. I det følgende tales derfor om virksomhedernes lokaliseringspræferencer. Eksempler på faktorer i lokaliseringsbeslutningen findes nedenfor:

- Adgang til motorvej
- Adgang til kollektiv trafik
- Adgang til højtuddannet arbejdskraft
- Netværk og relationer til lokalsamfundet
- Nærhed til underleverandører, kunder og/eller samarbejdspartnere.

Data til fastlæggelse af virksomhedernes præferencer og en rangordning af disse er tilvejebragt gennem en survey blandt et repræsentativt udsnit af danske virksomheder. De identificerede lokaliseringspræferencer opregnes til landsplan gennem en stratificering på brancher og virksomhedsstørrelse målt på antal ansatte.

Læsevejledning

Rapporten er struktureret i følgende afsnit:

- Kapitel 2 indeholder en kort sammenfatning af de vigtigste resultater fra virksomhedssurveyen.
- Kapitel 3 præsenterer datagrundlag og afgrænsninger af populationen samt metode til udvælgelse af stikprøven. Kapitlet rundes af med en beskrivelse af stikprøvens repræsentativitet.
- Kapitel 4 indeholder resultaterne fra surveyen, hvor det primære fokus er de generelle lokaliseringspræferencer (landsplan).
- Kapitel 5 går i dybden med geografiske samt virksomhedsspecifikke forskelle i lokaliseringspræferencerne.
- Kapitel 6 indeholder resultaterne for transport og gods samt miljøspørgsmålene på et generelt niveau.

2. SAMMENFATNING

Nedenfor gives en kort sammenfatning af resultaterne fra virksomhedssurveyen i anden fase af projektet *Serviceeftersyn af erhvervsområder og virksomhedslokalisering*.

Resultaterne er baseret på besvarelser fra et repræsentativt udsnit af i alt 47.797 virksomheder, ekskl. virksomheder med mindre end fem årsværk samt virksomheder inden for land- og skovbrug samt fiskeri, råstofudvinding, offentligsektor og detailhandel (behandles i anden sammenhæng). Resultaterne er opregnet til landsplan med udgangspunkt i stikprøvens andel af population på en række væsentlige faktorer.

Kortlægning af de generelle lokaliseringsspræferencer (landsplan). Undersøgelsen viser, at en anseelig del af virksomhederne har planer om at flytte eller udvide. På landsplan viser det sig, at 12 procent af virksomhederne (ca. 5.700) har planer om at flytte inden for den nærmeste årrække. Samtidig har 24 procent af virksomhederne (ca. 11.500) planer om at udvide deres bygning eller grund. Hvis det viser sig, at den planlagte udvidelse ikke kan foretages på nuværende lokalitet, vil det reelle flyttebehov være større end de 5.700 virksomheder.

I surveyen er virksomhedernes lokaliseringsspræferencer grupperet under tre skalaniveauer; Byen/regionen, Området samt Bygning og grund.

De lokaliseringsfaktorer knyttet til skalaniveauet *Byen/regionen*, som virksomhederne oftest vurderer betydende for lokaliseringsbeslutningen, er netværk og relationer til lokalsamfundet, hvor virksomheden hidtil har ligget, nærhed til underleverandører, kunder/og eller samarbejdspartnere samt adgang til faglært arbejdskraft

Infrastrukturelle faktorer vurderes som de mest betydende lokaliseringsfaktorer vedrørende lokaliseringskrav for skalaniveauet *Området*. Her ligger adgang til motorvej, adgang til kollektiv trafik og adgang for lastvogn i toppen af listen over mest betydende lokaliseringsfaktorer.

Når der spørges indtil, hvilke lokaliseringsfaktorer der er betydende for skalaniveauet *Bygning og grund*, er det entydigt lejeudgift/prisniveau, der ligger øverst på listen. Hele 82 procent af virksomhederne vurderer, at lejeudgift/prisniveau i nogen eller i høj grad spiller ind i deres lokaliseringsbeslutning. Derudover er parkeringskapacitet og fleksibilitet af bygningens lokaler vigtige lokaliseringsspræferencer.

Lokaliseringsbehov og geografi (region og byregion)

Lokaliseringsspræferencerne for alle virksomhederne (landsplan) dækker over geografiske forskelle. Disse afdækkes på regionalt niveau samt byregionalt niveau. Et generelt resultat er, at lejeudgift/prisniveau på bygningen samt parkeringskapacitet er betydende lokaliseringsfaktorer, uanset hvilken region eller byregion der betragtes.

På regionalt niveau observeres der interessante mønstre. Region Hovedstaden er den eneste region, hvor lokaliseringsfaktoren adgang til kollektivtrafik optræder på top 5-listen over mest betydende lokaliseringsfaktorer. Desuden vurderes tilknytningen til lokalsamfundet som en betydende lokaliseringsfaktor for alle regioner på nær hovedstaden. Dette viser dels, at virksomhederne i Region Hovedstaden ikke har den samme afhængighed og forhold til lokalsamfundet som virksomhederne i de resterende regioner, og dels at de regionale særegenskaber, som Region Hovedstaden har i form af højt betjeningsniveau af kollektiv trafik og København som storby, er vigtige årsager til, at virksomheder placerer sig i Region Hovedstaden.

På byregionalt niveau observeres der ligeledes interessante geografiske forskelle. Århus, Odense og Aalborg klassificeres i samme byregion, og her er det interessant, at nærhed til videregående uddannelse samt forsknings- og udviklingsmiljøet vurderes betydende for lokaliseringsbeslutningen oftere end i resten af landet, mens det ikke er tilfældet i hovedstadsområdet. I byregionen Trekantsområdet er det lokaliseringsfaktorerne vedrørende tilgængelighed for gods og personer, der vurderes vigtige i lokaliseringsbeslutningen. Idet afvigelsen fra landsgennemsnittet viser, at

lokaliseringsfaktorerne adgang for motorvej, adgang for lastvogn, adgang til havn samt adgang til kombiterminal oftere vurderes betydende.

Et andet interessant resultat findes i byregionen yderområdet, hvor lokaliseringsfaktoren tilknytning til lokalsamfundet topper listen over mest betydende lokaliseringsfaktorer, hvilket afspejler, at virksomhederne i yderområderne i langt højere grad er afhængig af nærmiljøet omkring dem (og omvendt).

Lokaliseringsbehov og virksomhedstype

De geografiske forskelle i lokaliseringspræferencer afspejler i nogen grad geografiske forskelle i erhvervsstrukturen. Der er derfor undersøgt, hvilke lokaliseringsfaktorer der har betydning på tværs af erhvervsstrukturen. Erhvervsstrukturen undersøges i to niveauer; en funktionsklasse samt en klassificering af fokusvirksomheder.

Traditionelt set udgør godstransport med lastvogn til og fra virksomheder med funktionsklasserne engroshandel, fremstilling samt transport en væsentlig del af virksomhedernes aktiviteter. Dette afspejles i deres top 5-liste over mest betydende lokaliseringsfaktorer, idet listen indeholder faktoren adgang for lastvogn.

For virksomheder med funktionsklassen kontor indeholder top 5-listen lokaliseringsfaktorerne adgang til kollektiv trafik, adgang til arbejdskraft med høj uddannelse samt æstetik og arkitektur. Betragtes afvigelserne fra landsgennemsnittet ses det, at virksomhederne klassificeret som kontor hyppigere betragter nærhed til storby, nærhed til forsknings- og udviklingsmiljøer samt fællesserviceordninger som betydende lokaliseringsfaktorer i lokaliseringsbeslutningen.

For de fokusvirksomheder, der klassificeres som transporttunge, er det – ikke overraskende – tilgængelighedsfaktorerne samt lagerkapacitet, der klassificeres som værende betydende lokaliseringsfaktorer. Dette ses ved, at faktorerne optræder på top 5-listen samt at alle tilgængelighedsfaktorerne ligger over landsgennemsnittet.

På top 5-listen for de fokusvirksomheder, der klassificeres som andre miljøbelastende findes ligeledes lokaliseringsfaktorerne parkeringskapacitet og adgang for lastvogn. Betragtes afvigelserne fra landsgennemsnittet, observeres det, at de miljøbelastende virksomheder oftere klassificerer bl.a. lokaliseringsfaktorerne adgang til faglært arbejdskraft, adgang til billig arbejdskraft, kommunens skatteforhold, kommunens udviklingsplan samt kommunens serviceniveau for værende betydende i lokaliseringsbeslutningen.

Transport og miljø

I forhold til medarbejdernes valg af transportform til og fra arbejdet svarer langt størstedelen af virksomhederne, at deres medarbejdere benytter bil til og fra arbejde, hvilket kan forklarer, at lokaliseringsfaktoren parkeringskapaciteten vurderes betydende for lokaliseringsbeslutningen, uanset hvor i landet virksomheden er placeret. Ligeledes vil størstedelen (ca. 70 procent) af virksomhedernes kunder typisk anvende bil, når de besøger virksomhedens adresse.

Ca. 57 procent af virksomhederne vurderer, at det er muligt at lokalisere virksomheden i en bymæssig sammenhæng med blandede byfunktioner uden begrænset biltilgængelighed. Hvis der til gengæld er begrænset biltilgængelighed i en bymæssig sammenhæng med blandede byfunktioner, falder dette tal til ca. 33 procent. Biltilgængeligheden ser derfor ud til at være en hel central faktor for ca. 25 procent af virksomhederne, hvor virksomhederne mener, det er muligt at lokalisere den respektive virksomhed.

Langt størstedelen af virksomhederne svarer, både at de ikke oplever, at miljøkonflikter udgør et stigende problem, og at miljøhensyn til naboer ikke er en hæmmende faktor for virksomhedens udvikling.

3. DATAGRUNDLAG, SURVEY-UDVÆLGELSE OG REPRÆSENTATIVITET

Datagrundlaget for undersøgelsen er virksomhedsoplysningerne fra Det Centrale Virksomhedsregister (CVR-register). CVR-registeret er statens stamregister, der omfatter alle virksomheder i Danmark, der har pligt til at lade sig registrere, samt foreninger, der frivilligt har valgt at lade sig registrere. CVR er en samling af oplysninger vedrørende regnskab, branchetilknytning, kontakt-oplysninger m.m. Der er i alt 677.690 registrerede virksomheder, men størstedelen er ikke reelt aktive virksomheder, men derimod hobbyvirksomheder. Inden stikprøven kan fastlægges, skal der "renses" ud i antallet af virksomheder. Dvs. ikke-reelt aktive virksomheder samt enkelte brancher fjernes.

3.1 Afgrænsning af samlede population

Fokus er på den fysiske planlægning og byintegrerbarhed. Virksomheder med begrænset aktivitet samt brancher, hvor byintegrerbarhed ikke er en mulighed (f.eks. landbrug og fiskeri), klassificeres derfor ikke. Det samme gør sig gældende for brancher, der behandles i anden sammenhæng (f.eks. dele af detailhandlen). Denne indledende afgrænsning gennemføres på CVR-data.

Indledningsvis er alle registrerede virksomheder med mindre end fem årsværk fjernet. Denne del udgør hele 90 procent (61.2690, jf. Tabel 3.1). Der er desuden rensset for virksomheder, hvis primære aktivitet ligger inden for land- og skovbrug samt fiskeri, råstofudvinding, offentlig sektor og detailhandel (behandles i anden sammenhæng). Dette giver en samlet grundpopulation på 47.797 virksomheder.

Tabel 3.1: Oversigt over sorteringskriterier

	Antal	Sorteringskriterium
Samlede antal produktionsenheder	677 690	Alle produktionsenheder udtrukket fra CVR-registeret
- Antal årsværk <= 5	612 998	Årsværk < 5 er fjernet
- Land- og skovbrug samt fiskeri	1144	Standardgruppe 1 (grp10) er fjernet
- Råstofudvinding	82	Standardgruppe B (grp 36) er fjernet
- Offentlig sektor	11 677	Virksomhedsform er fjernet (230, 245, 250)
- Detailhandel	3 916	Detailhandel defineres ud fra DB07 og fjernes
- Uoplyst aktivitet	76	Standardgruppe 0 (grp 0) er fjernet
Grundpopulation	47 797	

Bemærkning: Virksomhedsform 230, 245 og 250 er hhv. statslig administrativ enhed, region og primærkommune.

Virksomheder, der skal indgå i virksomhedssurveyen udvælges ud fra denne grundpopulation.

3.2 Stikprøveudvælgelse

Vi forventer, at virksomhedernes størrelse og aktivitet påvirker virksomhedernes lokaliseringbehov. Tunge industrivirksomheder er i mindre omfang integrerbare i byen, mens mindre vidensbaserede virksomheder nemt kan integreres i byen. Det er derfor vigtigt, at stikprøven udtrækkes således, at andelen af virksomheder fordelt på aktivitet og størrelse ligner populationen. Dette gøres ved at stratificere stikprøven.

Den stratificerede udvælgelse mindsker usikkerheden på de egenskaber, der stratificeres efter. Stikprøven er stratificeret på antal ansatte (seks kategorier) og branchetilknytning (otte kategorier). Dette giver i alt 48 stratum, men af hensyn til minimumskrav til antallet af virksomheder i hver stratum (minimumskrav er fem) lægges enkelte tyndt besatte stratum sammen.

En tilfældig udvælgelse inden for hvert stratum sikrer, at stikprøven er repræsentativ på en række nøglevariable ud over stratumvariablerne (region, funktionsklasse m.m.).

3.3 Svarprocent og stikprøvens repræsentativitet

Der er i forhold til den oprindelige stikprøve, som blev udtrukket til spørgeskemaundersøgelsen, et frafald på 21 virksomheder pga. konkurs og 87 virksomheder pga. forkert mailadresse. Dermed er den korrigerede stikprøve på 1.383 virksomheder. Ud af de 1.383 virksomheder er der på nuværende tidspunkt 452 besvarede spørgeskemaer, hvilket giver en korrigeret svarprocent på 32,6 procent (jf. Tabel 3.2).

Tabel 3.2: Grundpopulation

	Antal virksomheder
Samlet stikprøve	1482
- Ingen mail	93
- Frafald	30
Korrigeret stikprøve	1383
- Besvarede	452
Korrigeret svarprocent	32,6 (procent)

Kilde: Egne beregninger

Som forventet er der gennemgående god overensstemmelse mellem populationen og stikprøven i fordelingen af virksomheder på stratavariablerne antal ansatte og branchetilknytning (jf. Tabel 3.3 og Tabel 3.4).

Mere interessant er det at sammenligne fordelingen af virksomhederne, der har gennemført besvarelser med populationen, idet besvarelserne danner grundlag for de endelige konklusioner om virksomhedernes lokaliseringspræferencer. Igen findes der god overensstemmelse mellem populationen og virksomheder, der har besvaret spørgeskemaet, hvilket implicerer, at besvarelserne er repræsentative på stratavariablerne og kan benyttes direkte til opregning til landsplan.

Tabel 3.3: Branchefordeling

	Samlede antal virksomheder	Virksomheder fra stikprøven	Deltagende virksomheder
	----- procent -----		
Bygge og anlæg	14,3	14,3	12,4
Ejendomshandel og udlejning	2,2	2,2	1,4
Erhvervsservice	10,8	10,9	10,0
Finansiering og forsikring	4,8	4,7	2,9
Handel og transport m.v.	32,2	32,4	33,3
Industri	14,9	15,0	16,6
Information og kommunikation	4,1	4,0	2,6
Kultur, fritid og anden service	5,2	5,2	6,7
Offentlig administration, undervisning og sundhed	11,4	11,3	14,3
Total	100	100	100

Kilde: Survey og virksomhedsdatabasen

Tabel 3.4: Antal ansatte i virksomhederne

	Samlede antal virksomheder	Virksomheder fra stikprøven	Virksomheder der har besvaret spørgeskemaet
	----- procent -----		
5-9 ansatte	45,2	45,5	42,5
10-19 ansatte	27,4	27,5	29,9
20-49 ansatte	17,7	17,5	17,0
50-99 ansatte	5,8	5,8	6,2
100 eller derover	3,8	3,6	4,4
Total	100	100	100

Kilde: Survey, virksomhedsdatabase

For at imødekomme virksomhedsspecifikke og specielle geografiske forhold, der har indflydelse på planlægningen af erhvervsområder, undersøges virksomhedernes lokaliseringspræferencer opdelt på to geografiske niveauer (region, byregion) samt to opdelinger af virksomhederne (funktionsklasse og fokusvirksomheder). Den tilfældige udvælgelse inden for de 48 stratum sikrer en repræsentativ stikprøve for de geografiske opdelinger samt virksomhedstyper (jf. bilag 1), hvilket medfører, at besvarelserne giver et samlet billede af alle virksomheders lokaliseringspræferencer. Det skal nævnes, at hovedstadsområdet er underrepræsenteret i besvarelsen, men i et mindre omfang, der ikke vurderes at have nogen effekt på resultaterne.

4. GENERELLE LOKALISERINGSPRÆFERENCER

Kortlægningen af virksomhedernes lokaliseringspræferencer foretages på flere niveauer. Først afdækkes det generelle behov på landsplan. Herefter følger en mere detaljeret afdækning, hvor fokus er på geografiske samt virksomhedsspecifikke forskelle.

Præferencerne afdækkes dels gennem virksomhedernes funktionskrav til bygninger og erhvervsområder, dels gennem funktionskrav/præferencer, der vedrører byen/regionen. Dette afspejler de typiske faser i et lokaliseringsvalg (de tre skalaniveauer), hvor det først besluttes, hvor i landet virksomheden ønsker at lokalisere sig. Derefter tages beslutningen om den præcise lokalitet (området, grund samt bygning). Det skal bemærkes, at ikke alle virksomheder kommer igennem alle tre faser, idet nogle kan være givet på forhånd.

Virksomhederne er blevet bedt om at svare på, i hvor høj grad de enkelte lokaliseringsfaktorer har betydning i forhold til virksomhedens ønsker til lokalisering. Virksomhederne har haft svarmulighederne "i høj grad", "i nogen grad", "i mindre grad" og "slet ikke". For at lette fortolkningen og formidlingen af virksomhedernes lokaliseringsbehov i de næste afsnit, klassificeres en lokaliseringsfaktor som værende betydende (eller vigtig) for lokaliseringsbeslutningen, hvis virksomheden enten har svaret "i høj grad" eller "i nogen grad". Hvis virksomheden har svaret "i mindre grad" eller "slet ikke", klassificeres lokaliseringsfaktoren for værende ikke-betydende for lokaliseringsbeslutningen.

4.1 Det generelle lokaliseringsbehov (landsplan)

For at give et overordnet billede af aktualiteten af lokaliseringsbehovene er virksomheder blevet bedt om at redegøre for deres fremtidige flytnings- og udvidelsesplaner.

Størstedelen af virksomhederne udtrykker, at de ikke har nuværende planer om at flytte (dvs. 88 procent), mens ca. 77 procent svarer, at de ikke har nuværende planer om udvidelse af deres bygning eller grund (jf. Tabel 4.1).

Tabel 4.1: Virksomhedernes planer for flytning og udvidelse

Tidshorisont	Planer om flytning	Planer om udvidelse
	-----procent-----	
Inden for 1 år	3	7
Mellem 1 og 2 år	3	10
Mere end 2 år	6	7
Ingen nuværende planer	88	77
Total	100	100

Kilde: Survey

I alt har 12 procent af virksomhederne planer om at flytte, mens ca. 24 procent har planer om at udvide bygningen eller grunden. 12 procent af virksomhederne med aktuelle flytteplaner er en anseelig størrelse, men bemærk, at dette tal meget vel kan være større. I tilfælde af at den planlagte udvidelse ikke kan gennemføres på nuværende lokalitet, er det reelle antal virksomheder med planer om at flytte højere 12 procent.

4.1.1 Virksomhedernes lokaliseringspræferencer inden for "by/region"

Den første fase i virksomhedens lokaliseringsvalg er, hvilken by/region de ønsker at drive forretning i. Dette er for nogen en mere "mekanisk" proces, hvor lokaliseringen udelukkende er bestemt af ejerens tilhørsforhold til byen/regionen, mens andre virksomheder er mere bevidste om valget, hvor f.eks. adgang til den relevante arbejdskraft, kommunens serviceniveau indarbejdes i virksomhedens lokaliseringsvalg. Virksomhederne er blevet bedt om at svare på, hvilke faktorer der vurderes som betydende ved byen/regionen, når virksomhederne skal beslutte, hvor de vil lokalisere sig.

Det generelle billede viser, at netværk og relationer til lokalsamfundet, hvor virksomheden hidtil har været placeret, har mest indflydelse på en lokaliseringsbeslutning. Omkring 59 procent svarer, at denne faktor er betydende for lokaliseringsbeslutningen (jf. Tabel 4.2).

Tabel 4.2: Lokaliseringsfaktorer vedrørende byen/regionen

Byen/regionen	I høj grad	I nogen grad	I mindre grad	Slet ikke	Total
	----- procent -----				
Netværk og relationer til lokalsamfundet, hvor virksomheden hidtil har ligget	33,9	24,9	20,7	20,4	100
Nærhed til underleverandører, kunder og/eller samarbejdspartnere	26,7	26,4	24,0	22,8	100
Adgang til faglært arbejdskraft	18,9	29,4	22,5	29,1	100
Kommunens udviklingsplaner og image	13,2	32,7	21,0	33,0	100
Kommunens serviceniveau (erhvervsservice, byggetilladelser, miljøtilsyn m.v.)	15,6	30,0	23,4	30,9	100
Nærhed til storby (København, Århus, Odense og Aalborg)	16,5	20,7	18,3	44,4	100
Adgang til arbejdskraft med en høj uddannelse	11,1	25,8	29,4	33,6	100
Kommunens skatteforhold (dækningsafgift)	6,0	19,2	27,6	47,1	100
Nærhed til videregående uddannelsesinstitutioner	3,6	11,7	26,4	58,3	100
Adgang til billig arbejdskraft (lavt lønniveau)	3,6	11,7	34,5	50,2	100
Nærhed til forsknings- og udviklingsmiljøer	1,8	9,3	27,6	61,3	100

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den vigtigste forekommer øverst (fleste svar i kategorierne i høj grad og i nogen grad)

Derudover er nærhed til underleverandører og/eller samarbejdspartnere betydende for 53 procent af de adspurgte virksomheder. Adgang til faglært arbejdskraft, kommunens udviklingsplaner og image og kommunens serviceniveau følger efter med hhv. 48 procent, 46 procent og 46 procent.

Her er det interessant, at virksomhederne vægter netværk og relationer til lokalområdet og nærhed til underleverandører og/eller samarbejdspartnere som værende mere afgørende for virksomhedens lokalisering end kommunens planer og serviceniveau.

Modsat mener omkring 89 procent, at nærhed til forsknings- og udviklingsmiljøer i mindre grad eller slet ikke vil påvirke en sådan beslutning, mens også nærhed til videregående uddannelsesinstitutioner og adgang til billig arbejdskraft menes at have mindre betydning for virksomhederne. Dette indikerer, at det ikke på landsplan er betydende lokaliseringsfaktorer. Dermed ikke sagt, at de for enkelte sektorer ikke kan have stor betydning (dette uddybes i afsnit 4.3)

4.1.2 Virksomhedernes præferencer inden for "område"

I anden fase af lokaliseringsbeslutningen fastlægger virksomheden mere præcist, hvilket område i byen/region som de ønsker at placere sig i. I denne fase overvejer virksomheden, hvilke karakteristika ved området der er vigtige for deres forretning (adgang til motorvej, adgang til kollektiv transport eller bymæssige omgivelser m.m.). Virksomhederne er derfor blevet bedt om at svare på, hvilke faktorer der vurderes som væsentlige ved området, når virksomhederne skal beslutte, hvor de vil lokalisere sig.

Den vigtigste lokaliseringsfaktor for området er adgang til motorvej. Ca. 60 procent svarer, at adgang til motorvej er en betydende lokaliseringsfaktor. Omvendt svare hele 22 procent, at adgang til motorvej slet ikke vil have nogen indflydelse på virksomhedens lokaliseringsbeslutning (jf. Tabel 4.3).

Tabel 4.3: Lokaliseringsfaktorer vedrørende området

Området	I høj grad	I nogen grad	I mindre grad	Slet ikke	Total
-----procent-----					
-					
Adgang til motorvej	28,1	31,4	19,0	21,5	100
Adgang til kollektiv trafik	21,1	34,1	25,4	19,3	100
Adgang for lastvogn	35,3	16,3	14,2	34,1	100
Bymæssige omgivelser	13,3	33,8	29,0	23,9	100
Nærhed til bymæssige funktioner for medarbejderne (indkøbsmuligheder, dagpasning osv.)	7,3	37,2	32,9	22,7	100
Områdets profil i forhold til virksomhedssammensætning (virksomhederne, der ellers ligger i området)	8,8	31,4	26,9	32,9	100
Naturskønne omgivelser	8,5	25,4	35,6	30,5	100
Adgang til lufthavn	5,4	14,2	24,5	55,9	100
Adgang for modulvogntog	5,4	6,9	20,5	67,1	100
Adgang til havn	4,2	4,5	17,8	73,4	100
Adgang til kombiterminal (banegods)	2,7	2,1	18,4	76,7	100

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den vigtigste forekommer øverst (fleste svar i kategorierne i høj grad og i nogen grad)

Faktorerne adgang til kollektiv trafik samt adgang for lastvogn rangeres højt over betydende faktorer, idet hhv. 55 procent og 52 procent af virksomhederne svarer, at disse faktorer er vigtige for deres lokaliseringsbeslutning.

Omvendt mener virksomhederne, at adgang til modulvogntog, adgang til havn og adgang til kombiterminal i mindre grad eller slet ikke vil have indflydelse på en lokaliseringsbeslutning. Dette skyldes, at det er relativt få virksomheder, der i deres erhvervsmæssige funktion har brug for disse infrastrukturelle faktorer.

4.1.3 Virksomhedernes præferencer inden for "bygningen og grunden"

I den sidste fase af lokaliseringsbeslutningen fastlægges behovene til selve bygningen og grunden (f.eks. parkeringskapacitet, fællesserviceordninger m.m.). Virksomhederne er blevet bedt om at vurdere, hvilke lokaliseringspræferencer der vurderes væsentlige ved bygningen og grunden.

Virksomhederne vurderer, at den vigtigste lokaliseringsfaktor er lejeudgift/prisniveau. Hele 82 procent svarer, at lejeudgift/prisniveau er en betydende lokaliseringsfaktor. Det er værd at nævne, at hele 39 procent svarer i høj grad. Kun 8 procent svarer, at lejeudgift/prisniveau på bygning og grund i mindre grad vil have indflydelse, mens 10 procent svarer, at det slet ikke vil have indflydelse (jf. Tabel 4.4). Dette resultat er ikke overraskende, idet private virksomheder opererer på markedsvilkår og dermed søger at maksimere profitten, bl.a. ved at minimere omkostningerne.

Tabel 4.4: Lokaliseringsfaktorer vedrørende bygning og grund

Bygning og grund	I høj grad	I nogen grad	I mindre grad	Slet ikke	Total
	----- procent -----				
Lejeudgift/prisniveau	38,8	43,3	7,6	10,3	100
Parkeringskapacitet	35,5	40,6	16,4	7,6	100
Fleksibilitet (mulighed for at udvide eller indskrænke lokalerne)	19,7	43,6	22,4	14,2	100
Synlighed og eksponering (f.eks. i forhold til kunder)	23,0	36,7	26,1	14,2	100
Æstetik og arkitektur (f.eks. bygningens udseende)	16,4	40,3	27,0	16,4	100
Fleksibilitet (mulighed for at udvide eller indskrænke grunden)	20,6	35,5	23,3	20,6	100
Ønske om at eje grund og bygning	28,8	24,2	19,7	27,3	100
Bæredygtig profil (f.eks. energibesparende materialer)	14,2	38,2	32,7	14,8	100
Lagerkapacitet	16,7	30,0	28,8	24,5	100
Ønske om at leje grund og bygning	11,2	23,6	26,1	39,1	100
Mulighed for oplag på grunden (f.eks. udendørs lagerplads)	16,1	18,2	24,8	40,9	100
Fælles serviceordninger (f.eks. kantine-ordning, facility management)	8,2	22,7	32,4	36,7	100
Udstillingsmuligheder (f.eks. store glasfacader)	7,6	17,0	35,2	40,3	100

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den vigtigste forekommer øverst (fleste svar i kategorierne i høj grad og i nogen grad)

Parkeringskapacitet vurderes betydende for ca. 76 procent af virksomhederne og er dermed den lokaliseringsfaktor, der efter lejeudgift/prisniveau oftest klassificeres som betydende. Faktoren fleksible muligheder for at udvide og indskrænke lokalerne er også en af de faktorer, der angår bygning og grund, som mange virksomheder mener, er betydende for lokaliseringsbeslutningen. Omvendt har fælles serviceordninger og udstillingsmuligheder for de fleste virksomheder ikke så markant betydning.

4.2 Betydning af de enkelte skalaniveauer i beslutningsfasen

Af de tre skalaniveauer (beslutningsfaser), der er beskrevet ovenfor, svarer størstedelen af virksomhederne, at byen/regionen er det vigtigste niveau i virksomhedens valg af lokalisering (jf. Tabel 4.5). Således svarer 41 procent, at faktorer under skalaniveauet byen/regionen er de vigtigste. 25 procent svarer, at faktorer under skalaniveauet området er de vigtigste, mens 24 procent svarer, at faktorer under skalaniveauet bygning og grund er de vigtigste. 10 procent har svaret, at de ikke ved, hvilken af de tre der er vigtigst i forhold til virksomhedens valg af lokalisering.

Tabel 4.5: Fordelingen af, hvilket skalaniveau der betyder mest for lokaliseringsbeslutningen

Vigtigste skalaniveau	Procent
Byen/regionen	41,0
Området	25,4
Bygning og grund	23,9
Ved ikke	9,8
I alt	100

Kilde: Survey

Samlet set kan dette pege i retning af, at de faktorer under byen/regionen, hvor flest virksomheder svarede, at disse i høj eller nogen grad vil have indflydelse på en lokaliseringsbeslutning, og så er de vigtigste for virksomhederne overordnet set. Der skal dog udvises en vis forsigtighed ved sådanne konklusioner, idet virksomhederne skulle vælge et skalaniveau frem for de andre. En del virksomheder kan have haft svært ved en absolut rangering af skalaniveauet og valgt det skalaniveau, hvor den enkelt mest betydende lokaliseringsfaktor ligger (for de fleste virksomheder er det lejeudgift/prisniveau). Desuden er virksomhederne ikke blevet bedt om at rangere alle lokaliseringsfaktorerne uafhængig af skalaniveau.

Når virksomhederne skal tage stilling til, hvor det vil være mest hensigtsmæssigt at placere den pågældende virksomhed, er der flest virksomheder (47 procent), der svarer, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at virksomheden lå placeret i et erhvervsområde i bymæssige omgivelser. (jf. Tabel 4.6).

Tabel 4.6: Virksomhedens egen vurdering af den mest hensigtsmæssige placering

	Antal	Procent
Erhvervsområde med afstand til bymæssige omgivelser	105	34,0
Erhvervsområde i bymæssige omgivelser	145	46,9
Andet	59	19,1
I alt	309	100

Kilde: Survey

Ca. en tredjedel mener, at det vil være mest hensigtsmæssigt at placere virksomheden i et erhvervsområde med afstand til bymæssige omgivelser, og ca. en femtedel svarer, at en anden placering end de to beskrevne vil være mest hensigtsmæssig.

Det overordnede billede af virksomhedernes lokaliseringsbehov dækker over store branche og geografiske forskelle. For bedre at kunne forstå, hvilke planlægningsmæssige udfordringer virksomhedernes lokaliseringsbehov giver, er det nødvendigt at dykke ned i disse forskelle, hvilket gøres i de næste afsnit.

4.3 Sammenhæng mellem lokaliseringsbehov og geografi

I dette afsnit sammenholdes virksomhedernes besvarelse af deres lokaliseringsbehov med deres geografiske placering. Dette vil give en bedre forståelse af, hvilke geografiske forskelle der er i virksomhedernes lokaliseringsbehov og dermed forskellige behov for planlægning.

Første inddeling er for regioner, hvor der menes de fem regioner, Danmark administrativt er inddelt i:

- Region Hovedstaden
- Region Sjælland
- Region Nordjylland
- Region Midtjylland
- Region Syddanmark.

Med anden inddeling, byregion forsøger vi at komme niveauet dybere end de fem administrative regioner formår. Her har By- og Landskabsstyrelsen inddelt Danmark i syv byregioner for at skabe et mere nuanceret billede i forhold til, hvad områderne er karakteriseret ved.

- Hovedstadsområdet
- Mellemstore byregioner
- Århus, Odense og Aalborg
- Trekantsområdet
- Sjælland
- Omegnskommuner
- Yderområder.

Der vil blive fokuseret på forskelle mellem de givne virksomheders præferencer og den landsgennemsnitlige vurdering. Samtidig vil der i de følgende afsnit forekomme sammenligninger mellem de geografiske områder for at beskrive eventuelle geografiske forskelle i virksomhedernes besvarelser. I de følgende afsnit benyttes samme klassificering af betydende og ikke betydende lokaliseringsfaktorer som i de foregående afsnit.

4.3.1 Geografiske forskelle på regionalt niveau

I dette afsnit vil virksomhedernes lokaliseringspræferencer blive fremstillet på regionalt niveau. Der præsenteres top 5 og bund 5 af betydende lokaliseringsfaktorer. Lokaliseringsfaktorerne er rangeret således, at den øverste (1) er den mest betydende lokaliseringsfaktor i top 5, og i bund 5 er den øverste (1) den mindst betydende lokaliseringsfaktor og så fremdeles.

Nedenfor ses top 5 af lokaliseringsfaktorerne på regionalt niveau. Bemærk, at lejeudgift/prisniveau for fire ud af fem regioner er den mest betydende lokaliseringsfaktor. Parkeringskapacitet vurderes for fire ud af fem regioner som anden vigtigste faktor. Begge faktorer er ligeledes vurderet på landsgennemsnit til at være mest afgørende. Dette understøtter, at lokaliseringsfaktorerne lejeudgift/prisniveau er generelle betydende for virksomhedernes lokaliseringsbeslutninger, uanset region.

Tabel 4.7: Top 5 lokaliseringspræferencer på regionalt niveau

Top 5	Hovedstaden	Midtjylland	Nordjylland	Sjælland	Syddanmark
1	Lejeudgift/prisniveau	Lejeudgift/prisniveau	Lejeudgift/prisniveau	Parkeringskapacitet	Lejeudgift/prisniveau
2	Parkeringskapacitet	Parkeringskapacitet	Parkeringskapacitet	Lejeudgift/prisniveau	Parkeringskapacitet
3	Adgang til kollektiv	Fleksibilitet - lokalerne	Synlighed og eksponering	Adgang til motorvej	Eje grund og bygning
4	Nærhed til storby	Lokalsamfundet	Æstetik og arkitektur	Lokalsamfundet	Lokalsamfundet
5	Adgang til motorvej	Bæredygtig profil	Lokalsamfundet	Fleksibilitet - grunden	Adgang til motorvej

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den vigtigste forekommer øverst (flest svar i kategorierne høj grad og nogen grad)

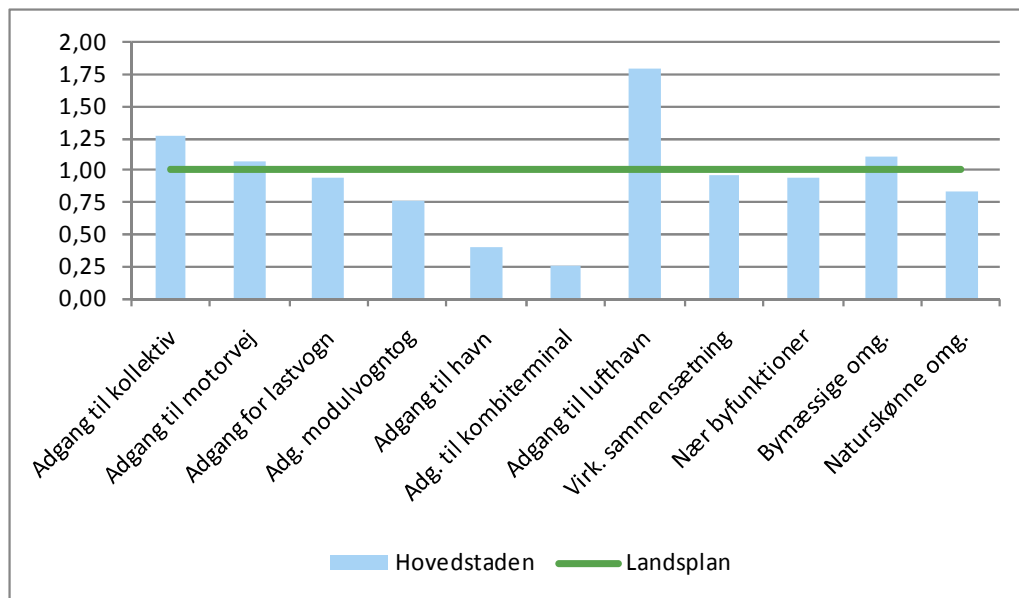
For Region Hovedstaden er adgang til kollektiv trafik markant højere vægtet end landsgennemsnittet. Hele 71 procent af virksomhederne klassificerer adgang til kollektiv trafik som en betydende faktor, hvor det tilsvarende tal for hele landet er 55 procent. Ligeledes er nærhed til en storby vurderet som en betydelig lokaliseringsfaktor i hovedstadsregionen. Ingen af de resterende fire regioner har nærhed til storby på deres top 5-liste.

Det er interessant, at bemærke, at lokaliseringsfaktoren adgang til lufthavn har væsentlig større betydning for virksomhederne i hovedstadsregionen i forhold til gennemsnittet for landsplanen.

Det ses i Figur 4.1, der viser afvigelse fra landsplan. Den grønne linje viser landsplansniveauet, der er normeret til en, og de lyseblå søjler indikerer niveauet for hovedstadsregionen. Figuren skal tolkes således, at lokaliseringspræferencer med værdier under landsgennemsnittet (den grønne linje) som adgang til havn, adgang for modulvogntog er mindre vigtige i hovedstadsregionen i forhold til landsplan, mens lokaliseringspræferencer med værdier over landsgennemsnittet er forholdsvis mere betydende for hovedstadsregionen. Værdien beregnes som forholdet mellem andelen af virksomheder i hovedstadsregionen, der vurderer lokaliseringsfaktoren for betydende, i forhold til andelen af virksomheder i hele landet, der vurderer lokaliseringsfaktoren for betydende. I de efterfølgende afsnit kommenteres ikke på værdierne, men udelukkende på afvigelsen - dvs. over eller under landsgennemsnittet. Der er beregnet afvigelse fra landsplan for alle regioner fordelt på de tre skalaniveauer. Figurene kan ses i bilag 2.

Det er desuden værd at bemærke, at lokalsamfundet findes mindre betydende for Region Hovedstaden i forhold til resten af landet (bilag 2). Dette skyldes formentlig, at virksomheder uden for Region Hovedstaden har et tættere forhold til det lokale netværk i byerne (ejerne er måske vokset op i området eller lignende).

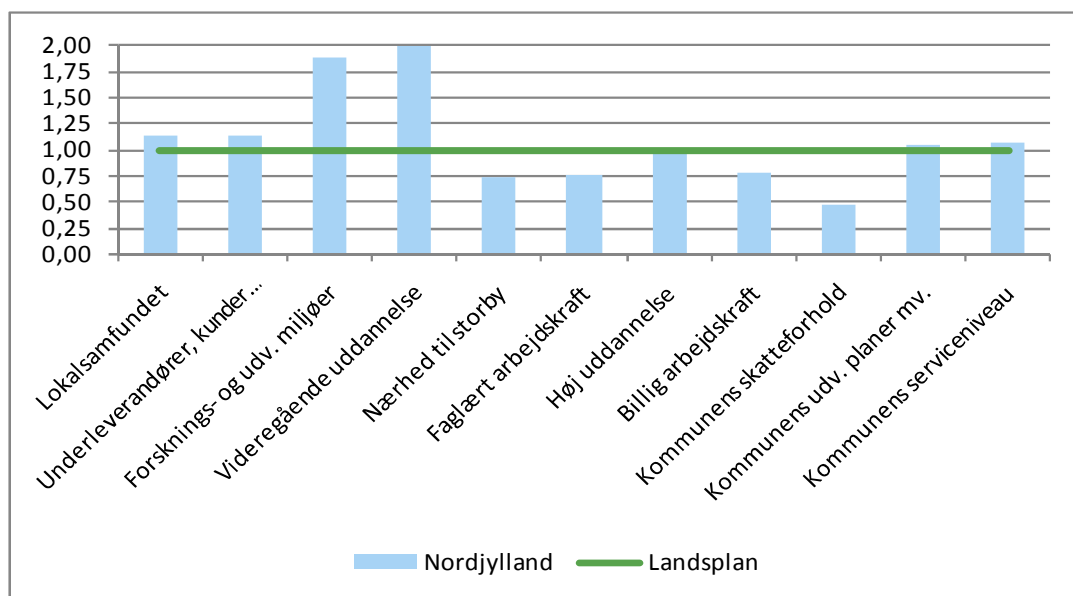
Figur 4.1: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende området for Hovedstaden



Kilde: Survey og egne beregninger

Ingen andre steder end i Region Nordjylland findes lokaliseringsfaktorerne synlighed og ekspone-ring samt æstetik og arkitektur på top 5-listen. Betragtes afvigelserne fra landsgennemsnittet ses det, at virksomhederne i Region Nordjylland hyppigere klassificerer lokaliseringsfaktorerne nær-hed til forsknings- og udviklingsmiljøer samt nærhed til videregående uddannelse for betydende (jf. Figur 4.2). Derudover er lokaliseringsfaktorerne adgang for modulvogntog, havn og kombi-terminal forholdsvis mere betydende i Region Nordjylland end resten af landet.

Figur 4.2: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende byen/regionen for Nordjylland

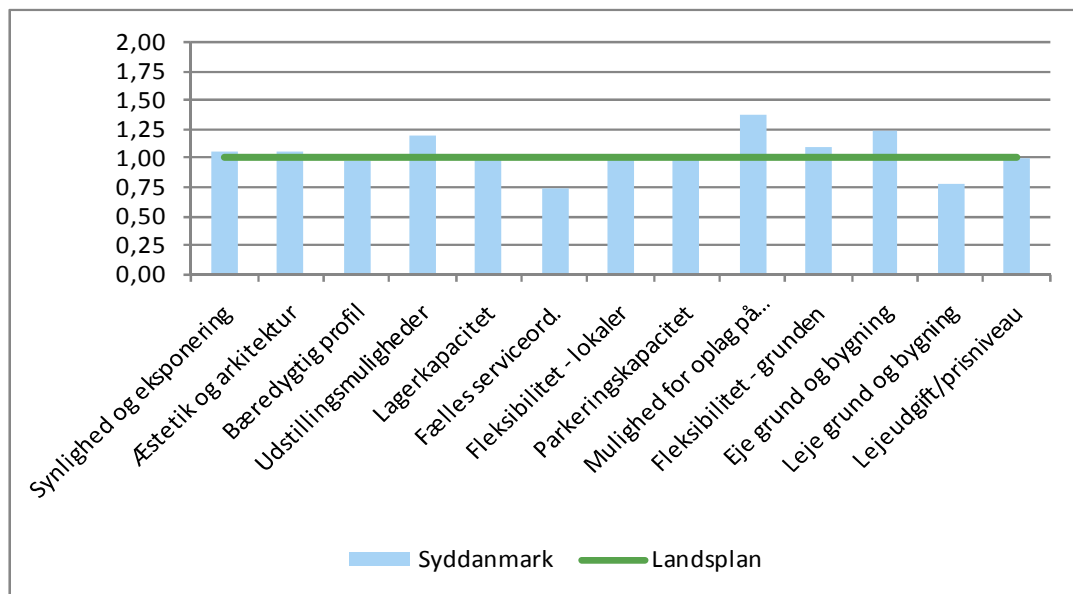


Kilde: Survey og egne beregninger

For Region Sjælland er ligger faktoren adgang til motorvej nummer tre på top 5-listen. Ses der på afvigelser fra landsplan, klassificeres adgang til motorvej oftere som værende betydende for Region Sjælland. Dette skyldes formentlig, at Region Sjælland i dag er kendt som et arbejdsmarked og derfor betragtes som en pendlingsregion, hvor motorvejsnettet har en større betydning.

For Region Syddanmark kommer lokaliseringsfaktoren eje af grund og bygning ind på top 5-placeringen som den eneste region. Dette afspejles ligeledes i afvigelserne fra landsgennemsnittet, hvor lokaliseringsfaktorerne eje af grund og bygning samt mulighed for oplag på grunden vurderes oftere for betydende (jf. Figur 4.3)

Figur 4.3: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende bygning og grund for Region Syddanmark



Kilde: Survey og egne beregninger

Nedenfor præsenteres de lokaliseringspræferencer, som flertallet af virksomhederne har vurderet som mindre/eller slet ikke væsentlige.

Tabel 4.8: Bund 5 lokaliseringspræferencer på regionalt niveau

Bund 5	Hovedstaden	Midtjylland	Nordjylland	Sjælland	Syddanmark
1	Adgang til kombiterminal	Adgang til kombiterminal	Adgang til kombiterminal	Adgang til kombiterminal	Adgang til kombiterminal
2	Adgang til havn	Adgang til havn	Adgang til lufthavn	Adgang til havn	Forsknings- og udviklingsmiljøer
3	Forsknings- og udviklingsmiljøer	Forsknings- og udviklingsmiljøer	Adgang til havn	Adgang for modulvogntog	Adgang til lufthavn
4	Adgang for modulvogntog	Adgang for modulvogntog	Kommunens skatteforhold	Videregående uddannelse	Adgang til havn
5	Billig arbejdskraft	Videregående uddannelse	Billig arbejdskraft	Adgang til lufthavn	Adgang for modulvogntog

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den mindst vigtigste forekommer øverst (flest svar i kategorierne i mindre graf og slet ikke)

Her kan det observeres, at det er nogenlunde de samme lokaliseringsfaktorer, der findes på listen over mindst betydende lokaliseringsfaktorer. Dette bekræfter, at der på et generelt plan ikke i nævneværdig grad efterspørges lokaliseringsfaktorer som adgang til kombiterminal, adgang til lufthavn nærhed til forskningsmiljøer (jf. Tabel 4.8: Bund 5 lokaliseringspræferencer på regionalt niveau)

Bund 5	Hovedstaden	Midtjylland	Nordjylland	Sjælland	Syddanmark
1	Adgang til kombiterminal	Adgang til kombiterminal	Adgang til kombiterminal	Adgang til kombiterminal	Adgang til kombiterminal
2	Adgang til havn	Adgang til havn	Adgang til lufthavn	Adgang til havn	Forsknings- og udviklingsmiljøer
3	Forsknings- og udviklingsmiljøer	Forsknings- og udviklingsmiljøer	Adgang til havn	Adgang for modulvogntog	Adgang til lufthavn
4	Adgang for modulvogntog	Adgang for modulvogntog	Kommunens skatteforhold	Videregående uddannelse	Adgang til havn
5	Billig arbejdskraft	Videregående uddannelse	Billig arbejdskraft	Adgang til lufthavn	Adgang for modulvogntog

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den mindst vigtigste forekommer øverst (fleste svar i kategorierne i mindre graf og slet ikke)

). Bemærk dog, at man ikke fejlagtigt skal konkludere, at de ikke efterspørges relativt mere i nogen regioner eller erhverv.

4.3.2 Geografiske forskelle på byregionalt niveau

I dette afsnit er fokus rettet mod de syv byregioner. Herved forsøges at synliggøre, hvilke forskelle der er i virksomhedernes lokaliseringspræferencer, når man fordeler besvarelserne på byregioner.

Tabel 4.9: Top 5-lokaliseringspræferencer på byregionalt niveau

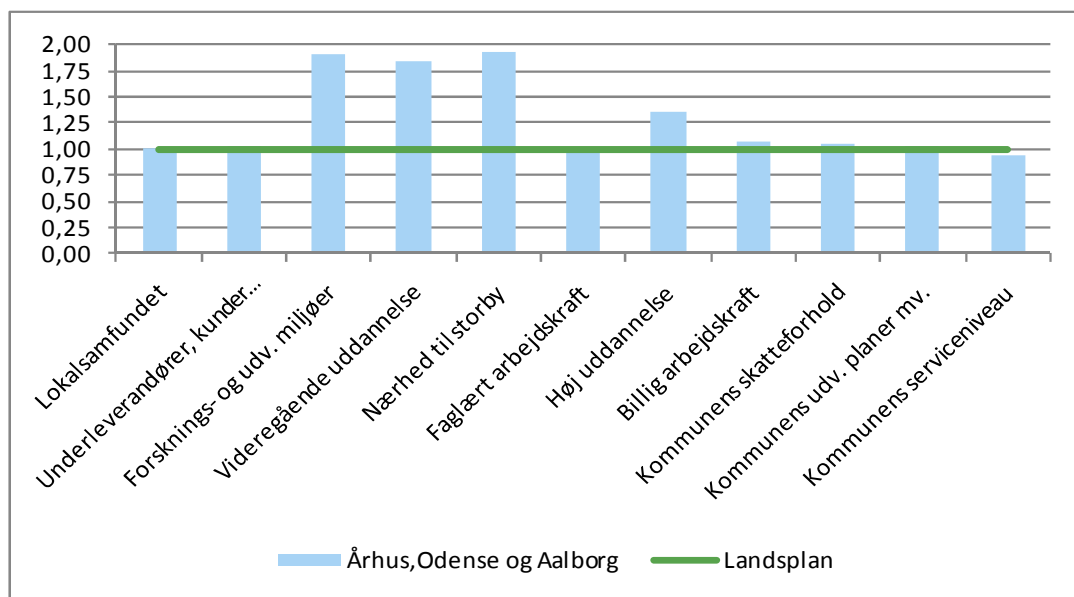
Top 5	Hovedstadsområdet	Århus, Odense og Aalborg	Trekantsområdet
1	Lejeudgift/prisniveau	Lejeudgift/prisniveau	Lejeudgift/prisniveau
2	Parkeringskapacitet	Parkeringskapacitet	Parkeringskapacitet
3	Adgang til motorvej	Fleksibilitet - lokalerne	Adgang til motorvej
4	Adgang til kollektiv	Nærhed til storby	Synlighed og eksponering
5	Nærhed til storby	Adgang til motorvej	Lokalsamfundet

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den vigtigste forekommer øverst (fleste svar i kategorierne høj grad og nogen grad)

Top 5-listen over mest betydende lokaliseringsfaktorer domineres af de samme faktorer for hovedstadsområdet samt Århus, Odense og Aalborg¹. Det er dog værd at bemærke, at fleksibilitet af lokalerne optræder på top 5-listen for Århus, Odense og Aalborg. Ligeledes er det interessant, at nærhed til videregående uddannelse samt forsknings- og udviklingsmiljøet vurderes oftere mere betydende end i resten af landet (jf. Figur 4.4), mens det ikke tilfældet for hovedstadsområdet (jf. bilag 2)

¹ Resultaterne fra hovedstadsområdet afviger ikke i nævneværdig grad fra resultaterne fra Region Hovedstaden

Figur 4.4: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende bygning og grund for Århus, Odense og Aalborg



Kilde: Survey og egne beregninger

For virksomhederne i Trekantsområdet klassificeres tilgængelighedsfaktorerne adgang for motorvej, adgang for lastvogn, adgang til havn samt adgang til kombiterminal hyppigere betydende end i resten af landet (jf. Bilag 2).

Nedenstående tabel er en oversigt over de resterende fire byregioner, hvor virksomhedernes præferencer igen bliver præsenteret.

Tabel 4.10: Top 5-lokaliseringspræferencer på byregionalt niveau

Top 5	Mellemstore byregioner	Omegnskommuner	Sjælland	Yderområde
1	Lejeudgift/prisniveau	Lejeudgift/prisniveau	Lejeudgift/prisniveau	Lokalsamfundet
2	Parkeringskapacitet	Eje grund og bygning	Parkeringskapacitet	Parkeringskapacitet
3	Synlighed og eksponering	Parkeringskapacitet	Fleksibilitet – grunden	Eje grund og bygning
4	Fleksibilitet - lokalerne	Adgang til motorvej	Adgang til motorvej	Æstetik og arkitektur
5	Fleksibilitet - grunden	Æstetik og arkitektur	Synlighed og eksponering	Lejeudgift/prisniveau

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den vigtigste forekommer øverst (fleste svar i kategorierne høj grad og nogen grad)

For virksomheder i mellemstore byregioner optræder lokaliseringsfaktorerne fleksibilitet af lokalerne og fleksibilitet af grunden på top 5-listen over de mest betydende faktorer. Betragtes afvigelse fra landsgennemsnittet, ses det, at lokaliseringsfaktorerne adgang til billig arbejdskraft, kommunens serviceniveau samt kommunens udviklingsplaner m.v. hyppigere klassificeres som værende betydende for virksomhedens lokaliseringsbeslutning end for landsplan. Dette gør sig ligeledes gældende for yderområderne.

Et andet interessant resultat for yderområderne er, at lokaliseringsfaktoren lokalsamfundet toppe listen over mest betydende lokaliseringsfaktorer, hvilket afspejler, at virksomhederne i yderområderne er i langt højere grad afhængig af nærmiljøet omkring dem (og omvendt).

Faktoren eje grund og bygning bliver af virksomhederne i omegnskommunerne samt yderområderne vurderet betydende i et omfang, der sikrer en placering på top 5-listen.

Nedenfor præsenteres de lokaliseringspræferencer, som flertallet af virksomhederne har vurderet som mindre/eller slet ikke væsentlige.

Tabel 4.11: Bund 5-lokaliseringspræferencer på byregionalt niveau

Bund 5	Hovedstadsområdet	Århus, Odense og Aalborg	Trekantsområdet
1	Adgang til kombiterminal	Adgang til kombiterminal	Adgang til kombiterminal
2	Adgang til havn	Billig arbejdskraft	Nærhed til storby
3	Forsknings- og udviklingsmiljøer	Adgang for modulvogntog	Forsknings- og udviklingsmiljøer
4	Adgang for modulvogntog	Adgang til havn	Adgang til havn
5	Videregående uddannelse	Forsknings- og udviklingsmiljøer	Adgang for modulvogntog

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den mindst vigtigste forekommer øverst (fleste svar i kategorierne i mindre grad og slet ikke)

Tabel 4.12: Bund 5-lokaliseringspræferencer på byregionalt niveau

Bund 5	Mellemstore byregioner	Omgenskommuner	Sjælland	Yderområder
1	Adgang til kombiterminal	Adgang til lufthavn	Billig arbejdskraft	Adgang til kombi-terminal
2	Forsknings- og udviklingsmiljøer	Adgang til kombi-terminal	Adgang for modulvogntog	Adgang for modulvogntog
3	Adgang til havn	Adgang til havn	Adgang til lufthavn	Nærhed til storby
4	Adgang til lufthavn	Billig arbejdskraft	Adgang til havn	Adgang til lufthavn
5	Videregående uddannelse	Adgang for modulvogntog	Adgang til kombi-terminal	Adgang til havn

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den vigtigste forekommer øverst (fleste svar i kategorierne høj grad og nogen grad)

Der observeres ingen nævneværdige forskelle i bund 5-listen fra konklusionen i ovenstående kapitel (geografiske forskelle på regionalt niveau)

4.4 Sammenhæng mellem lokaliserings behov og erhvervsstruktur

I forrige afsnit fremgik det, at der er geografisk (både regionalt samt byregionalt) variation i, hvilke lokaliseringsfaktorer, der er betydende i lokaliseringsbeslutningen. For at uddybe denne undersøgelse vil der her blive præsenteret en kortlægning, som tager højde for både branchemæssige forskelle i efterspørgslen samt forskelle forbundet med virksomhedernes karakter (f.eks. en miljøfølsom virksomhed). Mere specifikt undersøges lokaliseringsfaktorernes betydning fordelt på virksomhedens funktionsklasse og derefter fordelt på fokusvirksomheder.

Det første område er baseret på virksomhedernes funktionsklasse. Dette fører til følgende kategorier²:

- Engroshandel
- Fremstilling
- Håndværk
- Kontor
- Offentlig service
- Overnatning og restauranter
- Privat service
- Transport.

Det andet område, der afdækkes, er fokusvirksomheder. Dette er virksomhedstyper, der har speciel interesse for By- og Landsskabsstyrelsen.

- Byintegrerbare virksomheder
- Iværksættere og kreative virksomheder
- Byservice – håndværk, distribution m.v.
- Miljøfølsomme virksomheder
- Miljøbelastende virksomheder
- Transporttunge virksomheder
- Vækstvirksomheder (gazellevirksomheder)³.

Det skal dog nævnes, at der ikke på baggrund af surveyen kan drages konklusioner vedrørende iværksættere og kreative virksomheder, vækstvirksomheder og miljøfølsomme virksomheder, idet der er for få observationer.

² Oprindeligt er der 18 kategorier, men valide resultater opnås kun for de funktionsklasser med en vis repræsentativitet i stikprøven.

³ Denne vil vi behandle særskilt i det, der i surveyen kun er 12 vækstvirksomheder, der har besvaret spørgeskemaet.

4.4.1 Funktionsklasse

I dette afsnit er fokus rettet mod virksomhedernes funktionsklasse for at tydeliggøre de forskelle, der er knyttet til de forskellige funktionsklassers lokaliseringsbehov.

Ikke overraskende observeres det, at virksomhederne tilknyttet funktionsklassen engroshandel vurderer tilgængelighedsfaktorer som adgang til motorvej samt adgang for lastvogn for værende betydende, således at de optræder på top 5-listen (jf. Tabel 4.13), idet godstransport til og fra virksomhederne traditionelt udgør en væsentlig del af virksomhedernes aktiviteter. Det samme gør sig ligeledes gældende for funktionsklasserne fremstilling og transport.

Tabel 4.13: Top 5-lokaliseringspræferencer i forhold til funktionsklasse

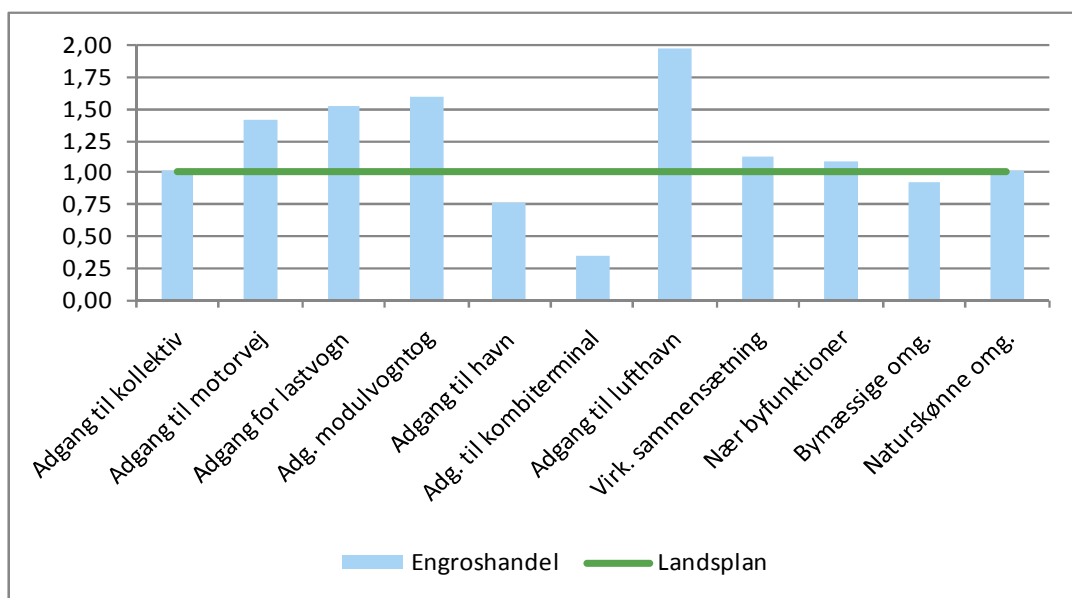
Top 5	Engroshandel	Fremstilling	Håndværk	Kontor
1	Adgang til motorvej	Lejeudgift/prisniveau	Lagerkapacitet	Lejeudgift/prisniveau
2	Parkeringskapacitet	Adgang for lastvogn	Lejeudgift/prisniveau	Parkeringskapacitet
3	Lejeudgift/prisniveau	Fleksibilitet - lokalerne	Underleverandører, kunder m.v.	Adgang til kollektiv
4	Adgang for lastvogn	Bæredygtig profil	Parkeringskapacitet	Høj uddannelse
5	Lagerkapacitet	Lagerkapacitet	Lokalsamfundet	Æstetik og arkitektur

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den vigtigste forekommer øverst (fleste svar i kategorierne i høj grad og i nogen grad)

Note: Engroshandel er repræsenteret med 62, Fremstilling med 45, Håndværk med 34 og Kontor med 63.

Betragtes afvigelse fra landsgennemsnittet for funktionsklasserne engroshandel, fremstilling og transport ses det, at disse virksomheder hyppigere klassificerer tilgængelighedsfaktorerne adgang til motorvej, adgang for lastvogn, adgang til modulvogntog som værende betydende for virksomhedslokaliseringen (jf. Figur 4.5). For funktionsklassen fremstilling gælder dette yderligere for lokaliseringsfaktorerne adgang til havn, adgang til kombiterminal samt nærhed til billig arbejdskraft (jf. bilag 3), mens mulighed for oplag på grunden skiller sig ud for funktionsklassen transport (jf. bilag 3)

Figur 4.5: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende området for engroshandel



Kilde: Survey og egne beregninger

Lokaliseringsfaktorerne lagerkapacitet optræder på top 5-listen over mest betydende lokaliseringsfaktorer for funktionsklasserne engroshandel, fremstilling og håndværk. Det er desuden værd at bemærke, at lokalsamfundet samt nærhed til underleverandører er på top 5-listen for funktionsklassen håndværk. Lokalsamfundet optræder ligeledes på top 5 for offentlig service, overnatning og restauranter samt privat service (jf. Tabel 4.14).

Tabel 4.14: Top 5-lokaliseringspræferencer i forhold til funktionsklasse

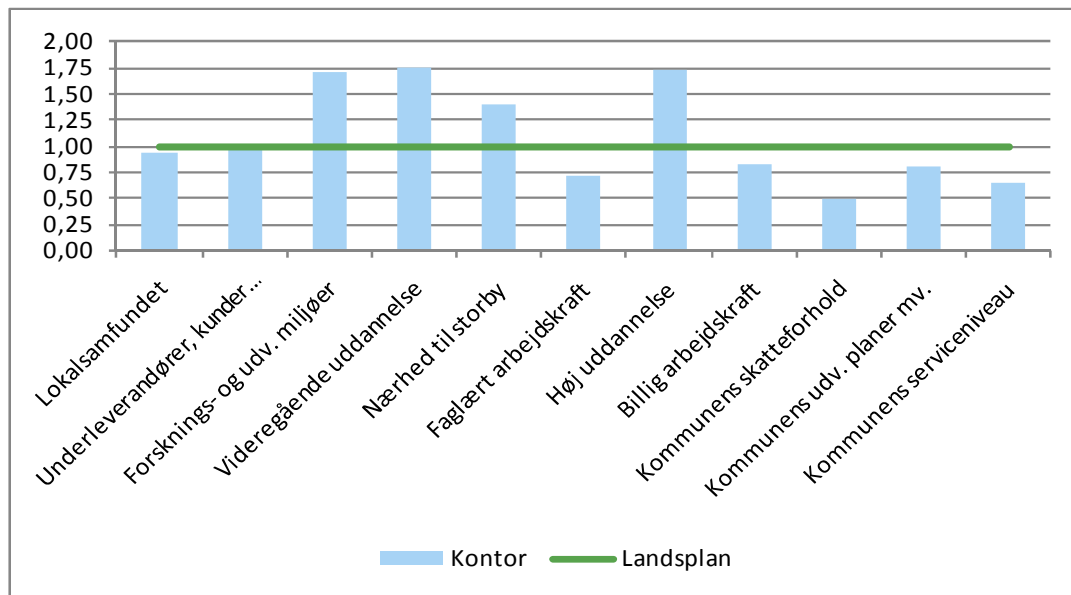
Top 5	Offentlig service	Overnatning og restauranter	Privat service	Transport
1	Lokalsamfundet	Lokalsamfundet	Lejeudgift/prisniveau	Lejeudgift/prisniveau
2	Adgang til kollektiv	Bymæssige omgivelser	Parkeringskapacitet	Parkeringskapacitet
3	Synlighed og eksponering	Æstetik og arkitektur	Adgang til kollektiv	Mulighed for oplag på grunden
4	Parkeringskapacitet	Lejeudgift/prisniveau	Lokalsamfundet	Eje grund og bygning
5	Høj uddannelse	Parkeringskapacitet	Fleksibilitet - lokalerne	Adgang for lastvogn

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den vigtigste forekommer øverst (flest svar i kategorierne i høj grad og i nogen grad)

Note: Offentlig service er repræsenteret med 25, overnatninger og restauranter med 9, privat service med 26 og transport med 17. Dette gør at især konklusioner for overnatninger og restauranter skal tages med forbehold.

For virksomheder med funktionsklassen kontor indeholder top 5-listen lokaliseringsfaktorerne adgang til kollektiv trafik, adgang til arbejdskraft med høj uddannelse samt æstetik og arkitektur (jf. Tabel 4.13). Betragtes afvigelse fra landsgennemsnittet, ses det, at virksomhederne klassificeret som kontor hyppigere betragter nærhed til storby, nærhed til forsknings- og udviklingsmiljøer samt fællesserviceordninger som betydende lokaliseringsfaktorer i lokaliseringsbeslutningen (jf. Figur 4.6 og bilag 3).

Figur 4.6: Afgivelse fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende byen/regionen for kontor



Kilde: Survey og egne beregninger

Endnu engang afslører bund 5-listen (jf. Tabel 4.15 og Tabel 4.16) ikke andet end konklusionen fra afsnittet om geografiske forskelle på regionalt niveau.

Tabel 4.15: Bund 5-lokalisingspræferencer i forhold til funktionsklasse

Bund 5	Engroshandel	Fremstilling	Håndværk	Kontor
1	Adgang til kombi-terminal	Videregående uddannelse	Adgang til kombi-terminal	Adgang til havn
2	Forsknings- og udviklingsmiljøer	Adgang til kombi-terminal	Adgang til havn	Adgang for modulvogntog
3	Adgang til havn	Forsknings- og udviklingsmiljøer	Videregående uddannelse	Adgang til kombi-terminal
4	Videregående uddannelse	Adgang til lufthavn	Forsknings- og udviklingsmiljøer	Mulighed for oplag på grunden
5	Billig arbejdskraft	Adgang til havn	Adgang til lufthavn	Udstillingsmuligheder

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den mindst vigtige forekommer øverst (fleste svar i kategorierne i mindre grad og slet ikke)

Tabel 4.16: Bund 5-lokalisingspræferencer i forhold til funktionsklasse

Bund 5	Offentlig service	Overnatning og restauranter	Privat service	Transport
1	Lagerkapacitet	Adgang til kombi-terminal	Adgang til kombi-terminal	Fælles serviceordninger
2	Adgang til kombi-terminal	Adgang for modulvogntog	Adgang til havn	Høj uddannelse
3	Adgang for modulvogntog	Nærhed til storby	Adgang for modulvogntog	Videregående uddannelse
4	Adgang til havn	Forsknings- og udviklingsmiljøer	Forsknings- og udviklingsmiljøer	Forsknings- og udviklingsmiljøer
5	Billig arbejdskraft	Kommunens skatteforhold	Billig arbejdskraft	Faglært arbejdskraft

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den mindst vigtige forekommer øverst (fleste svar i kategorierne i mindre grad og slet ikke)

Note: Offentlig service er repræsenteret med 25, overnatninger og restauranter med 9, privat service med 26 og transport med 17. Dette gør, at især konklusioner for overnatninger og restauranter skal tages med forbehold.

4.4.2 Fokusvirksomheder

I dette afsnit er fokus rettet mod fokusvirksomhederne for at tydeliggøre de forskelle, der er tilknyttet de forskellige fokusvirksomheders lokaliseringsbehov.

Nedenfor ses en oversigt over fokusvirksomhedernes top 5-lokalisingspræferencer for de virksomheder, der kan defineres som byintegrerbare, transporttunge og/eller andre miljøbelastende (jf. Tabel 4.17).

Tabel 4.17: Top 5-lokaliseringspræferencer fordelt på fokusvirksomheder

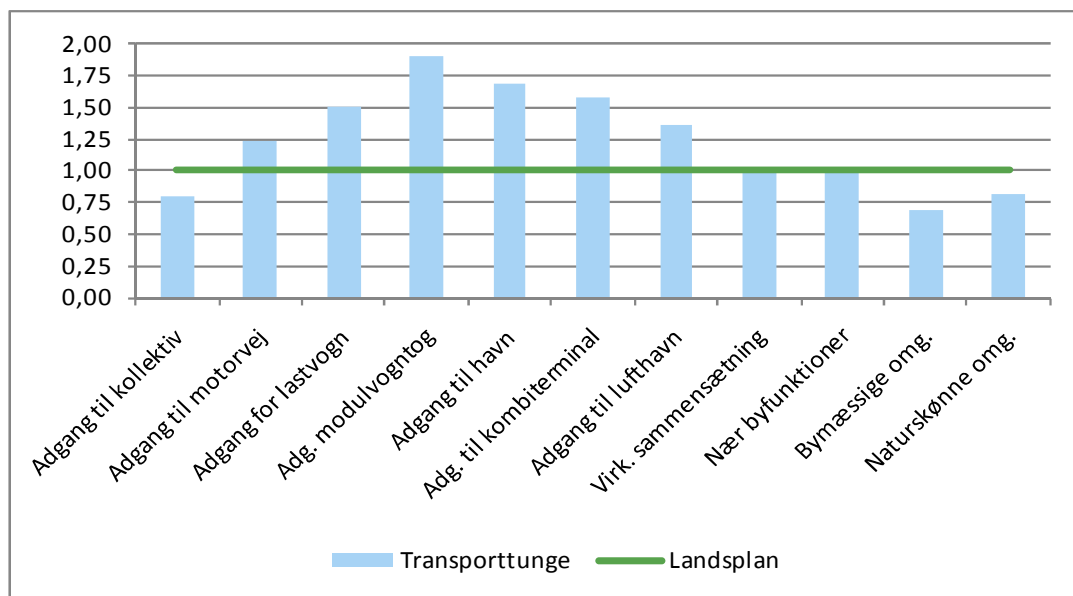
Top 5	Byintegrerbare	Transporttunge	Andre miljøbelastende
1	Lejeudgift/prisniveau	Lejeudgift/prisniveau	Lejeudgift/prisniveau
2	Parkeringskapacitet	Adgang for lastvogn	Adgang for lastvogn
3	Lokalsamfundet	Parkeringskapacitet	Fleksibilitet - lokalerne
4	Adgang til kollektiv	Adgang til motorvej	Parkeringskapacitet
5	Synlighed og eksponering	Lagerkapacitet	Fleksibilitet - grunden

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den vigtigste forekommer øverst (flest svar i kategorierne i høj grad og i nogen grad)

Note: 173 af virksomhederne defineres som byintegrerbare, 126 som transporttunge, 57 som andre miljøbelastende, 11 som miljøfølsomme, 85 som byservice (håndværk) og 18 som kreative og iværksættere. Dette gør, at især konklusioner for miljøfølsomme samt kreative og iværksættere skal tages med forbehold.

De byintegrerbare virksomheder afviger ikke væsentligt fra landsgennemsnittet. Dette skyldes, at størstedelen af de adspurgte virksomheder kan klassificeres som byintegrerbare (jf. bilag 3).

For de transporttunge virksomheder er det – ikke overraskende – tilgængelighedsfaktorerne samt lagerkapacitet, der klassificeres som værende betydende lokaliseringsfaktorer. Dette ses ved, at faktorerne optræder på top 5-listen, samt at alle tilgængelighedsfaktorerne ligger over landsgennemsnittet.

Figur 4.7: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende området (transporttunge virksomheder)

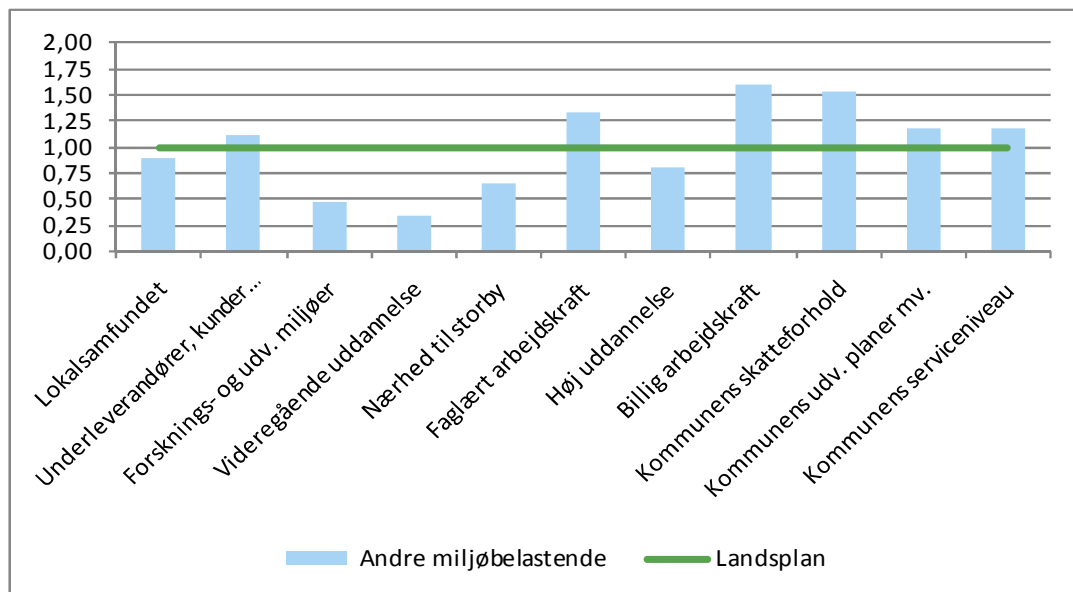
Kilde: Survey og egne beregninger

Modsat - heller ikke er overraskende - er lokaliseringsfaktorerne adgang til kollektiv trafik samt bymæssige omgivelser mindre betydende sammenlignet med landsgennemsnittet.

På top 5-listen for andre miljøbelastende virksomheder findes ligeledes lokaliseringsfaktorerne parkeringskapacitet og adgang for lastvogn.

Betragtes afvigelserne fra landsgennemsnittet, observeres det, at andre miljøbelastende virksomheder i højre grad klassificerer lokaliseringsfaktorerne adgang til faglært arbejdskraft, adgang til billig arbejdskraft, kommunens skatteforhold, kommunens udviklingsplan samt kommunens serviceniveau for værende betydende i lokaliseringsbeslutningen.

Figur 4.8: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende byen/regionen (andre miljøbelastende virksomheder)



Kilde: Survey og egne beregninger

Nedenfor ses en oversigt af fokusvirksomhedernes top 5-lokaliseringspræferencer for de virksomheder, der kan defineres som miljøfølsomme, byservice (håndværk) og/eller kreative og iværksættere (jf. Tabel 4.18).

Tabel 4.18: Top 5-lokaliseringspræferencer fordelt på fokusvirksomheder

Top 5	Miljøfølsomme	Byservice (håndværk)	Kreative og iværksættere
1	Lejeudgift/prisniveau	Lejeudgift/prisniveau	Lejeudgift/prisniveau
2	Fleksibilitet - lokalerne	Adgang til motorvej	Fleksibilitet - grunden
3	Parkeringskapacitet	Parkeringskapacitet	Adgang til motorvej
4	Adgang til motorvej	Adgang for lastvogn	Parkeringskapacitet
5	Adgang for lastvogn	Faglært arbejdskraft	Eje grund og bygning

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den vigtigste forekommer øverst (fleste svar i kategorierne i høj grad og i nogen grad)

Note: 173 af virksomhederne defineres som byintegrerbare, 126 som transporttunge, 57 som andre miljøbelastende, 11 som miljøfølsomme, 85 som byservice (håndværk) og 18 som kreative og iværksættere. Dette gør, at især konklusioner for miljøfølsomme samt kreative og iværksættere skal tages med forbehold.

Ikke overraskende ligner virksomhederne, der er klassificeret som byservice, de virksomheder, der hører under funktionsklassen håndværk (der er store overlap), og der observeres ingen nævneværdige forskelle.

Nedenfor ses en oversigt over de lokaliseringspræferencer, der bliver vurderet som mindst relevante for de fokusvirksomheder, der klassificeres som byintegrerbare, transporttunge og andre miljøbelastende (jf. Tabel 4.19).

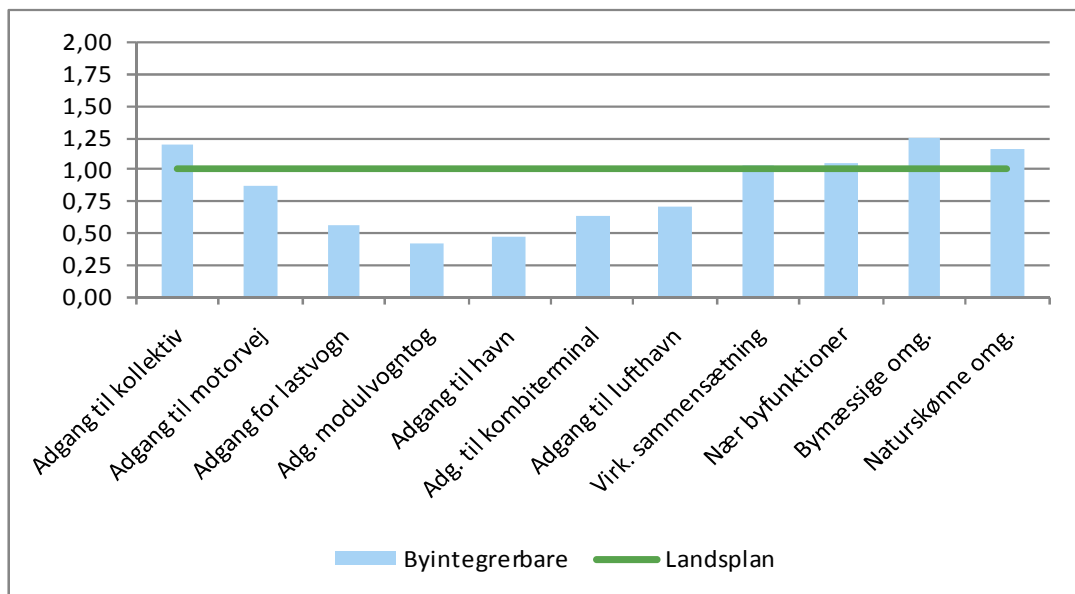
Tabel 4.19: Bund 5-lokaliseringspræferencer fordelt på fokusvirksomheder

Bund 5	Byintegrerbare	Transporttunge	Andre miljøbelastende
1	Adgang til kombiterminal	Forsknings- og udviklingsmiljøer	Adgang til kombiterminal
2	Adgang til havn	Adgang til kombiterminal	Videregående uddannelse
3	Adgang for modulvogn-tog	Videregående uddannelse	Forsknings- og udviklingsmiljøer
4	Billig arbejdskraft	Adgang til havn	Adgang til havn
5	Adgang til lufthavn	Billig arbejdskraft	Adgang til lufthavn

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således den mindst vigtige forekommer øverst (fleste svar i kategorierne i mindre grad og slet ikke)

Note: 173 af virksomhederne defineres som byintegrerbare, 126 som transporttunge, 57 som andre miljøbelastende, 11 som miljøfølsomme, 85 som byservice (håndværk) og 18 som kreative og iværksættere. Dette gør, at især konklusioner for miljøfølsomme samt kreative og iværksættere skal tages med forbehold.

På bund 5-listen for de byintegrerbare virksomheder er fire ud af fem tilgængelighedsfaktorer. Tilmed kan det observeres, at netop tilgængelighedsfaktorerne, med undtagelse af adgang til kollektiv trafik, for de byintegrerbare virksomheder i forhold til landsgennemsnittet er af mindre betydning i en lokaliseringsbeslutning.

Figur 4.9: Afvigelser fra landsplan for lokaliseringsfaktorer vedrørende området (byintegrerbare virksomheder)

Kilde: Survey og egne beregninger

Nedenfor ses en oversigt over de lokaliseringspræferencer, der bliver vurderet som mindst relevante for de fokusvirksomheder, der klassificeres som miljøfølsomme, byservice (håndværk) og kreative og iværksættere (jf. Tabel 4.20).

Tabel 4.20: Bund 5-lokaliseringspræferencer fordelt på fokusvirksomheder

Bund 5	Miljøfølsomme	Byservice (håndværk)	Kreative og iværksættere
1	Adgang til kombiterminal	Adgang til kombiterminal	Adgang til lufthavn
2	Udstillingsmuligheder	Videregående uddannelse	Forsknings- og udviklingsmiljøer
3	Adgang til havn	Adgang til havn	Adgang til kombiterminal
4	Adgang for modulvogn-tog	Forsknings- og udviklingsmiljøer	Høj uddannelse
5	Videregående uddannelse	Adgang til lufthavn	Videregående uddannelse

Kilde: Survey - Bemærk sorteret efter betydning af faktorer, således at den mindst vigtige forekommer øverst (fleste svar i kategorierne i mindre grad og slet ikke)

Note: 173 af virksomhederne defineres som byintegrerbare, 126 som transporttunge, 57 som andre miljøbelastende, 11 som miljøfølsomme, 85 som byservice (håndværk) og 18 som kreative og iværksættere. Dette gør, at især konklusioner for miljøfølsomme samt kreative og iværksættere skal tages med forbehold.

Endnu engang afslører bund 5-listen (jf. Tabel 4.19 og Tabel 4.20) ikke andet end konklusionen fra afsnittet om geografiske forskelle på regionalt niveau.

5. TRANSPORT OG GODSFORHOLD

I forhold til medarbejdernes valg af transportform til og fra arbejdet svarer over halvdelen af virksomhederne, mere specifikt 53 procent, at 80 procent af deres medarbejdere eller derover benytter bil til og fra arbejde. Ca. 70 procent af virksomhederne svarer, at 60 procent af deres medarbejdere eller derover benytter bil til og fra arbejde. Kun ca. 12 procent af virksomhederne svarer, at 20 procent af deres medarbejdere eller mindre benytter bil til og fra arbejde (jf. Tabel 5.1).

Tabel 5.1: Fordeling af medarbejdernes transportform, parkeringsmuligheder og daglige ærinder i forbindelse med jobbet

	Mindre end 20 procent	Fra 20 til 39 procent	Fra 40 til 59 procent	Fra 60 til 79 procent	80 procent eller derover
	-----procent-----				
Bil	12	7	11	17	53
Kollektiv transport	80	13	5	2	0
Cykel	72	18	4	4	3
Parkeringsmuligheder	13	2	2	4	80
Daglige ærinder i forbindelse med jobbet	64	15	9	4	9

Kilde: Survey

Bemærk: 97 procent af virksomhederne svarer, at de ikke anvender nogen etagemeter til parkering. Parkeringsmuligheder forstås her bredere. Der medtænkes her parkering både på egen grund, fællesgrund, kommunal grund m.v. og ikke kun etagemeter i egen bygning som f.eks. en parkeringskælder.

Resultaterne af virksomhedernes svar mht., hvilken transportform deres medarbejdere anvender til og fra arbejde, indikerer, at der er flere, der benytter cyklen som transportmiddel end kollektiv transport. 0 procent af virksomhederne svarer, at 80 procent af deres medarbejdere eller derover benytter kollektiv transport, mens dette tal er på 3 procent for cyklen som transportform. Ca. 11 procent af virksomhederne vurderer, at 40 procent af deres medarbejdere eller derover benytter cykel til og fra arbejde, mens dette tal for kollektiv transport kun er på ca. 7 procent.

De fleste virksomheder giver udtryk for, at de i gennemsnit pr. dag minimum har et kundebesøg. Kun 42 ud af 312 virksomheder svarer, at de i gennemsnit pr. dag har nul kundebesøg, svarende til 14 procent af virksomhederne (jf. Tabel 5.2).

Tabel 5.2: Fordeling af antal kundebesøg på en gennemsnitlig dag

	Antal	Procent
0 kundebesøg	42	13,5
1 - 9 kundebesøg	167	53,5
11 - 49 kundebesøg	57	18,3
50 - 99 kundebesøg	18	5,8
100 eller derover	28	9,0
I alt	312	100

Kilde: Survey

Over halvdelen af virksomhederne, dvs. 54 procent af dem, der har svaret, har mellem et og ni kundebesøg i gennemsnit pr. dag. Der er endvidere ca. 15 procent af virksomhederne, der vurderer, at de i gennemsnit pr. dag har 50 kundebesøg eller flere.

Som det var tilfældet ved fordelingen af, hvor stor en andel af virksomhedernes medarbejdere, der anvender henholdsvis bil, kollektiv transport eller cykel som transportform til og fra arbejde (jf. Tabel 5.1), så svarer virksomhederne, at størstedelen af kunderne også typisk anvender bil, når de besøger virksomhedens adresse (jf. Tabel 5.3).

Table 5.3: Fordeling af kundernes transportform

	Antal	Procent
Bil	291	70,6
Kollektiv transport	45	10,9
Cykel	45	10,9
Andet	31	7,5
I alt	412	100

Kilde: Survey

I henhold til virksomhedernes vurderinger er der lige så stor (eller lille) en del af kundernes transport til virksomhederne, der typisk foregår med kollektiv transport som med cykel. 11 procent af virksomhederne har svaret, at deres kunder typisk anvender cyklen. Ligeledes vurderer 11 procent af virksomhederne, at deres kunder typisk ankommer til virksomhedens adresse ved hjælp af den kollektive transport, hvilket er væsentligt færre end kunder, der ankommer i bil.

31 virksomheder har svaret, at deres kunder typisk anvender en anden transportform end bil, kollektiv transport eller cykel, dvs. enten fly, skib/båd, taxa, gående etc.

6. MILJØ

Afsnittet har til formål at give et samlet billede af virksomhedernes miljøvilkår og virksomhedernes syn på disse miljøvilkår i forhold til virksomhedernes udvikling. Dette er især med henblik på at belyse, hvor det ifølge virksomhederne vil være muligt at lokalisere den enkelte virksomhed, og om virksomhederne oplever miljøkonflikter og miljøhensyn som et stigende problem.

Tablet 6.1: Besvarelser vedrørende miljøvilkår

	Ja		Nej		Ved ikke	
	Antal	Procent	Antal	Procent	Antal	Procent
Har virksomheden inden for de sidste 3 år modtaget klager fra naboerne eller miljøtilsynet?	24	7,7	280	90,3	6	1,9
Har virksomheden inden for de sidste 3 år modtaget påtaler, indskærpelser eller lignende fra miljøtilsynet?	13	4,2	291	93,9	6	1,9
Vil det være muligt at lokalisere virksomheden i en bymæssig sammenhæng med blandede byfunktioner, herunder boliger - med begrænset biltilgængelighed?	101	32,7	180	58,3	28	9,1
Vil det være muligt at lokalisere virksomheden i en bymæssig sammenhæng med blandede byfunktioner, herunder boliger - uden begrænset biltilgængelighed?	177	57,3	107	34,6	25	8,1
Oplever virksomheden, at miljøkonflikter udgør et stigende problem?	20	6,5	279	90,3	10	3,2
Er miljøhensyn til naboer en hæmmende faktor for virksomhedens udvikling?	10	3,2	292	94,5	7	2,3

Kilde: Survey

En mindre del af virksomhederne (ca. 8 procent) har inden for de sidste tre år modtaget klager fra naboerne eller miljøtilsynet. ca. 4 procent af virksomhederne har modtaget påtaler, indskærpelse eller lignende fra miljøtilsynet.

Ca. 57 procent af virksomhederne giver udtryk for, at det vil være muligt at lokalisere virksomheden i en bymæssig sammenhæng med blandede byfunktioner uden begrænset biltilgængelighed. Hvis der til gengæld er begrænset biltilgængelighed i en bymæssig sammenhæng med blandede byfunktioner, falder dette tal til ca. 33 procent. Biltilgængeligheden ser derfor ud til at være en hel central faktor for ca. 25 procent af virksomhederne, i forhold til hvor virksomhederne mener, det er muligt at lokalisere den respektive virksomhed.

Langt størstedelen af virksomhederne svarer både, at de ikke oplever, at miljøkonflikter udgør et stigende problem, og at miljøhensyn til naboer ikke er en hæmmende faktor for virksomhedens udvikling.

Ca. 7 procent af virksomhederne oplever, at miljøkonflikter udgør et stigende problem, mens ca. 3 procent ikke ved, om det udgør et stigende problem.

Ca. 3 procent af virksomhederne svarer, at miljøhensyn til naboerne er en hæmmende faktor for virksomhedens udvikling, mens ca. 2 procent ikke ved, om miljøhensyn til naboer er et stigende problem for virksomhedens udvikling.

BILAG 1: STIKPRØVENS REPRÆSENTATIVITET PÅ EN RÆKKE NØGLE KARAKTERISTIKA

Der observeres en overordnet god overensstemmelse mellem deltagende virksomheder og populationen fordelt på branchetilknøytning. (jf. Tabel 6.2)

Tabel 6.2: Virksomhedernes branchefordeling

	Samlede antal virksomheder	Virksomheder fra stikprøven	Deltagende virksomheder
	----- procent -----		
Bygge og anlæg	14,3	14,3	12,4
Ejendomshandel og udlejning	2,2	2,2	1,4
Erhvervsservice	10,8	10,9	10,0
Finansiering og forsikring	4,8	4,7	2,9
Handel og transport m.v.	32,2	32,4	33,3
Industri	14,9	15,0	16,6
Information og kommunikation	4,1	4,0	2,6
Kultur, fritid og anden service	5,2	5,2	6,7
Offentlig administration, undervisning og sundhed	11,4	11,3	14,3
Total	100	100	100

Kilde: Survey og egen virksomhedsdatabase

Der observeres mindre afvigelser for branchegruppen "Offentlig administration, undervisning og sundhed" som er overrepræsenteret i besvarelsen i forhold til populationen. Bygge- og anlægssektoren samt de lidt mindre branche kategorier som finansiering og forsikring, information og kommunikation samt ejendomshandel og udlejning er underrepræsenteret i besvarelsene.

Der er ligeledes god overensstemmelse mellem virksomheder der har besvaret spørgeskemaet og populationen målt på antal ansatte (årsværk). De større virksomheder med mere end 100 ansatte er en smule overrepræsenteret, mens de mindre er virksomheder med fem til ni ansatte er en smule underrepræsenteret (jf. Tabel 3.4)

Tabel 6.3: Antal ansatte i virksomhederne

	Samlede antal Virksomheder	Virksomheder fra stikprøven	Virksomheder der har besvaret spør- geskemaet
	----- procent -----		
5-9 ansatte	45,2	45,5	42,5
10-19 ansatte	27,4	27,5	29,9
20-49 ansatte	17,7	17,5	17,0
50-99 ansatte	5,8	5,8	6,2
100 eller derover	3,8	3,6	4,4
Total	100	100	100

Kilde: Survey og egen virksomhedsdatabase

Der observeres den største afvigelse ved virksomheder placeret i Region Hovedstaden, hvor andelen af virksomheder, der har besvaret, er underrepræsenteret med 4,1 % sammenlignet med populationsfordelingen. Modsat er Region Syddanmark tilsvarende overrepræsenteret.

Tabel 6.4: Virksomhedernes regionale fordeling

	Samlede antal Virksomheder	Virksomheder der har be- svaret spørgeskemaet
	----- procent -----	
Region Hovedstaden	30,5	26,4
Region Midtjylland	23,4	24,3
Region Nordjylland	10,7	10,0
Region Sjælland	13,0	13,5
Region Syddanmark	22,4	25,8
Total	100	100

Kilde: Survey og egen virksomhedsdatabase

Tabel 6.5: Fordeling af virksomhederne på byregioner

	Samlede antal Virksomheder	Virksomheder der har be- svaret spørgeskemaet
	----- procent -----	
Hovedstadsområdet	33,9	29,5
Mellemstor byregion	25,6	27,7
Omegnskommuner	6,7	8,2
Sjælland	7,1	7,8
Trekantsområdet	7,2	7,8
Yderområde	6,7	7,1
Århus, Odense og Aalborg	12,7	12,0
Total	100	100

Kilde: Survey og egen virksomhedsdatabase

Tabel 6.6: Fordeling af virksomhederne på funktionsklasse (BLST)

	Samlede antal Virksomheder	Virksomheder der har be- svaret spørgeskemaet
	----- procent -----	
Engroshandel	11,5	18,0
Forlystelser og fritidsaktiviteter	1,6	2,7
Forsyning	0,6	0,9
Fremstilling	12,8	13,1
Genbrug og bortskaffelse	0,3	0,7
Havnevirksomhed	0,4	0,7
Håndværk	11,3	10,0
Kontor	16,4	18,6
Kreativ produktion	0,3	0,7
Laboratorier	0,5	0,2
Lager m.v.	0,3	0,0
Offentlig service	8,2	10,0
Overnatning og restauranter	4,2	4,2
Privat service	11,5	8,0
Særligt pladskrævende	2,0	1,6
Transport	5,2	4,9
Udlejning af materiale	0,5	0,2
Værksteder	3,1	1,6
Total	100	100

Kilde: Survey og egen virksomhedsdatabase

Bemærkning: Det er kun engroshandel, fremstilling, håndværk, kontor, offentlig service, overnatning og restauranter, privat service samt transport, der kan afrapporteres grundet for få observationer i de andre kategorier.

Tabel 6.7: Fordeling af virksomheder på fokusvirksomheder (BLST)

Fokusvirksomheder	Samlede antal Virksomheder	Virksomheder der har be- svaret spørgeskemaet
	----- procent -----	
Byintegrerbare	58,5	50,3
Transporttunge	30,9	36,6
Andre miljøbelastende	15,1	16,6
Miljøfølsomme	3,0	3,2
Byservice (håndværk)	29,5	24,7
Kreative og iværksættere	3,9	5,2
Total	140,9	136,6

Kilde: Survey og egen virksomhedsdatabase

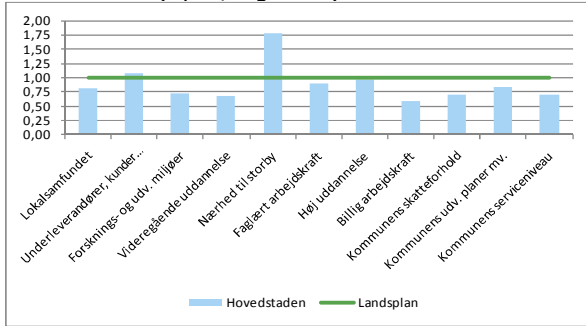
Bemærk: Den samme virksomhed kan kategoriseres som mere end én af Fokusvirksomhedskategorierne på samme tid, hvilket er årsagen til, at procentsatserne summer hhv. 140,9 procent og 136,6 procent.

Der afrapporteres ikke noget for vækstvirksomhederne (gazelle) idet surveyen kun omfatter 12.

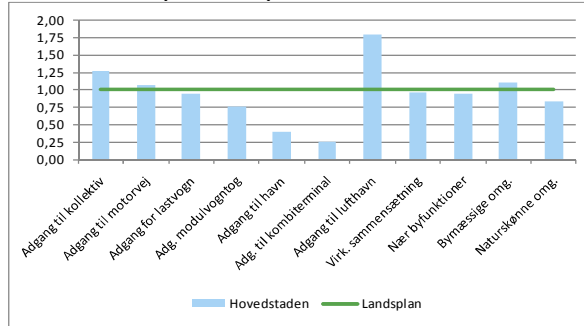
BILAG 2: GEOGRAFISKE AFVIGELSER FRA LANDSGENNEMSNITTET

Geografiske afvigelser fra landsgennemsnittet på Regionsniveau

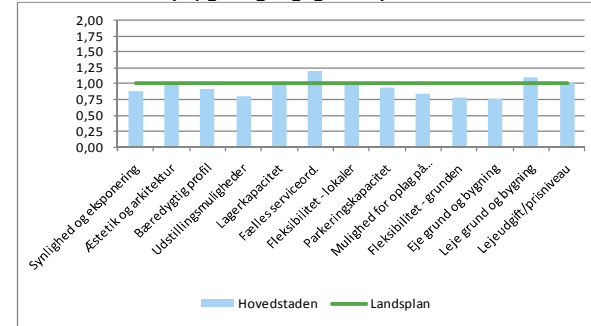
Hovedstaden (byen/regionen)



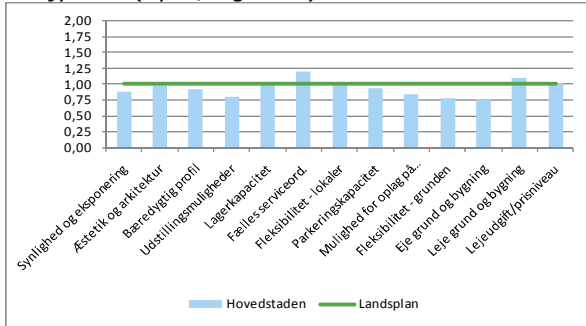
Hovedstaden (området)



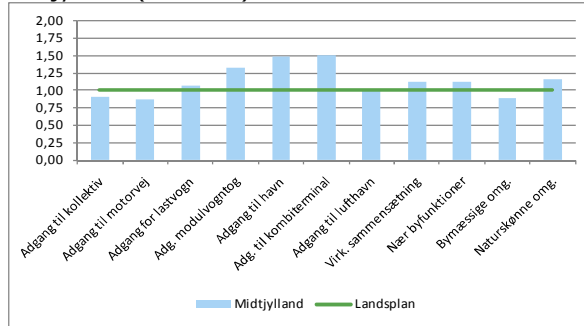
Hovedstaden (bygning og grund)



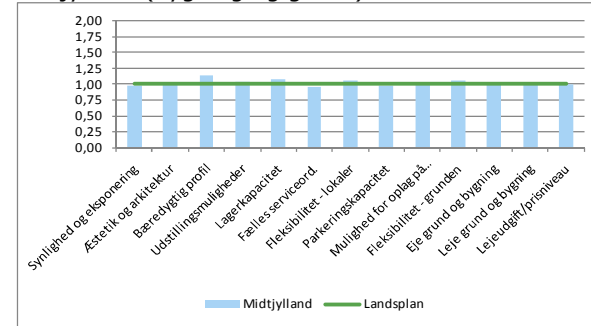
Midtjylland (byen/regionen)



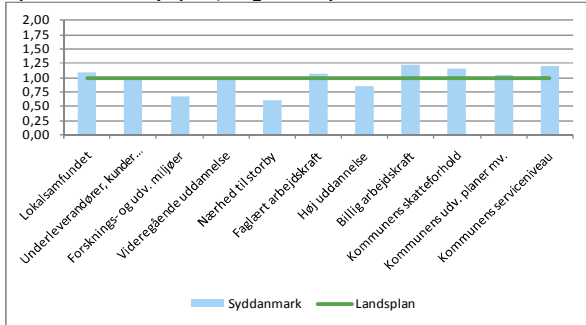
Midtjylland (området)



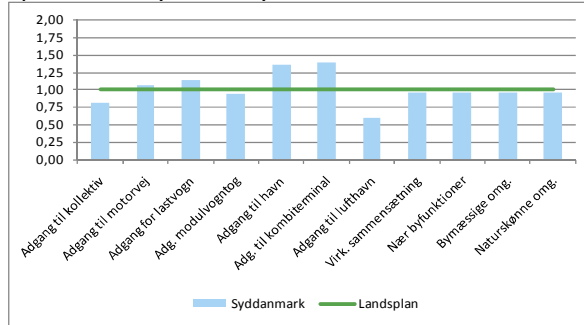
Midtjylland (bygning og grund)



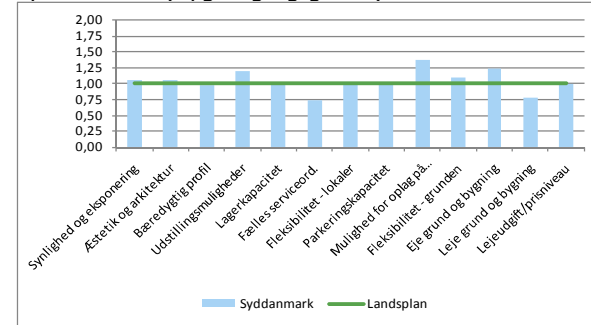
Syddanmark (byen/regionen)



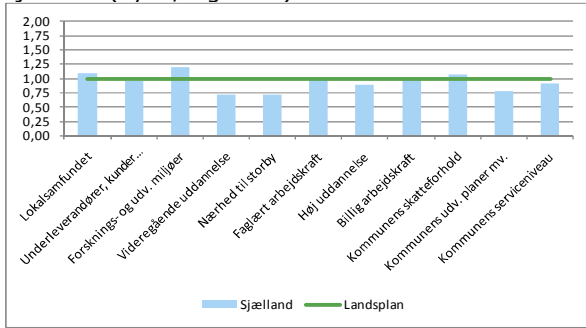
Syddanmark (området)



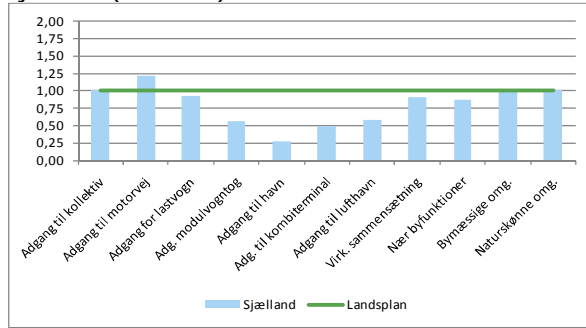
Syddanmark (bygning og grund)



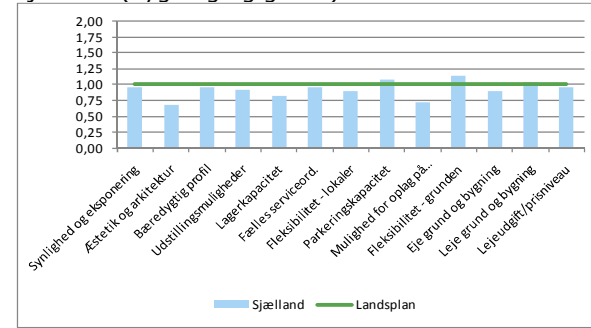
Sjælland (byen/regionen)



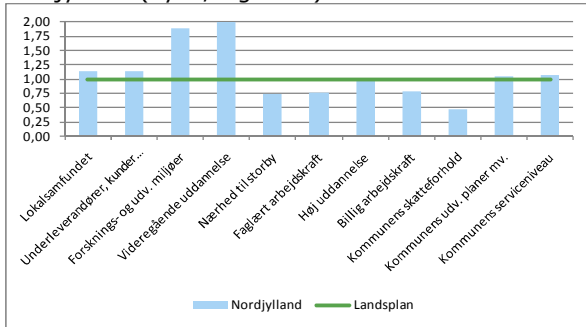
Sjælland (området)



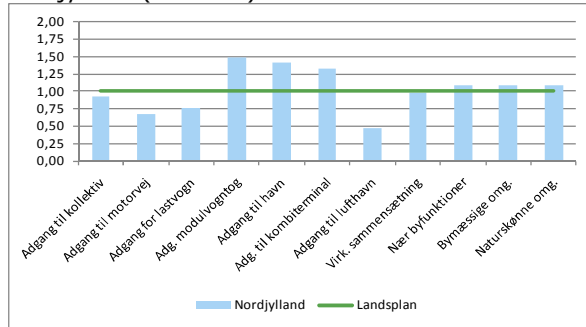
Sjælland (bygning og grund)



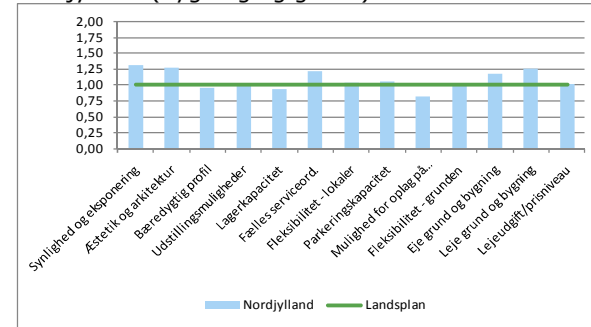
Nordjylland (byen/regionen)



Nordjylland (området)



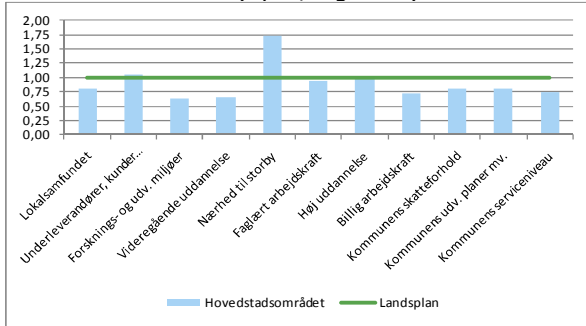
Nordjylland (bygning og grund)



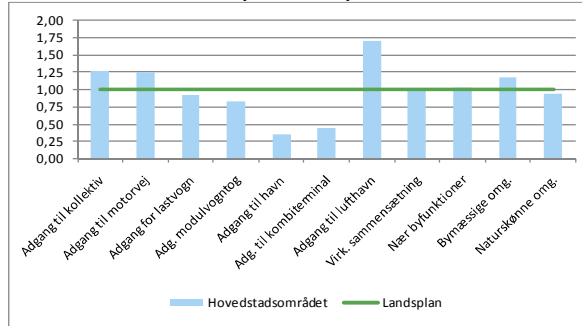
Bemærk (1): For Region Nordjylland opnås ved spørgsmålet 'Nærhed til videregående uddannelse' 2,2 i forhold til et landsgennemsnit sat til faktor 1.

Geografiske afvigelser fra landsgennemsnittet på Byregionsniveau

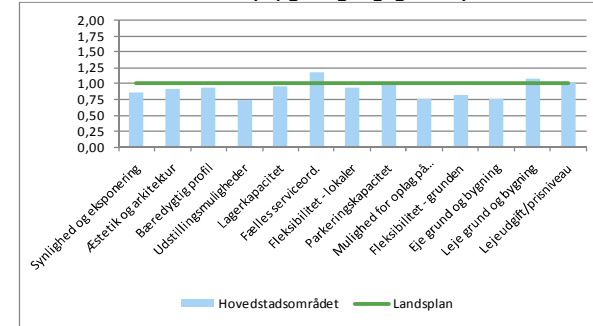
Hovedstadsområdet (byen/regionen)



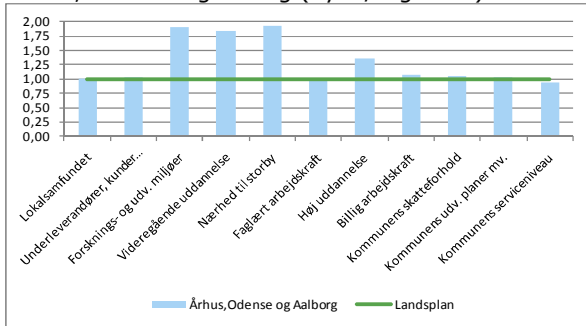
Hovedstadsområdet (området)



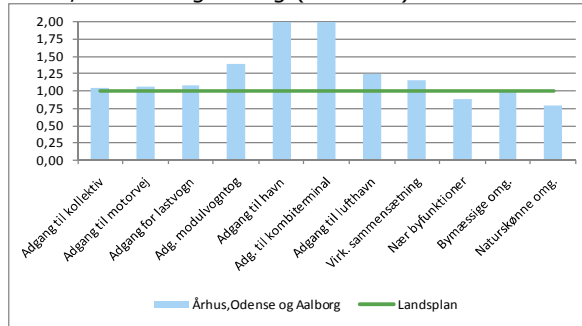
Hovedstadsområdet (bygning og grund)



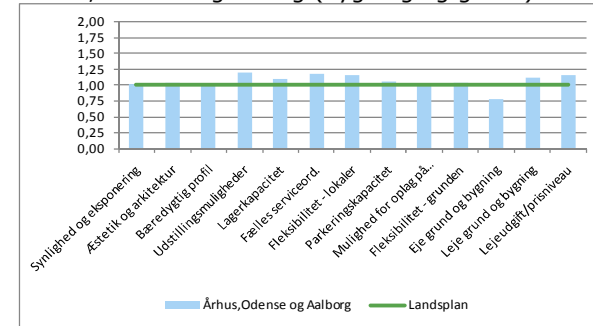
Århus, Odense og Ålborg (byen/regionen)



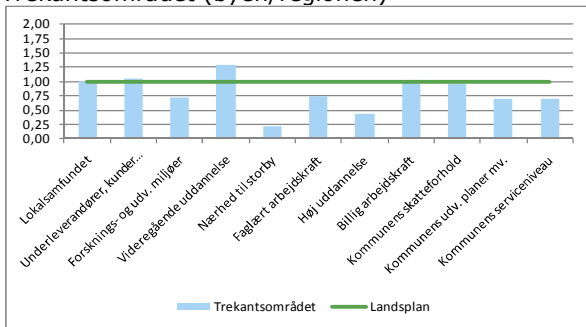
Århus, Odense og Ålborg (området)



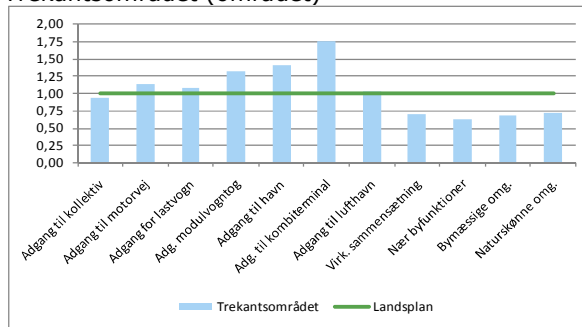
Århus, Odense og Ålborg (bygning og grund)



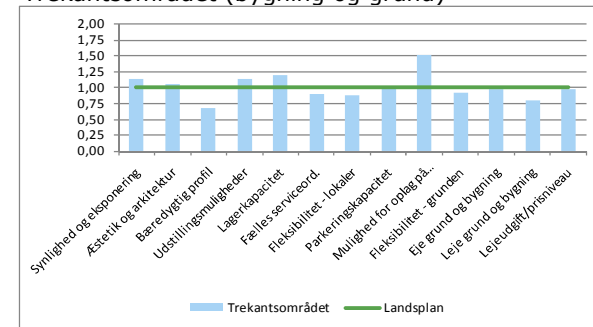
Trekantsområdet (byen/regionen)



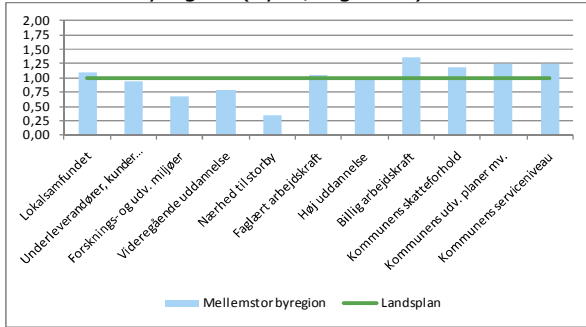
Trekantsområdet (området)



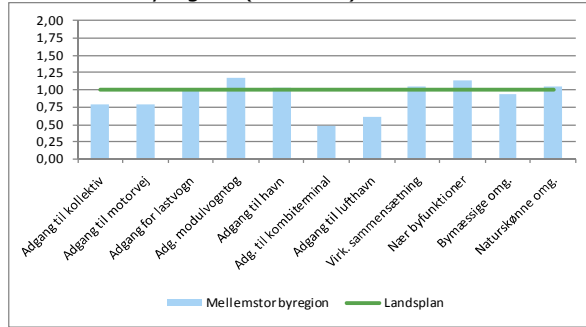
Trekantsområdet (bygning og grund)



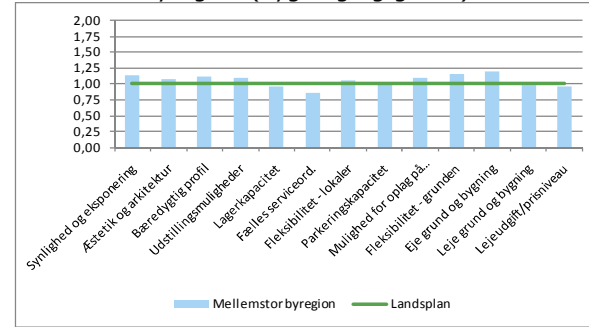
Mellemstor byregion (byen/regionen)



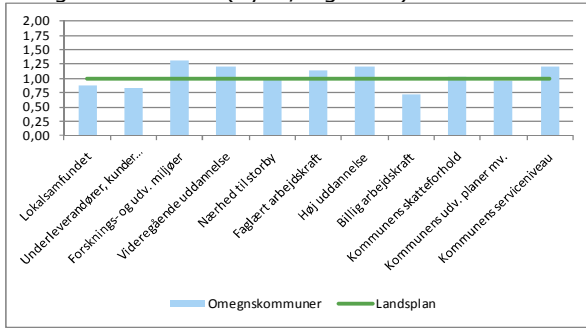
Mellemstor byregion (området)



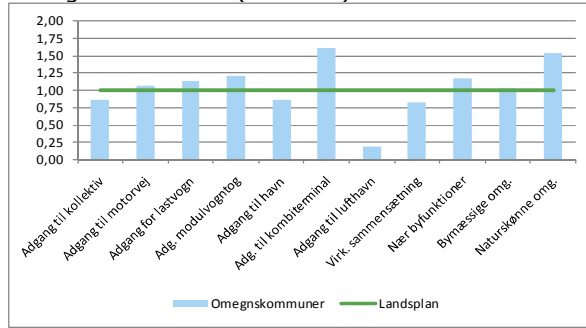
Mellemstor byregion (bygning og grund)



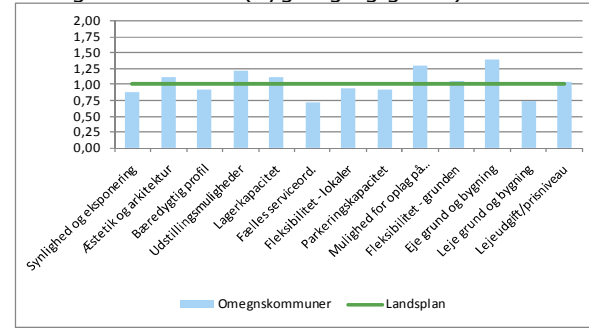
Omegnskommuner (byen/regionen)



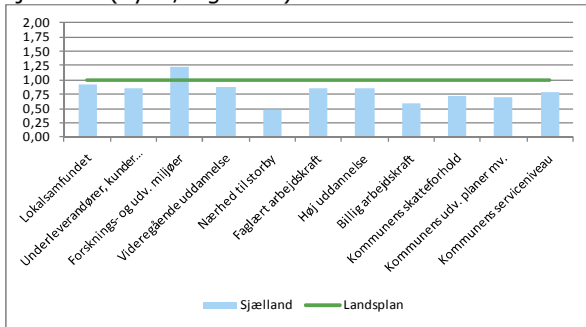
Omegnskommuner (området)



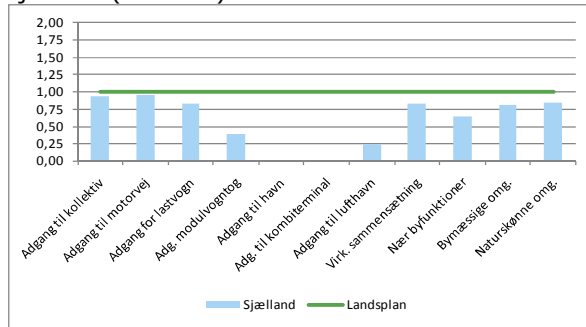
Omegnskommuner (bygning og grund)



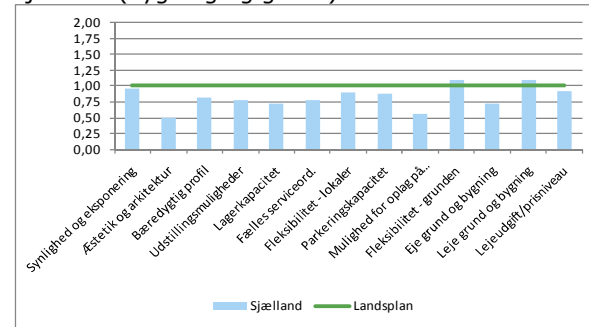
Sjælland (byen/regionen)



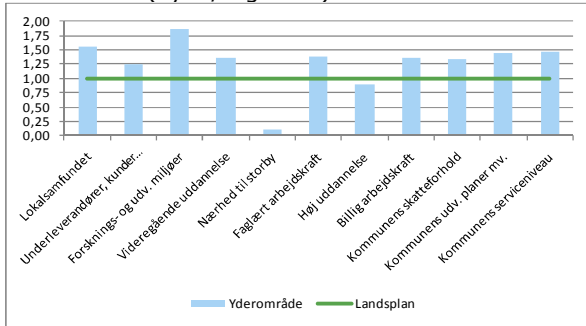
Sjælland (området)



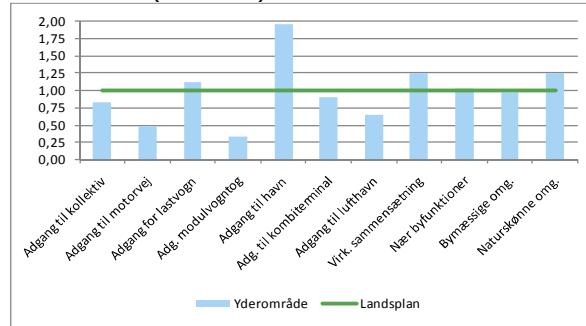
Sjælland (bygning og grund)



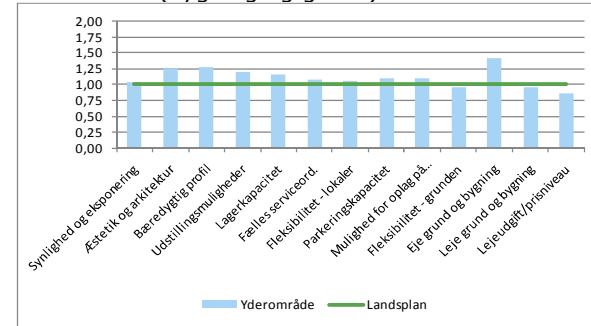
Yderområde (byen/regionen)



Yderområde (området)



Yderområde (bygning og grund)

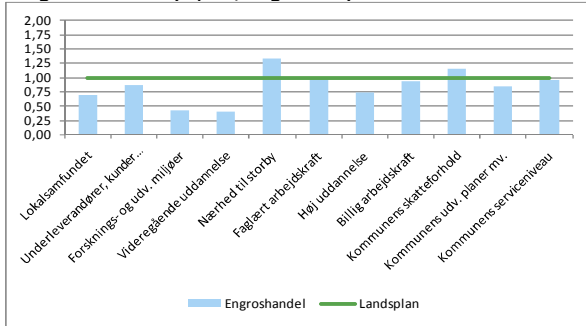


Bemærk (1): For virksomheder med tilknytning til Århus, Odense og Ålborg opnås ved spørgsmålene 'Adgang til kombiterminal (banegods)' 3,2 og 'Adgang til havn ' 2,3 i forhold til et landsgennemsnit sat til fakt 1.

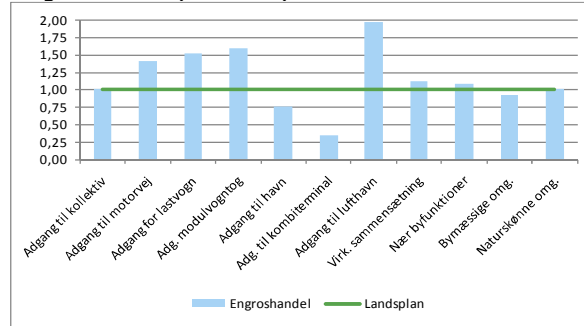
BILAG 3: AFVIGELSER FRA LANDSGENNEMSNITTET FOR DE ENKELTE VIRKSOMHEDSTYPER

Afvigelser fra landsgennemsnittet fordelt på Funktionsklasser

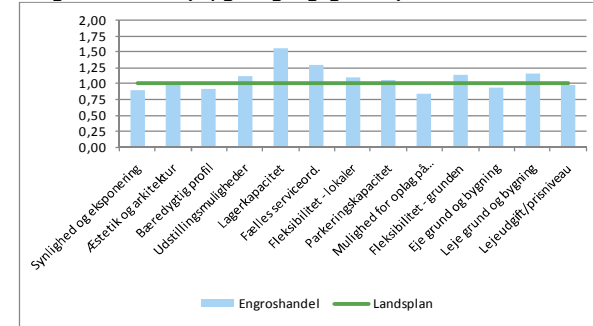
Engroshandel (byen/regionen)



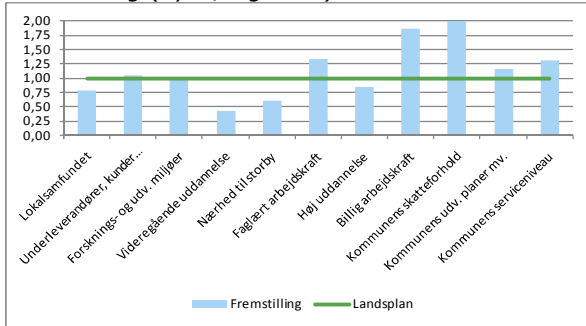
Engroshandel (området)



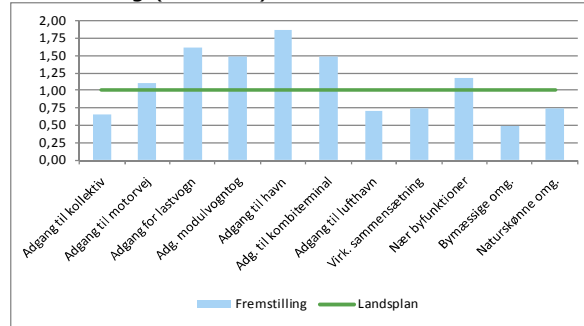
Engroshandel (bygning og grund)



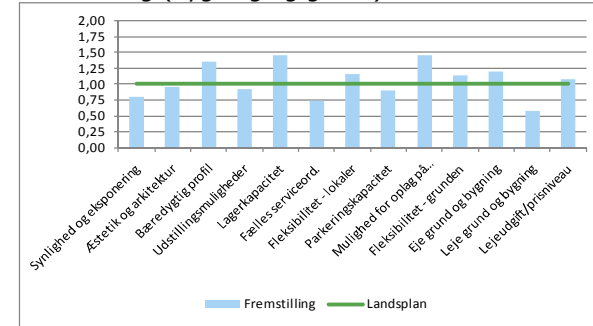
Fremstilling (byen/regionen)



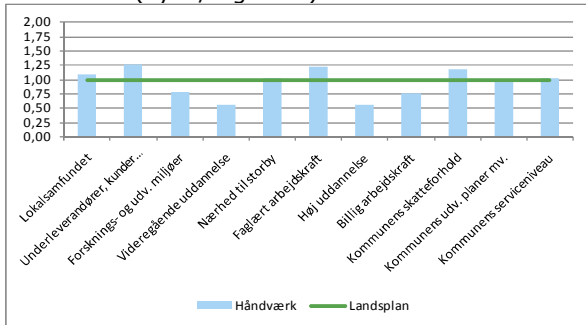
Fremstilling (området)



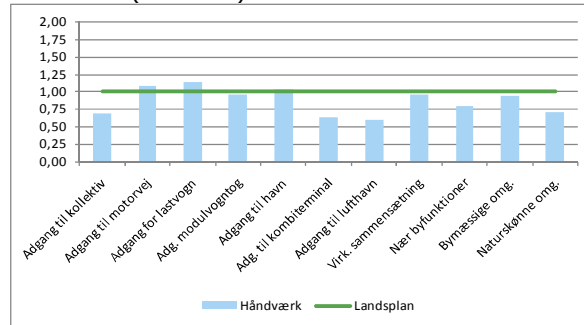
Fremstilling (bygning og grund)



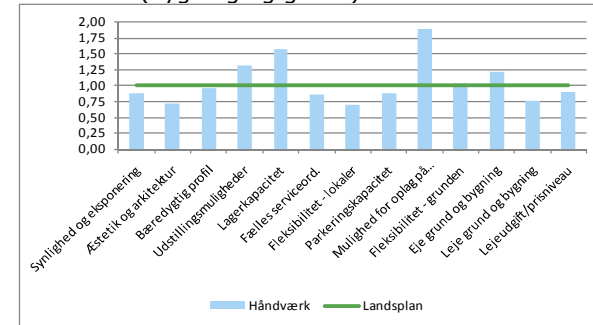
Håndværk (byen/regionen)



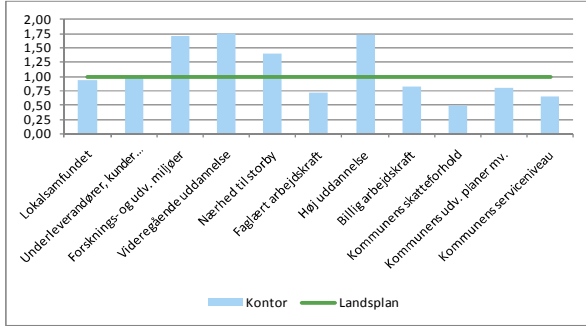
Håndværk (området)



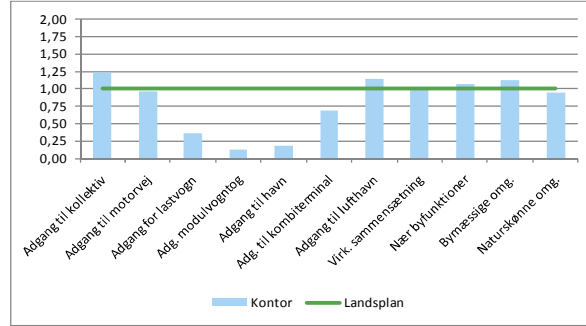
Håndværk (bygning og grund)



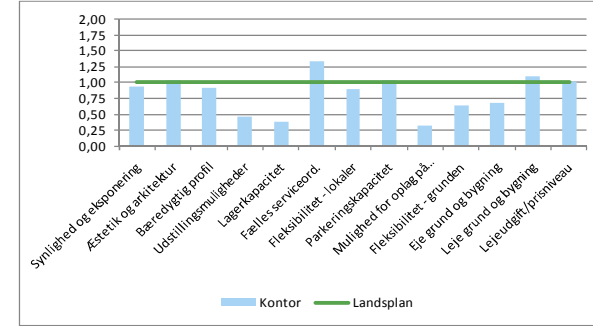
Kontor (byen/regionen)



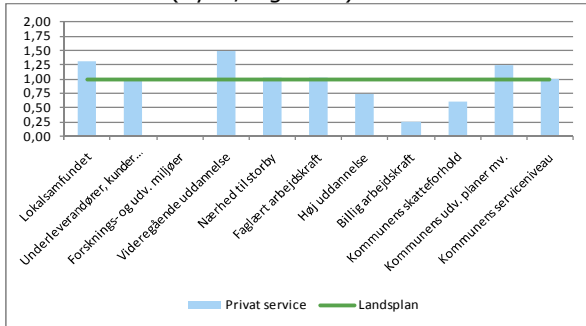
Kontor (området)



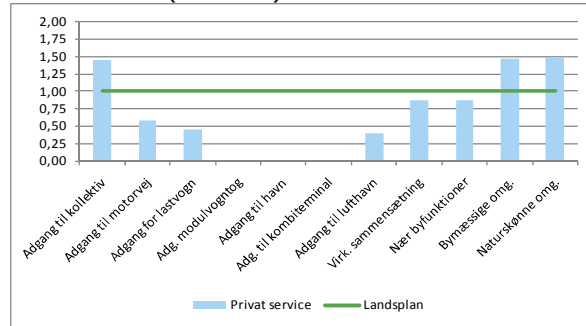
Kontor (bygning og grund)



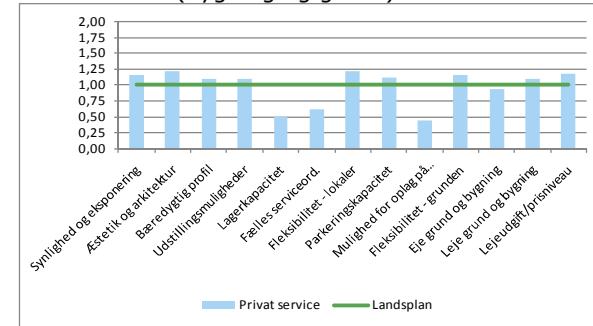
Privat service (byen/regionen)



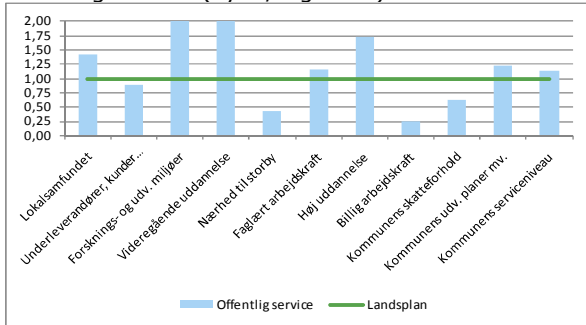
Privat service (området)



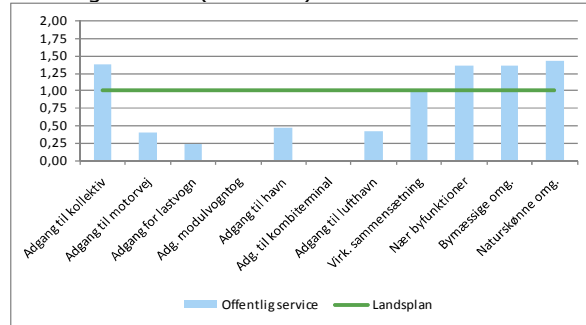
Privat service (bygning og grund)



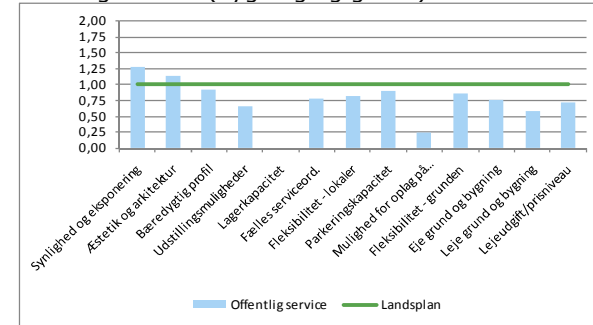
Offentlig service (byen/regionen)



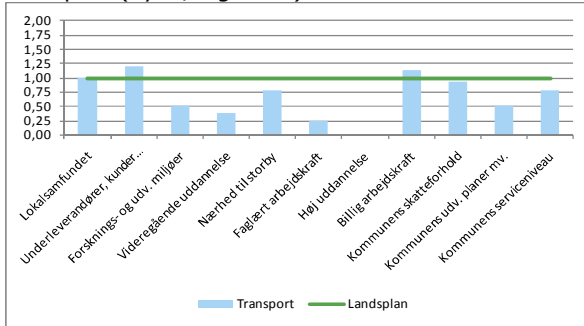
Offentlig service (området)



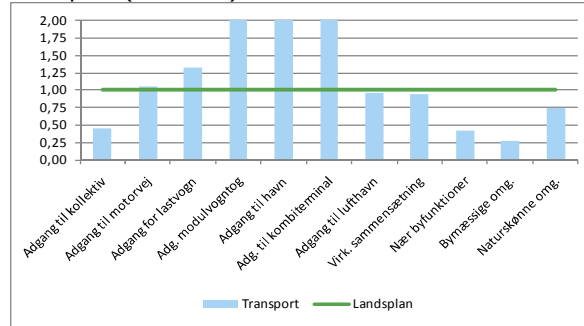
Offentlig service (bygning og grund)



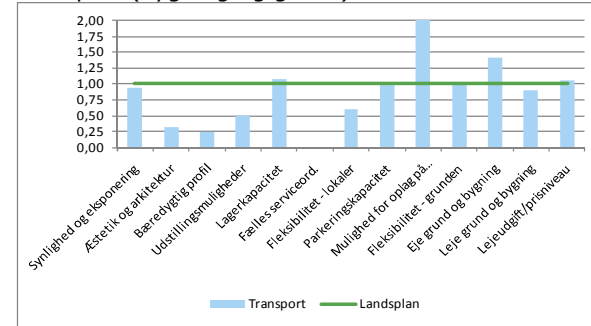
Transport (byen/regionen)



Transport (området)



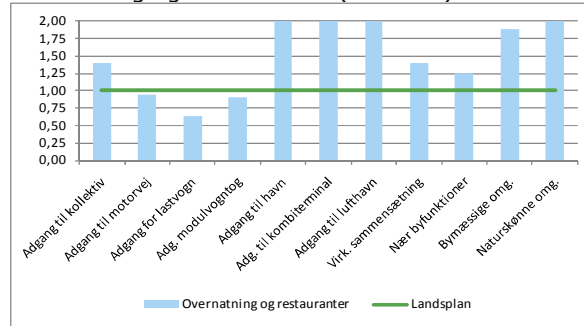
Transport (bygning og grund)



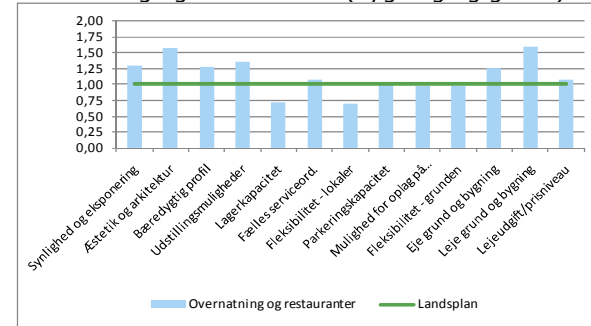
Overnatning og restauranter (byen/regionen)



Overnatning og restauranter (området)



Overnatning og restauranter (bygning og grund)



Bemærk (1): For funktionsklassen Fremstilling opnås ved spørgsmålet 'Kommunens skatteforhold' 2,1 i forhold til et landsgennemsnit sat til faktor 1.

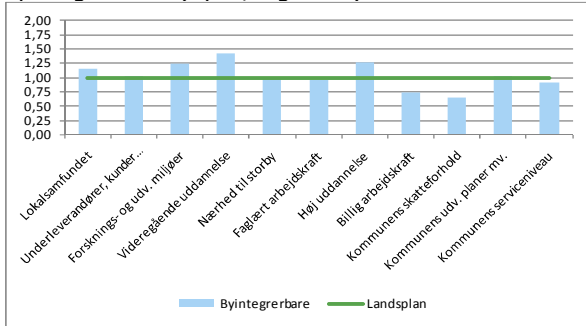
Bemærk (2): For funktionsklassen Offentlig service opnås ved spørgsmålene 'Nærhed til forsknings- og udviklingsmiljøer' 2,1 og 'Nærhed til videregående uddannelsesinstitutioner' 2,1 Bemærk (3): For funktionsklassen Transport opnås ved spørgsmålene 'Adgang for modulvogntog' 3,6, 'Adgang til havn' 3,7, 'Adgang til kombiterminal (banegods)' 5,5 og 'Mulighed for oplag på grunden' 2,2.

Bemærk (4): For funktionsklassen Overnatning og restauranter opnås ved spørgsmålene 'Nærhed til videregående uddannelsesinstitutioner' 2,2, 'Nærhed til billig arbejdskraft' 2,9, 'Adgang til havn' 3,9, 'Adgang kombiterminal (banegods)' 2,4, 'Adgang til lufthavn' 2,3 og 'Naturskønne omgivelser' 2,3.

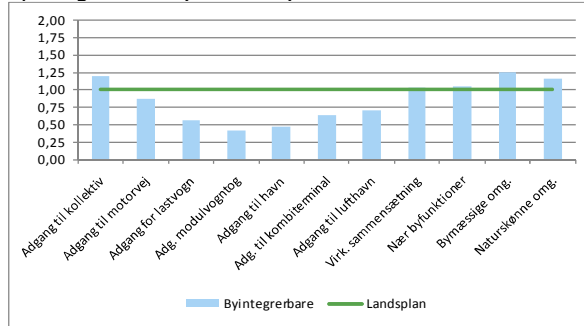
Der er ni virksomheder tilhørende Overnatning og restauranter, der har svaret. Én af disse virksomheder har svaret, at 'Adgang til kombiterminal (banegods)' i nogen grad vil have indflydelse på en lokaliseringst slutning, hvilket er årsagen til, at denne bliver 2,4.

Afvigelser fra landsgennemsnittet fordelt på Fokusvirksomheder

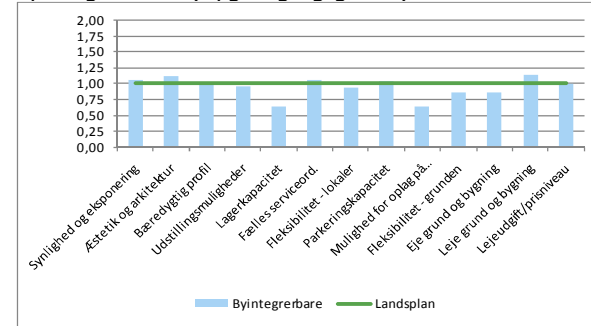
Byintegrerbare (byen/regionen)



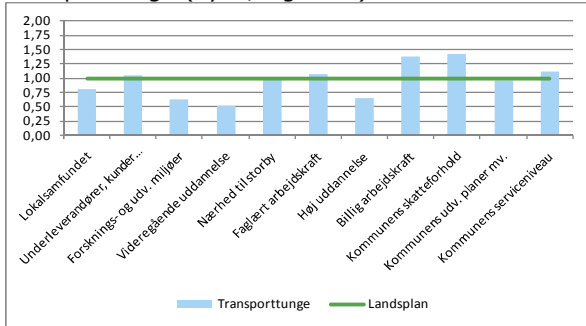
Byintegrerbare (området)



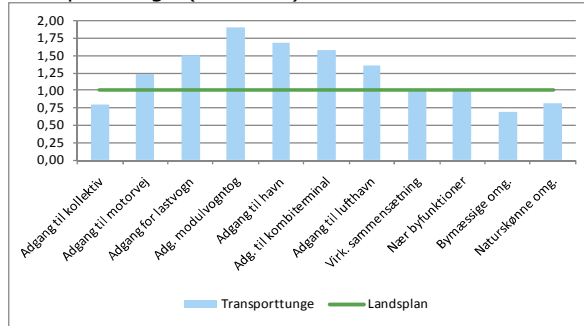
Byintegrerbare (bygning og grund)



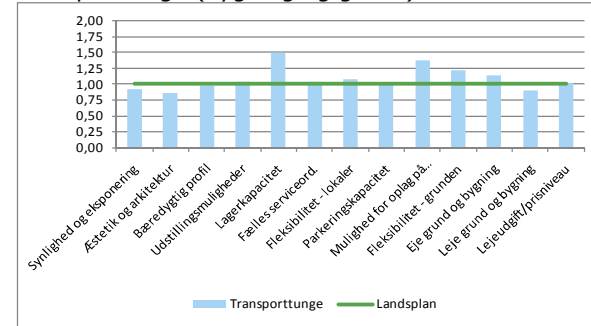
Transporttunge (byen/regionen)



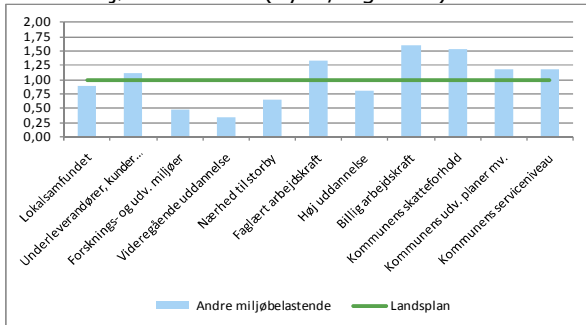
Transporttunge (området)



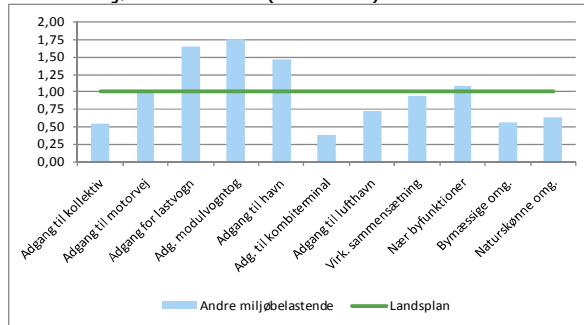
Transporttunge (bygning og grund)



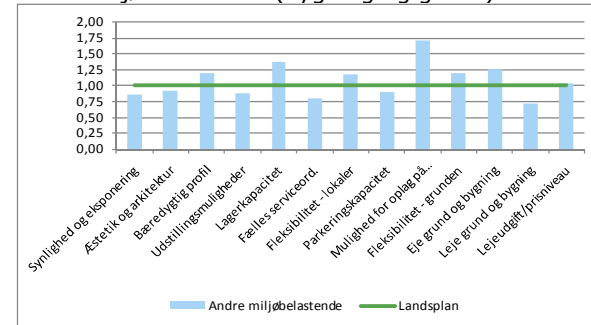
Andre miljøbelastende (byen/regionen)



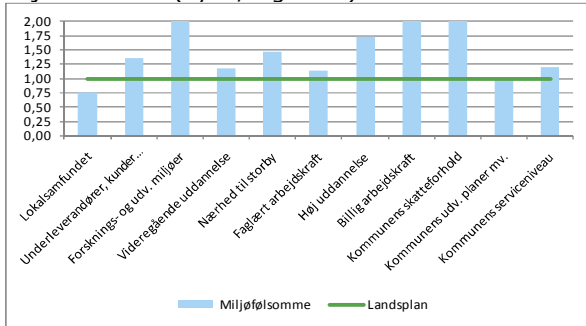
Andre miljøbelastende (området)



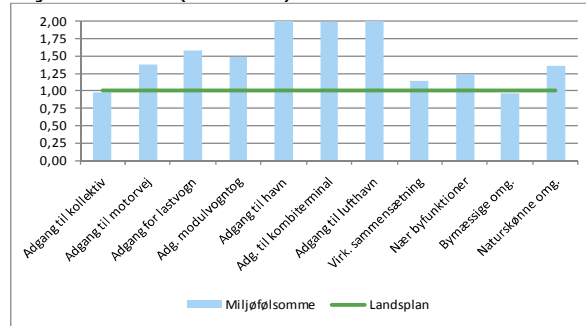
Andre miljøbelastende (bygning og grund)



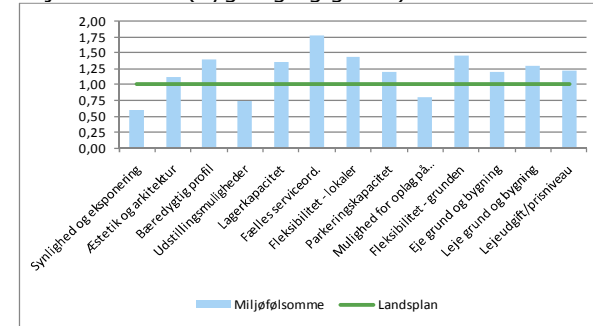
Miljøfølsomme (byen/regionen)



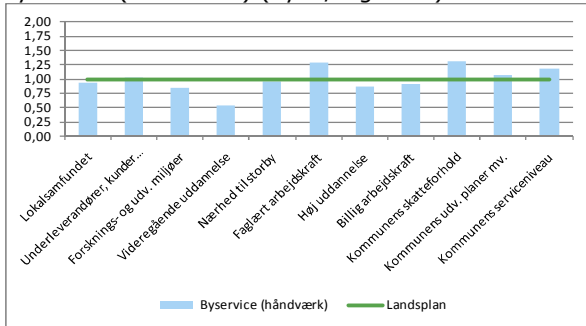
Miljøfølsomme (området)



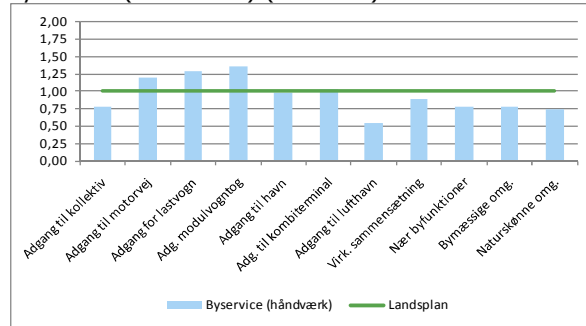
Miljøfølsomme (bygning og grund)



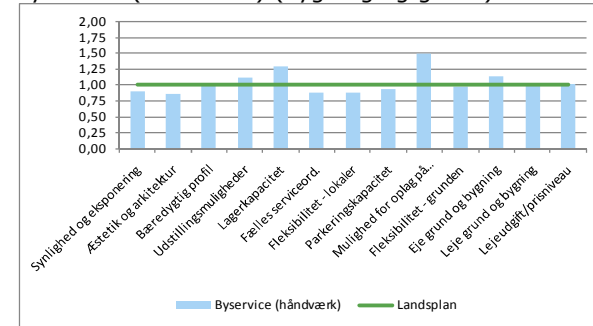
Byservice (håndværk) (byen/regionen)



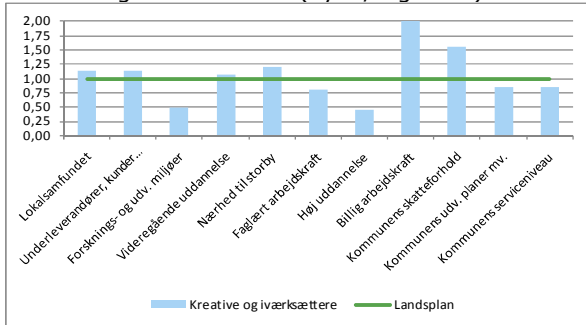
Byservice (håndværk) (området)



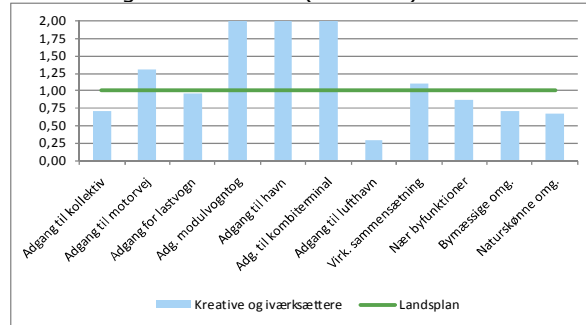
Byservice (håndværk) (bygning og grund)



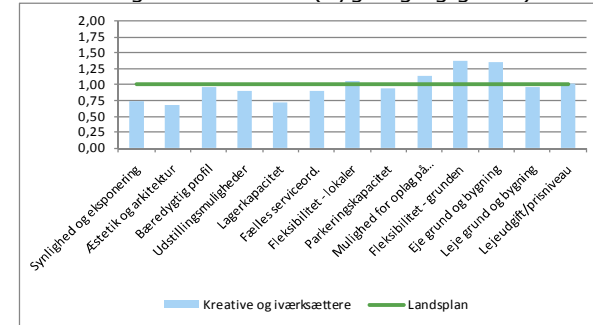
Kreative og iværksættere (byen/regionen)



Kreative og iværksættere (området)



Kreative og iværksættere (bygning og grund)



Bemærk (1): Fokusvirksomheder i kategorien Miljøfølsomme opnår ved spørgsmålene 'Nærhed til forsknings- og udviklingsmiljøer' 2,4, 'Nærhed til billig arbejdskraft' 2,4, 'Kommunens skatteforhold' 2,2, 'Adgan havn' 2,1 og 'Adgang til lufthavn' 2,3 i forhold til et landsgennemsnit sat til faktor 1.

Der er 11 Miljøfølsomme virksomheder, der har svaret.

Bemærk (2): Fokusvirksomheder i kategorien Kreative og iværksættere opnår ved spørgsmålene 'Nærhed til billig arbejdskraft' 2,2, 'Adgang til modulvogntog' 3,2, 'Adgang til havn' 2,6, 'Adgang til kombiterminal (banegods)' 3,6.

Der er 18 Miljøfølsomme virksomheder, der har svaret.

**BILAG 4: LOKALISERINGSPRÆFERENCER FORDELT PÅ REGIONERNE,
BYREGIONERNE, FUNKTIONSKLASSER OG FOKUSVIRKSOMHEDER**

Tabel 6.8: Lokaliseringspræferencer fordelt på regionsniveau

	Hovedsta- den	Midtjyl- land	Nordjyl- land	Sjæl- land	Syddan- mark
----- procent -----					
Byen/regionen					
Lokalsamfundet	47,7	59,8	66,7	64,4	64,6
Underleverandører, kunder mv.	58,1	48,3	60,6	51,1	53,2
Forsknings- og udviklingsmiljøer	8,1	12,6	21,2	13,3	7,6
Videregående uddannelse	10,5	16,1	33,3	11,1	15,2
Nærhed til storby	66,3	31,0	27,3	26,7	22,8
Faglært arbejdskraft	44,2	54,0	36,4	48,9	51,9
Høj uddannelse	36,0	44,8	36,4	33,3	31,6
Billig arbejdskraft	9,3	19,5	12,1	15,6	19,0
Kommunens skatteforhold	17,4	33,3	12,1	26,7	29,1
Kommunens udviklingsplaner mv.	38,4	56,3	48,5	35,6	48,1
Kommunens serviceniveau	32,6	51,7	48,5	42,2	54,4
Området					
Adgang til kollektiv	70,9	50,6	51,5	56,8	44,9
Adgang til motorvej	64,0	51,7	39,4	72,7	64,1
Adgang for lastvogn	48,8	55,2	39,4	47,7	59,0
Adgang for modulvogntog	9,3	16,1	18,2	6,8	11,5
Adgang til havn	3,5	12,6	12,1	2,3	11,5
Adgang til kombiterminal	1,2	6,9	6,1	2,3	6,4
Adgang til lufthavn	34,9	19,5	9,1	11,4	11,5
Virksomhedssammensætning	38,4	44,8	39,4	36,4	38,5
Nærhed til bymæssige funktioner	41,9	49,4	48,5	38,6	42,3
Bymæssige omgivelser	52,3	41,4	51,5	47,7	44,9
Naturskønne omgivelser	27,9	39,1	36,4	34,1	32,1
Bygning og grund					
Synlighed og eksponering	52,3	58,6	78,1	56,8	62,8
Æstetik og arkitektur	55,8	57,5	71,9	38,6	60,3
Bæredygtig profil	47,7	59,8	50,0	50,0	51,3
Udstillingsmuligheder	19,8	25,3	25,0	22,7	29,5
Lagerkapacitet	47,7	50,6	43,8	38,6	47,4
Fælles serviceordninger	37,2	29,9	37,5	29,5	23,1
Fleksibilitet - lokalerne	62,8	66,7	65,6	56,8	62,8
Parkeringskapacitet	72,1	74,7	81,3	81,8	76,9
Mulighed for oplag på grunden	29,1	34,5	28,1	25,0	47,4
Fleksibilitet - grunden	44,2	59,8	56,3	63,6	61,5
Eje grund og bygning	40,7	52,9	62,5	47,7	65,4
Leje grund og bygning	38,4	34,5	43,8	36,4	26,9
Lejeudgift/prisniveau	83,7	81,6	84,4	79,5	82,1

Kilde: Survey

Bemærk: Andelen af svar i kategorierne i høj grad og nogen grad er lagt sammen

Tabel 6.9: Lokaliseringspræferencer fordelt på byregionsniveau

	Hovedstads- området	Århus, Odense og Aalborg	Trekants- området	Mellemstor byregion
----- procent -----				
Byen/regionen				
Lokalsamfundet	48,5	59,5	60,0	64,8
Underleverandører, kunder mv.	56,6	54,8	56,0	50,5
Forsknings- og udviklingsmiljøer	7,1	21,4	8,0	7,7
Videregående uddannelse	10,1	28,6	20,0	12,1
Nærhed til storby	64,6	71,4	8,0	13,2
Faglært arbejdskraft	45,5	47,6	36,0	50,5
Høj uddannelse	37,4	50,0	16,0	36,3
Billig arbejdskraft	11,1	16,7	16,0	20,9
Kommunens skatteforhold	20,2	26,2	24,0	29,7
Kommunens udviklingsplaner mv.	37,4	47,6	32,0	57,1
Kommunens serviceniveau	34,3	42,9	32,0	57,1
Området				
Adgang til kollektiv	70,7	58,5	52,0	44,0
Adgang til motorvej	73,7	63,4	68,0	47,3
Adgang for lastvogn	47,5	56,1	56,0	51,6
Adgang for modulvogntog	10,1	17,1	16,0	14,3
Adgang til havn	3,0	19,5	12,0	8,8
Adgang til kombiterminal	2,0	14,6	8,0	2,2
Adgang til lufthavn	33,3	24,4	20,0	12,1
Virksomhedssammensætning	39,4	46,3	28,0	41,8
Nærhed til bymæssige funktioner	45,5	39,0	28,0	50,5
Bymæssige omgivelser	55,6	46,3	32,0	44,0
Naturskønne omgivelser	31,3	26,8	24,0	35,2
Bygning og grund				
Synlighed og eksponering	51,5	61,0	68,0	67,8
Æstetik og arkitektur	51,5	58,5	60,0	61,1
Bæredygtig profil	49,5	53,7	36,0	58,9
Udstillingsmuligheder	18,2	29,3	28,0	26,7
Lagerkapacitet	44,4	51,2	56,0	44,4
Fælles serviceordninger	36,4	36,6	28,0	26,7
Fleksibilitet - lokalerne	59,6	73,2	56,0	66,7
Parkeringskapacitet	74,7	80,5	76,0	77,8
Mulighed for oplag på grunden	26,3	34,1	52,0	37,8
Fleksibilitet - grunden	46,5	58,5	52,0	65,6
Eje grund og bygning	40,4	41,5	52,0	63,3
Leje grund og bygning	37,4	39,0	28,0	34,4
Lejeudgift/prisniveau	83,8	95,1	80,0	78,9

Kilde: Survey

Bemærk: Andelen af svar i kategorierne i høj grad og nogen grad er lagt sammen

Tabel 6.10: Lokaliseringspræferencer fordelt på byregionsniveau

	Omegnskommuner	Sjælland	Yderområde
	----- procent -----		
Byen/regionen			
Lokalsamfundet	51,9	54,5	91,7
Underleverandører, kunder mv.	44,4	45,5	66,7
Forsknings- og udviklingsmiljøer	14,8	13,6	20,8
Videregående uddannelse	18,5	13,6	20,8
Nærhed til storby	37,0	18,2	4,2
Faglært arbejdskraft	55,6	40,9	66,7
Høj uddannelse	44,4	31,8	33,3
Billig arbejdskraft	11,1	9,1	20,8
Kommunens skatteforhold	25,9	18,2	33,3
Kommunens udviklingsplaner mv.	44,4	31,8	66,7
Kommunens serviceniveau	55,6	36,4	66,7
Området			
Adgang til kollektiv	48,1	52,4	45,8
Adgang til motorvej	63,0	57,1	29,2
Adgang for lastvogn	59,3	42,9	58,3
Adgang for modulvogntog	14,8	4,8	4,2
Adgang til havn	7,4	0,0	16,7
Adgang til kombiterminal	7,4	0,0	4,2
Adgang til lufthavn	3,7	4,8	12,5
Virksomhedssammensætning	33,3	33,3	50,0
Nærhed til bymæssige funktioner	51,9	28,6	45,8
Bymæssige omgivelser	48,1	38,1	45,8
Naturskønne omgivelser	51,9	28,6	41,7
Bygning og grund			
Synlighed og eksponering	51,9	57,1	62,5
Æstetik og arkitektur	63,0	28,6	70,8
Bæredygtig profil	48,1	42,9	66,7
Udstillingsmuligheder	29,6	19,0	29,2
Lagerkapacitet	51,9	33,3	54,2
Fælles serviceordninger	22,2	23,8	33,3
Fleksibilitet - lokalerne	59,3	57,1	66,7
Parkeringskapacitet	70,4	66,7	83,3
Mulighed for oplag på grunden	44,4	19,0	37,5
Fleksibilitet - grunden	59,3	61,9	54,2
Eje grund og bygning	74,1	38,1	75,0
Leje grund og bygning	25,9	38,1	33,3
Lejeudgift/prisniveau	85,2	76,2	70,8

Kilde: Survey

Bemærk: Andelen af svar i kategorierne i høj grad og nogen grad er lagt sammen

Tabel 6.11: Lokaliseringspræferencer fordelt på funktionsklasser

	Engros- handel	Fremstilling	Håndværk	Kontor
	----- procent -----			
Byen/regionen				
Lokalsamfundet	40,3	46,7	64,7	55,6
Underleverandører, kunder mv.	46,8	55,6	67,6	54,0
Forsknings- og udviklingsmiljøer	4,8	11,1	8,8	19,0
Videregående uddannelse	6,5	6,7	8,8	27,0
Nærhed til storby	50,0	22,2	38,2	52,4
Faglært arbejdskraft	48,4	64,4	58,8	34,9
Høj uddannelse	27,4	31,1	20,6	63,5
Billig arbejdskraft	14,5	28,9	11,8	12,7
Kommunens skatteforhold	29,0	51,1	29,4	12,7
Kommunens udviklingsplaner mv.	38,7	53,3	44,1	36,5
Kommunens serviceniveau	43,5	60,0	47,1	30,2
Området				
Adgang til kollektiv	56,5	36,4	38,2	68,3
Adgang til motorvej	83,9	65,9	64,7	57,1
Adgang for lastvogn	79,0	84,1	58,8	19,0
Adgang for modulvogntog	19,4	18,2	11,8	1,6
Adgang til havn	6,5	15,9	8,8	1,6
Adgang til kombiterminal	1,6	6,8	2,9	3,2
Adgang til lufthavn	38,7	13,6	11,8	22,2
Virksomhedssammensætning	45,2	29,5	38,2	39,7
Nærhed til bymæssige funktioner	48,4	52,3	35,3	47,6
Bymæssige omgivelser	43,5	22,7	44,1	52,4
Naturskønne omgivelser	33,9	25,0	23,5	31,7
Bygning og grund				
Synlighed og eksponering	53,2	47,7	52,9	55,6
Æstetik og arkitektur	56,5	54,5	41,2	58,7
Bæredygtig profil	48,4	70,5	50,0	47,6
Udstillingsmuligheder	27,4	22,7	32,4	11,1
Lagerkapacitet	72,6	68,2	73,5	17,5
Fælles serviceordninger	40,3	22,7	26,5	41,3
Fleksibilitet - lokalerne	69,4	72,7	44,1	57,1
Parkeringskapacitet	80,6	68,2	67,6	79,4
Mulighed for oplag på grunden	29,0	50,0	64,7	11,1
Fleksibilitet - grunden	64,5	63,6	58,8	36,5
Eje grund og bygning	50,0	63,6	64,7	36,5
Leje grund og bygning	40,3	20,5	26,5	38,1
Lejeudgift/prisniveau	80,6	88,6	73,5	84,1

Kilde: Survey

Bemærk: Andelen af svar i kategorierne i høj grad og nogen grad er lagt sammen

Note: Engroshandel er repræsenteret med 62, Fremstilling med 45, Håndværk med 34 og Kontor med 63.

Tabel 6.12: Lokaliseringspræferencer fordelt på funktionsklasser

	Offentlig service	Overnatning og restauranter	Privat service	Transport
----- procent -----				
Byen/regionen				
Lokalsamfundet	84,0	88,9	76,9	58,8
Underleverandører, kunder mv.	48,0	55,6	53,8	64,7
Forsknings- og udviklingsmiljøer	24,0	11,1	0,0	5,9
Videregående uddannelse	32,0	33,3	23,1	5,9
Nærhed til storby	16,0	11,1	38,5	29,4
Faglært arbejdskraft	56,0	44,4	50,0	11,8
Høj uddannelse	64,0	22,2	26,9	0,0
Billig arbejdskraft	4,0	44,4	3,8	17,6
Kommunens skatteforhold	16,0	22,2	15,4	23,5
Kommunens udviklingsplaner mv.	56,0	66,7	57,7	23,5
Kommunens serviceniveau	52,0	55,6	46,2	35,3
Området				
Adgang til kollektiv	76,0	77,8	80,8	25,0
Adgang til motorvej	24,0	55,6	34,6	62,5
Adgang for lastvogn	12,0	33,3	23,1	68,8
Adgang for modulvogntog	0,0	11,1	0,0	43,8
Adgang til havn	4,0	33,3	0,0	31,3
Adgang til kombiterminal	0,0	11,1	0,0	25,0
Adgang til lufthavn	8,0	44,4	7,7	18,8
Virksomhedssammensætning	40,0	55,6	34,6	37,5
Nærhed til bymæssige funktioner	60,0	55,6	38,5	18,8
Bymæssige omgivelser	64,0	88,9	69,2	12,5
Naturskønne omgivelser	48,0	77,8	50,0	25,0
Bygning og grund				
Synlighed og eksponering	76,0	77,8	69,2	56,3
Æstetik og arkitektur	64,0	88,9	69,2	18,8
Bæredygtig profil	48,0	66,7	57,7	12,5
Udstillingsmuligheder	16,0	33,3	26,9	12,5
Lagerkapacitet	0,0	33,3	23,1	50,0
Fælles serviceordninger	24,0	33,3	19,2	0,0
Fleksibilitet - lokalerne	52,0	44,4	76,9	37,5
Parkeringskapacitet	68,0	77,8	84,6	75,0
Mulighed for oplag på grunden	8,0	33,3	15,4	75,0
Fleksibilitet - grunden	48,0	55,6	65,4	56,3
Eje grund og bygning	40,0	66,7	50,0	75,0
Leje grund og bygning	20,0	55,6	38,5	31,3
Lejegyldigt/prisniveau	60,0	88,9	96,2	87,5

Kilde: Survey

Bemærk: Andelen af svar i kategorierne i høj grad og nogen grad er lagt sammen

Note: Offentlig service er repræsenteret med 25, overnatninger og restauranter med 9, privat service med 26 og transport med 17. Dette gør at især resultaterne for overnatninger og restauranter, skal tages med forbehold.

Tabel 6.13: Lokaliseringspræferencer fordelt på fokusvirksomheder

	Byintegrerbare	Transporttunge	Andre miljø-belastende
	----- procent -----		
Byen/regionen			
Lokalsamfundet	68,8	47,6	52,6
Underleverandører, kunder mv.	54,3	56,3	59,6
Forsknings- og udviklingsmiljøer	13,9	7,1	5,3
Videregående uddannelse	22,0	7,9	5,3
Nærhed til storby	36,4	36,5	24,6
Faglært arbejdskraft	46,8	51,6	64,9
Høj uddannelse	46,8	23,8	29,8
Billig arbejdskraft	11,6	21,4	24,6
Kommunens skatteforhold	16,2	35,7	38,6
Kommunens udviklingsplaner mv.	47,4	43,7	54,4
Kommunens serviceniveau	41,6	50,8	54,4
Området			
Adgang til kollektiv	66,5	44,0	30,4
Adgang til motorvej	51,4	72,8	58,9
Adgang for lastvogn	29,5	78,4	85,7
Adgang for modulvogntog	5,2	23,2	21,4
Adgang til havn	4,0	14,4	12,5
Adgang til kombiterminal	2,9	7,2	1,8
Adgang til lufthavn	13,9	26,4	14,3
Virksomhedssammensætning	41,6	40,0	37,5
Nærhed til bymæssige funktioner	46,2	44,8	48,2
Bymæssige omgivelser	58,4	32,8	26,8
Naturskønne omgivelser	38,7	27,2	21,4
Bygning og grund			
Synlighed og eksponering	63,4	55,2	51,8
Æstetik og arkitektur	62,8	48,8	51,8
Bæredygtig profil	52,3	51,2	62,5
Udstillingsmuligheder	23,3	25,6	21,4
Lagerkapacitet	29,7	69,6	64,3
Fælles serviceordninger	32,6	32,0	25,0
Fleksibilitet - lokalerne	59,3	68,8	75,0
Parkeringskapacitet	78,5	76,8	67,9
Mulighed for oplag på grunden	22,1	47,2	58,9
Fleksibilitet - grunden	48,8	68,0	67,9
Eje grund og bygning	45,3	60,0	66,1
Leje grund og bygning	39,5	31,2	25,0
Lejeudgift/prisniveau	81,4	83,2	85,7

Kilde: Survey

Bemærk: Andelen af svar i kategorierne i høj grad og nogen grad er lagt sammen

Note: 173 af virksomhederne defineres som byintegrerbare, 126 som transporttunge og 57 som andre miljøbelastende.

Tabel 6.14: Lokaliseringspræferencer fordelt på fokusvirksomheder

	Miljøfølsomme	Byservice (håndværk)	Kreative og iværksættere
----- procent -----			
Byen/regionen			
Lokalsamfundet	45,5	55,3	66,7
Underleverandører, kunder mv.	72,7	55,3	61,1
Forsknings- og udviklingsmiljøer	27,3	9,4	5,6
Videregående uddannelse	18,2	8,2	16,7
Nærhed til storby	54,5	35,3	44,4
Faglært arbejdskraft	54,5	62,4	38,9
Høj uddannelse	63,6	31,8	16,7
Billig arbejdskraft	36,4	14,1	33,3
Kommunens skatteforhold	54,5	32,9	38,9
Kommunens udviklingsplaner mv.	45,5	49,4	38,9
Kommunens serviceniveau	54,5	54,1	38,9
Området			
Adgang til kollektiv	54,5	42,9	38,9
Adgang til motorvej	81,8	71,4	77,8
Adgang for lastvogn	81,8	66,7	50,0
Adgang for modulvogntog	18,2	16,7	38,9
Adgang til havn	18,2	8,3	22,2
Adgang til kombiterminal	9,1	4,8	16,7
Adgang til lufthavn	45,5	10,7	5,6
Virksomhedssammensætning	45,5	35,7	44,4
Nærhed til bymæssige funktioner	54,5	34,5	38,9
Bymæssige omgivelser	45,5	36,9	33,3
Naturskønne omgivelser	45,5	25,0	22,2
Bygning og grund			
Synlighed og eksponering	36,4	53,6	44,4
Æstetik og arkitektur	63,6	48,8	38,9
Bæredygtig profil	72,7	53,6	50,0
Udstillingsmuligheder	18,2	27,4	22,2
Lagerkapacitet	63,6	60,7	33,3
Fælles serviceordninger	54,5	27,4	27,8
Fleksibilitet - lokalerne	90,9	56,0	66,7
Parkeringskapacitet	90,9	71,4	72,2
Mulighed for oplag på grunden	27,3	51,2	38,9
Fleksibilitet - grunden	81,8	54,8	77,8
Eje grund og bygning	63,6	60,7	72,2
Leje grund og bygning	45,5	34,5	33,3
Lejeudgift/prisniveau	100,0	84,5	83,3

Kilde: Survey

Bemærk: Andelen af svar i kategorierne i høj grad og nogen grad er lagt sammen

Note: 11 af virksomhederne defineres som miljøfølsomme, 85 som byservice (håndværk) og 18 som kreative og iværksættere. Dette gør, at især resultater for miljøfølsomme samt kreative og iværksættere, skal tages med forbehold.