



INVESTERINGSANALYSE – LOOP CITY

25. september 2017

INCENTIVE

VI FJERNER GÆTVÆRK FRA BESLUTNINGER

Indholdsfortegnelse

Afsnit	Side
1. Sammenfatning og indledning Vi præsenterer de vigtigste resultater fra analysen	3
2. Kortlægning Hvilke ejendomsinvesteringer er der planlagt eller realiseret siden 2011?	7
3. Effekt på investeringer Hvilken betydning har letbanen for ejendomsinvesteringer?	23
4. Litteraturliste	35

1. Sammenfatning

Kortlægning af planlagte og realiserede private ejendomsinvesteringer siden 2011



Vi har kortlagt de private ejendomsinvesteringer nær letbanen. Samlet er der siden 2011 realiseret eller planlagt byggeri af 2,7 mio. m² nær letbanestationerne. Det svarer til en investering på 32 mia. kr. Byggeriet giver plads til 31.700 nye borgere og 36.500 nye arbejdspladser. De realiserede ejendomsinvesteringer siden 2011 ligger over gennemsnittet for Region Hovedstaden, men under niveauet for Københavns Kommune.

Af det realiserede og planlagte byggeri er størstedelen boliger (49%) og kontorer (29%). Letbanen skaber en forbindelse på tværs af S-togslinjerne. Det skaber attraktive knudepunkter ved S-togsstationerne. To tredjedele af ejendomsinvesteringerne er da også placeret nær en af de S-togsstationer, som letbanen knytter sammen.

Letbanens betydning for investeringerne



De grundlæggende drivere for vækst er bl.a. ændrede præferencer, befolkningsvækst og økonomisk vækst. De er til stede og skaber dermed grundlaget for øgede ejendomsinvesteringer. Frem til 2040 vurderer DREAM-gruppen således, at antallet af boliger vil vokse med 24% i LOOP CITY-kommunerne. Det giver grundlag for en vækst i antal arbejdspladser og detailhandel.

Letbanen forbedrer den kollektive infrastruktur. Den er én blandt mange faktorer, der har betydning for, hvor man vælger at bo og placere sin virksomhed. Det er forventningen blandt erhvervsrådgivere, at væksten i erhvervsbyggeri primært vil finde sted i Glostrup, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk. Det vil samtidig være de områder, som kan konkurrere med byudviklingsområder i København, fx Valby, Ny Ellebjerg og Ørestad.

Letbanens evne til at tiltrække ejendomsinvesteringer afhænger, ud over af de grundlæggende vækstdrivere, af en række andre faktorer, som kommunerne kan være med til at påvirke. Det kan fx være ved at øge den kommunale service, lave klare planer for byrummene og tydeliggøre den økonomiske gevinst ved at investere i området.

Om analysen

En opdateret analyse



Denne analyse blev første gang udarbejdet i efteråret 2016. I denne udgave har vi opdateret alle data om planlagte og realiserede private ejendomsinvesteringer på baggrund af ny viden fra Byggefakta og nye spørgeskemaer til kommunerne. Al anden viden er uændret.

Baggrund for analysen



LOOP CITY har bedt Incentive om at udarbejde en analyse af letbanens betydning for ejendomsinvesteringer i Ring 3-kommunerne. LOOP CITY er et samarbejdsprojekt mellem ti kommuner, region og stat. Formålet med samarbejdet er at understøtte by- og erhvervsudviklingen i de ti kommuner. Det er derfor nødvendigt at forstå, hvad der driver udviklingen, og hvordan en letbane kan være med til at påvirke ejendomsinvesteringer i en positiv retning.

Analysen er opdelt i fire dele, der tilsammen svarer på, hvilken betydning letbanen har for ejendomsinvesteringer. I første del kortlægger vi de private ejendomsinvesteringer i kommunerne i LOOP CITY fra 2011 og frem. I anden del ser vi på potentialet for, hvor mange investeringer der kommer i fremtiden. I tredje del ser vi på, hvilken betydning letbanen har for at tiltrække yderligere ejendomsinvesteringer. Til sidst ser vi i del fire på, hvilken betydning LOOP CITYs egne initiativer har, for at letbanen kan tiltrække yderligere investeringer.

En udvidet beskrivelse af metoden bag beregningerne og supplerende baggrund for vurdering af initiativer findes i 'Baggrundsnotat til investeringsanalyse' (Incentive 2016).

Vi fokuserer på de stationsnære arealer



Stationer har en større effekt på værdien af ejendomme og på antallet af brugere af stationen, jo nærmere en ejendom er placeret på stationen. Vi har i denne analyse derfor valgt at koncentrere os om områderne inden for 1200 meter af de 28 kommende letbanestationer svarende til Erhvervsstyrelsens afgrænsning af stationsnærhed. Analysen er afgrænset til private ejendomsinvesteringer i nybyggeri og er opdelt på investeringstyperne kontorbyggeri, boligbyggeri, industri og detailhandel.

Introduktion til letbanen og LOOP CITY

Samarbejde om letbanen

LOOP CITY er et samarbejdsprojekt mellem ti kommuner, region og stat om by- og erhvervsudvikling langs Ring 3. Samarbejdet startede i 2009 og består af Region Hovedstaden, kommunerne Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Rødovre, Albertslund, Glostrup, Vallensbæk, Ishøj, Brøndby og Hvidovre samt Transport- og Bygningsministeriet og Erhvervsstyrelsen.

LOOP CITY

LOOP CITY har eksisteret siden 2009, og den 29. juni 2011 indgik alle parterne i et samarbejde om en letbane langs Ring 3.

Blandt de vigtigste mål i forbindelse med samarbejdet om letbanen er, at letbanen skal fremme den kollektive trafik og dermed fremkommeligheden på tværs af byningerne samt fremme byudviklingen i LOOP CITY-kommunerne.

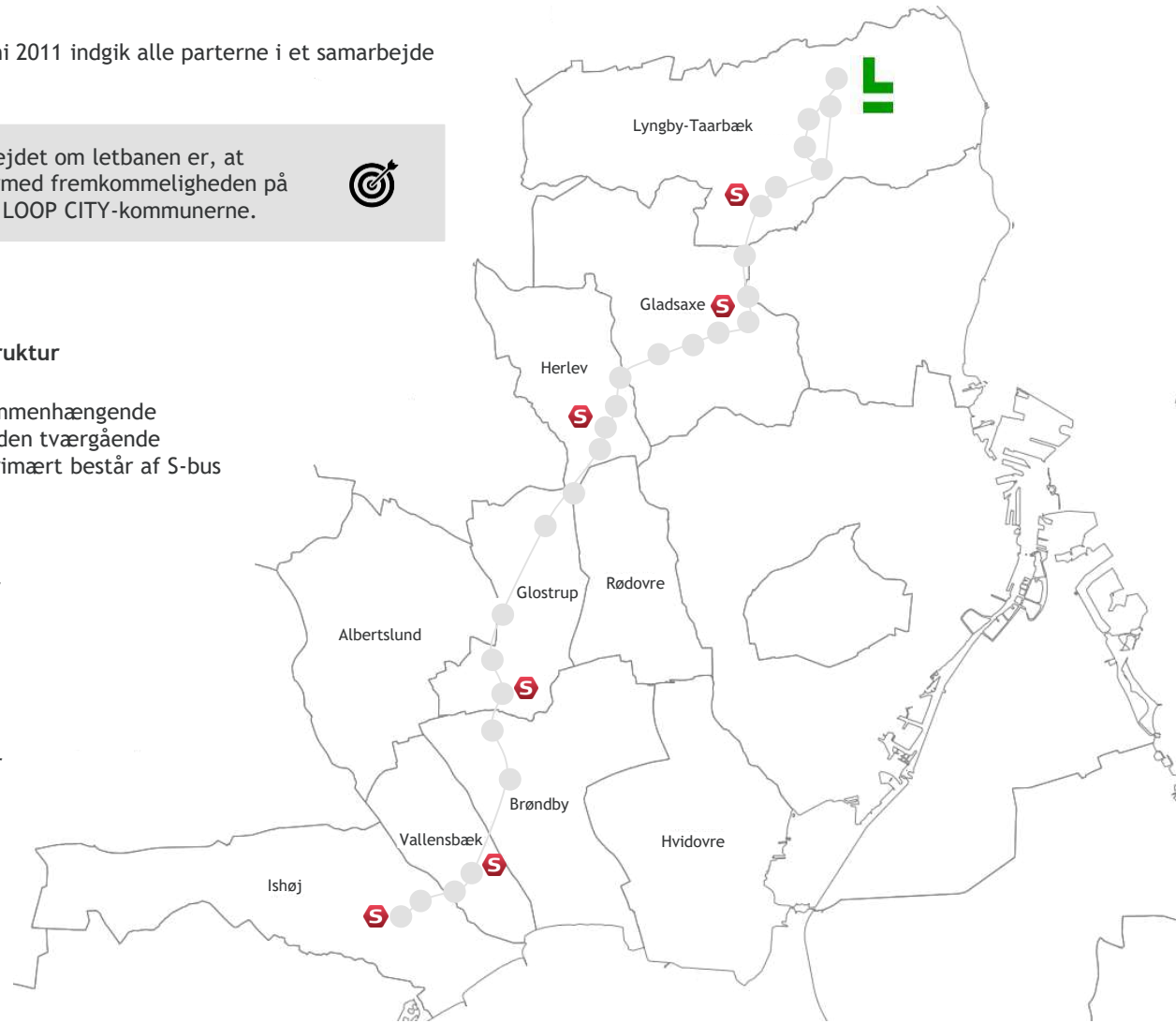


Letbanen som en del af den eksisterende infrastruktur

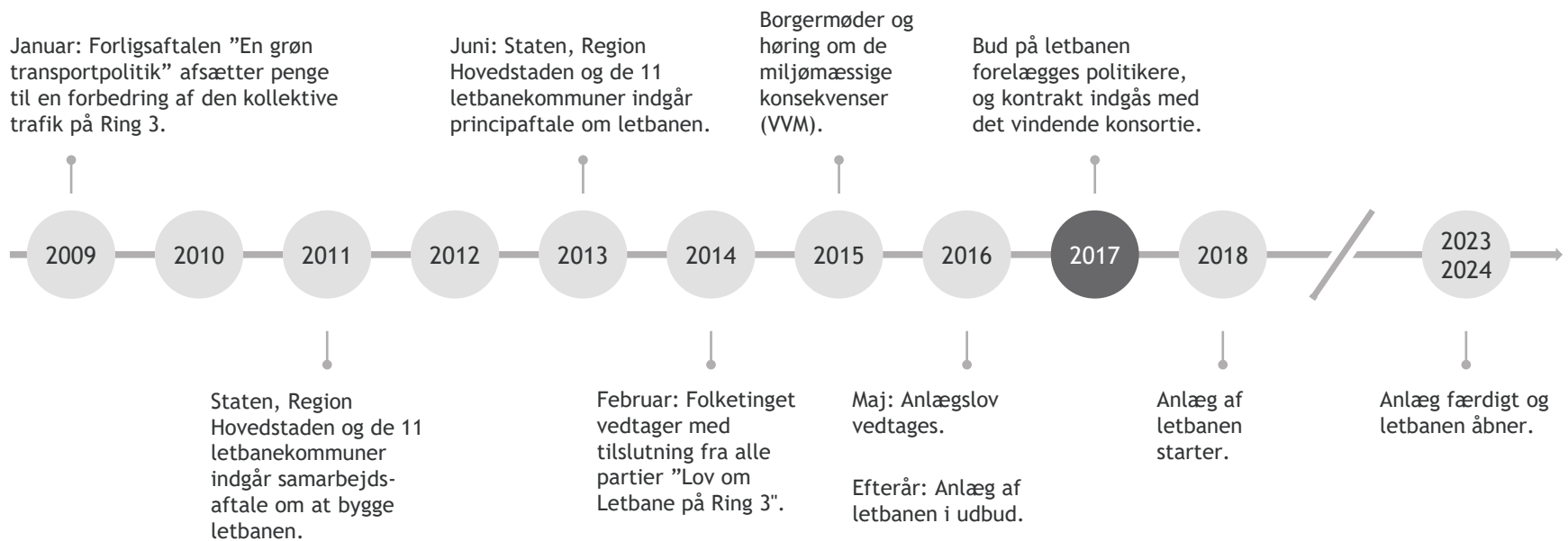
L Letbanen kommer til at være en del af en sammenhængende infrastruktur. Den kommer til at understøtte den tværgående kollektive trafik i kommunerne, der lige nu primært består af S-bus linjer.

S Letbanen vil krydse seks S-togsstationer, hvor der er mulighed for et skifte. De seks stationer er i Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Glostrup, Vallensbæk og Ishøj Kommune.

A Letbanen kommer til at køre langs Ring 3, der sammen med Motorring 3 er de tværgående vejforbindelser i LOOP CITY.



Oversigt over den politiske proces



2. KORTLÆGNING

Hvilke ejendomsinvesteringer er der realiseret eller planlagt siden 2011?



INCENTIVE

VI FJERNER GÆTVÆRK FRA BESLUTNINGER

2,7 mio. m² privat nybyggeri nær letbanestationerne



Etagemeter
2,7 mio. m²

Siden 2011 er der realiseret eller planlagt 2,7 mio. m² privat nybyggeri inden for 1200 meter fra letbanens stationer.



Ejendomsinvesteringer
32 mia. kr.

2,7 mio. m² svarer til en investering på ca. 32 mia. kr. ekskl. omkostninger til køb af grunde. I gennemsnit er det en investering (byggeomkostning) på knap 11.800 kr. pr. m².

Ejendomsinvesteringerne nær letbanestationerne giver rum til nye arbejdspladser og borgere



Arbejdspladser i kontorbyggeri

36.500

En medarbejder bruger i gennemsnit et bruttoareal på 22 m² ved et nyt kontorbyggeri.

De nye kontorbyggerier skaber i alt 36.500 nye kontorarbejdspladser inden for 1200 meter fra letbanens stationer.

Dertil kommer et mindre antal arbejdspladser i industrien samt arbejdspladser i det fremtidige byggeri, der ikke er planer om endnu.



Borgere

31.700

En beboer bruger i gennemsnit et bruttoareal på 42 m² ved et nyt boligbyggeri.

De nye boligbyggerier skaber et nyt hjem for i alt 31.700 personer inden for 1200 meter fra letbanens stationer.

Dertil kommer fremtidige boliger, der ikke er planer om endnu.

Note: Tal er ekskl. DTU's byggeri.

Kilde: Incentive på baggrund af Byggefakta (2017), spørgeskema til kommunerne i LOOP CITY samt Bygningsstyrelsen (2016) og Danmarks Statistik (2016).

Ejendomsinvesteringerne i LOOP CITY ligger over gennemsnittet for Region Hovedstaden, men under Københavns Kommune

Ejendomsinvesteringer i Region Hovedstaden, gennemsnit i perioden 2011-2017



Private investorer har investeret i nybyggeri for i gennemsnit 7,2 mia. kr. årligt i Region Hovedstaden fra 2011 til 2017.



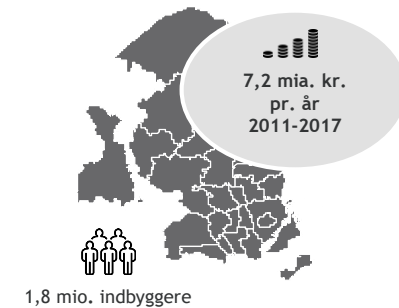
Det svarer til 512.000 m² pr. år i gennemsnit fra 2011 til 2017.



De private ejendomsinvesteringer i Region Hovedstaden er i gennemsnit på 4.000 kr. pr. indbygger.



De private ejendomsinvesteringer er særlig store i Københavns Kommune. Her bliver 54% af de nye etagemeter bygget. Det svarer til i gennemsnit knap 6.400 kr. pr. indbygger pr. år.



Ejendomsinvesteringer i LOOP CITY, gennemsnit i perioden 2011-2017



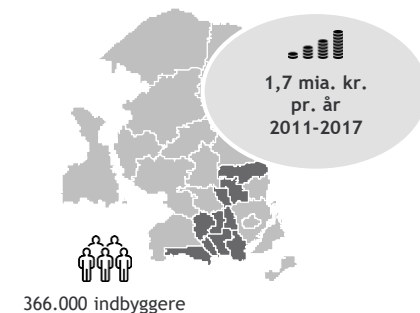
Private investorer har investeret i nybyggeri for 1,7 mia. kr. i de ti kommuner i LOOP CITY fra 2011 til 2017 (24% af investeringerne i Region Hovedstaden).



Det svarer til 102.000 m² pr. år i gennemsnit fra 2011 til 2017.



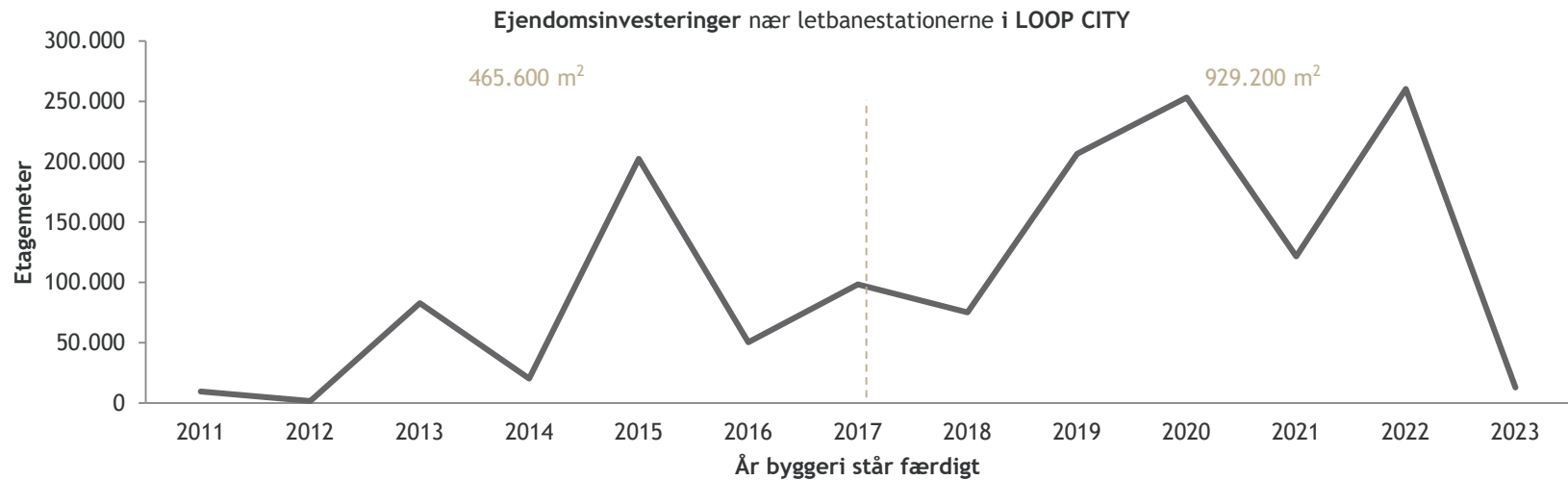
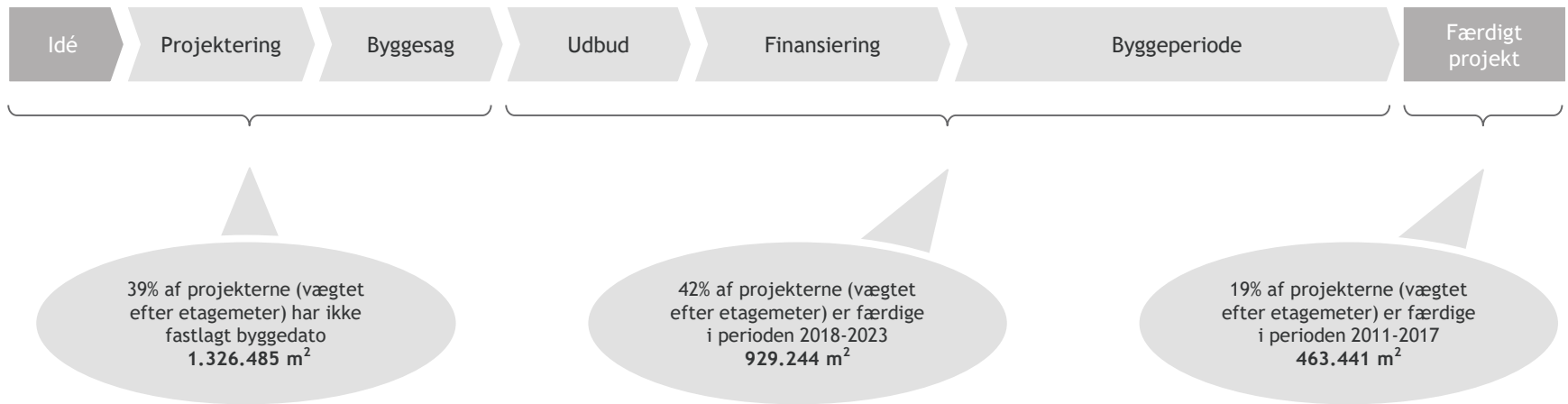
De private ejendomsinvesteringer i LOOP CITY-kommunerne er i gennemsnit ca. 4.600 kr. pr. indbygger pr. år.



Note: DTU-byggeri er inkluderet. Investeringer er ekskl. omkostninger til køb af grunde.

Kilde: Incentive på baggrund af Byggefakta (2017) samt spørgeskema til kommunerne i LOOP CITY.

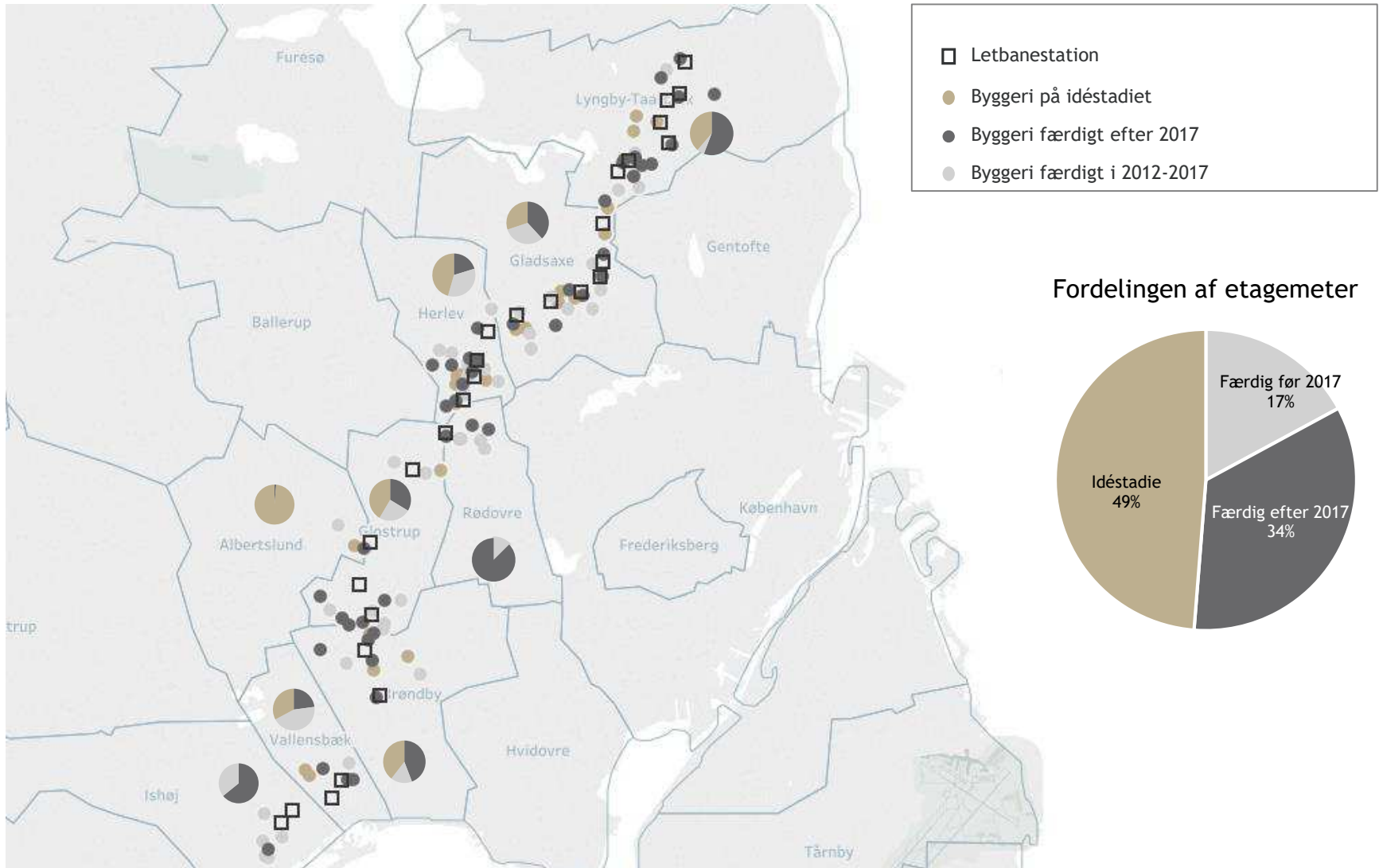
Ejendomsinvesteringerne nær letbanestationerne er kun lige begyndt



Note: Tal er ekskl. DTU's byggeri.

Kilde: Incentive på baggrund af Byggefakta (2017) samt spørgeskema til kommunerne i LOOP CITY.

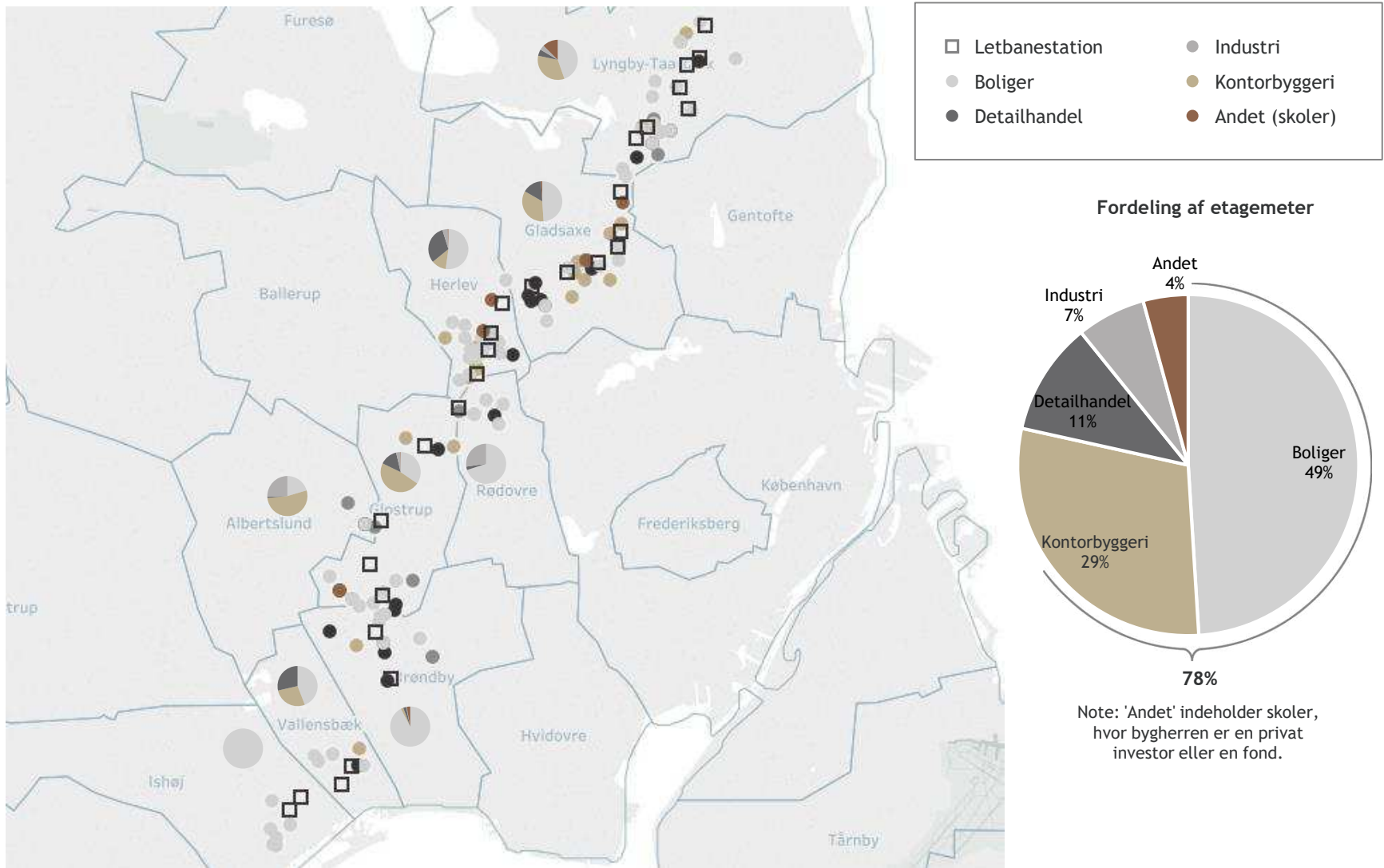
49% af alle de kortlagte ejendomsinvesteringer nær letbanestationerne i LOOP CITY er stadig på idéstadiet



Note: Tal er ekskl. DTU's byggeri.

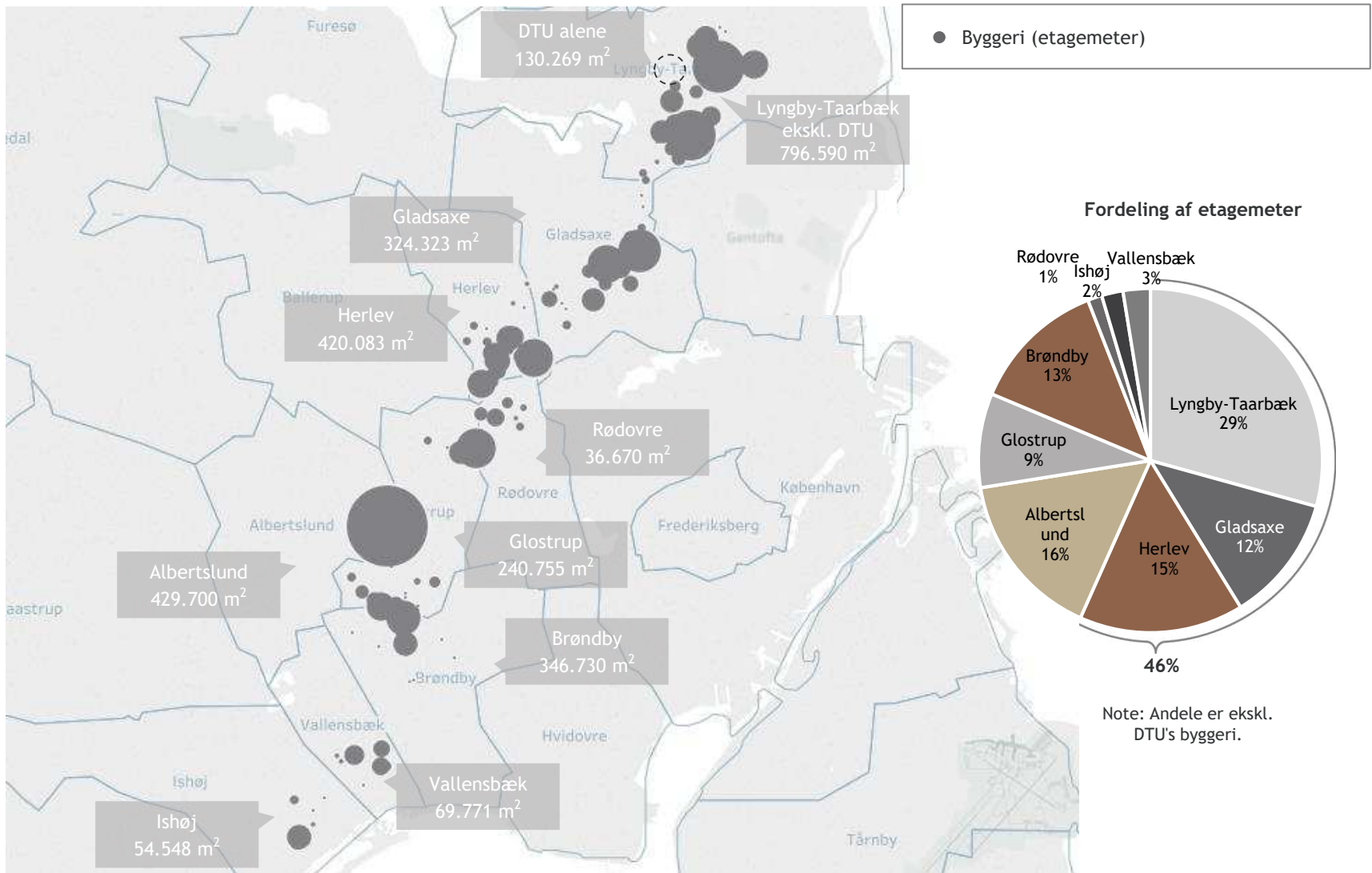
Kilde: Incentive på baggrund af Byggefakta (2017) samt spørgeskema til kommunerne i LOOP CITY.

78% af alle ejendomsinvesteringer nær letbanestationerne i LOOP CITY er enten bolig- eller kontorbyggeri

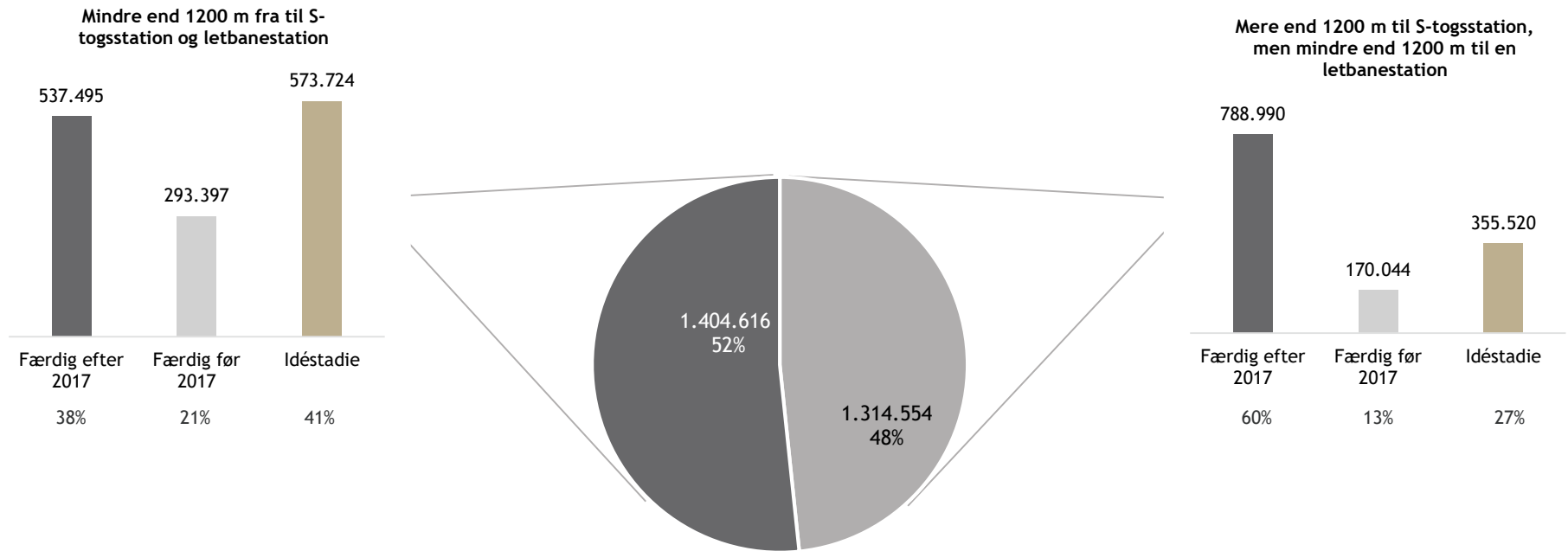


Note: Tal er ekskl. DTU's byggeri.

46% af ejendomsinvesteringerne nær letbanestationerne i LOOP CITY er placeret i de tre nordlige kommuner



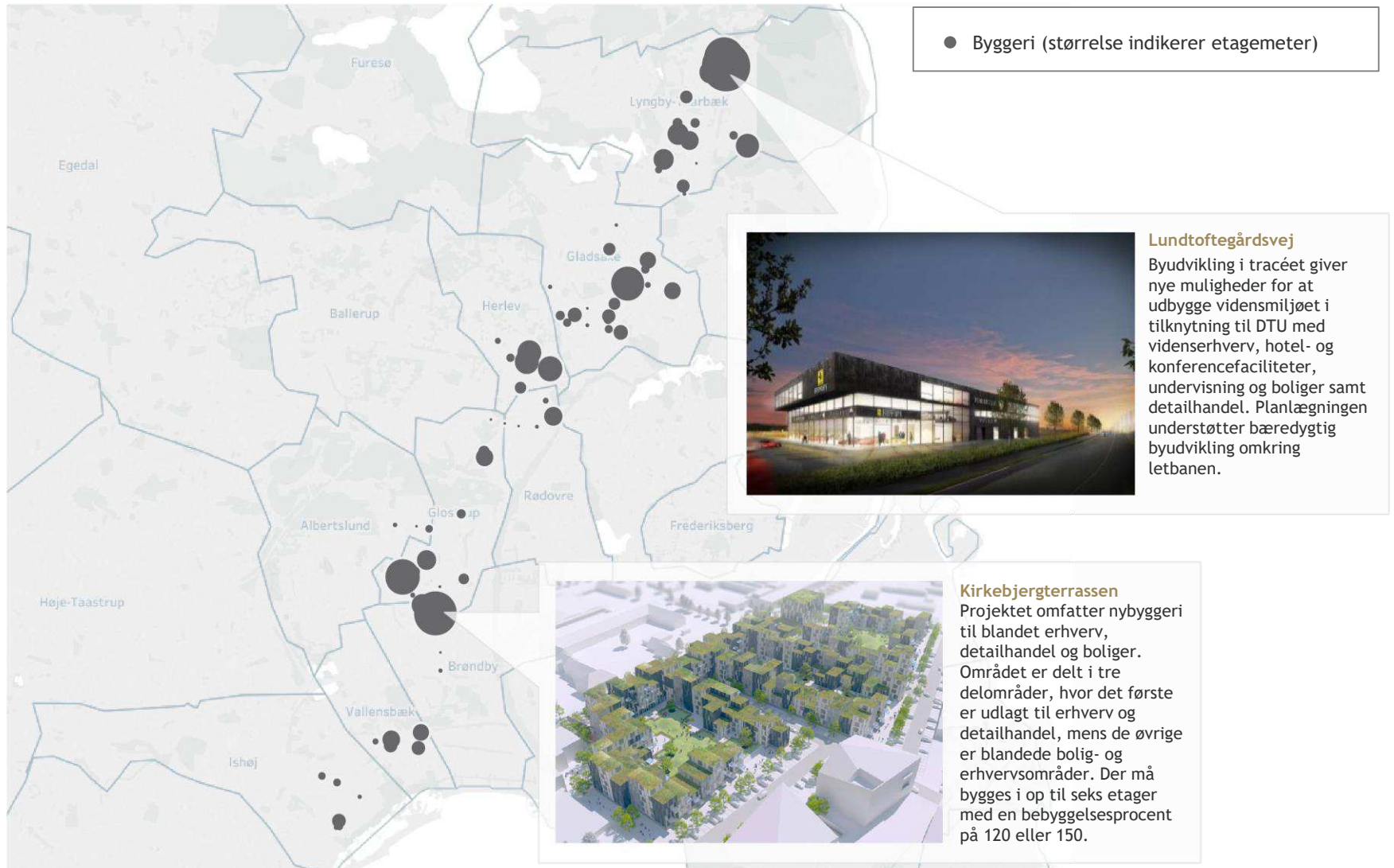
52% af ejendomsinvesteringerne nær en letbanestation ligger også nær en S-togsstation



Note: Tal er ekskl. DTU's byggeri.

Kilde: Incentive på baggrund af Byggefakta (2017) samt spørgeskema til kommunerne i LOOP CITY.

Eksempler på to af de største projekter



Kirkebjergterrassen er et stort projekt med blandet bolig, kontor og detailhandel

Området omkring Kirkebjerg Parkvej er med sine mere end 780.000 m² det største planlagte byggeri i Brøndby Kommune og blandt de største byggerier i de ti kommuner.

Der er i alt planlagt mere end 8.000 boliger i området. Lokalplanen giver mulighed for byggeriet. Projektet er stadig i idéfasen.

Totalprisen er for nuværende fastsat til ca. 4,4 mia. kr.

Byggestart: 2019
Første byggeri forventes færdigt: 2020



Bebyggelsesprocent

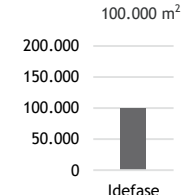
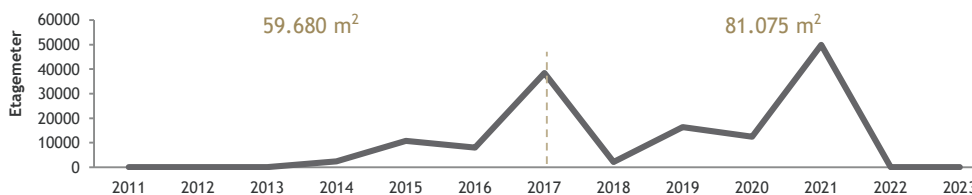
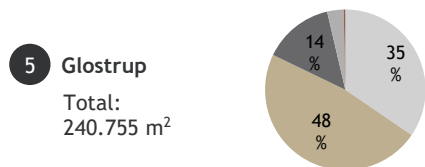
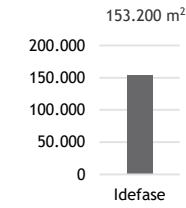
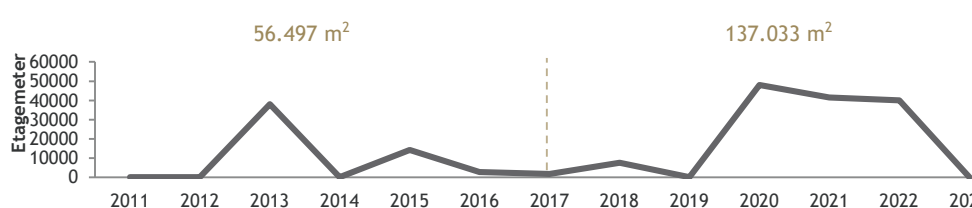
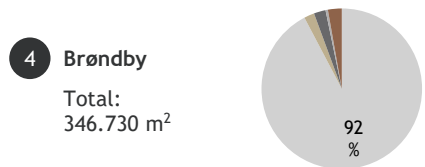
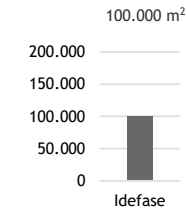
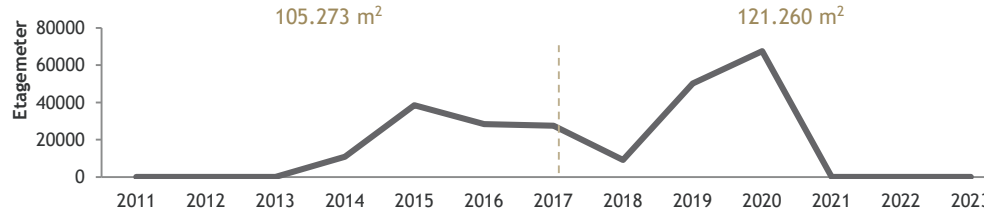
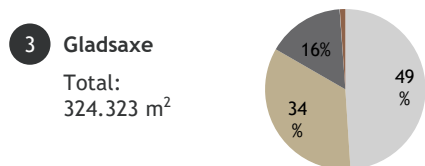
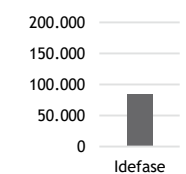
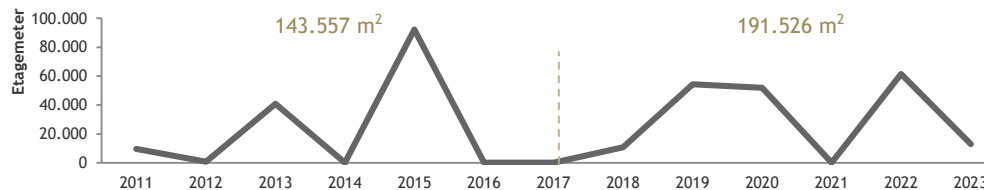
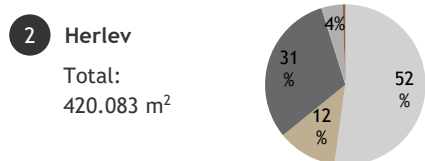
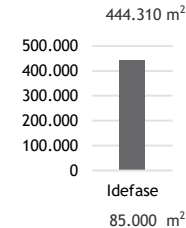
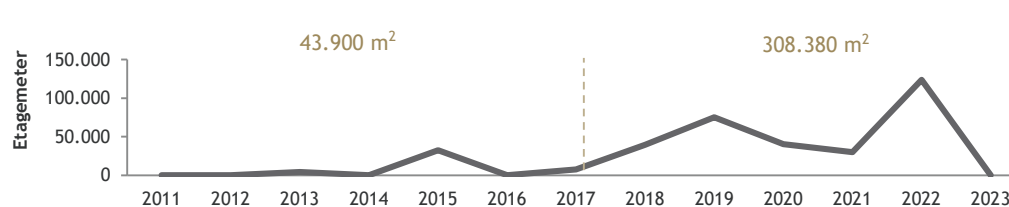
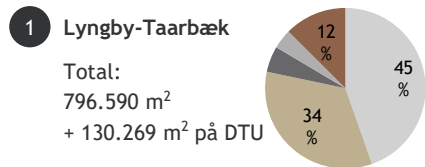
Der må bygges i op til seks etager med en bebyggelsesprocent på 120 eller 150, hvis parkering etableres i konstruktionen.



Detailhandel

Området er delt i tre områder. Det første er udlagt til erhverv og detailhandel, herunder pladskrævende butikker, mens de øvrige er blandede bolig- og erhvervsområder.

Investeringsoversigt nær letbanestationerne i hver kommune



År byggeri står færdigt

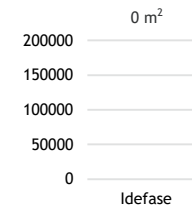
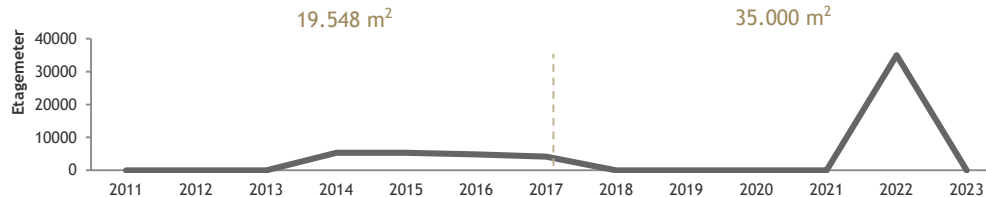


Investeringsoversigt nær letbanestationerne i hver kommune

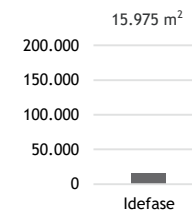
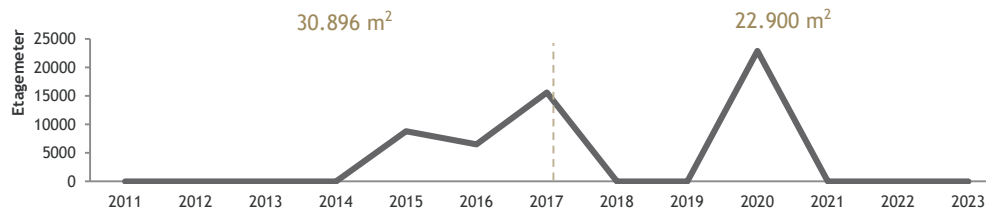
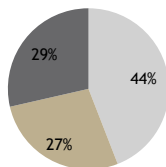
6 Ishøj
Total:
54.548 m²



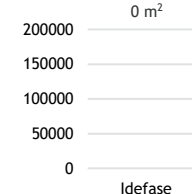
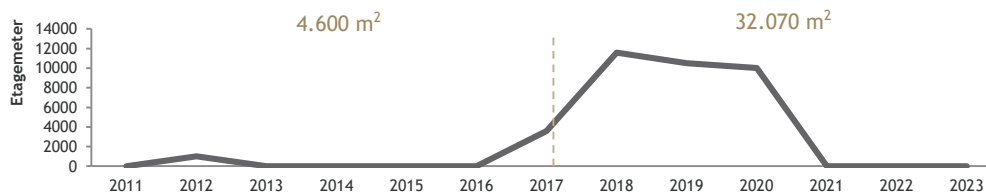
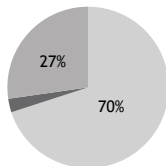
100% boliger



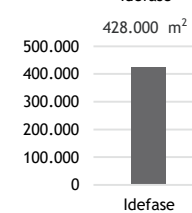
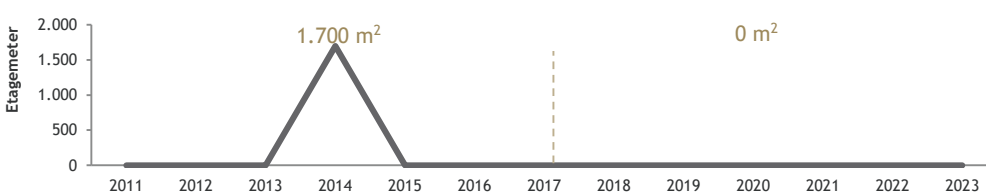
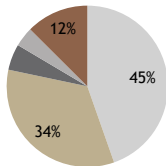
7 Vallensbæk
Total:
69.771 m²



8 Rødovre
Total:
36.670 m²



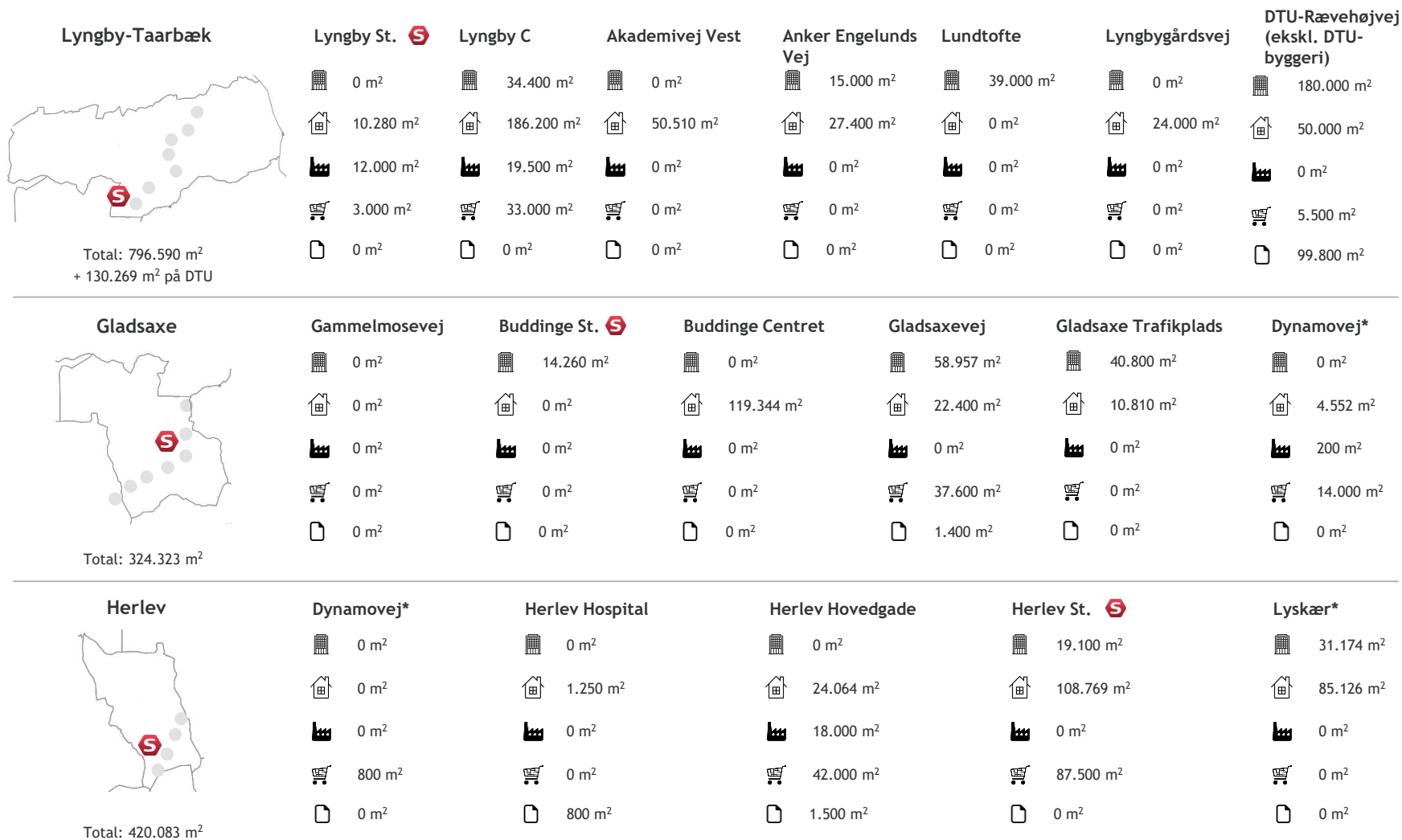
9 Albertslund
Total:
429.700 m²








År byggeri står færdigt



Etagemeter fordelt på letbanestationer og type i hver kommune



* Station er placeret ved en kommunegrænse. Ejendomsinvesteringer inden for 1200 m er derfor fordelt på flere kommuner.

 Boliger
  Detailhandel
  Industri
  Kontorbyggeri
  Andet

Etagemeter fordelt på letbanestationer og type i hver kommune

Rødovre



Total: 36.670 m²

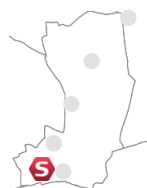
Lyskær*

	0 m ²
	2.340 m ²
	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²

Islevbro*

	0 m ²
	23.330 m ²
	10.000 m ²
	1.000 m ²
	0 m ²

Glostrup



Total: 240.755 m²

Islevbro*

	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²

Ejbydal

	114.600 m ²
	0 m ²
	0 m ²
	22.300 m ²
	0 m ²

Hersted Industripark

	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²

Glostrup Hospital

	0 m ²
	5.000 m ²
	0 m ²
	10.000 m ²
	800 m ²

Glostrup St.*

	0 m ²
	78.185 m ²
	8.000 m ²
	1.870 m ²
	0 m ²

Albertslund



Total: 5.340 m²

Hersted Industripark

	226.500 m ²
	192.500 m ²
	4.000 m ²
	5.000 m ²
	0 m ²

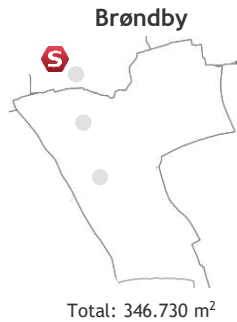
Glostrup St.*

	1.700 m ²
	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²

* Station er placeret tæt ved en kommunegrænse. Ejendomsinvesteringer inden for 1200 m er derfor fordelt på flere kommuner.

Boliger Detailhandel Industri Kontorbyggeri Andet

Etagemeter fordelt på letbanestationer og type i hver kommune



Glostrup St.* S

	0 m ²
	65.000 m ²
	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²

Park Allé Vest

	4.500 m ²
	249.500 m ²
	0 m ²
	7.200 m ²
	9.622 m ²

Vallensbækvej

	2.700 m ²
	0 m ²
	1.675 m ²
	1.000 m ²
	0 m ²

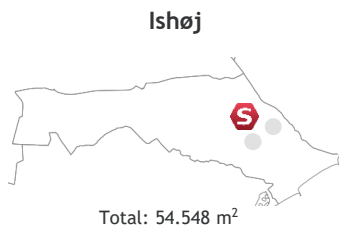


Vallensbæk St. S

	19.075 m ²
	29.501 m ²
	0 m ²
	19.934 m ²
	0 m ²

Bækkeskovvej

	0 m ²
	1.261 m ²
	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²



Ishøj St. S

	0 m ²
	54.548 m ²
	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²

Vejlebrovej

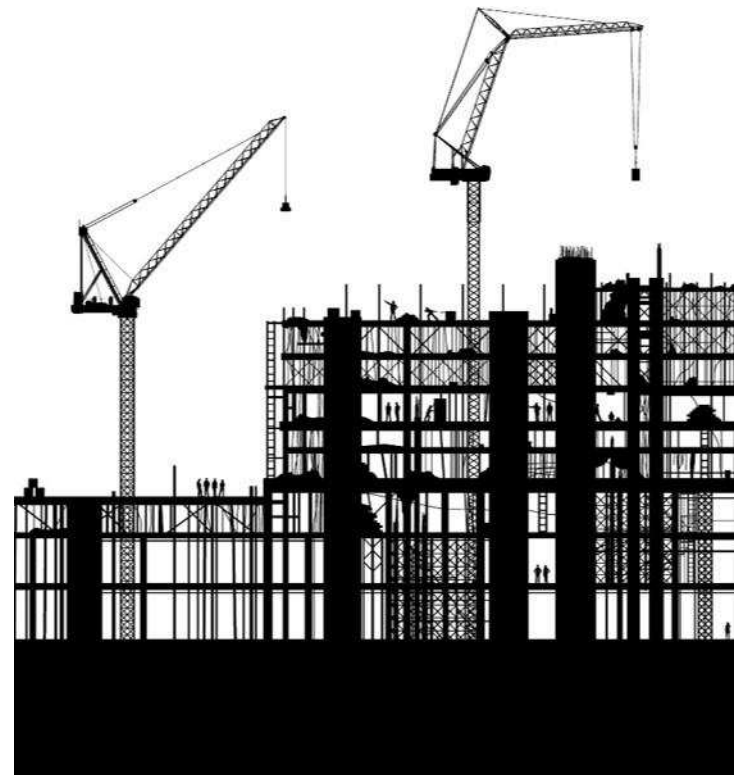
	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²
	0 m ²

* Station er placeret ved en kommunegrænse. Ejendomsinvesteringer inden for 1200 m er derfor fordelt på flere kommuner.

Boliger
 Detailhandel
 Industri
 Kontorbyggeri
 Andet

3. EFFEKT PÅ INVESTERINGER

*Hvilken betydning har letbanen for
ejendomsinvesteringer?*



INCENTIVE

VI FJERNER GÆTVÆRK FRA BESLUTNINGER

Oversigt: Letbanen er en blandt flere faktorer, der har betydning for nye ejendomsinvesteringer



Tre grundlæggende drivere giver vækst i nybyggeriet frem mod 2040

1 Ændrede præferencer

Nye præferencer for fx boliger eller kontorers indretning betyder, at efterspørgslen kan stige, selvom der er ledige ejendomme. En del nyt kontorbyggeri er således drevet af efterspørgsel efter et mere moderne indtryk.

Et andet eksempel på ændrede præferencer er et stigende antal enlige, der kan være med til både at øge den samlede bolig efterspørgsel og øge efterspørgslen efter mindre boliger.

2 Befolkningvækst

Når befolkningen øges, stiger behovet for alle typer ejendomsinvesteringer.

Folk er villige til at pendle. Det betyder, at boliger og arbejdspladser (industri og kontorer) ikke behøver at være placeret i de samme kommuner.

3 Økonomisk vækst

Når BNP pr. person vokser, bliver vi rigere. En del af den ekstra indkomst bruger vi på boliger. Det samme gør sig gældende i efterspørgslen efter kontorer.

Men økonomisk vækst kan også skyldes øget beskæftigelse. Det medfører stigende behov for industri- og kontorbyggeri.

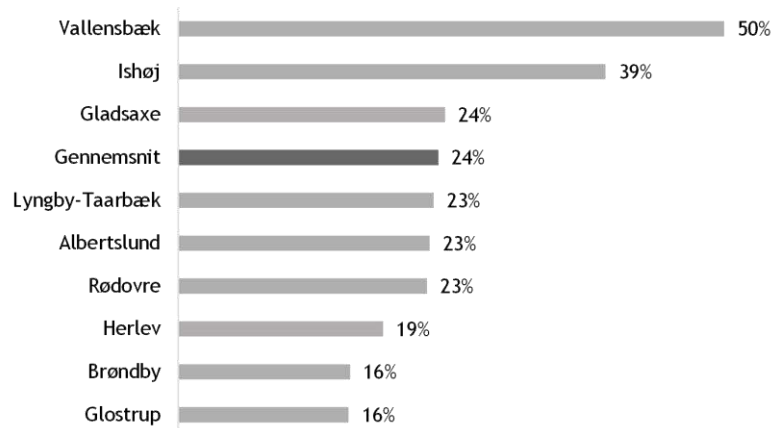
Forventet vækst i nybyggeriet frem til 2040

Ændrede præferencer, voksende befolkning og økonomisk vækst er tre grundlæggende drivere for øget efterspørgsel efter nybyggeri.

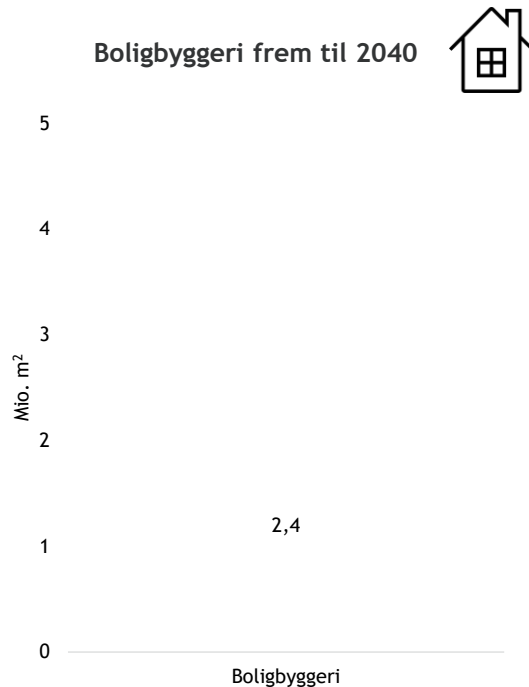
Den uafhængige modelgruppe DREAM har analyseret bolig efterspørgslen i kommuner frem til 2040. De forventer en gennemsnitlig vækst for LOOP CITY-kommunerne på 24% frem til 2040 med særlig høj vækst i Vallensbæk og Ishøj.

Væksten i antallet af boliger (befolkning) skaber grundlag for øgede investeringer i detailhandel og arbejdspladser.

Forventet vækst i antallet af boliger pr. kommune, 2013-2040

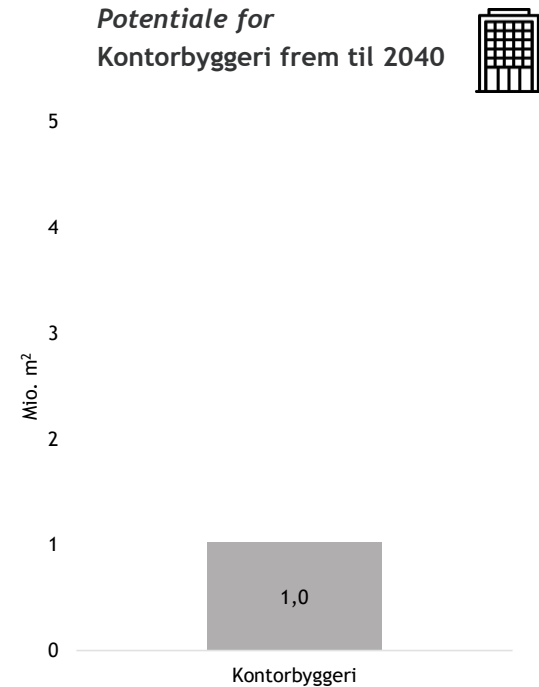


Der er frem til 2040 et stort potentiale for yderligere ejendomsinvesteringer i de kommuner letbanen kører igennem



Boligbyggeriet frem til 2040 er beregnet ud fra ændringen i det forventede antal boliger i de ti kommuner i 2040, jf. (DREAM 2015). Hertil kommer yderligere investeringer som letbanen og andre initiativer som tiltrækker.

Potentiale for kontorbyggeri, hvis alle de nye borgere også får arbejdsplads i LOOP CITY.



Potentialet for kontorbyggeri frem til 2040 er beregnet ud fra Danmarks Statistiks befolkningsfremskrivning og baseret på at alle nye borgere får arbejdsplads i LOOP CITY.

Note: Tal er beregnet for kommunerne Ishøj, Vallensbæk, Brøndby, Glostrup, Albertslund, Herlev, Rødovre, Gladsaxe og Lyngby-Taarbæk. Beregninger er uddybet i "Baggrundsnotat til investeringsanalyse" (Incentive 2016).

Kilde: Incentive på baggrund af Byggefakta (2017), DREAM (2015), Danmarks Statistik (2016) samt spørgeskema til kommunerne i LOOP CITY.

Potentiale for boligbyggeri frem til 2040 fordelt på kommuner



Infrastruktur er én blandt mange faktorer, der har betydning for, hvor man vælger at bo eller placere sin virksomhed

Primære lokaliseringsfaktorer

Arbejdskraft og kunder / arbejdspladser

Afstand til arbejdskraft og kunder er afgørende for virksomheder. Og afstanden til ens arbejdsplads er vigtig for valg af bopæl.

Infrastruktur

God infrastruktur reducerer tidsforbruget og dermed omkostningerne til transport. Infrastruktur inkluderer kollektiv transport, veje og parkering. Dette uddyber vi på næste side.

Relationer til lokalområdet

Relationer til lokalområdet har stor betydning for både valg af bopæl og for virksomheders valg af placering.

Omkostninger

Leje- og ejendomspriserne samt kommunale skattesatser er en vigtig del af business casen for virksomheder og for valget af bopæl.

Sekundære lokaliseringsfaktorer

Kultur og natur

Et lokalmiljø med mange kulturtilbud og adgang til grønne områder og vand har betydning for valg af bopæl, men kan også have betydning for særligt service- og vidensvirksomheder.

Områdets image

Områdets generelle image bliver påvirket af mange ting, fx. kan oplevelsen af fremgang og aktivitet påvirke imaget positivt. Det har betydning i den samlede beslutning om, hvilket sted man foretrækker.

Bymiljø

Et attraktivt bymiljø kan bl.a. bestå af gode byrum med liv og butikker, caféer, spisesteder og kulturtilbud. Det har betydning for valg af bopæl og for nogle kontorvirksomheders lokalisering.

Kommunens service

Kvaliteten af de kommunale services som fx. institutioner og skoler har betydning for børnefamilier. For virksomheder har det kommunale serviceniveau betydning ved fx. byggesager og miljøtilsyn.

Infrastruktur har en stor betydning, fordi det giver mobilitet



For erhvervslivet

Infrastruktur har betydning for erhvervslivet, fordi det giver mobilitet. Bedre infrastruktur reducerer tid og dermed omkostninger til:

- + transport af varer og gods til og fra virksomheden.
- + rejser i forbindelse med møder og kundebesøg.
- + arbejdskraften, fordi tidsforbruget til pendling falder.

For virksomheder i hovedstadsområdet er det i forbindelse med arbejdsrejser og medarbejdernes pendling vigtigt med adgang til både kollektiv transport, motorveje og parkeringsfaciliteter. Vare- og godstransporten derimod sker primært på vejnettet. For virksomheder med transportbehov er adgang til særligt motorvejsnettet afgørende.

DI (2015) vurderer på baggrund af en række undersøgelser, at *"(...) infrastruktur er blandt de fem vigtigste faktorer, når virksomheder vælger, hvor de skal investere og lokalisere nye aktiviteter."*

Værdien af kollektiv infrastruktur afhænger bl.a. af, hvor hurtig den er, hvor tit den kører (frekvens), komforten, og hvilke områder den forbinder. Dernæst er ejendomsinvesteringer langsigtede. Det er derfor af stor betydning, at der er en forventning om, at de også er der i fremtiden. Det giver typisk en rangordning med metro øverst, efterfulgt af S-tog, letbane og bus.



For boliger

Infrastruktur spiller også en betydelig rolle for boligbyggeri. Kort rejsetid til arbejdspladsen og uddannelsesinstitutioner er ofte en afgørende faktor for boligsøgende.

Rangering af kollektiv infrastruktur



Letbanen trækker nye investeringer til LOOP CITY

"Letbanen har en stor effekt på de fremtidige investeringer."

Marius Møller
Ejendomsdirektør
Pension Danmark

"Det er blevet mere afgørende for virksomhederne at være tæt på højfrekvent og hurtig offentlig transport som fx en letbane og metro, når de skal vælge, hvor de vil placere sig."

Lau Melchiorsen
Director, partner, MRICS
Sadolin & Albæk A/S

"Vi har valgt at placere vores nye innovationscenter i Vidensbyen i Lyngby i forventning om en kommende letbane (...)"

Jørgen Ove Svendsen
Director, Global Facility Management
Novozymes A/S

"Der er stor konkurrence mellem kvartererne i København om placeringen af virksomhedernes kontorer. Letbanen vil give en konkurrencefordel til kommunerne i Ring 3."

Henrik Fich Mortensen
Ejendomsmægler & DiplomValuar, MDE
Ring3 Erhverv

"Du flytter ikke ud til Ring 3 uden at prioritere placeringen ved et letbanestop højt."

Jan Hougaard
Projektchef
EDC Erhverv

Kommunerne kan tiltrække flere investeringer

8 råd fra erhvervsmæglerne til kommunerne

Sørg for, at vejtrafikken glider

De fleste investorer foretrækker adgang til både kollektiv transport og gode vejforbindelser. Sørg for at reducere trængslen på vejene. Og fortæl det.

Lav klare planer for byrum

Lav attraktive byrum, og markedsfør jeres planer. Gerne i sammenhæng med stationsnærhed.

Øg bebyggelsesprocenter med omtanke

Højere bebyggelsesprocenter nær letbanestop kan medføre højere grundværdier og et øget beskatningsgrundlag. Det er en markant ulempe for uattraktive grunde, der er svære at udvikle.

Forkort den kommunale sagsbehandlingstid

Sørg for, at de kommunale sagsbehandlingstider er korte, og at der er mandskab nok i fx byggesagsafdelingerne, hvis væksten i byggeriet stiger.

Tydeliggør økonomisk gevinst

Økonomien er afgørende for investorer. Gør det attraktivt med fx højere bebyggelsesprocenter og tydeliggør fordelene.

Skab en klar lokal identitet

Tænk utraditionelt, og skab skæve værdier. Fremhæv, hvad der gør området anderledes, og skab en klar lokal identitet.

Øg den kommunale service

Giv hver virksomhed/investor én kontaktperson hos kommunen, der hjælper virksomheden med at navigere i den kommunale verden.

Minimér investorernes risici

Risici er afgørende for investorerne. Overvej, hvordan I kan minimere risici.

Stationsnærhed kan give flere ejendomsinvesteringer og prisstigninger



Ny letbane

Det er attraktivt at bo tæt ved god kollektiv trafik, fordi det giver mobilitet og reducerer tidsforbruget til transport.



Flere ejendomsinvesteringer

Folk er villige til at betale mere for at købe eller leje ejendomme tæt ved stationerne.

Nye ejendomsinvesteringer forudsætter både:

- + efterspørgsel efter ejendomme og
- + ledige grunde.



Prisstigninger på eksisterende ejendomme

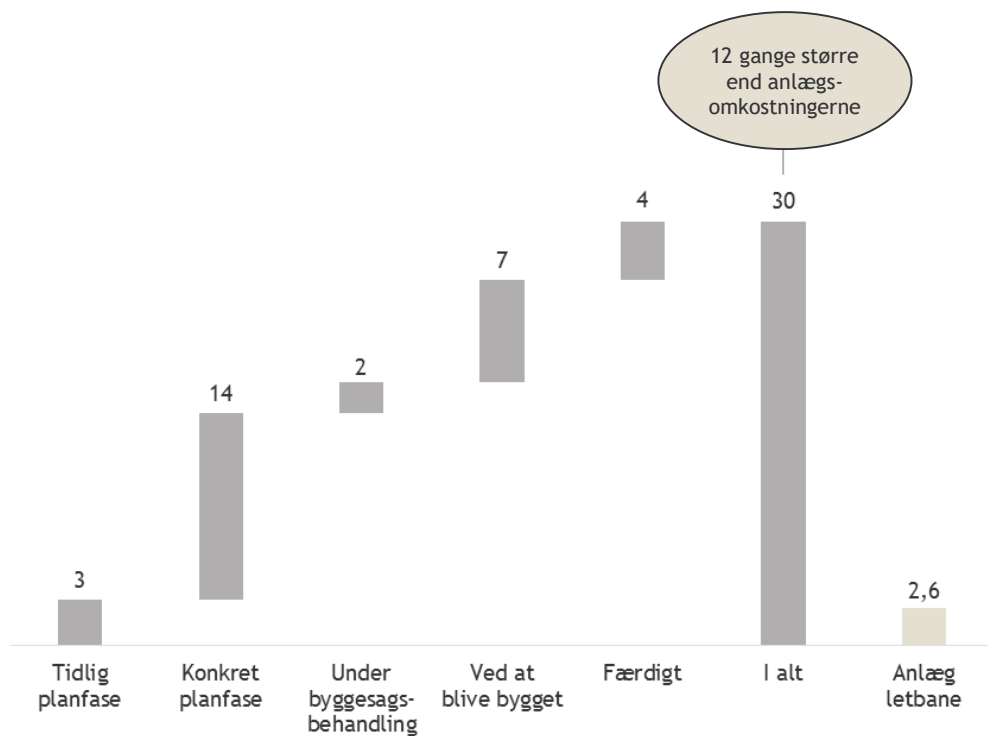
Folk er villige til at betale mere for at købe eller leje ejendomme tæt ved stationerne.

Prisstigningerne er større jo:

- + flere der anvender den kollektiv trafik
- + mere den kollektive trafik forbedres
- + lavere udbuddet af stationsnære ejendomme er.

Betydelige ejendomsinvesteringer nær letbanen i Bergen

Ejendomsprojekter realiseret efter 2007. Øjebliksbillede 2013, mia. NOK.

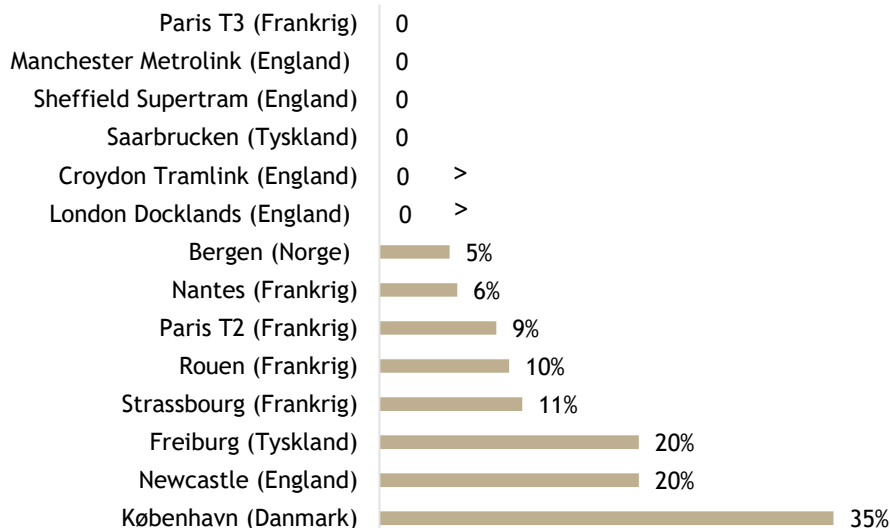


Fakta

- + Bergen Kommune har kortlagt planlagte og realiserede ejendomsprojekter for området fra centrum til Nettun på letbanens 1. linje.
- + Ejendomsinvesteringerne udgør 30 mia. NOK. Til sammenligning er anlægsomkostningerne for letbanen 2,6 mia. NOK. For hver NOK anvendt til anlægsomkostninger er der således realiseret eller planlagt ejendomsinvesteringer for 12 NOK.
- + 30% af de realiserede eller planlagte ejendomsprojekter er boliger, mens 60% er erhverv (kontor, industri, detailhandel, etc.).
- + Fra 2009 til 2040 er det forventningen, at indbyggertallet i det centrale Bergen vokser med 33%-52%. Det er den grundlæggende vækstdriver for ejendomsinvesteringerne i Bergen.
- + Bergen Kommune tillader højere bebyggelsesprocenter nær letbanen. Det har sammen med letbanen trukket byudviklingen til området nær letbanen.

Prisstigninger giver incitament til ejendomsinvesteringer

Effekter på ejendomspriser ved europæiske letbaner og S-tog:



Fakta

- + De største prisstigninger finder vi for kontorejendomme i København, hvor ejendomsprisstigningerne er op til 35%.
- + Studierne er ikke direkte sammenlignelige bl.a. pga. metodeforskelle.
- + Effekten på priserne afhænger bl.a. af, hvor meget letbanen forbedrer den kollektive transport. Jo større forskel mellem serviceniveauet af den kollektive trafik før og efter letbanen, jo større effekt på ejendomspriserne.
- + På stationer med mange brugere af den kollektive transport er der potentiale for en højere frekvens og dermed bedre trafikudbud. Samtidig vil mange brugere af den kollektive trafik også betyde, at der er en større andel af medarbejderne, der bruger den kollektive transport. Dermed er betalingsviljen for stationsnærhed større.

Note: Effektestimaterne for Nantes og København er for kontorbyggeri, mens resten af er for boliger. For København er tallet baseret på nærhed til S-tog.
Kilde: Atisreal et.al (2004), Boucq (2011), Dabinett et.al (1999), Fredriksen (2013), Fritsch (2005), Hass-Klau, et.al (2004), Martinez (2009) og Papon et.al (2015).

Litteraturliste

- Atisreal, Geofutures, UCL, Group, S. (2004).** Land Value and Public Transport - Stage Two: Testing the Methodology on the Croydon Tramlink.
- Bergen Kommune (2013).** Bybanens innvirkning på boligpriser i Bergen, Universitetet i Agder, Institutt for økonomi. Rapport.
- Boucq, Elise (2011).** Estimating the impact on housing prices brought by a light rail infrastructure in France. Association For European Transport and Contributors.
- Bygningsstyrelsen (2016).** Kontorer der fungerer - en eksempelsamling. Rapport.
- Byggefakta (2017).** Særudtræk fra Byggefaktas projektdatabasen Parabyg d. 22. august 2016.
- Center for Bolig og Velfærd (2009).** Befolkningens boligønsker, Center for Bolig og Velfærd - Realdania Forskning. Rapport.
- COWI (2013).** Gevinster ved investeringer i byliv og bykvaliteter. Sammenfatning af resultater. Folder.
- Dabinett, Gore, Haywood, Lawless (1999).** Transport investment and regeneration. Sheffield: 1992-1997. Transport Policy 6, p. 123-134.
- Danmarks Statistik (2016).** Statistikbanken, tabel RKM116 og FOLK1A.
- Danske Kommuner (2016).** Vi besluttede at være erhvervsvenlige. Artikel fra nyhedsmagasinet Danske Kommuner.
- Det Økonomiske Råd (2014).** Værdi af rekreative områder, Økonomi og Miljø. Rapport.
- DI (2016).** Dansk Industri, Lokalt erhvervsklima, Sammenligning af kommunerne på områder, der har betydning for erhvervslivet. Rapport.
- DI (2015).** Dansk Industri, Infrastruktur og Erhverv, Den trafikale infrastrukturens betydning for erhvervslivet. Rapport.
- DREAM (2015).** Fremskrivning af familiekarakteristika og boligefterspørgslen i danske kommuner. Rapport.
- Erhvervsministeriet (2000).** Evaluering af innovationsmiljøer. Rapport.
- Fredriksen (2013).** Bybanens innvirkning på boligpriser i Bergen. Masteropgave hos Fakultet for økonomi og samfunnsvitenskap, Universitetet i Agder.
- Fritsch, B. (2005).** Tramway et valeurs immobilières : une application de la méthode des prix hédoniques au cas de Nantes, Working paper.
- Gehl Architects (2013).** Bymiljøets betydning for virksomheders værdiskabelse, Gehl Architects for Realdania By. Rapport.
- Hass-Klau, Crampton and Benjari (2004).** Economic Impact og Ligt Rail: The Result of 15 urban areas in France, Germany, UK and North America. Environmental and Transport Planning, England.
- Incentive (2016).** Baggrundsnotat til investeringsanalyse. Notat.
- LOOP CITY (2016a).** Brev til medlemmerne af Folketingets Transport- og Bygningsudvalg fra Karin Søjberg Holst. Brev. 8. april 2016.
- LOOP CITY (2016b).** Arbejdsprogram. Folder.

Litteraturliste fortsat

- Martínez, Viegas (2009).** Effects of Transportation Accessibility on Residential Property Values. Transportation Research Record, Journal of the Transportation Research Board. 2115, p. 127-137.
- Papon, Nguyen-Luong, Boucq (2015).** Should any new light rail line provide real estate gains, or not? The case of the T3 line in Paris. Research in Transportation Economics 49, p. 43-54.
- Rambøll (2010).** Afdækning af lokaliseringspræferencer for danske virksomheder. For By- og Landskabsstyrelsen. Rapport.
- Realdania (2009).** Befolkningens Boligønsker. Rapport.
- Ringby-Letbanesamarbejdet (2014).** Grøn/blå Strategi for Ringbyen. Rapport.
- Sadolin & Albæk (2015).** Markedskommentar: Erhvervs- og investeringsejendomme. Nyhedsbrev.
- Skoglie (2014).** Bybanen Utbygging. Præsentation ved konferencen "Byudvikling og letbaner" i København. Præsentation.
- Skov & Landskab (2008).** Bynær skovrejsning – en grøn fordel og en god forretning, Center for Skov & Landskab Københavns Universitet. Rapport.
- Statens vegvesen (2011).** Kjuagutt og stril - mindre bil. Konseptvalgutredning for transportsystemet i Bergensområdet. Rapport.
- Trængselskommissionen (2013).** Reduktion af trængsel og forurening samt modernisering af infrastrukturen i hovedstadsområdet. Idékatalog.
- Uddannelses og Forskningsministeriet (2012).** Uddannelses og Forskningsministeriets evaluering innovationsmiljøerne. Oxford Research. Rapport.
- Vesthardt Arkitekter (2016).** Billede af og information om byggeriet Kirkebjergterrassen.
http://www.vesthardt.dk/Projekter/kronologi/335_Bydelskvarteret_Kirkebjergterrassen, hentet d. 26. august 2016. Hjemmeside.