

Verdi av arealer som utvalgte havner og jernbaneterminaler disponerer

Karin Ibenholt, Ingeborg Rasmussen

VISTA ANALYSE AS



Dokumentdetaljer

Vista Analyse AS	Rapport nummer 2014/35
Rapporttittel	Verdi av arealer som utvalgte havner og jernbaneterminaler disponerer
ISBN	978-82-8126-176-1
Forfatter	Karin Ibenholt, Ingeborg Rasmussen
Dato for ferdigstilling	17.11.2014
Prosjektleder	Karin Ibenholt
Kvalitetssikrer	Tor Homleid
Oppdragsgiver	Sekretariatet for Nasjonal transportplan/Statens vegvesen
Tilgjengelighet	Offentlig
Publisert	www.vista-analyse.no
Nøkkelord	Havner, jernbaneterminaler, tomteverdi

Forord

Vista Analyse har på oppdrag av transportetatene og Avinor gjennomført en verdivurdering av arealer som i dag er bundet i containerhavner og jernbaneterminaler i Oslofjorden, Stavanger, Bergen og Trondheim. Verdivurderingen er basert på innhentet informasjon om de aktuelle havnene og jernbaneterminalene og forventete tomtepriser, samt en usikkerhetsanalyse for å beregne forventet verdi.

Vibeke Wøien Hansen har hatt ansvaret for gjennomføring av usikkerhetsanalysen i dataverktøyet @Risk, mens Oscar Haavardsholm har vært ansvarlig for innhenting av fakta om havnene og jernbaneterminalene.

Takk til alle som har bidratt i arbeidet.

Karin Ibenholt

Prosjektleder

Vista Analyse AS

Innhold

Forord.....	1
Hovedpunkter	5
1. Innledning	9
1.1 Metode	10
2. Tilgjengelige arealer.....	13
2.1 Havnearealer	13
2.2 Jernbaneterminaler.....	15
3. Beregning av tomteverdier	17
3.1 Om prisdannelse for tomter.....	17
3.2 Tomtepriser	17
3.3 Usikkerhetsanalyse.....	19
3.4 Resultater	19
Vedlegg 1 Faktaark for hver havn og jernbaneterminal	25

Hovedpunkter

I dette prosjektet har vi kartlagt størrelsen på de arealene som kommunene har anskaffet og/eller stilt til disposisjon for havneformål eller til drift av havner i Oslofjorden, samt Bergen, Trondheim og Stavanger og som staten har anskaffet til drift av jernbaneterminaler i samme områder. Videre har vi stipulert forventet verdi av disse arealene basert på anslag på tomtepriser i de aktuelle områdene. Dette gir et svært grovt overslag over den finansielle kraften som ligger i dagens terminalstrukturer for havne- og baneterminaler. Det er gjort overslag for hver enkelt terminal, og for alle terminalene samlet. Verdien av eiendommene er vurdert utfra antatt beste alternative anvendelse. For noen terminaler vil dette innebære benyttelse til byutvikling (primært boliger), mens bruk til annen næringsvirksomhet vil være mest relevant for andre terminaler.

For havnene er det innhentet informasjon om hele arealet som havnen disponerer og arealet som brukes til containervirksomhet, i det sistnevnte er de arealer som kan antas å være enklest å avhende. For jernbaneterminalene er det innhentet informasjon om hele arealet og arealet som Jernbaneverket eier.

I stipuleringen av tomteverdiene er det brukt forskjellige tomtepriser: beregnet andel som tomten utgjør av en boligs kvadratmeterpris (7 prosent) og kvadratmeterpris i faktiske boligsalg i de aktuelle områdene, forventet salgsverdi på tomter til salg i de aktuelle områdene, samt informasjon om kvadratmeterpris for enkelte gjennomførte tomtesalg. Sistnevnte er stort sett brukt som et anslag på maksimal tomtepris. Tomteprisene er primært knyttet til eneboliger eller forholdsvis plasskrevende næringsvirksomhet, dvs. virksomheter med lav utnyttelsesgrad. For bruk av tomtene til virksomhet med høy utnyttelsesgrad, som boligblokker eller kontorer, vil tomteprisene generelt være for lave. Noe av dette er har vi imidlertid tatt hensyn til i usikkerhetsanalysen. Det kan imidlertid bety at for noen sentralt beliggende tomter er våre estimat heller for lave enn for høye.

For å stipulere verdiene for de aktuelle eiendommene har vi benyttet verktøyet @Risk. Det vil si at det er etablert en grunnkalkyle som er tillagt et nedre og øvre ytterpunkt ("trepunkts estimat"). Analyseresultatene er fremkommet ved bruk av en Monte Carlo-simulering i @RISK.

Tabellene nedenfor oppsummerer resultatene for henholdsvis totale arealer, containerarealer i havnene og de arealer Jernbaneverket eier på de aktuelle jernbaneterminalene. Det er i Oslo verdien er forventet å være høyest, og for alle steder er det forventet at bruk av arealene til boligformål vil gi en høyere verdi enn til næringsformål. Samlet forventet verdi for alle arealer brukt til boligformål er 40 mrd. kr, mens forventet verdi for næringsformål er 8,4 mrd. kr. For containerarealene i de utvalgte havnene er samlet forventet verdi 4,8 mrd. kr for boligformål og knappe 1 mrd kr for næringsformål. For de arealer som Jernbaneverket eier er forventet verdi 4,3 mrd kr for boligformål og knappe 1 mrd kr for næringsformål.

I tolkingen av resultatene fra usikkerhetsanalysen er det viktig å være klar over at verdiene i beste fall uttrykker en alternativverdi av arealene, og ikke hva de vil være verdt i en faktisk handel. Sistnevnte vil påvirkes av en rekke forhold vi ikke har hatt mulighet for å vurdere, så som eierskap, geologiske forhold, reguleringsbestemmelser og behov og kostnader ved tilpasning av tomtene (for eksempel behov for å rive eiendommer og anlegg).

Tabell 1 Forventet tomteverdi av totale arealer brukt til hhv bolig- og næringsformål. Mill. kr

	Areal, 1000m ²	Boligformål*			Næringsformål		
		10 %	Forventnings- verdi	90 %	10 %	Forventnings- verdi	90 %
HAVNER							
Borg Havn	525	791	1.200	1.720	244	270	302
Moss Havn	100	218	331	473	65	72	81
Oslo Havn	1 224	6.300	19.000	35.000	1.940	2.150	2.400
Drammen Havn	490	985	1.500	2.140	375	416	464
Larvik Havn	325	436	664	948	272	301	336
Grenland Havn	373	425	647	923	273	302	337
Kristiansand Havn	422	1.240	1.890	2.700	1.010	1.120	1.250
Stavanger Havn	25	82	162	261	40	44	49
Risavika Havn	418	1.370	2.700	4.360	664	735	820
Bergen Havn	340	840	1.450	2.200	245	272	303
Trondheim Havn	750	2.230	4.310	6.890	1.190	1.320	1.470
JERNBANETERMINALER							
Berg	36	39	59	84	17	19	21
Rolvøy	20	29	44	62	9	10	11
Alnabru	450	1.660	3.840	6.550	714	791	883
Hønefoss	30	37	56	79	22	24	27
Drammen	18	35	53	75	13	15	17
Lierstrand	13	26	39	56	10	11	12
Borgestad	15	25	38	54	13	14	15
Langemyr	50	81	123	175	77	85	95
Ganddal	158	691	1.140	1.700	250	277	309
Nygårdstangen	89	221	380	578	64	71	79
Brattøra	57	255	387	552	91	100	112
Totalt, avrundet			40.000			8.400	

* For noen steder vil dette også omfatte bruk av arealene til kontorformål

Tabell 2 Forventet verdi av containerareal til hhv bolig- og næringsformål. Mill. kr¹

	Areal 1000m ²	Boligformål			Næringsvirksomhet		
		10 %	Forventnings- verdi	90 %	10 %	Forventnings- verdi	90 %
Borg Havn	90	132	207	300	38	46	56
Moss Havn	70	148	232	336	41	51	61
Oslo Havn	188	956	2.900	5.360	270	331	395
Drammen Havn	25	49	77	111	17	21	25
Larvik Havn	55	72	112	163	42	51	61
Grenland Havn	259	288	449	653	170	210	250
Kristiansand Havn	50	144	224	328	108	132	159
Stavanger Sentrum	0	0	0	0	0	0	0
Risavika Havn	48	157	310	507	69	84	101
Bergen Havn	62	149	263	406	40	49	59
Trondheim Havn	5	18	43	77	8	13	20

¹ Tall i normal stil representerer hvor velegnet området er til hhv. bolig- og næringsformål. Normal stil i 10% betyr at området er lite velegnet til det aktuelle formålet, normal stil i Forventningsverdi betyr at området er normalt egnet, normal stil i 90% betyr at området er godt egnet.

* For noen steder vil dette også omfatte bruk av arealene til kontorformål

Tabell 3 Forventet verdi av jernbaneverkets areal til hhv bolig- og næringsformål. Mill kr¹

	Areal 1000m ²	Boligformål			Næringsvirksomhet		
		10 %	Forventnings- verdi	90 %	10 %	Forventnings- verdi	90 %
Berg	0		0			0	
Rolvsøy	6	9	13	19	2,8	3	3,3
Alnabru	287	1.100	2.450	4.190	456	505	564
Hønefoss	0		0			0	
Drammen	9	18	28	40	7	8	9
Lierstrand	0		0			0	
Borgestad	9	14	21	31	7	8	9
Langemyr	30	48	73	104	45	50	56
Gaddal	158	690	1.140	1.700	250	277	309
Nygårdstangen	33	83	142	216	24	27	30
Brattøra	57	255	387	552	91	100	112

¹ Tall i normal stil representerer hvor velegnet området er til hhv. bolig- og næringsformål. Normal stil i 10% betyr at området er lite velegnet til det aktuelle formålet, normal stil i Forventningsverdi betyr at området er normalt egnet, normal stil i 90% betyr at området er godt egnet.

* For noen steder vil dette også omfatte bruk av arealene til kontorformål

1. Innledning

I dette prosjektet har vi kartlagt størrelsen på arealer kommunene har anskaffet og/eller stilt til disposisjon for havneformål eller til drift av havner i Oslofjorden, samt Bergen, Trondheim og Stavanger, og som staten har anskaffet til drift av jernbaneterminaler i samme områder. Videre har vi stipulert forventet verdi av disse arealene basert på anslag på tomtepriser i de aktuelle områdene. Dette gir et svært grovt overslag over den finansielle kraften som ligger i dagens terminalstrukturer for havne- og baneterminaler. Det er gjort overslag for hver enkelt terminal, og for alle terminalene samlet. Verdien av eiendommene er vurdert utfra antatt beste alternative anvendelse. For noen terminaler vil dette innebære benyttelse til byutvikling, dvs. primært til boligformål, mens næringsformål vil være mest relevant for andre terminaler. Finansieringskraften ved en eventuell avhending vil nødvendigvis avhenge av reguleringsbestemmelser og beliggenhet. Hvilke reguleringsbestemmelser som vil gjelde ved en eventuell avhending vil nødvendigvis være beheftet med usikkerhet. Hvor stor betydning reguleringsbestemmelsen har for den finansielle kraften som ligger i hver enkelt terminal vil avhenge av hvor terminalen er.

Kartleggingen omfatter følgende havner:

- Borg havn (Sarpsborg og Fredrikstad)
- Moss havn
- Oslo havn
- Drammen havn
- Larvik havn
- Grenland havn (Skien, Porsgrunn og Bamle)
- Kristiansand havn
- Stavanger havn (delt i Stavanger sentrum og Risavik havn)
- Bergen havn
- Trondheim havn

Samt følgende jernbaneterminaler:

- Berg
- Rolvsøy (Sarpsborg)
- Alnabru (Oslo)
- Hønefoss
- Drammen
- Lierstranda
- Borgestad (Skien)
- Langemyr (Kristiansand)
- Ganddal (Stavanger)
- Nygårdstangen (Bergen)
- Brattøra (Trondheim)

Kartleggingen av arealene er basert på informasjon innhentet fra og kvalitetssikret av hver enkelt havn, Jernbaneverket og ROM Eiendom. Arealinformasjonen er dermed antatt å være forholdsvis sikker. Det er imidlertid stor usikkerhet knyttet til tomteprisene, og dermed også til

verdiestimatene. Hvis det skulle bli aktuelt å avhende noe av det kartlagte arealet må det gjøres oppfølgende undersøkelser for å øke presisjonsnivået.

1.1 Metode

Vi har innhentet arealinformasjon fra de utvalgte havnene, i form av den totale størrelsen på arealene, størrelse på arealer som brukes til containerhåndtering og anslag på bygningsmasse.

Videre har vi har etterspurt informasjon om eksisterende verne- eller reguleringsbestemmelser som kan ha betydning for verdsetting av eiendommene.

For jernbaneterminalene har vi fått informasjon fra ROM eiendom, komplettert med data fra Jernbaneverket. Anslagene fra ROM eiendom er konservative. Både sammenlignet med arealanslag basert på kart over eiendommene og offentlig tilgjengelig eiendomsinformasjon (www.seeiendom.no), er anslagene fra ROM eiendom lave. Men anslagene basert på kartdata og seeiendom er svært unøyaktige og dermed til dels problematiske å bruke, bl.a kan eiendommene omfatte mer enn jernbaneterminalen, og videre kan jernbaneterminalen gå over flere eiendommer.

For jernbaneterminalene går vi ut fra at hele arealet brukes til godshåndtering.

Mer detaljert informasjon om den enkelte havn og jernbaneterminal, inkludert kart, finnes i vedlegg 1. Kartene for hver havn og jernbaneterminal er av varierende kvalitet og med varierende innhold og dermed ikke alltid mulig å sammenligne med hverandre.

Vi må selvfølgelig ta forbehold om at det kan ha vært feil eller ufullstendig svar fra respondentene. Vi har innenfor rammen for dette prosjektet ikke hatt mulighet til å kontrollere anslagene mot offentlig tilgjengelig eiendomsinformasjon. Vi har imidlertid innhentet informasjon om havnene og terminalene som er tilgjengelig på nettet. Vi har heller ikke hatt muligheten til å kontrollere hva de forskjellige eiendommene brukes til.

Verdsettingen er knyttet til tomtearealet, uavhengig av verdien av eventuelle bygninger i havnene og på terminalene. Disse bygningene kan representere en merverdi, hvis de er omsettelige og kan passes inn i annen bruk av havne- og terminalarealene enn dagens, eller de kan representere en kostnad ved at de må rives/saneres for at arealene skal kunne brukes. Vi har ikke hatt nok detaljert informasjon om bygningsmassen i de aktuelle havnene og terminalene til å kunne gi noen anslag på disse verdiene.

Tomtepriser

Vi har tilnærmet oss tomteprisene fra flere kilder:

- Basert på boligprisstatistikken til Norges Eiendomsmeglerforbund i juni 2014¹ for området i nærheten av havnen eller jernbaneterminalen.

¹ http://www.nef.no/nef/xp/pub/mx/filer/boligprisstatistikk/markedsrapporter/Eiendom-Norge-boligprisstatistikk-for-juni-2014_660958_660968.pdf

- Gjennomsnittet av pris pr kvm tomt av et utvalg tomter til salgs i nærheten av havnen/jernbaneterminalen på finn.no. Noen steder har det vært få eller ingen tomter til salg, eller svært langt til nærmeste tomt til salgs, dvs. at det er høy usikkerhet knyttet til overførbareheten av disse tallene.
- Enkeltobservasjoner fra salg eller overtakelse av tilsvarende tomter de siste årene.

For å beregne tomteprisen fra boligprisstatistikken, som er uttrykt i pris per kvadratmeter boligareal, har vi benyttet følgende metode:

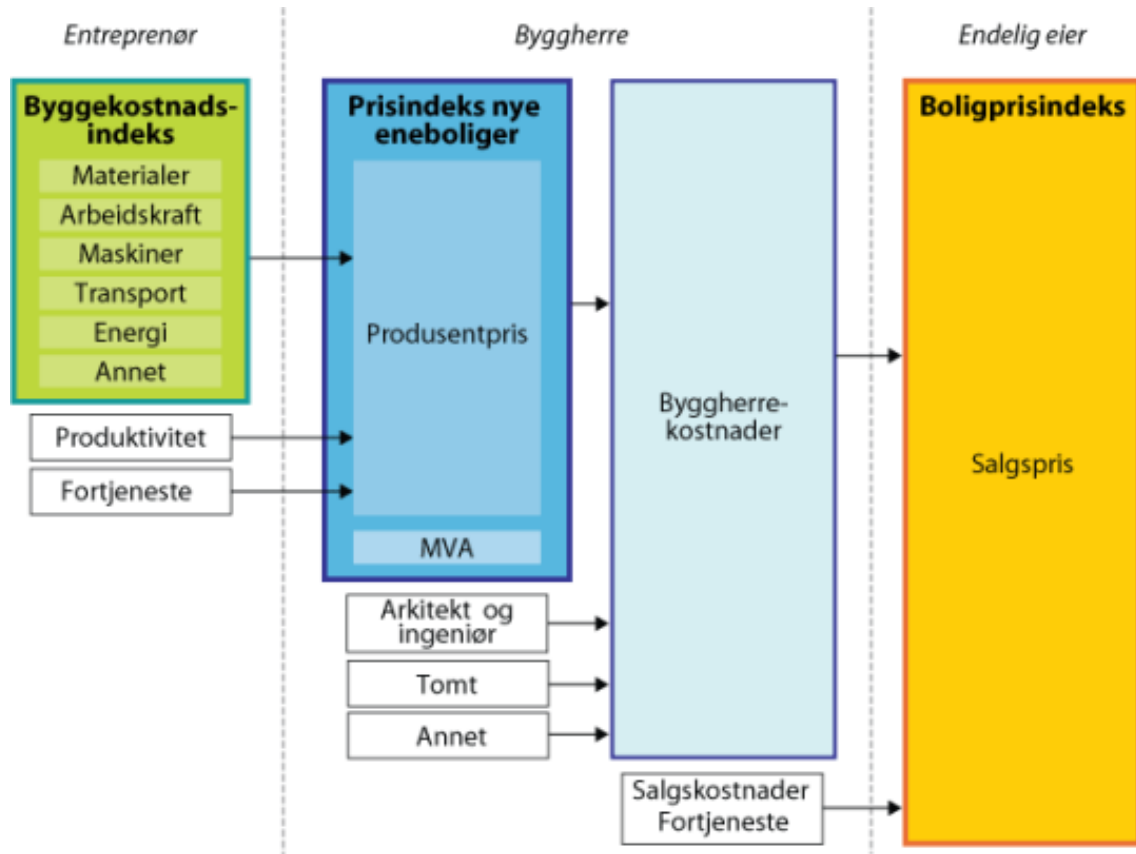
Prisen for en bolig (eiendom) består av en rekke priselementer, se Figur 1.1. Ifølge tall fra Husbanken utgjør tomtekostnadene rundt 16 prosent av de totale kostnadene ved en enebolig.² Videre forutsetter vi at det er et påslag på 16 prosent på byggekostnadene, dvs at boligprisen er lik 1,16 ganger byggekostnadene. Det betyr at omtrent 14 prosent av boligprisen dekker tomtekostnaden. Med en forutsetning om at 50 prosent av tomten er bebygget blir kvadratmeterprisen for tomten 7 prosent av kvadratmeterprisen for boligen.³

Merk at metoden beskrevet over er mest velegnet for å beregne verdien av tomter brukt til småhusbebyggelse, og hvor hensiktsmessig den er for tettere bebyggelse og kan selvsagt diskuteres. Videre er de fleste observasjoner av tomter til næringsvirksomhet tomter med lite sentral plassering og som er egnet for virksomheter med forholdsvis stort plassbehov, for eksempel verksteder. Noen av enkeltobservasjonene av tomtesalg gjelder imidlertid utviklingsområder med en høy utnyttelsesgrad, som ved blokkbebyggelse eller kontorbygg. Vi får derfor tatt hensyn til noe av dette i vår usikkerhetsanalyse. Men det kan bety at våre estimat gjennomgående er noe lave for enkelte steder som egner seg godt til byutvikling i form av blokker og/eller kontorer.

² <http://oekonomi.no/bolig/2009/09/23/byggekostnader/> og http://biblioteket.husbanken.no/arkiv/dok/3604/aarsstatistikk_2004.pdf

³ andel av tomten som er bebygget uttrykkes med grad av utnytting eller bebygd areal (BYA). Størrelsen på BYA reguleres av kommunen. I Oslo kommunes småhusplan er største tillate BYA 24 prosent (dvs. at 24 prosent av tomten kan bebygges), mens den selvsagt er til dels vesentlig høyere for blokkbebyggelse. Bebygd areal omfatter større arealer enn boligarealet, for eksempel inngår parkeringsplass, hvilket betyr at BYA beregnet utfra boligareal isolert sett vil bli mindre. På den annen side vil flere etasjer trekke i retning høyere BYA. 50 prosent BYA som vi implisitt regner med kan derfor ses som en god tilnærming for småhusbebyggelse.

Figur 1.1 Prisbegreper i bygge- og anleggsvirksomhet



Kilde: SSB

2. Tilgjengelige arealer

2.1 Havnearealer

De ti havnene som er kartlagt er alle i kommunalt eie, i flere tilfeller som IKS med flere medlemskommuner. Eneste unntaket er Risavik havn hvor 45 prosent eies av Stavangerregionen havn og resten av private aktører. Havnene er svært forskjellig i størrelse, både totalt og for containerhåndtering, beliggenhet, i terminalstruktur (antall terminaler, kaier) og i aktivitet. Arealet for containerhåndtering varierer fra mindre enn 1 prosent (Trondheim) til 70 prosent (Moss). Mye av det øvrige arealet brukes også til ulike former for godshåndtering, men dette er ikke kartlagt spesielt.

Noen av havnene har bygninger som enten er fredet eller verneverdige, og som følgelig vil gi føringer på alternativ bruk av områdene. Dette gjelder for eksempel Kristiansand, Trondheim og Bergen. Ellers har vi ikke identifisert verne- eller reguleringsbestemmelser som er antatt å ha vesentlig betydning for verdsetting av eiendommene. En mer dyptgående kartlegging av den enkelte havn kan imidlertid vise at gjeldende reguleringsbestemmelser bidrar til å redusere verdien.

Informasjon om de enkelte havnene er sammenstilt i tabell 2.1, for mer informasjon om hver enkelt havn viser vi til vedlegg 1.

Beregningen av tomteverdi (kapittel 4) baserer seg kun på havnearealene (totalt og gods). Vi har følgelig ikke verdsatt bygningsmassen for hver havn. En slik vurdering hadde krevd en vesentlig mer detaljert gjennomgang av bygningsmassen, for eksempel innhenting av type bygning og mer detaljert prisstatistikk for ulike typer av bygninger. Det har det ikke vært rom for i dette prosjektet.

Tabell 2.1 Oversikt over kartlagte havner

Havn	Total areal, m ²	Container-areal, m ²	Bygningsmasse, m ²	Regulering	Annet
Borg	525.000	90.000	48.000		5 terminaler, fra Øra i Fredrikstad til og med Alvim i Sarpsborg. Stykkgodshåndteringen foregår på Øra. IKS eid av Fredrikstad og Sarpsborg kommuner
Moss	100.000	70.000	17.000		Det arbeides med en opsjonsavtale for salg av deler av arealet, ca 33 mål. Tilnærmet rendyrket containerhavn. Eies av Moss kommune
Oslo	1.224.313	188.411	90.448	Regulering av byggehøyde noen steder	Samler all containervirksomhet på Sjursøya i 2015, samlet areal 137.000 m ² . Har i dag også containervirksomhet på Ormsund. Eies av Oslo kommune
Drammen	490.000	25.000	52.030		Vil utvide containerområdet til 40.000 m ² på Holmen. IKS som eies av kommunene Drammen, Lier, Røyken, Hurum og Svelvik
Larvik	325.000	55.000	7.000	Noen driftsbegrensninger i Svartebukt	Siden 2006 er det investert over 650 mill. kr i utv. av havneanlegget på Revet
Grenland	373.000	259.000	12.000	Breviksterminalen strenge støykrav	Sentralt intermodalt knutepunkt med direkte tilknytning til jernbane- og veinett. Industrihavn som håndterer nesten all typer gods. IKS eid av Skien, Porsgrunn og Bamble.
Kristiansand	422.000	50.000	42.000	2 bevaringsverdige bygninger.	Vedtak i 2013 om å flytte containerhavnen ut av byen. Reguleringsprosess for byutvikling pågår
Stavanger Sentrum	25.000	0	n.a		2 kaier i Stavanger by: Vågen og Fiskepiren, begge uten godshåndtering. I tillegg er det flere private kaier i Stavangerområdet.
Risavika	418.202	48.000	74.521		Norges største sammenhengende havneområde. Eies av Stavangerregionen havn IKS (45%) og flere private aktører.
Bergen	340.000	61.600	66.883		Ligger sentralt og har høy alternativbruksverdi. Flere kaier som er avsatt til byutvikling. Eies av Bergen og Omland havnevesen.
Trondheim	750.000	3-6.000	89.800	Fredet bygning; Slaveriet Større område i Nyhavna bevaringsverdig	Utvikler regionhavn for godshåndtering i Orkanger (12-14.000 m ²). IKS eid av kommunene Orkdal, Trondheim, Malvik, Stjørdal, Frosta, Levanger, Verdal, Inderøy, Steinkjer, Verran og Leksvik

2.2 Jernbaneterminaler

De 11 jernbaneterminalene som er kartlagt er forutsatt å brukes kun til godshåndtering. Ifølge Jernbaneverket er det ikke noen godsaktivitet på fire av terminalene (Berg, Hønefoss, Lierstranda, Borgestad), og Jernbaneverket eier heller ikke noen arealer ved tre av disse, se også tabell 2.2. For resterende terminaler er varierer det hvor stor andel av arealene som eies av Jernbaneverket, fra knappe 30 prosent (Rolvøy) til hele arealet (Ganddal og Brattøra).

Samferdselsdepartementet har gitt Jernbaneverket i oppdrag å overta driftsansvaret for jernbanegodsterminalene som driftes av Rail Combi/CargoNet AS og konkurranseutsette disse.¹ For terminaler som inngår i denne kartleggingen omfatter dette CargoNets terminaler på Alnabru, Drammen, Langemyr, Nygårdstangen og Brattøra. Overtagelsen av driftsansvaret for disse godsterminalene og av kranene på Alnabru godsterminal vil skje i slutten av 2014. Jernbaneverket vil inngå leieavtaler med Rom Eiendom AS om leie av bygg og grunn, samt driftsavtaler med RailCombi AS om leie av kranene. Jernbaneverket er i prosess med å overta full disposisjonsrett til berørte bygninger på de aktuelle terminalene fra ROM Eiendom AS.

I Drammen planlegger Jernbaneverket og Drammen kommune/Drammen Havn en opprusting av arealet på «Holmen» som fremtidig godsterminal, hvilket vil medføre at dagens godsterminal kan bli frigjort for byutvikling. Selve anleggsarbeidet er planlagt å starte opp i årsskiftet 2014/2015.

Dette gjelder for så vidt også for Brattøra i Trondheim, hvor det pågår en prosess for å anlegge ny terminal sør for Trondheim. Regjeringen valgte i mai 2014 å gå videre med konseptet "Delt sør" for nytt logistikknutepunkt i Trondheimsregionen, og to aktuelle lokaliseringalternativ; Sjøberg eller Torgård, utredes for tiden.

Alnabru er navet i godstransport på jernbane i Norge. Terminalstruktur i Østlandsområdet og langs Oslofjorden utredes i et eget KVVU-prosjekt, der behovet for utviklingen av Alnabru og terminalens rolle og størrelse inngår utredet. Utviklingen av Alnabru godsterminal planlegges i to faser, hvor fase 1 omfatter strakstiltak for å bedre driftsstabiliteten på terminalen, mens fase 2 omfatter utvikling av framtidig konsept for utviklingen av terminalen.

Ifølge Jernbaneverket er det ingen vernede områder på de aktuelle terminalene, og heller ikke noen reguleringsbestemmelser som kan antas å påvirke verdivurderingen vesentlig. Bygningsmassen på terminalene er i prinsippet kun tekniske og/eller administrative bygninger.

¹ Prop. 93 S (2013–2014) Tilleggsbevilgninger og omprioriteringer i statsbudsjettet 2014 og Innst. 260 S (2013–2014).

Tabell 2.2 Oversikt over kartlagte jernbaneterminaler

Terminal	Total areal, m ²	Eiet av JBV, m ²	Kommentar
Berg	35.800	0	Ikke i bruk i dag. Bergterminalen i Halden er privat og eies av Ringstad Næringsutvikling.
Rolvøy, Sarpsborg	19.500	5.800	Jernbaneterminalen inngår ikke i stamnett. Relasjonen båt/bane er neglisjerbar
Alnabru, Oslo	450.000	287.421	Nasjonal knutepunkt. Reguleringsplan fra 2010.
Hønefoss	30.000	0	Brukes ikke lenger. Ligger sentralt i Hønefoss
Drammen	17.500	9.200	Arbeid pågår for å flytte terminalen til Holmen
Lierstranda	13.000	0	Brukes ikke lenger av JBV. Eies i hovedsak av private aktører/kommunen. Resterende areal eies av ROM Eiendom AS
Borgestad, Skien	15.000	8.500	Ingen aktivitet i dag. OBS-Sporet er omgjort til hensetting, dvs. at det kun er plattformen av Jernbaneverkets areal her som gjenstår av terminalen.
Langemyr, Kristiansand	50.000*	29.600	Lokalisert 5 km nord for Kristiansand. Potensial for utvidelse. JBV disponerer i alt 37.000 m ²
Ganddal, Stavanger	157.623	157.623	I drift fra 2008, erstattet terminaler i Stavanger og Sandnes. På Ganddal eier JBV hele terminalen som utgjør 157 623m ² . På Ganddal eier JBV to bygninger på henholdsvis 148 m ² og 814 m ² .
Nygårdstangen, Bergen	89.000	33.300	Norges fjerde største containerterminal. Sentralt beliggende, attraktivt for byutvikling. KVV om felles godshåndtering pågår
Brattøra, Trondheim	57.000	57.000	40.400 m ² brukes til containerhåndtering. Nær kapasitetsgrense. Ny terminal sør for Trondheim planlegges, som da vil frigjøre Brattøra til byutvikling

* Grovt overslag basert på tilgjengelige kart

3. Beregning av tomteverdier

3.1 Om prisdannelse for tomter

Tomtemarkedet er ikke nødvendigvis et frikonkurransemarked, da markedet er preget av en rekke imperfeksjoner. Tilbudet av tomter er mer eller mindre gitt, og det oppstår ikke ny grunn. Videre er tomter kjennetegnet ved at de er svært heterogene. I tillegg til at tilbudet av tomter er begrenset rent fysisk, er det et begrenset tilbud av tomter med gitte egenskaper. Det er heller ikke nødvendigvis fri etablering i markedet, og markedet er preget av offentlig regulering.

Utviklingen i folketallet i et område og befolkningens inntektsnivå påvirker etterspørselen etter tomter, både til bolig- og næringsformål. Videre vil endringer i preferanser endre tomters attraktivitet. En endring i retning av at flere ønsker å bo sentralt kan medføre økt politisk press i retning av transformasjon og fortetting framfor utbygginger i byens yttergrense.

Tomter er også attraktive som investeringsobjekter med tanke på videresalg. Det er derfor en sammenheng mellom tomtemarkedet og markedene for andre investeringsobjekter.

3.2 Tomtepriser

Som nevnt i innledningen har vi hentet anslag på tomtepriser fra tre forskjellige kilder:

- beregnet verdi basert på prisstatistikk for solgte boliger i området rundt havnen eller terminalen
- tomter (både til bolig- og næringsformål) som er til salgs i nærområdet
- informasjon om enkelttransaksjoner, hentet fra offentlige vedtak eller media

De to første tilnærmingene gir et slags gjennomsnitt for tomteprisen, om enn beheftet med høy usikkerhet. Sistnevnte tilnærming har stort sett gitt et anslag på maksimale tomtepriser, da mye er basert på oppslag i media om prisrekord o.lign. Boligprisstatistikken kan gi en viss skjevhet i tomteverdiene da det er grunn til å tro at den, i hvert fall for noen områder, har et stort innslag av eneboliger som har en vesentlig lavere kvadratmeterpris enn leiligheter.¹ Samtidig vil tomtekostnadens del av kvadratmeterprisen være lavere for leiligheter enn for eneboliger. Hva nettoeffekten av disse to effektene er har vi ikke hatt mulighet for å beregne.

Tomteprisen avhenger også av tomtens størrelse, hvor større tomter (som egner seg til "profesjonell" bolig- eller næringsutvikling) som regel har en høyere kvadratmeterpris enn tomter til enkelte eneboliger. Hvis statistikken er skjev i form av et høyt innslag av eneboliger vil det kunne gi for lave anslag ettersom større havneområder vil være godt egnet til by- eller boligutvikling. Flere av de enkelttransaksjoner som er omtalt handler om salg av større områder til boligutvikling. Et av disse eksemplene er salget av 6,7 mål tomt på

¹ Ifølge finn.no var kvadratmeterprisen for eneboliger 21.395 kr og for leiligheter 40.426 kr i august 2014 (for hele Norge).

Sørengautstikkeren til 280 mill. kr i 2013, dvs. en kvadratmeterpris på hele 41.500 kr. En eneboligtomt i Oslo vil koste omtrent 3.500 kr/m².

I tabell 3.1 har vi samlet tilgjengelig informasjon om tomtepriser.

Tabell 3.1 Tomtepriser i de aktuelle områdene, kr/m²

Sted	Tomtepris 7% andel av boligpris pr m ²	Tomtepris gjennomsnitt fra finn tomter		Enkeltobservasjoner
		Bolig	Næring	
Borg	1 497	1 372	483	
Moss	1 790	2 350	679	
Oslo	3 380	3 472	1 648	41 500 (Sørenga, 2012)
Drammen	2 059	1 767	795	
Larvik	1 441	1 114	868	2 648 (2012)
Grenland	1 239	929	759	
Kristiansand	1 864	3 744	2 485	
Stavanger	2 838	5 995	0	2 300 (opak, 2011) 14 000 (2012)
Bergen	2 579	1 936	749	
Trondheim	2 604	5 910	0	12 285 (2013)
Berg	1407	647	0	
Rolvøy	1333	1 465	0	
Alnabru	2471	3 427	1 648	41 500 (Sørenga, 2012)
Hønefoss	1667	652	761	
Drammen	2059	1 716	795	
Lierstrand	1579	2 159	795	
Borgestad	1292	1 852	0	
Langemyr	1606	1 461	1 593	
Ganddal	2423	5 694	0	2 300 (opak, 2011) 14 000 (2012)
Nygårdstangen	2579	1 958	0	
Brattøra	2604	5 910	0	12 285 (2013)

I den videre verdifastsettelsen har vi gjort beregninger for henholdsvis boligformål og næringsformål. For boligformål har vi brukt et gjennomsnitt av de to tomteprisene (dvs. beregnet på statistikk og observasjoner av tomter til salgs). For de aller fleste steder er det ikke veldig stor forskjell på tomteprisen beregnet som 7 prosent av kvadratmeterprisen for solgte boliger og prisantydning for boligtomter til salgs (+/- 25 prosent), slik at et gjennomsnitt sannsynligvis gir et godt estimat. For Kristiansand, Stavanger, Trondheim, Berg og Hønefoss er det imidlertid store forskjeller. For de tre førstnevnte er prisen på tomter til salgs vesentlig

høyere enn beregnet pris på solgte boliger, mens det motsatte gjelder for de to sistnevnte. For disse stedene er sannsynligvis gjennomsnitt ikke et velegnet estimat, og vi har derfor valgt å bruke prisen på solgte boliger for disse stedene.

For næringsformål har vi brukt prisantydninger for næringsstomter til salgs. Det er mindre vanlig at prisantydning er tilgjengelig i annonser for disse eiendommene, og derfor er det flere steder som vi ikke har noen anslag på tomtepriser. For disse har vi beregnet en tomtepris som er 55 prosent av tomteprisen for boliger, men begrenset oppad til tomteprisen for næringsstomter i Oslo, dvs. 1.648 kr/m².

3.3 Usikkerhetsanalyse

For å stipulere verdiene for de aktuelle eiendommene har vi benyttet verktøyet @Risk. Det vil si at det er etablert en grunnkalkyle som er tillagt et nedre og øvre ytterpunkt ("trepunkts estimat"). Analyseresultatene er fremkommet ved bruk av en Monte Carlo-simulering i @RISK.

Usikkerhet er definert som differansen mellom den nødvendige informasjonen for å ta en sikker beslutning og den tilgjengelige informasjonen på beslutningstidspunktet. I usikkerhetsanalysen skiller det ofte mellom *estimatusikkerhet* og *hendelsesusikkerhet*. Med estimatusikkerhet menes usikkerhet relatert til manglende informasjon om postene/aktivitetene i prosjektet. Disse usikkerhetselementene kan være av økonomisk, teknisk og politisk karakter, og kan sies å være knyttet til pris og mengde for de ulike komponentene. Denne usikkerheten håndteres som regel ved å ta utgangspunkt i en grunnkalkyle (beste estimat) for den aktuelle kostnadsposten, og så anslå minimums- og maksimumsverdier som antas å kunne opptre i 1 av 10 tilfeller. Med hendelsesusikkerhet menes hendelser som enten inntreffer eller ikke og som kan ha konsekvenser for kostnadene. I dette prosjektet er slike hendelser ikke vurdert.

I beregningen av forventede verdier har vi tatt hensyn til hvor velegnet lokaliteten er for henholdsvis bolig- og næringsformål. De to parameterne for egnethet sier noe om lokaliseringen av den aktuelle tomten, og er delt inn i tre verdier: 1) lite egnet, 2) normalt egnet, 3) godt egnet. For disse parameterne gjelder at jo høyere verdien er, dess større er sannsynligheten for en høy tomteverdi. Verdien for de enkelte parameterne er basert på en skjønnsmessig vurdering av hver havn og jernbaneterminal, ut fra informasjonen som er innhentet i prosjektet. Parameterne er brukt for å fastsette grunnkalkylen for den enkelte terminal, og for å vurdere nivået på øvre og nedre ytterpunkt. I grunnkalkylen er det ikke tatt hensyn til eventuelle rivekostnader på tomter det i dag er bygg på. Klargjøringskostnader eller nødvendige infrastrukturkostnader er heller ikke med. Denne type kostnader er i utgangspunktet inkludert i usikkerhetsspennene.

3.4 Resultater

Vi har gjennomført usikkerhetsanalyse for følgende verdier

- Verdien av totale havnearealer og jernbaneterminaler for hhv. bolig- og næringsformål
- Verdien av containerarealer og arealer som Jernbaneverket eier for hhv. bolig og næringsformål

Total forventet verdi av de aktuelle arealene ved forskjellig bruk framgår av tabell 3.2.

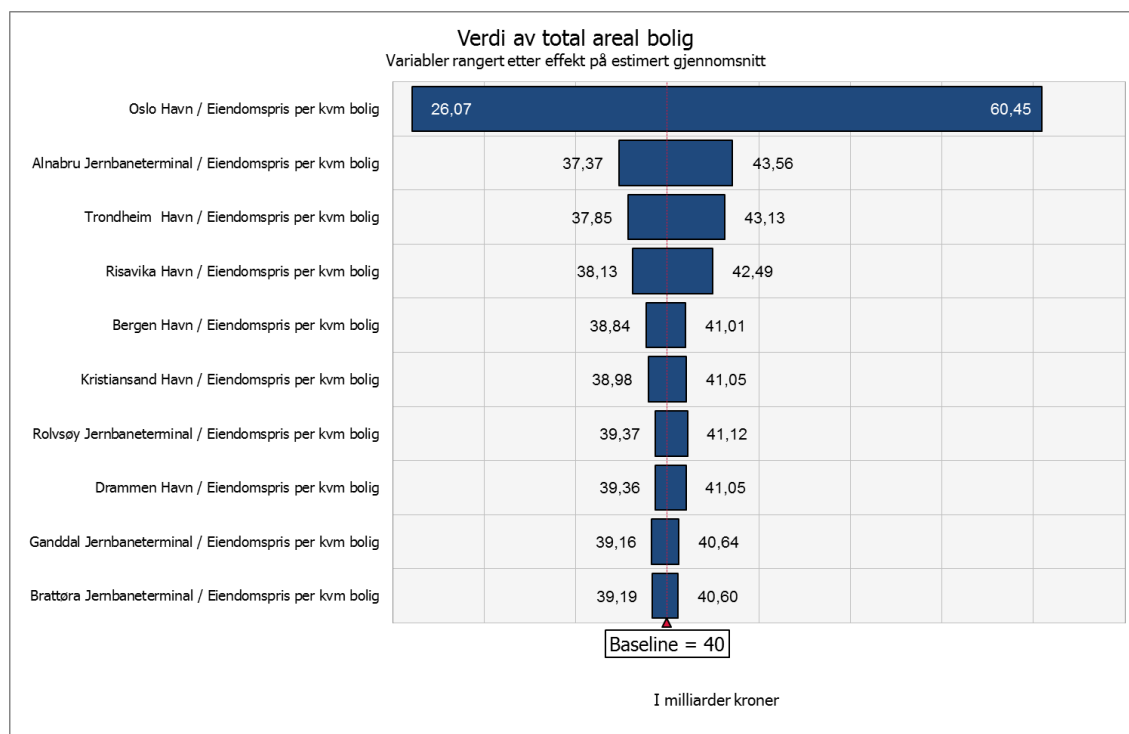
Tabell 3.2 Total forventet verdi av arealene ved forskjellig bruk

Areal	Forventet verdi, mill. kr	
	Bolig*	Næring
Havner, totalt	33 850	7 001
Herav containerareal	4 838	989
Jernbaneterminaler, totalt	6 159	1 417
Herav eiet av JBV	4 258	978
TOTALT	40 009	8 418

* For noen steder vil dette også omfatte bruk av arealene til kontorformål

Det er stor usikkerhet i beregningen, hvilket kan illustreres ved såkalte tornado-diagram. Figur 3.1 og 3.2 viser usikkerhetsspennet i verdien av å bruke hhv totale havne- og jernbaneterminalarealer og containerterminaler til boligformål. Positiv sannsynlighet for økte tomteverdier vises på høyresiden av midtstreken i diagrammet og negativ sannsynlighet for reduserte tomteverdier vises på venstresiden. Midtstreken i diagrammet er den forventede verdien for boligformål for hhv totale arealer og alle containerarealer brukt til boliger. Endepunktene på hvert enkelt usikkerhetsspenn er lik gjennomsnittet for de laveste 10 prosentene- og høyeste 10 prosentene av simuleringene for den aktuelle variabelen pluss forventningsverdiene til de andre variablene.

Figur 3.1 Tornadoprogram for verdien av totale havne- og jernbaneterminalarealer til boligformål¹

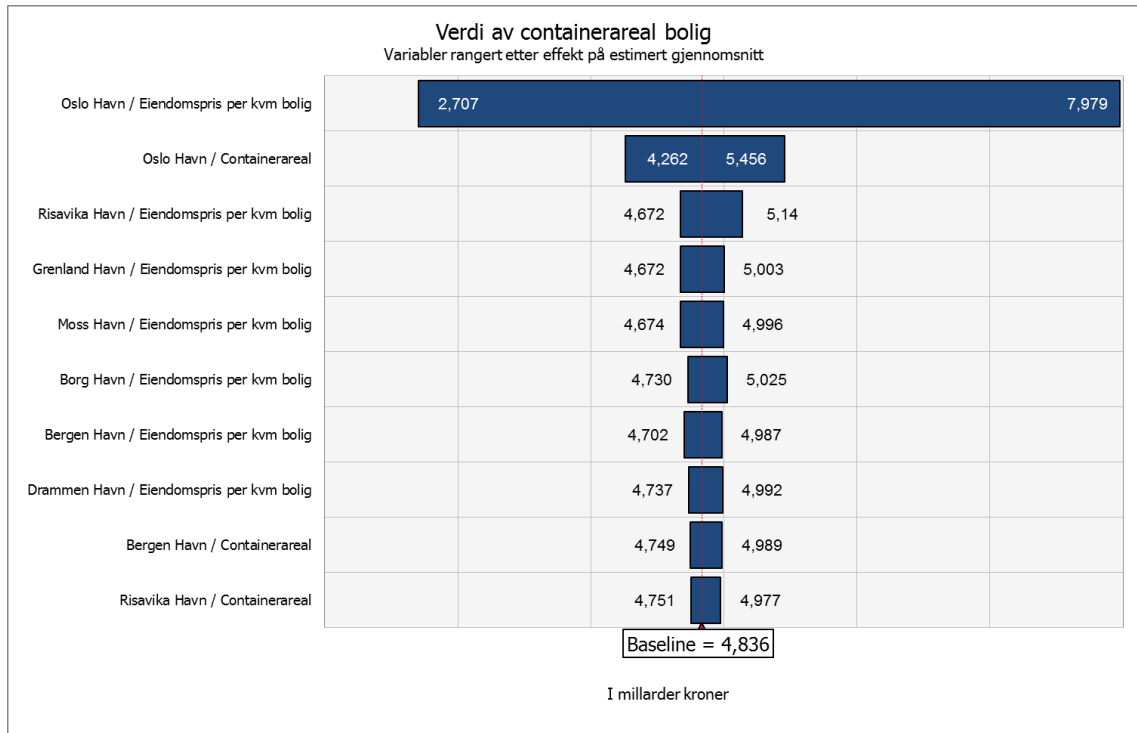


¹ Figuren leses slik: den forventede verdien av å bruke containerområdene i de aktuelle havnene til boligformål er estimert til 4,8 mrd. kr. Hvis den laveste eiendomsprisen for Oslo slår inn reduseres verdien til 2,7 mrd. kr, hvis den høyeste eiendomsprisen for Oslo slår inn blir verdien 7,9 mrd. kr.

* For noen steder vil dette også omfatte bruk av arealene til kontorformål

I figur 3.2 har vi tillatt usikkerhet både i tomteprisen og i størrelsen på arealet. Diagrammet presenterer usikkerhetsspennet til hver enkelt av disse, mens den andre variabelen holdes konstant.

Figur 3.2 Tornadodiagram for verdien av containerarealer brukt til boligformål*



* For noen steder vil dette også omfatte bruk av arealene til kontorformål

Figurene gir en god illustrasjon av spennet i usikkerheten, og viser tydelig at usikkerheten er størst i verdianslagene for Oslo havn. Dette henger sammen med den svært høye tomteverdien for Sjørengautstikkeren som er brukt som maksimalpris for dette området.

I tabell 3.3 har vi sammenstilt forventet verdi av totale arealer i de aktuelle havnene og jernbaneterminalene, samt 10 og 90 prosent percentiler, dvs at det er hhv 10 og 90 prosents sannsynlighet at tomteverdien er lavere enn angitt verdi. Også her utmerker Oslo havn seg, med en forventet verdi på 19 mrd kr, dvs. omtrent halvparten av total forventet verdi av alle arealene (40 mrd kr), hvis arealene brukes til byutvikling (blokkbebyggelse o/e næringsvirksomhet med høy utnyttelse av arealene som kontorer).

Tabell 3.3 Forventet tomteverdi av totale arealer brukt til hhv bolig- og næringsformål. Mill. kr

	Areal, 1000m ²	Boligformål*		Næringsformål			
		10 %	Forventnings- verdi	90 %	10 %	Forventnings- verdi	90 %
HAVNER							
Borg Havn	525	791	1.200	1.720	244	270	302
Moss Havn	100	218	331	473	65	72	81
Oslo Havn	1 224	6.300	19.000	35.000	1.940	2.150	2.400
Drammen Havn	490	985	1.500	2.140	375	416	464
Larvik Havn	325	436	664	948	272	301	336
Grenland Havn	373	425	647	923	273	302	337
Kristiansand Havn	422	1.240	1.890	2.700	1.010	1.120	1.250
Stavanger Havn	25	82	162	261	40	44	49
Risavika Havn	418	1.370	2.700	4.360	664	735	820
Bergen Havn	340	840	1.450	2.200	245	272	303
Trondheim Havn	750	2.230	4.310	6.890	1.190	1.320	1.470
JERNBANETERMINALER							
Berg	36	39	59	84	17	19	21
Rolvsøy	20	29	44	62	9	10	11
Alnabru	450	1.660	3.840	6.550	714	791	883
Hønefoss	30	37	56	79	22	24	27
Drammen	18	35	53	75	13	15	17
Lierstrand	13	26	39	56	10	11	12
Borgestad	15	25	38	54	13	14	15
Langemyr	50	81	123	175	77	85	95
Ganddal	158	691	1.140	1.700	250	277	309
Nygårdstangen	89	221	380	578	64	71	79
Brattøra	57	255	387	552	91	100	112
Totalt, avrundet			40.000			8.400	

* For noen steder vil dette også omfatte bruk av arealene til kontorformål

I tabell 3.4 har vi sammenstilt forventet verdi av containerterminalene, hvor det er tatt hensyn til at det er usikkerhet både i arealanslaget og i tomteprisen. Tall i normal stil angir i hvilken kategori (10%, forventet eller 90%) vi tror det er mest sannsynlig at verdien vil befinne seg hvis man tar hensyn til hvor egnet arealene er til hhv. bolig- eller næringsformål. Tilsvarende har vi i tabell 3.4 sammenstilt forventet verdi for de arealer som Jernbaneverket eier på de aktuelle terminalene.

Tabell 3.4 Verdi av containerareal med usikkerhet både i pris per kvadratmeter og containerareal. Mill. kr

	Areal 1000m ²	Boligformål*			Næringsvirksomhet		
		10 %	Forventnings- verdi	90 %	10 %	Forventnings- verdi	90 %
Borg Havn	90	132	207	300	38	46	56
Moss Havn	70	148	232	336	41	51	61
Oslo Havn	188	956	2.900	5.360	270	331	395
Drammen Havn	25	49	77	111	17	21	25
Larvik Havn	55	72	112	163	42	51	61
Grenland Havn	259	288	449	653	170	210	250
Kristiansand Havn	50	144	224	328	108	132	159
Stavanger Sentrum	0	0	0	0	0	0	0
Risavika Havn	48	157	310	507	69	84	101
Bergen Havn	62	149	263	406	40	49	59
Trondheim Havn	5	18	43	77	8	13	20

* For noen steder vil dette også omfatte bruk av arealene til kontorformål

Tabell 3.5 Verdi av jernbaneverkets areal. Mill kr

	Areal 1000m ²	Boligformål*			Næringsvirksomhet		
		10 %	Forventnings- verdi	90 %	10 %	Forventnings- verdi	90 %
Berg	0		0			0	
Rolvsøy	6	9	13	19	2,8	3	3,3
Alnabru	287	1.100	2.450	4.190	456	505	564
Hønefoss	0		0			0	
Drammen	9	18	28	40	7	8	9
Lierstrand	0		0			0	
Borgestad	9	14	21	31	7	8	9
Langemyr	30	48	73	104	45	50	56
Ganddal	158	690	1.140	1.700	250	277	309
Nygårdstangen	33	83	142	216	24	27	30
Brattøra	57	255	387	552	91	100	112

* For noen steder vil dette også omfatte bruk av arealene til kontorformål

I tolkingen av resultatene fra usikkerhetsanalysen er det viktig å være klar over at verdiene i beste fall uttrykker en alternativverdi av arealene, og ikke hva de vil være verdt i en faktisk handel. Sistnevnte vil påvirkes av en rekke forhold som vi ikke har hatt mulighet for å vurdere,

så som eierskap, geologiske forhold og behov og kostnader ved tilpasning av tomtene (for eksempel behov for å rive eiendommer og anlegg).

Vedlegg 1 Faktaark for hver havn og jernbaneterminal

Havn/jernbaneterminal	Side
Borg havn	25
Moss havn	28
Oslo havn	31
Grenland havn	34
Kristiansand havn	38
Stavanger havn	41
Bergen havn	44
Trondheim havn	48
Berg jernbaneterminal	52
Rolvsøya jernbaneterminal	53
Alnabru jernbaneterminal	54
Hønefoss jernbaneterminal	56
Drammen jernbaneterminal	57
Lierstranda jernbaneterminal	58
Borgestad jernbaneterminal	59
Langemyr jernbaneterminal	60
Ganddal jernbaneterminal	61
Nygårdstangen jernbaneterminal	62
Brattøra jernbanetermainl	63

Vista Analyse AS

Vista Analyse AS er et samfunnsfaglig analyseselskap med hovedvekt på økonomisk forskning, utredning, evaluering og rådgiving. Vi utfører oppdrag med høy faglig kvalitet, uavhengighet og integritet. Våre sentrale temaområder omfatter klima, energi, samferdsel, næringsutvikling, byutvikling og velferd.

Våre medarbeidere har meget høy akademisk kompetanse og bred erfaring innenfor konsulentvirksomhet. Ved behov benytter vi et velutviklet nettverk med selskaper og ressurspersoner nasjonalt og internasjonalt. Selskapet er i sin helhet eiet av medarbeiderne.

Vista Analyse AS
Meltzersgate 4
0257 Oslo

post@vista-analyse.no
vista-analyse.no