

# Ett områdes potential

– med exemplet Östra hamnen i Malmö –

**Andreas Dufva**

**Eric Sjöstedt**

---

Avdelningen för Fastighetsvetenskap

Lunds Tekniska Högskola

Lunds Universitet

Department of Real Estate Management

Lund Institute of Technology

Lund University, Sweden



ISBN LUTVDG/TVLM 02/5065 SE

---

## Förord

Detta examensarbete är det avslutande arbetet på Lantmäterilinjen vid avdelningen för fastighetsvetenskap vid Lunds tekniska högskola. I samråd med vår handledare Carl-Magnus Willert har vi valt att göra en områdesanalys. Vi har haft möjligheten att skriva vårt arbete på Fastighets AB Briggen i Malmö vilka har hjälpt oss med utformningen av uppgiften. De har även tillhandahållit arbetsplats, dator och annat material samt nyttig information.

Undertecknade vill framföra ett stort tack till vår handledare på Fastighets AB Briggen, Göran Ström, samt övriga anställda på företaget. Dessutom vill vi tacka Carl-Magnus Willert och övrig personal på institutionen. Icke att förglömma är alla de personer på företag och myndigheter som låtit sig intervjuas samt hjälpt oss med att ta fram information.

Malmö i maj 2002

Eric Sjöstedt

Andreas Dufva



# Innehållsförteckning

## SAMMANFATTNING

## ABSTRACT

<b>1 INLEDNING</b> .....	<b>13</b>
1.1 BAKGRUND.....	13
1.2 SYFTE.....	14
1.2.1 Uppgiften.....	14
1.2.2 Analys av uppgiften.....	14
1.2.3 Analys av uppgiftens förutsättningar.....	15
1.3 AVGRÄNSNINGAR.....	16
<b>2 TEORI</b> .....	<b>17</b>
2.1 ALLMÄNT.....	17
2.2 UNDERLAG.....	17
2.2.1 Marknadsanalys.....	17
2.2.2 Fastighetsvärdering.....	18
<b>3 TIDIGARE GJORDA UNDERSÖKNINGAR OCH LIKANDE PROJEKT</b> .....	<b>19</b>
3.1 ALLMÄNT.....	19
3.2 ÖVERSIKTSPLANEN FÖR MALMÖ 2000.....	20
3.3 MARKNADSUNDERSÖKNING MALMÖ INDUSTRIHAMN.....	20
3.4 STADSUTVECKLING AV HAMNOMRÅDEN I ANDRA STÄDER.....	21
3.4.1 Liljeholmen i Stockholm.....	21
3.4.2 Norra Älvstranden i Göteborg.....	21
3.4.3 Docklands i London.....	22
3.5 TANKAR OM ÖSTRA HAMNEN.....	23
<b>4 METODIK</b> .....	<b>24</b>
4.1 REGIONANALYS.....	24
4.1.1 Allmänt.....	24
4.1.2 Nationella parametrar.....	25
4.1.3 Regionbeskrivning.....	26
4.1.4 Infrastruktur.....	26
4.1.5 Näringsliv och sysselsättning.....	26
4.1.6 Befolkning.....	27
4.1.7 Fastighetsmarknaden med lokalhyresmarknaden.....	27

4.1.8	<i>Utvecklingsområden</i> .....	27
4.2	OMRÅDESANALYS .....	28
4.2.1	<i>Allmänt</i> .....	28
4.2.2	<i>Områdesbeskrivning</i> .....	28
4.2.3	<i>Infrastruktur</i> .....	28
4.2.4	<i>Verksamhetssammansättning</i> .....	28
4.2.5	<i>Fastighetsmarknaden</i> .....	29
4.2.6	<i>Lokalhyresmarknaden</i> .....	29
4.2.7	<i>Planbestämmelser</i> .....	29
4.3	INTERVJUER .....	29
4.4	ENKÅTUNDERSÖKNING .....	30
4.5	INVESTERINGSKALKYL .....	31
<b>5</b>	<b>REGIONANALYS MALMÖ – KÖPENHAMN</b> .....	<b>35</b>
5.1	ALLMÄNT .....	35
5.2	NATIONELLA PARAMETRAR .....	35
5.2.1	<i>Sverige</i> .....	36
5.2.2	<i>Danmark</i> .....	37
5.3	REGIONBESKRIVNING .....	37
5.4	INFRASTRUKTUR .....	39
5.5	NÄRINGSLIV OCH SYSSELSÄTTNING .....	40
5.6	BEFOLKNING .....	41
5.7	FASTIGHETSMARKNADEN MED LOKALHYRESMARKNADEN .....	42
5.8	UTVECKLINGSOMRÅDEN .....	45
<b>6</b>	<b>OMRÅDESANALYS ÖSTRA HAMNEN I MALMÖ</b> .....	<b>47</b>
6.1	OMRÅDESBEKRIVNING .....	47
6.2	INFRASTRUKTUR .....	49
6.3	VERKSAMHETSSAMMANSÄTTNING .....	49
6.4	FASTIGHETSMARKNADEN .....	51
6.5	LOKALHYRESMARKNADEN .....	51
6.6	PLANBESTÄMMELSER .....	52
<b>7</b>	<b>ENKÅTUNDERSÖKNING</b> .....	<b>52</b>
<b>8</b>	<b>INVESTERINGSANALYS</b> .....	<b>55</b>
8.1	INVESTERINGSKALKYL .....	55
8.2	RESULTAT INVESTERINGSANALYS .....	60

---

9	ANALYS OCH SLUTSATSER.....	62
10	KÄLLFÖRTECKNING.....	65
	ENKÅT.....	Bilaga 1
	INVESTERINGSKALKYL.....	Bilaga 2, enbart på diskett



## Sammanfattning

Denna uppsats riktar sig främst till företag och organisationer som har intresse av att utreda ett stadsnära områdes framtida möjliga utveckling.

Uppsatsens huvudsakliga syfte är att utreda bästa framtida användningsområde för en icke offentlig fastighetsägare i ett hamnnära område med avseende på den totalekonomiska värdeförändringen.

De svenska storstadsregionerna har länge expanderat kraftigt vilket medfört hög konkurrens om att hitta lämplig mark för olika verksamheter. Detta beror bland annat på att det helt enkelt inte finns ytterligare central exploaterbar mark att tillgå. Kommunerna har börjat titta på det befintliga fastighetsbeståndet för att se om en förädling eller förändring av fastighetsbeståndet är möjligt. Många hamnområden är nedgångna och kan genom en upprustning vara ett alternativ för företagsetablering.

Malmö kommun, liksom andra kommuner, har i den senaste översiktsplanen, ÖP 2000, avsatt hamnområden för industriändamål. Det finns dock ingen uttalad strategi från Malmö kommuns sida för hur man skulle kunna förändra markanvändningen på sikt. Östra hamnens industriområde ligger mycket centralt och vissa delar ligger nära vatten invid befintliga hamnbassänger. Malmö kommun har dessutom påbörjat förädling av närliggande hamnområden. Faktorerna ovan gör det intressant att utreda vilka andra möjligheter som föreligger för en utveckling av Östra hamnen.

Denna utredningen är indelad i tre delmoment; diagnos, prognos och slutsats. I diagnosen behandlas tidigare gjorda undersökningar av det aktuella området för att få fram så mycket fakta som möjligt och för att få en bild av tidigare undersökningars genomförande och resultat. Utredningen inleds med en studie av bakomliggande teori för att ta fram en egen utredningsmetodik (2, 4). Regionen Malmö-Köpenhamn analyseras, kallad regionanalys (5). Dessa städer tillsammans bildar en viktig kommersiell bas i södra Skandinavien. Konjunkturläget i regionen påverkar i sin tur Östra hamnen. En fristående undersökning av Östra hamnen görs, kallad områdesanalys (6). En beräkning av de fastighetsekonomiska förutsättningarna utförs på ett referensobjekt i Östra hamnen, kallad investeringsanalys (8).



En bedömning av framtida användning kan endast ske spekulativt. Välgrundade antaganden kan dock ge utredningen en viss säkerhet men i ett längre tidsperspektiv än tio år blir osäkerheten allt för stor.

Östra hamnen har flera fördelar så som dess läge nära både vatten och centrum vilket kan möjliggöra en positiv utveckling. Parametrar som det ekonomiska läget, de förfallna byggnaderna och därmed bristande intresse från företag och kommunen bidrar dock till att man inledningsvis bör utveckla i mindre skala. Fastighetsägarna rekommenderas att verka för att Östra hamnen städas upp och för att infrastrukturella förbättringar skall äga rum. Under den närmaste tioårsperioden är vår slutsats att en ickeoffentlig fastighetsägare i Östra hamnen i Malmö, liksom i liknande områden, gör bäst i att rusta upp och förädla de befintliga lokalerna. Ett annorlunda synsätt från kommunen samt ett aktivt ställningstagande från fastighetsägare i området kan, i ett längre perspektiv, bidra till att Östra hamnen utvecklas till ett väl fungerande kontorsområde, möjligen med inslag av bostäder.

Metoden som är framtagen i denna uppsats har gett ett klart utfall vad det gäller Östra hamnens utvecklingsmöjligheter. Därmed kan man konstatera att metoden är användbar och kan användas på liknande områden i andra städer.

## Abstract

This report mainly concerns companies and organisations that are interested in the future development of an area.

The main question of the report is; "to define the best future use of land for a non-public real-estate owner from an economic point of view". This is exemplified by Östra hamnen in the eastern part of the harbour in Malmö. The different parts of the report will together define an answer to this question.

The big cities in Sweden have expanded for a long time, which has resulted in absence of land for expansion. Therefore it is necessary to see if it is possible to develop or refine already existing buildings. Östra hamnen in Malmö could possibly be an area with potential for this type of development in the future. The parish of Malmö has in their plan for the city, ÖP 2000, established that Östra hamnen will be used for industrial purpose. In the plan there is however no clear strategy on the further use of the area. Parts of Östra hamnen are situated close to harbour basins and the whole area is located close to the centre of Malmö. The parish of Malmö has already started to develop and refine close by areas in the harbour. These facts make it interesting to do a research of Östra hamnen to see which possibilities the area has in the future.

This research has been divided into three different stages; diagnose, prognosis and conclusion. The diagnose includes looking at existing reports about Östra hamnen and other articles related to our project. It also includes our own research as well as other views about the area.

The two cities Malmö and Copenhagen have been analysed since they have a big commercial influence in Scandinavia. The state of the market in the region affects in its turn Östra hamnen. We have created and worked after our own method based on underlying theory.

The future development aspect will be limited to ten years because a longer perspective will make it almost impossible to create a reliable forecast.

Östra hamnen has a good potential but there are still some negative factors that should be taken into consideration. The state of the market is at the moment unstable in the region as well as in the rest of Sweden. The bad condition of the buildings in the area also adds to the low interest for Östra hamnen. Therefore a slow and bit by bit development is suggested.

---

The real estate owners should work together to improve the close by environment and the infrastructure. For the next ten years a non-public real-estate owner in Östra hamnen should, according to the authors, refine already existing buildings and not build any new ones. In a longer perspective Östra hamnen has got the possibility to become an area with office buildings and even dwelling houses.

The method that has been developed in this report has given a clear picture of the possibilities for Östra hamnen. This shows that the method is useful and can be applied on similar areas in other cities.

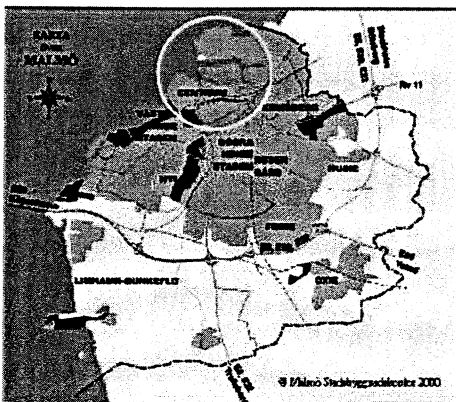
# 1 Inledning

## 1.1 Bakgrund

De svenska storstadsregionerna har under en längre tid expanderat kraftigt vilket medfört problem för kommunerna att hitta stadsnära mark att exploatera. Detta beror på att det helt enkelt inte finns ytterligare oexploaterad mark att tillgå eller att kommunerna har avsatt mark för olika ändamål som till exempel parker. Kommunerna måste då börja titta på det befintliga fastighetsbeståndet för att se om det finns områden där en förädling eller förändring av redan bebyggda fastigheter är möjlig.

Östra hamnen i Malmö kan vara ett område med en positiv framtida utveckling. Malmö kommun har i sin senaste översiktsplan, ÖP 2000, avsatt hela östra hamnen för industriändamål. Det finns dock ingen uttalad strategi från Malmö kommuns sida för hur området skall kunna utvecklas på sikt. Östra hamnen är ett mycket centralt beläget industriområde där vissa delar ligger nära vatten invid befintliga hamnbassänger. Malmö kommun har dessutom påbörjat förädling av närliggande hamnområden. Dessa faktorer gör det intressant att utreda vilka möjligheter som föreligger för en utveckling av Östra hamnen.

Denna uppsats har sin inriktning främst mot företag och organisationer som har ett intresse av att utreda ett områdes framtida möjliga användning.



*Karta 1, Hamnens läge i Malmö*

? Kartunderlag Malmö Stadsbyggnadskontor

## 1.2 Syfte

Denna uppsats syftar till att utreda hamnar, med Östra hamnen i Malmö som exempel, och dess framtida möjligheter. En utredning skall leda till förslag för en framtida användning. Uppsatsen skall även utmynna i en metod och ett tillvägagångssätt för att utreda liknande områden i Sverige. För att ge en mer konkret bild av utredningen har en uppgift utformats och analyserats.

### 1.2.1 Uppgiften

Uppgiften består i att utreda framtida utvecklingsmöjligheter i hamnnära områden exemplifierat av Östra hamnen i Malmö med utgångspunkt i det totalekonomiska utfallet för ett kommersiellt fastighetsbolag.

### 1.2.2 Analys av uppgiften

Utredningen genomförs genom att dela in uppgiften i tre delmoment, diagnos, prognos och slutsats. Utredningen inleds med en studie av bakomliggande teori för att komma fram till en egen utredningsmetodik (2, 4). Uppgiften innebär således att utforma ett tillvägagångssätt för att ur ett ekonomiskt perspektiv få fram bästa möjliga utnyttjande av ett område. Metodiken skall vara generell och kunna användas oavsett områdets karaktär. För att uppgiften ska få en verklighetsanknytning genomförs den som en fallstudie av Östra hamnen. I diagnosen behandlar vi tidigare gjorda undersökningar av Östra hamnen i Malmö för att ta fram så mycket fakta som möjligt om området och för att få en bild av hur problem av liknande art behandlas. Regionen Malmö-Köpenhamn analyseras då dessa städer tillsammans bildar en viktig kommersiell bas i södra Skandinavien. Ekonomin i Malmö-Köpenhamnsregionen påverkar i sin tur Östra hamnen (5). Egna undersökningar om Östra hamnen genomförs, en s.k. områdesanalys (6).

Med diagnosen som utgångspunkt skapas en möjlig framtidsbild av vad som kan ske i Östra hamnen, en prognos, denna inleder slutsatsen (9). I prognosen belyses de fakta som

anses påverka Östra hamnen och olika möjliga utvecklingsscenarioer testas med hjälp av investeringskalkyler (8).

I analys och slutsatser (9) redovisas resultatet av utredningen baserat på diagnosen och prognosen.

En bedömning av den framtida utvecklingen blir svårare och svårare ju längre in i framtiden man vill prognostisera. Utvecklingen kan endast besvaras med välgrundade spekulationer och utredningen bör därför begränsas tidsmässigt för att ge trovärdighet åt det totalekonomiska utfallet. Med framtida menas i denna uppsats ett 10 års perspektiv, se vidare i 1.3 nedan. Det totalekonomiska utfallet syftar på en fastighets totalavkastning det vill säga den avkastning en fastighet genererar årligen samt objektets värdeförändring beroende av olika investeringar på fastigheten.

Ett kommersiellt fastighetsbolag används för att utgångspunkten är att genomförandet skall ske i privat ägo.

### 1.2.3 Analys av uppgiftens förutsättningar

Vid första anblicken ter sig Östra hamnen som ett intressant område. Närheten till Öresund och Malmö centrum kan tyckas vara det perfekta läget. En översiktlig inventering gav oss dock en annorlunda bild. Vi tror att Östra hamnen kan utvecklas positivt genom att förädla byggnader och bättre utnyttja läget. Kontorsfastigheter med gemensam reception och konferensrum där olika företag kan hyra in sig tror vi skulle kunna vara ett sätt att hjälpa upp området. Mer städat yttre, mer enhetligt och en gemensam utgångspunkt för marknadsföring av Östra hamnen är några fördelar som företagsgemensamma lokaler skulle medföra.

Då det byggs på flera ställen i Malmö kan det vara svårt att få medel till en upprustning av Östra hamnen. Hur ser kommunen, som påverkar utvecklingen mycket genom sitt planmonopol, på Östra hamnen? Har de eller borde de ha någon strategi för området?

Vi tror att någon slags förädling av Östra hamnen kan ge en ekonomiskt positiv effekt. Vi ställer oss därför själv frågorna: Lönar det sig att bygga nytt i området eller skall man inrikta sig på att renovera? Skall man inrikta sig på kontor eller lager?

Vi tror att Öresundsbron kan locka både arbetskraft och företag till Malmö och Östra hamnen. Det kan dock finnas hinder för samarbeten och vi vill få en bild om, och i så fall hur, dessa påverkar integrationen.

Vi skall i detta arbete utreda vår huvuduppgift samt besvara ovanstående antaganden och frågor.

### 1.3 Avgränsningar

För att begränsa omfattningen belyser regionanalysen endast Malmö stad och Köpenhamns stad, med betoning på Malmö stad. Öresundsregionen som helhet är inte relevant för utredningens analys av Östra hamnen då områdets framtid primärt påverkas av lokala förändringar.

Östra hamnen som begrepp är lite diffust och därför har en avgränsning, av området som skall utredas gjorts. I fortsättningen är det detta avgränsade område som benämns Östra hamnen. Området avgränsas i norr, öster och söder av de fastigheter som ligger innanför och i anslutning till Blidögatan och Borrgatan. I väster avgränsas området av hamnbassängerna enligt karta 2 nedan.



*Karta 2, Malmö hamn*

? Kartunderlag Malmö Stadsbyggnadskontor

För att få relevans i de antaganden som görs i uppsatsen har ett tidsperspektiv på 10 år fastställts. Anledningen till detta är att ju längre in i framtiden man vill se desto vagare blir den information antagandena grundas på. En 10 års period har valts då man kan läsa den

tidsramen mot Malmö kommuns översiktsplan ÖP 2000. Denna representerar en fastslagen viljeförklaring från kommunens sida just 10 år framåt. Det kan dock vara intressant med en framtida diskussion om vad som kan hända med området på längre sikt.

Ändrad markanvändning bedöms inte vara ett rimligt alternativ för Östra hamnen inom vår 10 års period med tanke på områdets industriella karaktär. Därför bortses ändrad markanvändning helt från att beaktas som ett alternativ i utredningen. Dessutom följs de planbestämmelser som finns för Östra hamnen. Området är planlagt för industriändamål med tillhörande kontorsverksamheter.

## **2 Teori**

### **2.1 Allmänt**

Som underlag för studien har i första hand litteratur studerats och intervjuer genomförts. Detta för att få fram information om tillvägagångssätt och vad som är viktigt att tänka på vid utförandet. Uppgiften är relativt komplex och kan därför ses ur flera olika synvinklar. Fakta har således letats fram på områden som berör marknadsanalyser och fastighetsvärderingar. De olika teorierna hämtade ur litteratur och intervjuer har tillsammans använts för att arbeta fram en metod för att lösa uppgiften.

### **2.2 Underlag**

#### **2.2.1 Marknadsanalys**

Teorin för marknadsanalysen har hämtats från kursmaterial som använts eller utdelats vid institutionen för fastighetsvetenskap på LTH och från examensarbeten vid institutionen för fastighetsekonomi på KTH (Per Dahlbeck, m.fl., 1991).



Den operativa definitionen av marknadsanalys är:

*En systematisk studie som syftar till att analysera och prognostisera framtida efterfrågan för en viss fastighetstyp och relatera denna efterfrågan till det relevanta utbudet (Jan Brzeski, 1988 s.25)*

De indirekta faktorer som beaktas när en marknadsanalys görs kallas de institutionella ramarna. Genom att studera dessa ramar framkommer en bild av vad som är tillåtet och möjligt. De viktigaste faktorerna som har en direkt påverkan på efterfrågan anses vara befolkningen, inkomster och sysselsättning. På utbudssidan brukar fokuseringen ligga på befintligt och planerat utbud av utrymme (Jan Brzeski, 1988 s.25-29). Om man söker den användning som ger en fastighet dess maximala markvärde vid olika alternativa ekonomiska scenarion kallas detta för *highest and best use*.

Examensarbetena från KTH samt den artikel av Jan Brzeski som det refereras till ovan beskriver vad som måste beaktas när material tas fram för att analysera fastighetsmarknaden som helhet. Alla skrifter är lika när det gäller teoretisk basfakta och de slutsatser som dras gällande marknadsanalys som helhet. Det teoretiska underlaget som hämtas från dessa skrifter kan därför anses adekvat och kan användas som teoretisk bas för olika modeller.

Två metoder har tagits fram med hjälp av detta teoretiska underlag, regionanalys och områdesanalys.

### 2.2.2 Fastighetsvärdering

Hysesfastigheten kan ses som en produktionsresurs (Håkan Bejrums, Stellan Lundström, 1996). Ett ekonomiskt synsätt kan tillämpas på fastigheten och den behöver inte endast ses som en boendeform. En fastighet har dock vissa särdrag som skiljer sig från andra produkter och där tar Bejrums och Lundström upp lägesfixering, varaktighet och kapitalkrävande som huvudsakliga egenskaper. Detta medför att långsiktig planering och utförligt genomförda ekonomiska bedömningar är av stor vikt.

Bejrums och Lundström beskriver en metod för att få fram ett marknadsvärde och investeringsunderlag. En diagnos används som grund för en prognos vilket leder till en slutgiltig bedömning. I diagnosen analyseras parametrar så som in- och utbetalningar,

datakällor, fasta och rörliga kostnader samt andra påverkande faktorer. Prognosen försöker på sannolika grunder beskriva framtida utfall. Investeringsbedömningen bygger sedan på olika kalkyleringsmetoder så som kapitalvärdemetoder (nuvärdemetoden), internräntemetoder, annuitetsmetoder och återbetalningsmetoder.

Bejrums och Lundströms anser att bedömningen av marknadsvärdet kan göras genom tre huvudsakliga tillvägagångssätt. Ett alternativ är att göra en ren bedömning av det mest sannolika priset vid en försäljning (Håkan Bejrums, Stellan Lundström, 1996 s.139). Ett andra alternativ är att ta fram ett avkastningsvärde som är nuvärdet av förväntade avkastningar. Slutligen går det att se till vad det hade kostat att bygga helt nytt och på så sätt kunna värdera den befintliga byggnaden.

I *fastighetsnomenklatur, fastighetsekonomi och fastighetsrätt*, utgiven av Institutet för värdering av fastigheter, beskrivs i uppslagsform värderingsförfarandet. De första kapitlen behandlar framför allt gällande lagstiftning medan slutet av boken ser till den ekonomiska delen av fastigheter.

## 3 Tidigare gjorda undersökningar och liknande projekt

### 3.1 Allmänt

För att ta fram underlag till utredningen av Östra hamnen har tidigare genomförda undersökningar på området och liknande projekt studerats. Dessa ger en inblick i områdets problem och en fingervisning av vilka frågor som är aktuella att undersöka. Även liknande projekt har studerats för att se vilka faktorer och parametrar som är viktiga att tänka på.

Det framkommer ganska snart att de undersökningar som gjorts i hamnområdet de senaste åren är koncentrerade till de västra delarna och behandlar Östra hamnen mycket ytligt. De undersökningar som behandlar Östra hamnen specifikt är Översiktsplanen för Malmö 2000 (ÖP 2000) och en marknadsundersökning gjord åt bl.a. Fastighets AB Briggen om Malmö Industrihamn. Projekt i andra städer som studerats är Liljeholmen i Stockholm, Norra Älvstranden i Göteborg och Docklands i London.

Nedan redogörs för det huvudsakliga innehållet i undersökningarna.

## 3.2 Översiktsplanen för Malmö 2000

Synen på den framtida användningen av Östra hamnen i ÖP 2000 är grundad på undersökningar genomförda av Malmö stadsbyggnadskontor. Arbetet är gjort ur en samhällsekonomisk aspekt där det rena ekonomiska intresset från markägare inte är det viktigaste. Inför ÖP 2000 har enligt kommunen inte någon specifik förundersökning av Östra hamnen genomförts. Det kommunen kommit fram till är att Östra hamnen skall fortsätta med sin befintliga industriverksamhet. På längre sikt kan hamnens norra delar komma att ytterligare fyllas ut och exploateras. En trend som går att se är att allt efter som hamnverksamheten förskjuts norrut börjar de gamla hamnområdena att förädlas och byta karaktär från industri till handel och service. Ett exempel på detta är slakthusområdet bakom centralstationen i Malmö.

## 3.3 Marknadsundersökning Malmö Industrihamn

Det gjordes en undersökning av Malmö Industrihamn, där Östra hamnen ingår, under våren 1999. Undersökningen genomfördes av Transvector Marketing Research and Planning på uppdrag av Fastighets AB Briggen, JM Byggnads och Fastighets AB samt Wihlborgs Fastigheter i Malmö AB. Syftet var att ta reda på hur fastighetsbolagens kunder uppfattade hamnområdet och hur de ansåg att det bästa kunde förbättras. Genom telefonintervjuer och möten i grupper kunde hamnens fördelar beskrivas med "närbelägna farleder, närhet till centrum, bra infrastruktur och relativt låga priser". Att dessa frågor kom upp som de viktigaste speglar också verksamhetssammansättningen som till stor del består av expeditions- och transportföretag samt transportberoende serviceföretag. Som svagheter i området tog företagen upp "säkerheten, tråkig och ful miljö, bristande allmänna kommunikationer, dålig image och dålig marknadsföring utåt, samt dålig samordning mellan företagen i området". Föreslagna åtgärder är att företagen tillsammans skall övervaka området för att förebygga brottslighet, marknadsföra sig samt kontakta kommunen angående planeringar och grönområden.

Deltagarna var enligt rapporten positiva till undersökningen och hoppades på en framtida förbättring.

## 3.4 Stadsutveckling av hamnområden i andra städer

### 3.4.1 Liljeholmen i Stockholm

I projektområdet Liljeholmen ingår delar av Årstadal, Marievik samt Liljeholmstorget. Området är centralt beläget i Stockholm och består idag till stora delar av renodlade kontorsområden med inslag av bostadsbebyggelse och ett gammalt industriområde, Vin & Sprits gamla fabrik med hamnanläggningar och kaj ut mot Årstaviken. Stockholms stad vill här skapa nya lägenheter för 6000-7000 boende och lokaler för lika många arbetstagare. Det innebär att flera av de befintliga byggnaderna måste rivas och stora förändringar i infrastrukturen måste göras. Eftersom kommunen endast äger delar av marken måste de samarbeta med övriga markägare vad gäller utformning av bebyggelsen. Det vattennära läget gör det möjligt att skapa attraktiva boendemiljöer och serviceverksamheter, de befintliga grönområdena kan bevaras och med lätthet förstärkas för att skapa en bra miljö i området. För att göra denna förändring av markanvändningen har Stockholms kommun utrett de faktorer som förväntas påverka möjligheten att realisera projektet.

Närheten till innerstadens tätbebyggelse gör det möjligt att på ett bra sätt integrera den nya stadsbebyggelsen med den befintliga. Innerstaden kommer så att säga att ta språnget över Årstaviken. I området finns ett väl utvecklat lokaltrafiknät med befintliga stationer för tunnelbana, snabbspårtrafik och pendeltåg. Ett bra lokaltrafiknät är en förutsättning för områdets utveckling och dessa goda förutsättningar är troligen unika. Vägnätet i området är i dagsläget bra då motorvägslänken Södertäljevägen går genom området. Gaturummet måste dock byggas om så att bra på- och avfarter till området kan skapas.

De viktigaste faktorerna att beakta för detta projekt är således det centrala vattennära läget, den välutbyggda lokaltrafiken och en bra infrastruktur. (Liljeholmen-Stockholms stad, maj 2000).

### 3.4.2 Norra Älvstranden i Göteborg

Projektområdet Norra Älvstranden består av ett flertal centralt belägna hamnområden längs med Göta älv där det tidigare bedrevs varvsindustri och olika hamnrelaterade

verksamheter. Göteborgs stad vill här skapa utrymme för ett stort tillskott av bostäder och kontorslokaler. Projekteringen och planarbetet för området startade i slutet av 1980-talet och de första byggprojekten sattes igång i början av 1990-talet. Området är med sina 250 hektar en mycket stor del av centrala Göteborg och när nu betydelsen av stadens hamnverksamheter avtar går det att med rätt markanvändning höja kvaliteten i centrum. Det finns många kulturhistoriska miljöer i området som ger det en hamnidentitet vilket är värdefullt ur attraktionssynpunkt. Det vattennära läget och det rikliga utbudet av kajer, pirar och hamnbassänger gör att det finns stora möjligheter att skapa attraktiva boendemiljöer och serviceverksamheter. Idag är transformationen från hamnområde till innerstadsmiljö i princip fullbordad, nya byggprojekt startas dock fortfarande i området med jämna mellanrum. Fram till idag har det främst byggts bostäder i vattennära läge samt stora kontorskomplex som hyser större institutioner och företag som t.ex. Chalmers och Ericsson. Vissa byggnader har bevarats och byggts om för att behålla områdets hamnkarakter.

I slutet av 1980-talet gjordes en utredning där man tittade på de faktorer som förväntades påverka Norra Älvstrands projektet. De faktorer som kommunen fastslog vara de viktigaste för Norra Älvstrands projektet var det centrala och vattennära läget, de kulturhistoriska miljöerna, de stora möjligheterna att skapa bra grönska- och rekreationsområden samt det stora byggnadsarv från varvsepoken som kan förädlas och ge värdefulla inslag i stadsbilden samt förstärka områdets identitet. (Norra Älvstrand Göteborg, november 2000).

### **3.4.3 Docklands i London**

Docklands i London är namnet på Londons gamla hamnområde som har omvandlats till ett kontorslandskap med inslag av bostäder och service. Storleken och omfattningen av projektet är mycket större än något vi kommer att få se i Sverige men de bakomliggande faktorerna till varför och hur området skapats är desamma.

I över 500 år var detta väldiga hamnområde arbetsplats och hem för tiotusentals sjömän och stuvare. Här lossades te från Ceylon, kinesiskt siden, kryddor från Indien och en massa andra exotiska varor från kolonierna runt om i världen. London var under en längre period världens främsta hamn. Under 60- och 70-talet tog dock den rationella containertrafiken

över och Londons hamn började förfalla. 1981 stängdes hamnen helt och området började förslummas. Här låg nu mitt i centrala London längs med Themsen ett 20 kvadratkilometer stort område i totalt förfall, bara ett stenkast från bankerna och advokatkontoren i Londons finanscentrum. Margaret Thatcher, dåvarande premiärminister, bestämde sig för att detta inte kunde fortsätta och gjorde det möjligt för marknaden att exploatera området utan några som helst förbehåll. Efter detta utspel steg markpriserna i docklands med 4000 procent på fyra år (National Geographic, July 1991).

För att kunna utnyttja områdets potential maximalt anlades Docklands Light Railway, en förarlös högtteknologisk tågförbindelse, och en ny trafikled som snabbt tar de som arbetar och bor i Docklands till andra delar av London. För att bevara områdets identitet som hamn har flera lagerbyggnader bevarats och gamla lastkranar inkorporerats i de nya byggnaderna. De stora hamnbassängerna och dockorna bildar en trevlig vattenspegel i de inre delarna av docklands. Det var ett flertal svenska företag som uppförde byggnader i Docklands när de första delarna exploaterades. Idag är byggaktiviteten inte lika stor och det står ett flertal övergivna projekt i området, man kan även hitta flera tomma tomter. Det fanns helt enkelt inte tillräckligt med företag i London för att svälja de enorma kontorsarealer som skapades.

Även om detta projekt har en storlek som vore helt otänkbar i Sverige så kan man ändå se att de förutsättningar som fanns i Londons gamla hamnområde liknar de som finns i Sverige idag i många orter. Hamnverksamheterna försvinner och lämnar ett område övergivet. Området är centralt beläget och ligger vid vatten. Det finns en möjlighet att utnyttja de befintliga byggnaderna för att ge området en identitet. För att kunna åstadkomma en rationell exploatering krävs en väl utbyggd infrastruktur och tillgång till allmänna kommunikationer.

### 3.5 Tankar om Östra hamnen

Vid studien av omvandlingsprojekt i liknande läge i andra städer framstod fyra faktorer som mycket viktiga. De gamla hamnområdena har oftast ett mycket centralt läge vilket är naturligt med tanke på den betydelse områdena har haft historiskt. Detta i kombination med det vattennära läget gör att dessa områden blir mycket attraktiva för människor att

arbeta, bo och röra sig i. Detta betyder att markvärdespotentialen är hög vilket medför att det finns intresse för marknaden att investera. En annan förutsättning för att kunna genomföra exploateringen har genomgående varit tillgång till goda kommunikationer, främst med kollektiva färdmedel men även med bil. Slutligen verkar det kulturhistoriska värdet i byggnader och kajer med tillhörande kranar varit en viktig faktor då dessa givit området en identitet och ett historiskt värde.

De tre ovanstående projekten (3.4.1-3.4.3) har flera gemensamma nämnare med Östra hamnen i Malmö. Alla är hamnområden där de hamnrelaterade verksamheterna har lagts ned eller förflyttats och alla är centralt belägna i respektive stad. Närheten till vatten och det centrala läget har medfört att det funnits intresse från marknaden att exploatera dessa områden. Östra hamnen har liknande förutsättningar vad gäller förädlingsmöjligheterna. Det som saknas i Östra hamnen är ett väl utvecklat lokaltrafiknät samt någon form av historisk bebyggelse som kan ge området en identitet.

Malmö kommun har valt att exploatera Västra hamnen vid gamla SAAB fabriken och den Inre hamnen vid flygbåtterminalen samt att behålla Östra hamnen som industriområde den närmaste 10 års perioden.

## 4 Metodik

### 4.1 Regionanalys

#### 4.1.1 Allmänt

Vid analyser av områden och fastigheter behövs en ram som referens för de antaganden som gjorts, för att på så sätt kunna säkerställa att resultatet är rimligt. Regionanalysens syfte är att skapa denna ram d.v.s. ge en bild av en regions ekonomiska, strukturella och geografiska förutsättningar samt att vara ett verktyg för att beskriva de olika faktorer som förväntas påverka olika verksamheter. Regionanalysen är relativt enkel att sammanställa då det finns mängder med information att hämta från ett flertal olika organisationer. Ett brett utbud av källor måste användas för att säkerställa att den information som används är

rimlig och rättvisande. Utifrån marknadsanalysen (2.2.2) har en regionanalys utarbetats för att passa uppsatsens behov.

De faktorer som har beaktats är relevanta när det gäller lokaler och omstrukturering av sådana. Vid analys av andra verksamheter bör man ta med ytterligare faktorer eller välja andra. Nedan följer de utvalda parametrarna med en beskrivning.

#### **4.1.2 Nationella parametrar**

När en regionanalys skall göras måste hänsyn tas till vad som händer på det nationella planet. En region kan inte ses som en autonom del utan har flera delar som påverkas av vad som sker på en nationell nivå. De parametrar som beaktas i rapporten är bruttonationalprodukten (BNP), inflationen, ränteläget, byggkonjunkturen och lokalmarknaden i andra regioner.

Ränteläget beskriver till vilken ränta företagen får låna pengar. Lånekapitalet är en fundamental del i företagens kapitalomsättning. Riksbanken styr räntan på nationell nivå med hjälp av reporäntan. En repa är ett återköpsavtal med en viss räntesats mellan riksbanken och andra banker där riksbanken köper tillbaka statspapper för att släppa ut mer likviditet (Klas Eklund, 1995 s.220). De statspapper som återköps har lämnats som säkerhet när staten lånat pengar. Vid fastställandet av reporäntan tar riksbanken stor hänsyn till inflationen och penningpolitiska åtaganden. Allmänt kan sägas att låga räntenivåer stimulerar till nyinvesteringar.

Byggkonjunkturen beskriver nivån på den faktiska byggproduktionen i Sverige. Den beror till stor del på ovannämnda faktorer. Om det är en bra byggkonjunktur på nationell nivå avspeglas detta oftast på regional nivå. Det kan dock vara så att byggmarknaden är hetare på regionnivå än på nationell nivå men det går ändå att se vissa trender. Konjunkturinstitutet använder en indikator som kallas konfidensindikatorn. Konfidensindikatorn beskriver byggföretagens orderstocksomdöme samt den förväntade förändringen i antalet anställda hos företagen. En positiv trend påvisar ett ökat byggande (konjunkturinstitutet, 2001-02-20).

Lokalmarknaden i andra regioner skall ge en bild av hur marknaden utvecklas nationellt. Om marknaden är god efterfrågar företagen lokaler och om utbudet av lokaler i



en region är för litet kan effekten bli att företagen söker lokaler i andra regioner för nyetablering eller expansion.

### **4.1.3 Regionbeskrivning**

I regionbeskrivningen tas detaljer upp som ger en övergripande bild av regionens läge och roll i landet. En viktig faktor som tas upp här är utbildningsinstituten. Det är även av stor vikt att beakta de strukturella förändringarna då samhället har gått från ett industrisamhälle till ett tjänstesamhälle och nu närmar sig kunskapssamhället. Med kunskapssamhället menas att dagens arbetsplatser kräver en allt högre utbildningsnivå hos den enskilde arbetstagaren. En trend som kan ses är att regioner med möjlighet till eftergymnasial utbildning växer snabbare än andra regioner då arbetsmarknaden i allt högre utsträckning efterfrågar arbetskraft med en bättre utbildningsnivå. (Malmö ÖP 2000, s.19)

### **4.1.4 Infrastruktur**

Här beskrivs flygplatser, färjetrafik, lokaltrafik med buss och tågförbindelser samt vägnätet inom regionen. Även färjetrafik, väg- och tågförbindelser med andra regioner beaktas. Infrastrukturen påverkar regionens tillgänglighet och företagens möjligheter att transportera sina varor till kunderna på ett effektivt sätt. En bra utvecklad infrastruktur med väl fungerande lokaltrafik ger en möjlighet att utnyttja arbetskraft utanför regionen. En hög inpendling kan inverka positivt på regionens tillväxt men negativt på kommunens skatteunderlag som helhet.

### **4.1.5 Näringsliv och sysselsättning**

Regionens näringslivssammansättning kan användas för att bedöma regionens konjunkturkänslighet. En region med endast en stor basnäring riskerar att drabbas hårdare i tider med lågkonjunktur. Det är även intressant att veta vad regionen har för basnäring då efterfrågan av olika lokaltyper beror på denna. Med hjälp av sysselsättningsstatistik går det att se vilka näringsgrenar som expanderar och efterfrågar arbetskraft. Andelen arbetsföra i

förhållande till bidragstagare ger en indikation på den framtida ekonomiska situationen för kommunen.

#### **4.1.6 Befolkning**

Olika användning av lokaler beror delvis på befolkningssammansättningen. Statistik på det nationella planet visar att befolkningen i Sverige lever allt längre och att befolkningsandelen över 65 år blir allt större. En hög procent äldre i regionen kan förväntas efterfråga äldreboende och med därtill relaterad service. En något yngre sammansättning kan peka på en tillgång av arbetskraft med expansionsmöjligheter som följd.

#### **4.1.7 Fastighetsmarknaden med lokalhyresmarknaden**

På regionsnivå tas övergripande faktorer fram som sedan analyseras mer grundligt i områdesanalysen. De faktorer som beaktas är delmarknader, läge, ägandestruktur, vakansgrad, hyresnivåer och nybyggnation.

Med delmarknader och läge menas var det finns lokaler och industrier och vilket läge som anses vara A-läge, B-läge etc. Ägandestrukturen beskriver de största aktörerna på marknaden och deras innehav samt var geografiskt de har sina fastigheter. Vakansgraden beskriver om marknaden är mättad och om det krävs en större nybyggnation av lokaler eller om det finns ett överskott. Hyresnivåerna är en annan indikator på den rådande marknadssituationen.

#### **4.1.8 Utvecklingsområden**

För att lättare kunna konstatera i vilka områden regionen tänkt expandera undersöks vilka projekt som för närvarande är aktuella. Nya vägsträckningar, ändringar i markanvändningen och nybyggnation är indikatorer som eftersöks. På kommunerna finns sakkunniga som med fördel kontaktas och används som informationsbas. Gällande planer bör även beaktas.

## **4.2 Områdesanalys**

### **4.2.1 Allmänt**

Områdesanalysens syfte är att i detalj beskriva de olika parametrar som kan påverka nyttjande av mark och lokalisering av verksamheter inom ett specifikt område. Även områdesanalysen grundar sig på marknadsanalysen som beskrivits ovan men appliceras här på ett mindre område. Denna analys är tidskrävande och ganska komplex då det finns många faktorer som måste utredas genom konsultation och intervjuer med personer på företag och organisationer samt ett flertal fysiska besök i området. Här är det väldigt viktigt att vara objektiv i sina betraktelser så att man kan ge en rättvisande bild av området. Nedan följer de utvalda parametrarna med en beskrivning.

### **4.2.2 Områdesbeskrivning**

Här anges vad det är för typ av område, t.ex. industri, och var det ligger i regionen. Även områdets karakteristiska drag, t.ex. väl utbyggt vägnät, skall beskrivas. Kringliggande områden beskrivs också för att ge en bättre helhetsbild.

### **4.2.3 Infrastruktur**

Det är av stor betydelse att titta på tillgängligheten i området. Inom verksamheter av industriell karaktär sker många transporter till och från fastigheter och tillgängligheten har stor betydelse. Vägnätet, lokaltrafiken, cykelleder och trafiksäkerheten inom området är faktorer som påverkar tillgängligheten och förutsättningen för många olika verksamheter. Finns flygplats, färjeterminal, tåg- eller busstation inom området eller i dess närhet skall detta redovisas.

### **4.2.4 Verksamhetssammansättning**

För att se hur området används undersöks ett underlag för vilka verksamheter som finns i dagsläget. Då går det att bedöma förutsättningarna för en framtida användning av området.

Är det lämpligt att göra ändringar eller är det mer fördelaktigt att behålla den befintliga strukturen? Finns det redovisad historik om området kan också den hjälpa till att belysa ovanstående faktorer.

#### **4.2.5 Fastighetsmarknaden**

För att se hur efterfrågan på fastigheter i området utvecklats studeras aktuella och gamla köp. Om omsättningen på fastigheter är hög i området kan det finnas bakomliggande faktorer som behöver redas ut. Fastigheter som inte utnyttjas är också intressanta då dessa kan skapa faktiska exploateringsmöjligheter.

#### **4.2.6 Lokalhyresmarknaden**

Områdets läge och hyresnivåer ger en bild av områdets karaktär. En sammanställning av det lokalutbud som finns i dagsläget är även det nyttig information. Dessa faktorer är avgörande när det skall utredas vilka verksamheter som kan etablera sig i området.

#### **4.2.7 Planbestämmelser**

Skall det göras förändringar i ett område måste det utredas vilka fastighetstekniska restriktioner som föreligger. Genom att studera aktuella planer skapas en bild av dessa. Det kan vara tomträtt (tomträtt är en upplåtelseform som ger staten och kommunen möjlighet att för ett visst ändamål och mot en årlig avgäld i pengar ge någon nyttjanderätt till fastighet under en bestämd tid (Sveriges rikets lag, JB §13)), markanvändning, planerade vägar m.m.

### **4.3 Intervjuer**

Det första steget inför en intervju är att noga utforma de frågor vars svar kan vara intressanta. Dessa skrivs sedan ned i ett intervjudokument som används som minnesstöd och anteckningsblad. Det går att ha ett intervjudokument med samma frågor till olika

intervjupersoner men för att bäst utnyttja olika intervjupersoners kunskaper bör ett nytt dokument tas fram inför varje intervju. I intervjudokumentet läggs stor vikt vid den inbördes kronologiska ordningen av frågorna så att intervjupersonen kan följa det logiska upplägget i intervjun. Därefter kontaktas den tänkta intervjupersonen för att klarlägga vilka frågor som skall beröras så att han eller hon kan förbereda sig och ta fram ett relevant material. Vid intervjutillfället överlämnas intervjudokumentet till intervjupersonen så att han eller hon lätt kan följa med i diskussionen. Det är viktigt att hela tiden ställa följdfrågor till intervjupersonen under diskussionen så att man kan säkerställa ett så uttömmande svar som möjligt. Alla svar antecknas i intervjudokumentet som sedan arkiveras på lämplig plats. Detta förfarande används även vid telefonintervjuer.

#### 4.4 Enkätundersökning

Det första steget är att ta fram vilka frågor som skall belysas genom enkätundersökningen. Med frågeställningarna som grund avgränsas det geografiska området och de företag samt personer som enkäten skall vända sig mot väljs ut.

När enkäten skall färdigställas är det viktigt att hela tiden få upplägget testat av andra personer så att det kan säkerställas att den är lättläst och att budskapet är tydligt.

Inför utskicket kontaktas varje företag via telefon för att tala om att det skall utföras en enkätundersökning och varför. Det kan då även säkerställas att adressuppgifterna är korrekta och att enkäten kommer till rätt person på företaget. I utskicket finns det ett introduktionsbrev som beskriver undersökningens syfte, själva enkäten samt ett förfrankerat brev för återsändelsen.

Metod för intervjuer och enkätundersökning har framtagits genom att studera litteratur som behandlat ämnet. Den intervjumall som framtagits har använts genomgående i hela uppsatsen.

## 4.5 Investeringskalkyl

För att kunna jämföra olika fall av fastighetsutveckling genomförs en investeringskalkyl med hjälp av kapitalvärdeметoder på tänkbara scenarion. Med detta menas att samtliga in- och utbetalningar räknas om med en kalkylränta och deras kapitalvärde jämförs vid en gemensam referenspunkt. (Håkan Bejrums, Stellan Lundström, 1996 s.98) I den här rapportens kalkyl tas ingen hänsyn till finansieringen av markutnyttjandet då detta skiljer sig mellan olika företag och deras möjlighet till finansiering. Detta innebär att in- och utbetalningar ej inkluderar ränta och amorteringar. Nyckeltalen baseras således på driftnettot och visar på så sett projektets lönsamhet oberoende av hur fördelaktiga lån företaget kan åstadkomma.

Kalkylräntan med vilken de årliga inbetalningsöverskotten räknas till dagens penningvärde beskriver förräntningskravet på insatta medel. Med hjälp av denna kan betalningar som utfaller vid olika tidpunkter jämföras med varandra. Kalkylräntan bestäms utifrån den nominella ränta som gäller på andrahandsmarknaden för statsobligationer med en löptid som motsvarar kalkylperioden (Svenskt fastighetsindex 2000 s.19). En administrationsersättning till långivaren som också brukar ingå i kalkylräntan faller bort då lånen inte finns med i kalkylen. Realräntan är differensen mellan den nominella räntan och inflationstakten. Realräntan kan jämföras med en alternativ vinst om kapitalet till exempel sätts in på banken, utöver detta tillkommer ett risktillägg. Risktillägget skall täcka den osäkerhet som finns i en investering för det fall att utfallet blir sämre än väntat. Vid en investering i en fastighet kan flera saker hända som inte är planerat. Lägre hyresintäkter, ökad vakansgrad, större drift- och underhållskostnader kan påverka resultatet och bör därför höja kalkylräntan med några procentenheter. Enligt svenskt Fastighetsindex skall ett generellt tillägg på 1 till 3 procentenheter beaktas. Därtill läggs en för fastigheten specifik risk som kan variera i storleksordningen 0 till 5 procentenheter. Kalkylräntan består således av följande parametrar:

- ? Realränta
- ? Inflation
- ? Risk

Vid bestämning av kalkylperiod bör hänsyn tas till investerarens planeringshorisont och investeringsobjektets ekonomiska livslängd. Beakta även att ingångsvärdena blir alltmer osäkra ju längre från år noll de kommer.

Kalkylen ger dels kortsiktiga uppgifter om hur mycket pengar det finns att tillgå efter årets in- och utbetalningar. På längre sikt kan ett värde räknas hem på alla utbetalningar som tillfaller det totala kapitalet ( $T_0$ ) på en fastighet och ett avkastningsbaserat marknadsvärde har då framkommit. För att i stora drag beskriva betalningarna kan man börja med att se till skillnaden mellan hyresinbetalningar och drift- och underhållsbetalningar, ett så kallat *driftnetto*. Summan av alla driftnetton nuvärdesberäknas sedan till kalkylperiodens början. Utöver detta får hänsyn tas till fastighetens värde vid kalkylperiodens slut, det så kallade *restvärdet*. Formeln kan således skrivas på följande sätt:

$$T_0 = \sum_{t=1}^n \frac{I_t - D_t - U_t}{(1+p_e)^t} + V_n \frac{1}{(1+p_e)^n}$$

t = tidsvariabel

I = inbetalningar

D = driftbetalningar

U = underhållsbetalningar

$V_n$  = restvärde vid kalkylperiodens slut

$p_e$  = räntekrav på eget kapital före skatt

(Håkan Bejrums, Stellan Lundström 1996 s.106)

Värdena från kalkylen används sedan som grund för de nyckeltal som behövs för att få fram lönsamheten för de olika scenariona. Först och främst bör den avkastningsbaserade värdeförändringen på fastigheten för de olika användningarna av marken räknas fram. Dessa värden fås genom att jämföra de olika resultaten ur formeln ovan.

Vid en investering blir det en stor kostnad det aktuella året vilket påverkar driftnettot negativt. En summering av de årliga driftnettona, ett så kallat ackumulerat driftnetto, visar det totala resultatet från året tillsammans med de föregående årens. Det är ett viktigt nyckeltal då en allt för lång tid med ett negativt ackumulerat driftnetto inte är ekonomiskt försvarbart.

En investering görs för att öka lönsamheten och värdet på fastigheten. För att se investeringens lönsamhet kan den sättas i relation till den avkastningsbaserade marknadsvärdeökningen. Värdeökningen dividerat med investeringskostnaden ger en kvot som i sin tur kan jämföras med de andra scenarionas framräknade kvoter. En högre kvot betyder en bättre lönsamhet på investeringen.

Utöver detta bör olika slags direktavkastningstal räknas fram. Direktavkastningen eller räntabiliteten som den även kallas uttrycker effektiviteten i kapitalnyttjandet. Direktavkastningen kan sedan sättas i relation till föregående år, avkastningskrav och/eller en alternativ kapitalplacering. Två olika direktavkastningar är av intresse i sammanhanget, direktavkastning på totalt kapital och effektiv avkastning på totalt kapital.

? Direktavkastning på totalt kapital ( $P_{DT}$ ), en procentsats som beskriver förhållandet mellan driftnettot och marknadsvärdet. Här framkommer förräntningen på det totala kapitalet.

$$P_{DT} = \frac{H + D + U}{F} * 100$$



? Effektiv avkastning på totalt kapital ( $P_{ET}$ ), här beaktas även den årliga förändringen i marknadsvärde ( $dF$ ) på fastigheten. Den årliga förändringen kan generellt skrivas som kostnadsökningen för nyproduktion plus inflationen.

$$P_{ET} = \frac{H + D + U + dF}{F} * 100$$

H = hyra

D = drift

U = underhåll

F = marknadsvärde

(Håkan Bejrums, Stellan Lundström 1996 s.112-113)

Då inte renoveringskostnaderna delas upp över kalkylperioden ger inte direktavkastningen på totalt kapital och effektiv avkastning på totalt kapital någon rättvisande bild det första året. För att kunna se om investeringen är hållbar får man istället se till när det ackumulerade driftnettot blir positivt. Den viktigaste användningen av direktavkastningstalen ses i originalkalkylen. De övriga scenarionas direktavkastning blir svårtolkade och bör endast sättas i relation till föregående år och för att se att kalkylen är någorlunda hållbar.

Genom att använda ingångsparametrar grundade på arbetets undersökningar åskådliggörs motiveringarna till de tagna siffrorna. Detta medför även att parametrarna grundas på likvärdiga antaganden och scenariona kan då jämföras för att se vilka som är mest ekonomiskt försvarbara.

## 5 Regionanalys Malmö – Köpenhamn

### 5.1 Allmänt

Vid regionanalysen måste hela tiden beaktas vad som är intressant för det område man senare skall analysera såvida inte det görs en fristående regionanalys som i detalj skall beskriva en viss specifik region. Med detta menas t.ex. att det i det aktuella fallet är viktigare att detaljerat beskriva Malmö stads infrastruktur än Köpenhamn stads då Östra hamnen direkt påverkas mer av vägnätet i områdets närhet. Köpenhamns vägnät påverkar i detta fall bara Östra hamnen sekundärt.

### 5.2 Nationella parametrar

Konjunkturläget har under den senare hälften av 90-talet varit mycket positivt både i Sverige och i Danmark. Tillväxten förväntas nu avta något de närmaste åren men BNP fortsätter att öka. Detta i kombination med låg inflation och låga räntor bör stimulera investeringsviljan hos företag och investerare. Lokalk marknaden påverkas positivt om företagen expanderar då efterfrågan på kontors- och industrilokaler ökar. Byggkonjunkturen indikerar att byggandet har kommit igång igen och att nyproduktionen är högre än på länge. Den största delen av produktionen är dock bostadshus. Det beror på att det har funnits ett stort överskott på lokalsidan som nu dock sakta fylls upp av företagen. Problemet med lokalerna är att de oftast är omoderna vad gäller den tekniska standard som företagen efterfrågar i dagsläget. Den tekniska standarden hos lokalerna har hamnat i bakvattnet då samhället på relativt kort tid gått från en tillverkningsintensiv industri till ett samhälle som domineras av serviceföretag. Då det s.k. kunskapssamhället nu närmar sig ställer detta ännu högre krav på lokalernas tekniska standard. Detta försöker fastighetsägarna nu korrigera med hjälp av ombyggnadsprogram. I Malmö-Köpenhamn precis som i Stockholm och Göteborg har man haft liknande trender på lokalk marknaden. Vakanserna har sjunkit och priserna per kvadratmeter har ökat. Däremot är lokalk marknaderna i Sveriges två största städer mer överhettade än i Malmö. Detta kan

innebära att företag som p.g.a. brist på lämpliga lokaler i någon av dessa regioner kommer att söka sig till Malmöregionen för att expandera eller etablera sin verksamhet.

För Östra hamnen i Malmö bidrar den relativt goda konjunkturen och den goda tillväxten till att det kan startas nya projekt. Företagen har möjlighet att expandera sina verksamheter vilket bildar en högre efterfrågan på lokaler i området och detta skapar ett behov av att bygga nya faciliteter eller att bygga om och förbättra de gamla. Det kan även bli nyetableringar då företag från andra regioner söker sig till Malmö.

### 5.2.1 Sverige

Den svenska ekonomin växer i en stadig takt. Under perioden 1993-1999 var trenden en 2,9 % ökning av BNP. Under år 2000 steg BNP med 3,8 % men under år 2001 förväntas BNP ökningen bli något lägre. Tillväxttakten förväntas avta något den närmaste tiden på grund av att den internationella konjunkturuppgången mattas och börserna tappar i värde. Trenden på lång sikt beräknas bli en årlig ökning av BNP på 1,9 % (Konjunkturinstitutet, 2001-02-20).

Riksbankens mål är att hålla inflationsnivån på 2 %, plus / minus 1 %. Under den närmaste tvåårs perioden beräknas inflationen underskrida detta för att på lång sikt plana ut kring 2 %. Riksbankens reporänta har legat under 4 % sedan 1999. För att kunna hålla inflationen kring 2 % förväntas riksbanken höja reporäntan i etapper upp till 4,75 % (Konjunkturinstitutet, 2001-02-20).

Byggkonjunkturen har efter en period av svårigheter i mitten av 1990-talet fått ett rejält uppsving under år 2000. Konfidensindikatorn (se 4.1.2) har varit positiv under största delen av år 2000 och förväntas vara positiv under år 2001. En ökning av byggproduktionen förväntas främst inom bostadssektorn (Konjunkturinstitutet, 2001-02-20).

I Stockholms stad är det för närvarande brist på lokaler i A- och B-läge men efterfrågan har planat ut under hösten 2000. Det som efterfrågas hos fastighetskontoret i Stockholms stad är för närvarande mindre lokaler för butiks- och industriändamål (Karlsson, 2001-03-28).

I Göteborg har fastighetskontoret märkt en stor ökning av efterfrågan på lokaler de senaste åren. Det råder även här brist på lokaler i A- och B-läge (Nilsson, 2001-03-28).

Det produceras en hel del lokaler både i Stockholm och Göteborg. Dock är relativt begränsad andel av dessa belägna i A- och B-läge.

### 5.2.2 Danmark

Efter flera års stark tillväxt i den danska ekonomin sjönk takten något under 1999. Trenden under femårsperioden 1994-1999 var en tillväxt i BNP på 3,2 %, men år 1999 var tillväxten endast 1,3 % och år 2000 endast 1,6 %. Under år 2001 förväntas BNP ökningen bli 1,9 % vilket även förväntas bli tillväxttakten på längre sikt (OECD 2001).

Inflationstakten har begränsats med hjälp av en rad ekonomiska åtstrammingsåtgärder 1998-99. Dessa har haft en negativ inverkan på tillväxten. Den danska styrräntan låg 1999 på 3,85 % och har därefter stigit för att bekämpa inflationshotet (OECD 2001). Inflationen förväntas ligga stabilt runt 2 % den närmaste perioden.

Även den danska tillväxten har mattats på grund av konjunkturedgången internationellt. Tyskland är Danmarks största handelspartner och den danska konjunkturen är hårt knuten till den tyska. Konjunktursvängningar på den tyska marknaden avspeglar sig även på den danska.

Den danska byggkonjunkturen har under de senaste åren fått ett rejält uppsving. I Köpenhamn byggs en stor mängd bostäder och kontorslokaler i hamnområdena norr och söder om centrum.

### 5.3 Regionbeskrivning

Regionen som beskrivs i detta arbete består av Köpenhamns stad och Malmö stad (Jfr 1.3). Städerna bildar tillsammans ett kommersiellt centra i södra Skandinavien. Den centrala rollen har befästs genom byggandet av Öresundsbron. Städerna är navet i det område som kallas för Öresundsregionen.

Köpenhamn är en världsstad med hög kommersiell och kulturell status. Infrastrukturen runt Köpenhamn är väl utbyggd med goda väg- och tågförbindelser till övriga Danmark, Sverige och övriga Europa. Här ligger även Kastrup som är en av Skandinaviens största internationella flygplatser. De goda kommunikationsmöjligheterna gör att Köpenhamn kan

befästa sin roll som södra Skandinavien kommersiella knutpunkt. I huvudstadsregionen finns även ett brett utbud av utbildningsmöjligheter inom många olika områden. Där finns Danmarks tekniska universitet, IT-högskolan, Köpenhamns universitet, handelshögskolan i Köpenhamn för att nämna några.

Malmö är Sveriges tredje största stad och Sydsveriges största. Bygandet av Öresundsförbindelsen har gett Malmö större möjlighet att ta del av Köpenhamns kommersiella status. Det finns dock fortfarande en hel del barriäreffekter som hindrar den utvecklingen, vilka redovisas längre ner i texten. Även infrastrukturen har fått ett lyft i och med bron då nya motorvägssträckningar har byggts. Malmö högskola har expanderat sin verksamhet och erbjuder idag ca 5000 utbildningsplatser men på längre sikt vill de utöka verksamheten till betydligt fler. Det är dock tveksamt om man når upp till detta mål eftersom det för närvarande är för få sökanden till de befintliga utbildningsprogrammen. Högskolan är belägen i Västra hamnen, på Universitetsholmen.

Öresundsbron har de senaste åren helt genomsyrat diskussionerna i Malmö-Köpenhamnsområdet. Förväntningarna på de positiva effekterna av bron tillkomst har varit väldigt höga. I dagsläget har inte dessa förväntningar helt förverkligats. T.ex. finns det inte en tydligt definierad och strukturerad region runt Köpenhamn och Malmö idag. Politikerna vill få fram en region med gemensam arbetsmarknad, med utökad kunskapsutbyte och med möjligheter för företag att etablera sig över nationsgränserna. Även många olika sorters barriärer existerar som förhindrar en smidig integration över sundet. Det är t.ex. språkliga, kulturella, skattetekniska, rättsliga och politiska barriärer. Det arbetas idag hårt både från danskt och svenskt håll för att skapa en fungerande och integrerad Öresundsregion. De nyttoeffekter från bron som tydligast kan ses idag är infrastrukturen. Det har byggts ett flertal anslutningsvägar till bron som underlättar transporter inom regionen. Tågförbindelsen har väsentligt underlättat för invånarna i regionen att ta del av respektive stads utbud av varor och service. Generellt ser både företag och allmänheten positivt på Malmös framtid.

För företagen i Östra hamnen betyder Öresundsförbindelsen att de i framtiden lättare kommer att kunna ta del av den danska marknaden. I dagsläget finns det, som nämnts ovan, många barriärer som förhindrar denna utveckling. De utbildningsinstitut som finns i

regionen bidrar till att det finns ett bra utbud av utbildad arbetskraft för företagen i Östra hamnen.

## 5.4 Infrastruktur

Infrastrukturen i regionen har fått ett väldigt lyft i och med Öresundsbron. Utöver den direkta sammankopplingen mellan Malmö och Köpenhamn har bron dessutom inneburit ett starkt utbyggt vägnät runt Malmö. Utanför den gamla ringleden har det nu byggts en ”yttre ringväg”. En nygjord trafikplats, Kronetorps trafikplats, utanför Åkarp binder samman E6 och E20 från Göteborg samt E22 från Lund med den yttre ringvägen. E20 fortsätter vidare över bron till Köpenhamn medan E6 och E22 går söder ut mot Trelleborg. E65 går från Malmö mot Ystad och länkas även den till den yttre ringvägen. Trafikflödet har blivit bättre och de trafikköer som tidigare var vanliga vid infarten till norra Malmö, vid trafikplats Sege, är idag kraftigt reducerade.

Malmö stad har ett väl utbyggt lokaltrafiksystem både inom staden och till kranskommunerna. Knutpunkter för lokaltrafiken är Centralstationen, Värnhemstorget, Gustav Adolfs torg, Triangelns köpcentrum och Södervärn. Hållplatstätheten i Malmö är bra och lokaltrafiken kan sägas ha en hög täckningsgrad. Staden har även ett bra utbyggt cykelvägnät som planeras att byggas ut ytterligare.

Länstrafiken knyter ihop Skånes regioner med bra utbyggda buss- och tågförbindelser. Efter uppförandet av Öresundsbron har det även kommit igång en snabb tågförbindelse till Köpenhamn och Kastrup. För att göra denna förbindelse effektivare projekteras just nu en ”citytunnel” som skall gå under centrala Malmö. Denna kommer ytterligare att förkorta restiderna och ge tillgång till stationer i de centrala delarna av staden. Stationsförslagen som utreds är Triangelns köpcentrum och Hyllie. Kommunen har även reserverat utrymme för fler stationer på sträckningen.

Mellan Malmö och Köpenhamn finns idag, utöver bron, endast en båtförbindelse. Rutten trafikeras med flygbåtar och har terminaler i Malmös inre hamn samt vid Nyhamn i Köpenhamn.

I regionen finns två flygplatser; Kastrup i Köpenhamn som trafikeras av flera stora flygbolag och har förbindelser med de stora kommersiella regionerna inom och utom Europa samt Sturup utanför Malmö som är mer inriktad mot inrikes- och chartertrafik. Med Öresundsförbindelsen finns nu möjligheter för Sturup att ta del av flyggodstrafiken från Kastrup på ett rationellt sätt. Det är även enklare för Malmöregionens invånare att ta del av Kastrups utbud av flyglinjer.

För Östra hamnen betyder förbättringarna av infrastrukturen att områdets tillgänglighet ökas vilket gör det lättare för företagen att transportera sina varor till och från andra regioner. Den välutvecklade lokaltrafiken inom regionen och inom Malmö stad säkerställer att det kan finnas ett brett utbud av arbetskraft för företagen. Det är positivt att två flygplatser ligger i områdets relativa närhet.

## 5.5 Näringsliv och sysselsättning

Det har skett stora förändringar inom näringslivet vilket har medfört både positiva och negativa effekter för Malmö. Industrin som förr krävde en stor arbetskraft har effektiviserats och i vissa fall även flyttats bort från regionen. Textil-, varvs- och bilindustrin har alla försvunnit och detta medför färre arbetsplatser men ger även andra sektorer chans till ökad tillväxt. På stark frammarsch är den privata tjänstesektorn med telekommunikations- och IT-företag i spetsen. Av detta kan det utläsas att näringslivet i framtiden kommer att efterfråga högutbildad arbetskraft till expansiva kunskapsintensiva verksamheter. De största arbetsgivarna är dock fortfarande kommunen och landstinget. Positivt med att Malmö förändras från att ha varit en industristad till att bli en mer differentierad stad är att man blir mindre känslig för konjunktursvängningar. Malmös fyra största näringar är handel och kommunikation (24 %), hälso- och sjukvård (17 %), tillverkningsindustri (15 %) och finans (15 %). Dessa fyra skilda näringar står för ca 70 % av stadens sysselsättning (Malmö stad, 2001-03-16).

Malmö kommun består i stort sett bara av Malmö stad vilket innebär ekonomiska bekymmer för kommunen. Dels missar kommunen skatteintäkter från förhållandevis högavlönade invånare som arbetar i staden men bor i kranskommunerna. Dels är andelen bidragstagare högre i en storstad vilket medför en stor kostnad. Med en ännu mer

kunskapskrävande inriktning på dagens verksamheter tenderar klyftan mellan de utbildade och utbildade invånarna bli allt större. Tillverkningsindustrier läggs ner och med dem försvinner arbetstillfällena för människor med en lägre utbildning. Detta leder till en kraftig segregering som bidrar till både en ekonomisk och social börda för kommunen.

Malmö har en av de högsta arbetslöshetssiffrorna i landet vilket beror på flera orsaker. Då det inte är så många sysselsatta i arbetsmarknadspolitiska åtgärder bidrar det till en hög öppen arbetslöshet. Andra orsaker är utflyttningen av industrier och den höga andelen utlandsfödda invånare.

För Östra hamnen betyder detta att området på sikt kan få se en verksamhetsförändring då de tunga industrierna försvinner alltmer och servicesektorn gör sitt intrång. Detta innebär att andelen kontors- och lagerlokaler i området behöver utökas. Det kan vara negativt för företagen i Malmö om de skall vara med och betala kommunens sociala betalningsbörda genom direkta eller indirekta skatter.

## 5.6 Befolkning

Efter Öresundsbronns tillkomst går det inte bara att se till Malmös befolkningsstorlek och sammansättning när befolkningstrender skall undersökas. Invånarna i Köpenhamn kan nu också utnyttja anläggningar, tillföra kunskap och arbetskraft på den svenska sidan. Stadsregionens befolkningsmängd är cirka 760 000 invånare där Malmö står för ungefär 260 000 och Köpenhamn för nära 500 000 människor. I hela Öresundsregionen bor det på en förhållandevis liten yta uppåt 3,5 miljoner människor (Nordic City Report, våren 2001).

Födelsenettet har de senaste åren varit negativt i Malmö men befolkningsutvecklingen är dock positiv. Allt sedan 1980-talet har befolkningen ökat och det beror på inflyttningsöverskottet. De som flyttar hit är till största delen ungdomar från övriga Skåne och människor från andra länder. I jämförelse med övriga landet har Malmö en högre andel invånare i åldern 20-40 år. Även folk i pensionsåldern ligger något över rikets nivå (Malmö stad, 2001-03-16).



## 5.7 Fastighetsmarknaden med lokalhyresmarknaden

Många investerare tror förhoppningsfullt att danska och andra utländska företag skall söka sig till Malmö nu efter brons tillkomst. Det får dock inte glömmas bort att Köpenhamn anses vara en stad med kontinental prägel och ett läge i dess utkanter anses vara bättre än ett läge inne i Malmö. Dessutom är hyrorna i Köpenhamns utkanter de samma som i Malmö. Om däremot andra kostnader som en verksamhet kräver av sina lokaler beaktas såsom verksamhetstillbehör, drift och underhåll så kan den totala kostnaden för en lokal i Köpenhamn bli nära 40 % högre än en likvärdig i Malmö (Nordic City Report, våren 2001).

Omsättningen på fastighetsmarknaden har under de senaste åren varit hög i Malmö. Det kan förklaras med en positiv värdeutveckling som beror på sjunkande vakanser samt ökande hyresnivåer. För att beskriva hur bra ett läge är används en skala från A till D, där A-läge är det mest eftertraktade området i en stad. Högsta hyran för lokaler i A-läge i Malmö ligger runt 1 900 sek/m<sup>2</sup> vilket är betydligt lägre än i Stockholm men ligger i nivå med Göteborg och Köpenhamn. I Malmö finns för närvarande cirka 1 miljon kvm kontorslokaler och vakansgraden ligger mellan fem och åtta procent beroende på läget. Malmö har en ganska hög vakansgrad på kontorslokaler i A- och B-läge i jämförelse med Stockholm och Göteborg. Malmö ligger på en vakansgrad runt 5 % medan Stockholm och Göteborg en vakansgrad på runt 0,5 %. Lokaler i C-läge har ungefär lika hög vakansgrad i alla de fyra storstäderna. Köpenhamn ligger på en vakansgrad runt 0,5 % för lokaler i A- och B-läge vilket är normalt för huvudstadsregionerna i Skandinavium (Nordic City Report, våren 2001).

I Malmö byggs det för närvarande mest i hela Sverige och i Köpenhamn har nybyggnationen av kontorslokaler aldrig varit större. Det som utmärker valet av lokaler hos företagen nu mer än tidigare är att de är anpassade för den speciella verksamhet som skall bedrivas. Detta innebär att det inom en snar framtid kommer att finnas ett överskott på äldre lokaler i regionen. Efterfrågan har varit störst efter moderna kontorslokaler och de lokaler som står tomma är till största delen äldre industriytor. Idag är efterfrågan dock så pass stor att nyproduktion och förädling av lokaler blivit aktuell. Flera av Malmös ledande fastighetsbolag har stora projekt igång. Som exempel kan nämnas Skanskas nyproduktion i

”Buttrickshörnan” och förtätning av området bakom Centralstationen. Fastighets AB Briggen kompletterar äldre lager- och industribyggnader med nya ytor som exempelvis den gamla Strumpfabriken vid Fosievägen och flyghangarerna på Bulltofta. Malmö har ett fåtal större aktörer på fastighetsmarknaden som redovisas nedan.

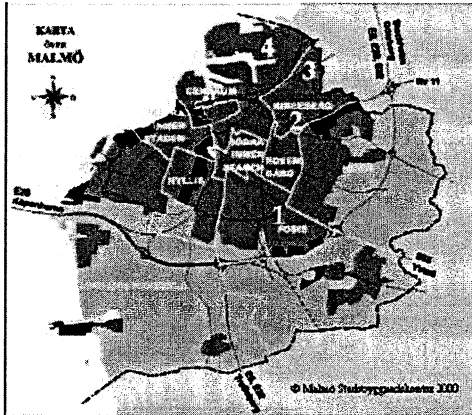
*Tabell 1, Malmös största fastighetsbolag*

Bolag	Tot.yta byggn., kvm	Andel lokaler	Lokalernas lokalisering
MKB	1 500 000	10 %	Satsar på ökad andel centralt belägna fastigheter i beståndet.
Wihlborgs	720 000	65 %	Stor nyproduktion i Västra hamnen. Satsar mer på kommersiella lokaler.
Vasakronan	342 000	Nästan 100 %	Merparten lokaler i centrala Malmö.
Drott	305 000	50 %	Blev stora genom köpet av Närkebro.
Briggen	270 000	Nästan 100 %	Har köpt Hansacompagniet. Satsar utöver detta främst på industri- och lagerlokaler i ytterområdena.
HSB	250 000	25 %	Bygger just nu Turning Torso i Västra hamnen. Satsar på centrala lägen.

(Fastighetsvärlden, 2000-11)

I Malmö kan det betraktas som A-läge för kontors ändamål om lokalerna ligger mellan eller runt Stortorget och Gustaf Adolfs torg. Övriga områden innanför kanalerna och utmed Södra Förstadsgatan upp till Triangeln kan sägas vara B-lägen.

Industrifastigheterna i Malmö är främst belägna i Fosieby (1), Bulltofta (2), Segeväång (3) och hamnen (4), se kartan nedan. Småindustrier och serviceverksamheter ligger mer centralt och följer till stor del ett stråk som går från Jägersro in längs Ystadvägen och sedan ner mot Kirseberg längs med Grängesbergsgatan och Östra Farnvägen.



Karta 3, Industriområden i Malmö

? Kartunderlag MalmöStadsbyggnadskontoret

Fastighetsmarknaden ser ljus ut för tillfället men Malmö stad bör inte hoppas för mycket på "Öresundsbroeffekten". Företag lär även i framtiden föredra att ha världsstaden Köpenhamn som företagsadress men en totalt sett lägre lokalkostnad i Sverige kan medföra att Malmö kan vara ett alternativ till verksamheter utöver huvudkontoret. De båda städerna kan således dra nytta av varandra men som det ser ut i nuläget kommer Malmö med all säkerhet aldrig att bli mer än en förort till Köpenhamn.

Östra hamnens kontorslokaler har ett C- eller D-läge medan industri- och lagerlokalerna har ett B-läge. Därför går det inte att ta ut några högre lokalhyror i området. För de företag som sitter på egna fastigheter eller har tomträtt spelar detta mindre roll men de företag som vill hyra ut sin överskottsytta berörs naturligtvis. Det är tveksamt om det kommer att bli någon större omsättning på fastigheterna i Östra hamnen bara för att det är en hög omsättning på marknaden i Malmö och Köpenhamn i övrigt. De företag som finns i området skulle ha svårt att hitta likvärdiga fastigheter i Malmö eller Köpenhamn. För att ge Östra hamnen en mer attraktiv karaktär krävs det stora insatser vad gäller främst utomhusmiljön och infrastrukturen.

## 5.8 Utvecklingsområden

Enligt kommunens översiktsplan 2000 kommer Malmö, bortsett från hamnområdet, att till större delen expandera ut mot yttre ringvägen. De fyra största områdena som benämns under "Ny tätbebyggelse eller annan urban användning" i översiktsplanen är Limhamns kalkbrott, Hyllievång, Svågertorp och Husie. Husie är planerat att växa ut mot yttre ringvägen med bostäder, service och små verksamheter. Limhamns kalkbrott, Hyllievång, Svågertorp har det gemensamt att de alla ligger utmed yttre ringvägen och att de har eller kommer att få en station längs med järnvägen eller citytunneln. Områdena blir därför attraktiva för kommunikation- och transportintensiva företag. Svågertorp är tänkt att användas för kontor, handel och industri medan Hyllievång och Limhamns kalkbrott även skall ha bostadsbebyggelse. Enligt Näringslivskontoret är det i dagsläget högst efterfrågan på fastigheter i Fosieby och Toftanäs. I framtiden kan även delar av Glostorp och områden söder om yttre ringvägen komma att användas för industriverksamheter. Alla dessa områden konkurrerar med Östra hamnen om företag som skall nyetablera.

En viss förtätning är planerad att ske i de centrala delarna av Malmö och därutöver finns det flera förslag till vad de oanvända delarna av Malmö hamn skall användas till. Västra hamnen och Universitetsholmen är för närvarande av högsta intresse då ny bebyggelse sakta vuxit fram på området och den nya högskolan expanderar där. Ut mot vattnet byggs bostäder i mycket bra läge och innanför dessa lokaler för utbildning, forskning, service och kontor. I anslutning till detta ligger Malmö högskola som bidrar till ett kunskapslyft för staden och en livfullare stadsdel. Den inre hamnen, området bakom centralstationen, är reserverad för bostadsbebyggelse som det är tänkt skall integreras med västra innerstaden. Dessa omvandlings- och förtätningsområden kommer tillsammans att innebära att stationsområdet med den framtida citytunneln får en mer central position i Malmö.

I Norra hamnen finns det förslag att fylla ut invallade områden och på så vis skapa mark för olika verksamheter. Översiktsplanens förslag på vad de kan användas till är bland annat industri, godsbangård, logistikcentrum och bulklager.

Ett annat byggprojekt som inte går att bortse ifrån är Scandinavian Tower som ska bli ett ca 300 meter högt torn ute på Hylliefältet. Det är tänkt att användas som kontor och hotell med affärsverksamhet på bottenplan. Placeringen är strategisk nära citytunneln och

E20 med kort transporttid till bland annat Kastrup. En förutsättning för att Scandinavian Tower skall byggas är att citytunneln genomförs.

För att öka rörligheten i hamnområdet finns det även förslag på både broar och en tunnel. Broarna är tänkta att placeras mellan industrihamnen och frihamnen och över Inre hamnen. Tunneln skulle anläggas mellan frihamnen och västra hamnen. (Se karta 4, s. 44).

Köpenhamns stad har flera stora projekt på gång i anslutning till hamnen. Det sker ett flertal nybyggnationer av lokal- och bostadsfastigheter i det attraktiva läget runt hamnen. Som i så många andra hamnstäder är det gamla omoderna hamnanläggningar som exploateras och förädlas för att möta den efterfrågan som finns på marknaden av kontorslokaler och bostäder i attraktiva och vattennära miljöer. Det utförs även en rad åtgärder för att förtäta och förbättra utbudet av lokaler i de centrala delarna.

Det finns risk för att de enorma ytor som bildas vid lokalbyggnationerna i Köpenhamns hamn kan utarma behovet av service såsom restauranger och dylikt i de centrala delarna då många företag väljer att flytta till de moderna lokalerna som erbjuds i hamnen. Den tekniska standarden på lokalerna i de centrala delarna av Köpenhamn är mindre bra. Teknikintensiva företag får välja mellan en bra lokalstandard eller ett bra läge.

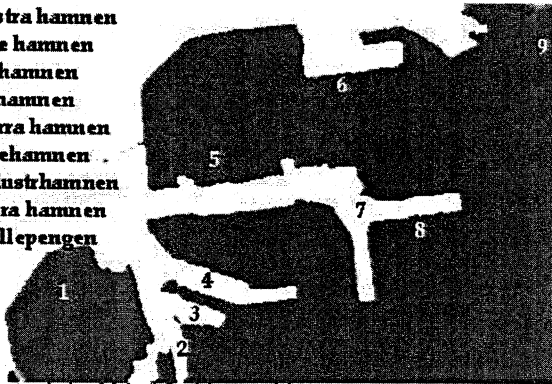
Malmö kommun fokuserar endast på de områden man för tillfället håller på att utveckla eller ser en tydlig potential hos. Östra hamnen hamnar långt ned på prioriteringslistan. Detta får konsekvensen att de förbättringar som behöver göras i Östra hamnen inte genomförs. Området kan däremot dra nytta av de nyttoeffekter som genereras när kommunen utvecklar Västra hamnen och Inre hamnen. Dessa projekt innebär att Malmös centrala delar kryper närmre med allt vad det innebär av till exempel ökat utbud av service och affärer.

## 6 Områdesanalys Östra hamnen i Malmö

### 6.1 Områdesbeskrivning

Malmö hamn ligger i stadens nordöstra del. Hamnen är indelad i olika sektioner beroende på läge och användning. Med utgångspunkt från Malmö översiktsplan 2000 beskrivs nedan de olika sektionerna.

1. Västra hamnen
2. Inre hamnen
3. Nyhamnen
4. Frihamnen
5. Norra hamnen
6. Oljehamnen
7. Industriamnen
8. Östra hamnen
9. Spillepengen



Karta 4, Malmö hamndelar

? Kartunderlag Malmö Stadsbyggnadskontor

*Östra hamnen* (markerad 8 på karta 4 ovan) i Malmö är ett område där Malmö kommun förlagt en stor del av den tyngre industrin. Området ligger som namnet gör gällande i den östra delen av hamnen med Oljehamnen norröver, Spillepengen i nordöst, Centralstationens järnvägsområde i syd samt Frihamnen i väster. Öresund och järnvägen in i Malmö är två stora barriärer som ringar in området. Två bassänger från norra hamnen skär även igenom och begränsar området ytterligare. Karakteristiskt för området är de långa raka parallellgatorna, den dåliga gatubelysningen, stora industribyggnader samt en skräpig och grå exteriör. Kommunen vill här bevara den befintliga verksamheten på grund av att det helt enkelt finns få andra lokaliseringmöjligheter för industriverksamheter inom Malmö.

I *Västra hamnen* (markerad 1 på karta 4 ovan) finns i dag Malmö Högskola. Skolan har delvis använt sig av Kockums gamla lokaler och utnyttjat de oanvända varvsanläggningarna vilket har gett en annorlunda karaktär på skolområdet. Lokaliseringen

till Universitetsholmen ger skolan en central position i Malmö och en närhet till centralstationen som ger möjlighet för studenterna att pendla till skolan. Då högskolan är relativt nyöppnad och fortfarande expanderar kommer den i framtiden att behöva ytterligare utrymmen. I Västra hamnen genomfördes projektet Bo01 under sommarhalvåret 2001. Där byggdes och visades flera spektakulära byggnader.

*Inre hamnen och Nyhamnen* (markerad 2 och 3 på karta 4 ovan) är idag områden där det bedrivs hamnverksamhet med passagerarfärjor till Polen och flygbåtar till Köpenhamn. Denna verksamhet skall på sikt avvecklas då både färje- och flygbåtstrafiken skall flyttas norrut till nya lägen i frihamnen. På den lediga marken skall det byggas bostäder samt lokaler för service och kontorsverksamhet. Kommunen har även planerat att utnyttja kajerna för restaurangverksamhet för att på så sätt få ett mer levande hamnområde.

*Frihamnen* (markerad 4 på karta 4 ovan) skall fortsätta att driva den verksamhet som finns där i dagsläget. I frihamnen bedrivs hamnverksamhet med styckegods- och containerhantering i fokus där en stor mängd gods hanteras dagligen. Det finns ett flertal stora magasinsbyggnader på området där det lagras en mängd olika sorters varor. Frihamnen skall beredas möjlighet att expandera norrut och i de södra delarna skall det på sikt skapas kajområden för den expanderande kryssningstrafiken och den befintliga passagerartrafiken till Polen och Danmark.

*Norra hamnen och Oljehamnen* (markerad 5 och 6 på karta 4 ovan) skall bevara och expandera den befintliga verksamheten som främst innebär lagring samt omlastning av oljeprodukter och annat gods. Det finns planer på att bygga upp ett logistikcentrum i området som till arealen kommer att bli Malmös största. Malmö hamn vill även utöka järnvägstrafiken och utveckla en godsbangård.

I dagsläget är Östra hamnen i Malmö ett väldigt nedslitet industriområde. När man vandrar runt i området känns det som om tiden har stått stilla sedan 1950-talet. De flesta byggnader har slitna fasader. Här och var står övergivna tåggodsvagnar och skräphögar som dominerar synintrycket. I de östra delarna av området är dock problemen mindre synliga då fastighetsägarna här har rustat upp vissa fastigheter. En förutsättning för att kunna förädla fastigheterna och göra Östra hamnen mer attraktivt är att få renhållningen att fungera.

## 6.2 Infrastruktur

De hamnanläggningar som finns i Malmö hamn för att ta hand om gods- och passagerartrafiken med båt fungerar väl. Möjligen kan synpunkter på hamnanläggningarnas placering inom hamnområdet framläggas. Hamnområdets vägar har anlagts i syfte att klara och underlätta tunga transporter. Det har medfört att vägarna är breda och raka vilket är positivt för industrierna i området då det ökar tillgängligheten till fastigheterna. Spårnätet i hamnen kan förbättras då det endast finns ett fåtal sträckningar. Egentligen är det endast Frihamnen, Norra hamnen och Oljehamnen som kan utnyttja spårbundna transporter på ett effektivt sett.

Östra hamnens närhet till det stora vägnätet kring Malmö, för Frihamnen och SJ:s järnvägsterminal måste ses som en stor fördel då det underlättar för företagen att transportera gods till och från andra regioner.

Det finns några infrastrukturella problem som förhindrar utvecklingen i Östra hamnen. Ett av dessa är avsaknaden av adekvat gatubelysning. Enligt några företag vill de som arbetar i området åka hem tidigare under vinterhalvårets mörka månader därför att de inte känner sig säkra när mörkret fallit (Näringslivskontoret Malmö stad, 2001-04-04). Kommunen måste även bygga ut både kollektivtrafiken och cykelstråken då det är svårt att ta sig med cykel till och från området på ett säkert sätt. Kommunen är i dagsläget inte villig att satsa det kapital som behövs för att genomföra några förändringar. Fastighetsägarna i området skulle därför kunna vara ekonomiskt delansvariga. Malmö kommun har i ÖP 2000 tagit fram förslag för nya vägsträckningar och cykelstråk i hamnområdet. Om dessa, speciellt en bro mellan Frihamnen och Östra hamnen, kommer till stånd är det positivt för verksamheterna i Östra hamnen.

## 6.3 Verksamhetssammansättning

Östra hamnen är idag ett område med många olika verksamheter och skiftande ägarstruktur.

När Östra hamnen planlades var det meningen att de verksamheter som lokaliserades till området skulle vara beroende av att utnyttja båtbundna transporter. I området skulle det



alltså bedrivs hamnverksamhet i ordets rätta bemärkelse. Kommunen upplät hela området med tomträtt till de olika verksamheterna. Sedan dess har förändringar gjort att området i dagsläget inte kan ses som ett hamnområde i egentlig mening. Det visade sig snart att de verksamheter som från början krävde båttransporter för att lösa sin logistik allt mer gick över till att använda sig av lastbilar vilket gjorde hamnanläggningarna överflödiga. De hamnanläggningar som fanns visade sig också snabbt bli omoderna. Med en kajbredd på 11 meter klarade företagen inte av att hantera de bulktransporter som blev allt mer vanliga. Nästa problem uppstod när det borgerliga styret i Malmö bestämde sig för att sälja ut tomträtterna till olika intressenter. I och med fastighetskraschen i början på 90-talet och de påföljande konkurserna och fastighetsförsäljningarna upphörde den struktur som innan fanns inom området för att istället ersättas av ägare och verksamheter som absolut inte behövde utnyttja hamnverksamheten. Östra hamnen är idag inte aktuell för någon större hamnverksamhet.

Verksamhetssammansättningen har idag främst tre inriktningar. De är lagerverksamhet, tillverkningsindustri och logistikverksamhet. Lagerverksamheter är det klart dominerande användningsområdet av mark i Östra hamnen. Det finns även en del mindre kontors- och serviceverksamheter samt två skolor som måste betraktas som specialverksamheter. Det finns ingen struktur i hur verksamheterna är belägna utan det är en blandning av olika företag som ger ett ganska stökigt intryck. Att förändra verksamhetssammansättningen i Östra hamnen blir väldigt svårt. Varken Malmö kommun eller företagen verkar vilja få till stånd några förändringar. Kommunen anser att Östra hamnen bör förbli ett industriområde för tung industri. Företagen som finns i området vill inte flytta därifrån och inga nya företag vill etablera sig där.

Det finns många orsaker till varför det blir svårt för kommunen att genomföra några drastiska förändringar i användningen av området. Det blir mycket kostsamt för kommunen att köpa de fastigheter där det idag bedrivs tunga industrier vilka skulle förstöra områdets framtida karaktär. Tomträtterna kan inte heller sägas upp omedelbart. Kommunen måste i så fall invänta tidigaste uppsägningsdatum (Sveriges Rikes Lag JB §13:14) vilket kan vara 10-20 år fram i tiden. Ett annat problem är vart den industri som kan vara tvungen att flytta på sig skall ta vägen, eftersom tillgången på mark för industriändamål i Malmö kommun är begränsad. Detta skulle kunna leda till att företag

sökte sig till andra kommuner för att etablera sin verksamhet. Det alternativ som finns från kommunens sida är att styra förändringarna genom sitt planmonopol och låta marknaden sköta den exploatering som detta skulle leda till.

## 6.4 Fastighetsmarknaden

Inom Östra hamnen är ägarstrukturen jämnt fördelad mellan kommunen och de privata fastighetsägarna. Kommunen har ingen ledig mark inom det område som analyseras men det finns en del ledigt mark i närområdet. Fastighetsomsättningen inom området är väldigt låg, 1999 bytte tre fastigheter ägare och 2000 var det inga köp. Den låga fastighetsomsättningen beror dels på verksamheternas komplexa struktur som gör dem svåra att flytta och dels på marknadens låga efterfrågan av fastigheter i Östra hamnen. Flera företag har bedrivit sin verksamhet i området i många år och det finns ingen vilja från företagen att flytta någon annanstans. Detta måste ändå ses som en indikator på att Östra hamnen som industriområde inte är helt oattraktivt.

## 6.5 Lokalhyresmarknaden

Hyresnivåerna i Östra hamnen ligger lägre än i Fosie och Bulltofta industriområde. Detta beror på att Östra hamnen av marknaden inte anses ha ett lika attraktivt läge i Malmö. I Östra hamnen ligger hyran för lagerlokaler på 400-600 kr/m<sup>2</sup> och för kontorslokaler på 700-900 kr/m<sup>2</sup> (Fastighets AB Briggen, 2001-05-03). Lokalmarknaden i Östra hamnen är inte så stor eftersom de flesta fastigheterna ägs eller nyttjas via tomträttsinnehav av de företag som bedriver verksamhet där. De fastighetsbolag som hyr ut lokaler verkar dock inte ha några större problem med vakanser. Det finns vissa vakanser på kontorssidan men de kontorslokaler som står tomma är sådana som är så nedslitna eller har så låg teknisk standard att det ej går att bedriva en ändamålsenlig verksamhet där. Det som just nu efterfrågas i Östra hamnen är kontorslokaler med god teknisk standard och lagerlokaler vilket beror på att de företag som expanderar gärna vill hitta nya lokaler i närheten av sina befintliga.

## 6.6 Planbestämmelser

I Malmö kommuns översiktsplan 2000 är Östra hamnen avsatt för industriändamål innefattande lager, kontor m.m. Kommunen ser inget behov av att utveckla området i nuläget men möjligen om ett tiotal år beroende på den expansion som förväntas i de centrala delarna av Malmö. I översiktsplanen finns det en del vägprojekt som direkt och indirekt kommer att påverka Östra hamnen men dessa är än så länge bara på projekteringsstadiet. Det finns en övergripande detaljplan för hela hamnområdet. Denna antogs i samband med hamnens byggnation. På den ursprungliga planen har kommunen sedan lagt nya detaljplaner i takt med att verksamheterna förändrats och behovet av förändringar har dykt upp. Detaljplanerna styr verksamheterna i området mot industriella ändamål.

## 7 Enkätundersökning

För att få en bild av företag som i dagsläget är etablerade i Östra hamnen genomfördes en enkätundersökning. Denna syftar till att få fram synpunkter och förslag och på så sett ge författarna en uppfattning av stämningen i Östra hamnen och om en utveckling är välkommen av de som redan är etablerade i området.

Den framarbetade enkäten finns i bilaga 1 och här följer resultatet av undersökningen. De återskickade enkäterna sammanställs för att lättare kunna åskådliggöra resultatet och för att kunna påvisa eventuella trender. Då denna enkät inte skall användas för att bevisa några teorier eller hypoteser utan är av en undersökande art läggs inget arbete ned på att försöka utreda vetenskapligheten i resultatet. Det får helt enkelt ses som en viljeförklaring från företagen i Östra hamnen. Till denna enkät valdes slumpvis 23 företag i Östra hamnen. Av 23 skickade enkäter inkom det 12 svar vilket precis är över målsättningen på 50 % svarsfrekvens. Efter en påminnelse om enkäten via e-post inkom inga ytterligare svar vilket får tillskrivas företagens ointresse i frågorna. Nedan görs en sammanställning i punktform av intressant fakta:

? 8 av 12 har bedrivit sin verksamhet i Östra hamnen i mer än tio år och övriga i mer än fem år.

- ? 8 av 12 medverkar inte i någon samarbetsgrupp inom hamnområdet och är inte heller intresserade av ett sådant samarbete.
- ? 2 företag tycker att Östra hamnen har ett dåligt rykte. 2 företag tycker området har ett bra rykte och övriga anser inte att Östra hamnen har något speciellt rykte.
- ? För att transportera gods till och från företaget använder samtliga 12 lastbil och 5 använder även personbil. Det är 1 företag som använder sig av spårbundna transporter. Ingen använder sig av båttransporter.
- ? På samtliga 12 företag använder de anställda personbil för att ta sig till arbetet. På 9 använder de även cykel, på 6 även buss och på 2 även tåg.
- ? Följande utfall inkom på frågan om infrastruktur och utseende i området:

Tabell 2: Enkät utfall

	Mkt. Dåligt	Dåligt	Godkänt	Bra	Mkt. Bra	Vet ej	+/-
Vägnätet	1		5	3	3		+
Järnvägsspår	2	3	3		1	3	-
Bussförbindelser	2	5	4		1		-
Gång- och cykelbanor	2		5	3	1	1	+
Skytning	1	8	2	1			-
Utemiljö, utsläpp, buller m.m.	3	3	3	2		1	-
Grönområden	3	6	2	1			-
Renhållning	7	3	2				-
Service, restauranger m.m.		3	5	4			+
Gatubelysning	1	2	7	2			-

+/- är den övervägande åsikten där + är positiv och - är negativ.

- ? 4 av 12 är intresserade av att själva investera i förbättringar på området.
- ? 10 av 12 tycker inte att de inre hamnbassängerna skall fyllas igen.
- ? 3 företag tror att en bro mellan Frihamnen och Östra hamnen kan vara positivt för deras verksamhet, 2 tror inte att det skulle påverka deras verksamhet och 7 tror inte att det skulle påverka företaget direkt men att det skulle vara positivt för området som helhet.
- ? 7 av 12 kan inte tänka sig att flytta sin verksamhet i dagsläget.
- ? 2 av 12 är intresserade av ytterligare kontorsutrymmen i en extern kontorsbyggnad. Det som efterfrågas är representativa lokaler med hög teknisk standard och slutna kontorsrum.

9 av 12 företag lämnade kommentarer i enkäten. Följande åsikter läggs fram i kommentarform: Bland önskvärda åtgärder lyfter nästan alla fram bättre renhållning, uppfräschning av grönområden och allmän exteriör som det viktigaste. Företagen nämner även tydligare skyltning och bättre bussförbindelser.

Avseende hur ryktet i Östra hamnen skulle kunna förbättras tas återigen förbättring av renhållningen upp. Bättre gång- och cykelbanor, bättre skyltning och bättre företagservice i området är andra punkter som nämns. De företag som kan tänka sig att flytta någon annanstans angav större lokalbehov som främsta skäl till detta. Det är dock ett företag som vill flytta p.g.a. de dåliga omständigheterna i hamnen, "postgången, kommunikationerna, smutsen och stanken från tobaksbolaget" är de faktorer som företaget vänder sig emot.

Av enkäten framgår att företagen i allmänhet är ganska missnöjda med Östra hamnens infrastruktur och utseende. Många företag har dock bedrivit sin verksamhet i Östra hamnen i många år och verkar inte heller vilja omlokalisera verksamheten vilket tyder på att det även finns positiva sidor med att vara verksam i området. Om Östra hamnen skall lyftas fram som ett mer attraktivt industriområde så kommer det att krävas en hel del arbete och investeringar. Renhållningen som många klagat på är kommunens ansvar och bör skötas bättre, detsamma gäller alla grönområden. När det gäller infrastrukturella förbättringar som gång- och cykelbanor, skyltning m.m. så är det nog så att företagen får bekosta detta själva då kommunen inte prioriterar åtgärder i Östra hamnen. Enligt enkäten är det dock endast ett fåtal företag som kan tänka sig att investera. Detta kräver att företagen börjar samarbeta och driva saken i projektform gentemot kommunen, men i dagsläget verkar det inte finnas något intresse för att bilda en samarbetsgrupp. Företag som kan tänka sig att förlägga en del av sin administration till en extern kontorsbyggnad verkar inte intresserade av att verka i ett företagshus typ Ideon i Lund. De vill helt enkelt ha mer kontorsutrymme med modern standard. Det verkar således inte finnas något underlag för ett företagshus i Östra hamnen.

## 8 Investeringsanalys

### 8.1 Investeringskalkyl

De parametrar som används i investeringskalkylen är hämtade ur uppsatsens utredningar och undersökningar, NewSecs fastighetsanalysprogram *Datscha* och sakkunniga på Fastighets AB Briggen. Även förändringar av procentsatser och dylikt som beror på förändringar av fastigheten grundar sig på en sammanvägning av ovanstående källor. Det kan således anses att parametrarna är marknadsmässiga.

Det grundläggande underlaget såsom fastighetsskatt, försäkring, uppvärmning, el och vatten, fastighetsskötsel, reparationer, utvändigt- och invändigt underhåll i kalkylen är hämtade från en verklig fastighet (nedan kallat referensobjektet) som ägs av Fastighets AB Briggen. Genom att använda ett referensobjekt har antaganden och litteratur kunnat jämföras med faktiska siffror. För att undersöka rimligheten av drifts- och underhållskostnaderna har referensobjektets värden ställts i relation till REPABs böcker *Årskostnader Industri och Årskostnader Kontor*.

Referensobjektet som ligger till grund för originalkalkylen (se bilaga 2) är beläget i Östra hamnen och består av ca 20 % kontor och 80 % lager. Fastighetsskatten är även den hämtad från referensobjektet och stämmer överens med Riksskatteverkets procentsatser på 1 % för kommersiella lokaler och 0,5 % för industrier. Skatten hålls konstant i alla beräkningar eftersom en skatteändring kommer att påverka samtliga scenarion likvärdigt. Driften uppgår till ca 95 kr/m<sup>2</sup> och underhållet till ca 22 kr/m<sup>2</sup>. Dessa värden hålls konstanta i alla kalkyler utom PR & städ (se tabell 3 nedan). Att kostnaderna antas vara konstanta kan förklaras med den så kallade "badkarskurvan". Ett helt nytt driftsystem kräver justeringar som höjer kostnaderna i början av användandet. Inkörningsfasens kostnader och de lägre driftkostnaderna i ett senare skede antas ta ut varandra.

Då kalkylen grundar sig på ett referensobjekt är kalkylräntan individuell liksom det direktavkastningskrav som används för att nuvärdesberäkna restvärdet. Kalkylräntan för objektet har tagits fram genom att använda en realränta om 5 % som motsvarar räntan på andrahandsmarknaden för statsobligationer (Riksbanken, 2001-05-08). Enligt rapportens undersökningar används en inflationstakt om 2 %. Risken sätts till 8,5 % vilken består av

en generell risk på 3 % och en individuell risk på 5,5 %. Detta ger en kalkylränta på 15,5 %. Direktavkastningskravet är hämtat från Fastighetsvärlden och marknadsindikatorn och beror på typ av lokal samt läget. Referensobjektets direktavkastningskrav är satt till 12,5 % och varierar sedan i de olika scenariona ner till 8 %. Ett bättre läge med säkrare investeringsmöjligheter ger ett lägre direktavkastningskrav.

För tillfället är inte efterfrågan på kontorslokaler så stor i Östra hamnen så en ursprunglig vakansgrad på 25 % är rimlig. För lagerlokaler är marknaden mer gynnsam och vakansgraden kan därmed sättas till 12 %. Dessa vakansgrader är satta med hänsyn till en marknadsmässig hyra på 600 kr/m<sup>2</sup> för kontor och 450 kr/m<sup>2</sup> för lager. Ökningen varje år av hyran samt kostnaderna för drift- och underhålls har satts till 3 % vilket motsvarar inflationen plus 1 %. Tillägget på 1 % kan härledas till den årliga kostnadsökningen för nyproducerade byggnader.

Originalkalkylen visar hur en i Östra hamnen belägen befintlig fastighets likvida medel är fördelade. Originalkalkylen ger även ett avkastningsbaserat marknadsvärde. Det beräknade avkastningsbaserade marknadsvärdet i originalkalkylen på ca 33 miljoner stämmer överens med köpeskillningar från tidigare försäljningar på området och kan därför anses vara rimligt och rättvisande. Direktavkastningen på totalt kapital är år ett 12,9 % vilket är något över direktavkastningskravet på 12,5 %. Direktavkastningen stiger sedan varje år med ca 4 procentenheter vilket visar på en positiv utveckling.

De olika scenariona har sedan tagits fram utifrån rapportens undersökningar som alla pekar på att de möjliga utvecklingsmöjligheterna är industri, lager eller kontor. Det aktuella referensobjektet består av endast kontor och lager. Det är dock möjligt att jämföra lagerytorna analogt med en industri genom att anta att förvaltaren står för golv, väggar och tak medan hyresgästen står för de industriella inventarierna.

Direktavkastningen på totalt kapital sätts för varje scenario i relation till det avkastningsbaserade marknadsvärdet. Då den effektiva avkastningen på totalt kapital räknas fram är den årliga ökningen av marknadsvärdet 3 %, vilket kan likställas med kostnadsökningen för att producera nya byggnader. Utöver detta har även skillnaden i de olika scenariornas nuvärdesberäknade restvärde beaktats då förbättringar på fastigheten påverkar marknadsvärdet. I de scenarion som innebär en ombyggnad har hänsyn tagits till de förlorade hyresintäkterna under byggtiden.

Kalkylen som är utförd i Excel finns i sin helhet på bifogad diskett. Nedan följer en redogörelse av de olika scenarierna som beaktats i kalkylen:

Tabell 3, Parametrar för de olika scenarierna

Kalkyl-scenario	Inv. kost. år 1 i kr	Vakans kontor %	Vakans lager %	Hyra kont. kr/m <sup>2</sup>	Hyra lag. kr/m <sup>2</sup>	Kalkyl-ränta %	Avkastn. krav %
<b>Original</b>		<b>25</b>	<b>12</b>	<b>600</b>	<b>450</b>	<b>15,5</b>	<b>12,5</b>
Ren.m.bef	27milj	10	7	600	450	12,5	9,5
Renov.Kontor	7,9milj	10	12	900	500	14,5	11,5
Renov.Lager	20milj	25	7	600	800	14,5	11,5
Renov.K&L	27milj	10	7	900	800	12,5	9,5
NyttKontor	56milj	10	7	900	800	11	8
NyttLager	37milj	10	7	900	800	11,5	8,5
PR&städ	0,3milj/år	15	10	650	500	15,5	12,5
Riv	429milj	5	0	1000	0	10	8

#### *Renovering med befintliga hyror (Ren.m.bef)*

Här renoveras både kontor och lager. För att kunna genomföra en sådan renovering måste fastighetsägaren säkerställa en lägre vakansgrad. Med en lägre vakansgrad går det att minska risken och därmed kalkylräntan samt direktavkastningskravet. Att genomföra dessa åtgärder utan att höja hyrorna medför att det avkastningsbaserade marknadsvärdet blir nästan hälften av referensobjektets. Det framkommer även att det ackumulerade driftnettot inte blir positivt förrän år sju.

#### *Renovering av kontor (Renov.Kontor)*

Här är tanken att kontorsdelen renoveras för att kunna sänka vakansgraden och höja hyrorna. Renoveringskostnaden för kontoret är densamma som i scenariot ovan. Efter första årets hyresförluster på grund av byggnationen beräknas en rimlig hyresnivå vara 900 kr/m<sup>2</sup>. Den högre standarden på kontoret medför även en möjlig hyreshöjning på lagerdelen. Med vakanser på 10 % minskar även risken och både kalkylräntan och direktavkastningskravet kan sättas till en lägre procentsats.

Åtgärden medför att det avkastningsbaserade marknadsvärdet uppgår till nästan 40 miljoner kronor. Det ackumulerade driftnettot kommer på pluskontot redan andra året vilket visar att investeringen inte tynger projektet så mycket.



### *Renovering av lager (Renov.Lager)*

Genom att renovera referensobjektets lagerlokaler borde det gå att sänka vakansen och höja hyran till 800 kr/m<sup>2</sup>. Dessa förlopp gör att även kalkylräntan och direktavkastningskravet kan sänkas 1 procentenhet. Renoveringskostnaden är satt till 1500 kr/m<sup>2</sup> för lagerdelen vilket i kalkylen visar sig som en minuspost under UH-kostnader.

Det högre restvärdet som renoveringen medför och de i genomsnitt högre driftnettona ger ett avkastningsbaserat marknadsvärde på ca 50 miljoner kronor.

Att investeringen betalar sig själv förhållandevis fort framkommer genom att det ackumulerade driftnettot blir positivt det tredje året.

### *Renovering av både kontor och lager (Renov.K&L)*

Detta scenario bygger på utfället "Renovering med befintliga hyror" men här har hyrorna anpassats till marknaden för lager i A-läge och kontor i B-läge. Då inga större förbättringar eller nybyggnationer genomförs utan att först ha säkerställt att det finns intresserade hyresgäster för att täcka kostnaderna, sätts vakansgraden för kontor till 10 % och lager 7 %.

Hyressättningen gör att driftnettona under kalkylperioden betalar igen investeringen efter tre år.

### *Nybyggnation av kontor (NyttKontor)*

Här utökas de befintliga kontorsytorna till det dubbla, det vill säga en tillbyggnad om ca 2500 m<sup>2</sup>. Nybyggnationen är beräknad att kosta 1200 kr/m<sup>2</sup>. Kalkylens antaganden utgår även från att befintliga lager och kontor renoveras. Detta på grund av att om ekonomin medger en nybyggnation så är oftast en renovering av det befintliga beståndet i området en första åtgärd.

Åtgärderna medger den, i Östra hamnen, troligtvis lägsta nivån av vakansgrad. För att kunna genomföra ett sådant projekt krävs hög hyra och en låg risk. Lyckas projektet kan man räkna med ett avkastningsbaserat marknadsvärde på nästan 75 miljoner vilket är en rejäl ökning från originalkalkylen. Då detta scenario innebär en stor investering dröjer det sex år innan driftnettona har betalat tillbaka kostnaden.

### *Nybyggnation av lager (NyttLager)*

I detta scenario utökas lagerdelen med 1500 m<sup>2</sup> medan resterande ytor, både lager och kontor, renoveras. Att uppföra en lagerbyggnad beräknas kosta 6500 kr/m<sup>2</sup>. För att genomföra detta scenario krävs även här en garanterat låg vakansgrad och en högre hyra. I jämförelse med scenariot ovan (NyttKontor) kan en, i förhållande till investeringskostnaden, högre hyra tas ut vilket ger ett något högre avkastningsbaserat marknadsvärde samt att det ackumulerade driftnettot blir positivt ett år tidigare.

### *Röja och städa upp samt marknadsföra i större omsträckning (PR&städ)*

Detta scenario är gjort med tanke på att det på flera ställen i Östra hamnen ser väldigt nedgången ut. För att åtgärda detta har posten fastighetsskötsel fördubblats per kvadratmeter. En ökad marknadsföringskostnad om drygt 300 000 kr per år läggs till i kalkylen.

Hyran på kontor och lokaler höjs med 50 kr/m<sup>2</sup> och vakansgraden minskas något. Det avkastningsbaserade marknadsvärdet stiger med knappt 1,5 miljoner kronor medan driftnettona hela tiden håller sig positiva.

### *Riva befintliga byggnader och bygga kontor (Riv)*

Detta scenario innebär att alla befintliga byggnader rivs och det byggs flera kontorsbyggnader vilkas totala yta uppgår till 33 000 kr/m<sup>2</sup>. Dessa är tänkta att ha en hög teknisk standard och den totala kostnaden tillsammans med rivningskostnaden uppgår till 13 000 kr/m<sup>2</sup>. För att detta skall vara möjligt krävs en mycket, och näst intill orimligt, hög hyra. Både vakansgrad och kalkylränta måste också hållas på en låg nivå.

Det avkastningsbaserade marknadsvärdet blir rejält negativt och hamnar på nästan minus 50 miljoner kronor. Dessutom återhämtar sig aldrig det ackumulerade driftnettot under kalkylperioden trots de höga driftnettona. Det kan antas att scenariot inte är möjligt med dagens hyresbild i Östra hamnen.

## 8.2 Resultat investeringsanalys

Vid en första jämförelse av scenarierna och deras avkastningsbaserade marknadsvärden kan sägas att alla alternativ är tänkbara utom vid en renovering med befintliga hyror då alla byggnader rivs för att bygga ett kontorslandskap. Det bästa alternativet ur denna synvinkel är att renovera de befintliga byggnaderna och utöka lagerlokalerna.

Nedan visas en tabell på hur lönsam en investering är i förhållande till marknadsvärdeökningen för de olika scenarierna. I alternativet då allt rivs och byggs upp som ett kontorslandskap blir det avkastningsbaserade marknadsvärdet negativt och därmed är investeringen inte lönsam alls.

Tabell 4, Investeringens lönsamhet

	Avk. Värde	Renov. Kostnad	Markn.värdesökning / Kostnad
Original	33 134 686	0	0
Ren.m.bef	18 456 954	27 683 500	-0.53
Renov.Konto	39 500 105	7 891 000	0.81
Renov.Lager	50 489 456	19 792 500	0.88
Renov.K&L	66 038 828	27 683 500	1.19
NvttKontor	74 883 875	56 819 500	0.73
NvttLager	77 391 560	37 433 500	1.18
PR&städ	34 583 490	2 839 911	0.51
Riv	-49 778 855	429 000 000	Negativt marknadsvärde

Vid sex av de framräknade scenarierna är investeringen lönsam, det vill säga kvoten är positiv. De två, i denna aspekt, bästa investeringsalternativen under kalkylperioden är renovering av både kontor och lager samt att bygga till mer lagerytor.

Likviditeten är naturligtvis också viktig då det bästa alternativet skall väljas. Projektets resultat, driftnettot, får således inte vara negativt över en längre period. Detta kan åskådliggöras genom att se till det ackumulerade driftnettot. Det syns bäst genom att sätta in värdena i ett diagram enligt nedan. Det är kurvan skär nollaxeln börjar investeringen ge avkastning.

Diagram 1, Ackumulerat driftnetto

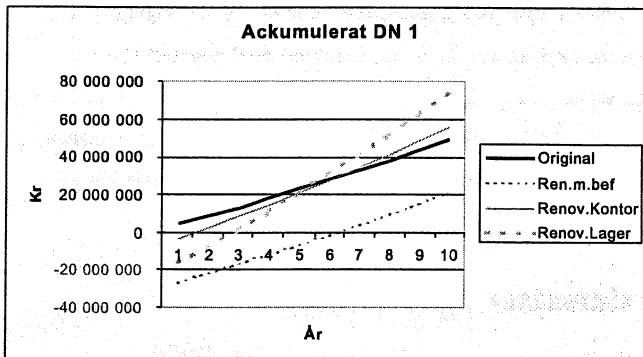
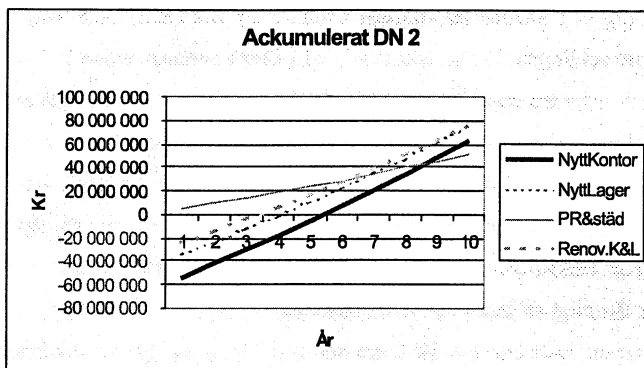


Diagram 2, Ackumulerat driftnetto



För att sätta en gräns för vad ett företag kan acceptera bör inte det ackumulerade driftnettot vara negativt längre än tre år från investeringen. Detta lämnar alternativen renovering av kontor respektive lager, renovering av både kontor och lager samt en satsning på marknadsföring och underhåll.

Dessa fyra alternativ kan rangordnas efter hur mycket en fastighetsägare är villig och har möjlighet att investera. Det lönsammaste alternativet, renovering av både kontor och lager, är det som tar längst tid att få ut en vinst ifrån. Fastighetsägaren måste här ha en bra avbetalningsplan och/eller ett stort eget kapital men kan på längre sikt tjäna på investeringen. Det motsatta alternativet, en satsning på marknadsföring och underhåll,

kräver inte lika stor investering men ger följaktligen en lägre vinst. Mellan dessa alternativ ligger renovering av lager respektive kontor, där renovering av lagerytorna innebär en något högre lönsamhet men kräver en något längre period med negativt resultat.

Hela kalkylen visar att det i dagsläget inte är lönsamt att bygga nya byggnader utan att utnyttja de befintliga. Utfallet i analysen skall ses som en parameter i utredningen och därför lämnas de fyra bästa scenarierna öppna för en möjlig framtida utveckling.

## 9 Analys och slutsatser

Östra hamnens centrala läge är områdets klart största fördel. Det finns en närhet till ett brett serviceutbud vilket andra industriområden i Malmö saknar. Att ett centralt läge är en fördel visar utvecklingen i Västra hamnen såväl som projekten i Stockholm och Göteborg (3.4.1-3.4.2). I Göteborg och Stockholm framgår även att ett vattennära läge samt en bra infrastruktur främjar utvecklingen. Dessa faktorer finns i Östra hamnen vilket bidrar till att öka områdets potential. Infrastrukturen måste dock förbättras i Östra hamnen. Det är främst vägnätet och spårnätet samt dess struktur inom Östra hamnen som är väl utbyggt. Andra aspekter så som belysning, trafiksäkerheten och skyltning behöver en rejäl förbättring vilket beskrivs i områdesanalysen (6) och enkätundersökningen (7). Ett väl utbyggt vägnät ger möjligheter för olika verksamheter att transportera sina varor. Därför dras slutsatsen att logistikverksamhet är lämpligt att bedriva i Östra hamnen.

Marknaden har visat ett svalt intresse för Östra hamnen. Detta innebär att det kan finnas begränsningar för hur höga hyror man kan ta ut. Vid Öresundsbronns tillkomst ställdes stora förhoppningar till de positiva effekter detta skulle medföra. Danska företag skulle ta steget över Öresund och etablera sig i Malmö men olika barriärer har hindrat denna effekt. Det är språkliga och kulturella men även skattetekniska problem som är svåra att lösa. Det arbetas hårt politiskt från både svenskt och danskt håll för att lösa dessa barriärer och inom en snar framtid borde man kunna se resultatet av detta arbete. Ett uppsving med hjälp av Köpenhamn kan ändra flera parametrar och företagen bör därför vara mycket uppmärksamma på vad som händer med samarbetet mellan Sverige och Danmark. Den

osäkra situationen på världsmarknaden är en annan faktor som påverkar företagets vilja att investera i nya projekt så som nyetableringar och en utökning av sin förhyrda yta.

Östra hamnen har även interna problem att brottas med. Som nämnts tidigare lämnar infrastrukturen en del att önska. Det finns även problem med lukt, nedskräpning och lagring av hälsovådligt material. Företagen i området har inte heller visat något intresse av att lösa de problem som finns. Om Östra hamnens status skall förbättras måste företagen börja samarbeta med varandra och med kommunen för att lösa problemen.

Två viktiga förutsättningar för en utveckling av Östra hamnen saknas idag. Det är dels avsaknaden av byggnadskultur som kan ge området en karaktär och dels att möjligheterna för människor att nyttja allmänna kommunikationer är begränsade. Det sistnämnda går att åtgärda om kommunen genomför de investeringar som krävs men åtgärder gällande områdets karaktär blir betydligt svårare. Det enda som finns att tillgå är hamnbassängerna och deras vattenspegel. Röster har höjts från intressenter i Östra hamnen för att fylla igen hamnbassängerna och på så sätt skapa mer exploaterbar mark. Detta skulle ta bort all karaktär från området och radera ut flera möjligheter för en framtida utveckling.

Investeringsanalysen ger fyra alternativ som under en 10 års period ger en ökad avkastning med ett positivt ackumulerat driftsnetto 3 år efter genomförd åtgärd på referensobjektet; renovering av kontors- och lagerytor samtidigt, renovering av kontorsytor, renovering av lagerytor samt marknadsföring och underhåll av de yttre delarna av fastigheten (8.2). Alla renoveringsåtgärder innebär en relativt hög investeringskostnad vilket måste beaktas. För att uppnå ett ökat avkastningsvärde måste hyresökningar komma tillstånd. Marknadsföring och underhåll av de yttre delarna av fastigheten bör alltid genomföras samtidigt med eventuella renoveringsåtgärder för att höja hyresnivåerna. Kan man inte ta ut högre hyror blir det inte lönsamt att utföra några renoveringsåtgärder.

Slutsatsen från utredningen är att fastighetsägare i Östra hamnen inte bör göra några större investeringar som t.ex. nybyggnationer, detta med tanke på den svaga konjunkturen och investeringskalkylens resultat (8.2). Under den närmsta tioårsperioden skall ett kommersiellt fastighetsbolag i Östra hamnen i Malmö rusta upp och förädla de befintliga lokalerna. En förutsättning för detta är att hyresnivåerna kan höjas till en acceptabel nivå varför de även skall utföra marknadsföringsåtgärder. Fastighetsägaren skall verka för att Östra hamnen städas upp och för att infrastrukturella förbättringar äger rum. Bättre

informationstavlor och skyltning, bättre tillgänglighet med allmänna kommunikationer och bättre gatubelysning skall prioriteras. Om fastighetsägarna i Östra hamnen följer dessa rekommendationer kommer de att ligga väl framme och leda utvecklingen i Östra hamnen. De kan på så sätt vara "först på plan" när konjunkturen vänder eller andra förutsättningar ändras som gör det attraktivt för företag att förlägga sin verksamhet till området.

Utvecklingsmöjligheterna i Östra hamnen är i dagsläget små men med relevanta investeringar och åtgärder kan det ske en markant förändring inom en tioårsperiod.

Den framtagna metoden som använts i denna uppsats består i stort av en regionanalys, en områdesanalys och en investeringskalkyl. Dessa komponenter tillsammans med en enkätundersökning och intervjuer har givit en bra bild av det undersökta området. Man kan dessutom se att flera parametrar, från olika analyssteg, pekar åt samma håll och stärker på så sett varandras säkerhet i analysen. Problem som kan uppstå vid användandet av den här metoden är att det kan vara svårt att få tag på rätt personer att intervjua samt att få in svar på enkäten. Investeringskalkylen är även den känslig då indata som till exempel antagna hyresnivåer kan ändra resultatet mycket. Ett noggrant genomförande av metoden ger dock en god inblick i det utvalda området. Resultatet kan användas som en indikation på områdets framtida användning och utveckling.

Det finns flera frågor som det skulle vara intressant att titta närmre på angående Östra hamnen som inte behandlas i denna uppsats på grund av frågeställningens art. Skall Malmö kommun exploatera området och genomföra förändringar i markanvändningen i nästa översiktsplan? Vid en större exploatering av Östra hamnen vart skulle de befintliga industrierna lämpligen förläggas? Har uppförandet av Öresundsbron skapat några mätbara nyttoeffekter för Malmöregionen? Dessa frågeställningar kan ligga till grund för andra utredningar.

## 10 Källförteckning

### Skriftliga källor:

- ⚡ Bejrums, Håkan och Lundström, Stellan, 1996. Fastighetsekonomi- Hyresfastigheter, 5 uppl. Stockholm: Catella
- ⚡ Brzeski, Jan, 1988: Marknadsanalyser- ett växande område, Svensk lantmäritidskrift, nr 5, Stockholm
- ⚡ Dahlbeck, Per m.fl., 1989: Marknadsanalys på ett meningsfullt sätt. Stockholm: Institutionen för fastighetsekonomi KTH
- ⚡ Edberg, Monica Nelson och Olshov, Anders, november2000. Specilastudie- Regionernas ekonomi. Stockholm: MeritaNordbanken, Ekonomiska sekretariatet
- ⚡ Eklund, Klas, 1995: Vår ekonomi- en introduktion till samhällsekonomi, 6 uppl. Stockholm: Tidens förlag
- ⚡ Fastighetsnomenklatur, 1995. AB svensk byggtjänst och Institutet för värdering av fastigheter, 7 uppl. Stockholm
- ⚡ Wredemark, Willy: Fastighetsvärlden, november 2000, sid 14-21. Sollentuna: Tidnings AB E&M Fastighetsvärlden
- ⚡ Kylén, J-A m.fl., 1991: Att utreda- utredningsteknik, 4 uppl. Stockholm: JAK-förlag
- ⚡ Liljeholmen- Program för ett stadsutvecklingsområde, maj 2000. Stadsbyggnadskontoret, Stockholms stad
- ⚡ Liss-Larsson, Katarina och Åkerberg, Marlene, 1991: Nyckeln till framgångsrika fastighetsprojekt. Stockholm: Institutionen för fastighetsekonomi KTH
- ⚡ Lundström, Stellan m.fl., 1997. Svenskt fastighetsindex- Värderingshandling, Formler och definitioner. Stockholm: svenskt fastighetsindex
- ⚡ Malmö hamn vision 2010, 1998: Malmö hamn AB, Malmö
- ⚡ National Geographic, July 1991: Docklands- London's New Frontier. National Geographic
- ⚡ Nordic City Report, våren 2001. Jones Lang LaSalle, Stockholm
- ⚡ Norra Älvstrand- The guide, november 2000. Stadsbyggnadskontoret Göteborg, Norra Älvstranden utveckling AB, Göteborg



- ☞ OECD Economic Surveys, Denmark, July 2000 No 14. Paris, OECD Publications
- ☞ Strömquist, Siv, 1999. Uppsatshandboken, 2 uppl. Uppsala: Hallgren & Fallgren
- ☞ Svenskt fastighetsindex, värderingshandledning, formler och definitioner, 2000. Svenskt fastighetsindex, Stockholm
- ☞ Sveriges rikets lag, 2001. Olle Höglund, 122 uppl. Stockholm, Nordstedts Juridik AB
- ☞ Vision 2015- Om framtidens Malmö, 1996. Stadsbyggnadskontoret, Malmö
- ☞ Översiktsplan för del av Hisingen- Norra Älvstranden, 1989. Stadsbyggnadskontoret, Göteborg
- ☞ Översiktsplan för Malmö 2000- utställningsförslag, ÖP 2000, mars 2000: Malmö stadsbyggnadskontor, Malmö kommun

**Internet källor:**

- ☞ Konjunkturinstitutet, 2001. (2001-02-20) <http://www.konj.se/>
- ☞ Malmö stad, 2001. (2001-03-16) <http://www.malmo.se>
- ☞ Göteborg stad, 2001. Statistik. (2001-04-20) <http://www.goteborg.se>
- ☞ Stockholm stad, 2001. Statistik. (2001-04-20) <http://www.usk.stockholm.se>
- ☞ Riksbanken, 2001. (2001-05-08) <http://www.riksbanken.se>

**Muntliga källor:**

- ☞ Engberg, Peter, Näringslivskontoret Malmö 2001: muntl. Möte 2001-03-15
- ☞ Karlsson, Lena, Stadsbyggnadskontoret Stockholms stad 2001: muntl., Telefonsamtal 2001-03-28
- ☞ Nilsson, Eva, Stadsbyggnadskontoret Göteborgs stad 2001: muntl., Telefonsamtal 2001-03-28