

UDVIDELSE AF AVEDØRE HOLME - ALTERNATIV UDFORMNING

ØKONOMI, ANLÆGSTEKNIK, RISICI

ADRESSE COWI A/S
Parallevej 2
2800 Kongens Lyngby

TLF +45 56 40 00 00

FAX +45 56 40 99 99

WWW cowi.dk

INDHOLD

1	Indledning	1
2	Resumé	2
3	Afgrænsninger og forudsætninger	4
4	Konstruktioner og konstruktionsmetoder	4
4.1	Planlægningsbudget	6
4.2	Omkostninger til opbygning - anlægsoverslag	7
4.3	Faseopbygning og anlægsøkonomi	8
4.4	Samfundsøkonomisk vurdering af opfyldning ved Avedøre Holme Fejl! Bogmærke er ikke defineret.	
5	Byggemodningsomkostninger	8
5.1	Andre forhold af betydning for vurderingen af opfyldningen	10
5.2	Risici	11
6	Salgspriser	12
6.1	Salgspriser i markedet	13

1 Indledning

Etablering af en udvidelse af Avedøre Holme på søterritoriet syd for den eksisterende kystlinje ved opfyldning indebærer en række omkostninger. Hensigten med opfyldningen er at anvende overskudsjord fra anlægsprojekter i Hovedstadsområdet til at etablere en udvidelse af det eksisterende erhvervsområde på Avedøre Holme.

PROJEKTNR.	DOKUMENTNR.	VERSION	UDGIVELSESDATO	BESKRIVELSE	UDARBEJDET	KONTROLLERET	GODKENDT
A082201-006	11	1.2	19.07.2018		AOEL; UKJ	SNS	UKJ

I dette notat gennemgås de forventede anlægsomkostninger til at etablere opfyldningen som en række holme i forlængelse af den eksisterende sydlige kystlinje (se korttegnning på forsiden). Notatet bygger på en række anlægstekniske forudsætninger. Disse forudsætninger er beskrevet i afsnit 3 og de følgende afsnit.

Notatet er bygget op så det svarer til det tilsvarende notat udarbejdet af COWI i april 2018. Der vil derfor være en række gentagelser i de to notater, da de også bygger på en række fælles forudsætninger og antagelser.

2 Resumé

I notatet gennemgås en række anlægstekniske forudsætninger og de der til hørende forventede omkostninger. Det fremgår af notatet, at et planlægningsbudget for udvikling af opfyldningsprojektet frem til opnået godkendelse, inklusive detailprojektering af anlægget kan gennemføres for et beløb på ca. 33 mio. kr. Beløbet indeholder også udgifter til selskabskonstruktion.

Selve anlægsprojektet har omkostninger, der beløber sig til et budget på 2.7 mia. kroner. Beløbet involverer etablering af nødvendige digekonstruktioner og/eller spunsvægge (hvor nødvendigt) samt omkostninger til ny vægt som forventes at beløbe sig til 0.5 mio. kr og driftsomkostningerne forbundet med at drive jordmodtagelsen. Ved fastsættelse af en gate fee for modtagelse af overskudsjord på ca. 63,-/modtaget ton jord vil indtægterne fra modtagelsen af jord balancere med omkostningerne til etablering af diger, indfatninger, midlertidige kørevej m.v. Skulle omkostningerne til etablering af diger, m.v. blive højere kan gate fee justeres efterfølgende.

Når opfyldningen af de enkelte faser er etableret, skal der gennemføres en byggemodning af den etablerede arealflade. Der er gennemført en beregning af byggemodningsudgifter til veje og stier, spildevand, fjernvarme og vandforsyning. Beregningerne hviler på en række forudsætninger, som er beskrevet i notatet. De samlede byggemodningsomkostninger forventes at beløbe sig til 474 mio. kr.

De samlede omkostningerne rummer følgende poster:

Fase	Omkostninger	Finansiering
Planlægning frem til opnået godkendelse ¹	5-8 mio. kr	Hvidovre Kommune
Iværksættelse/dannelse af selskab	3-5 mio. kr	Hvidovre Kommune

¹ Omfatter den tekniske forberedelse, ansøgning om godkendelse og alle aktiviteter forbundet med opnåelse af godkendelse til opfyldning

Detailprojektering	25-30 mio. kr	Hvidovre Kommune og/eller Selskabspartner og/eller Selskab
Anlægsomkostninger, drift af jorddeponi	2.710 mio	Hvidovre Kommune og/eller Selskabspartner og/eller Selskab
Byggemodning	474 mio. kr ²	Hvidovre Kommune og/eller Selskabspartner og/eller Selskab

Her over for står en beregning af provenuet fra et forventet salg af de byggede arealer. Der indgår en lang række forudsætninger i en beregning af et salgsprovenu, som er beskrevet i notatets sidste afsnit. Det forventede provenu er beregnet med to salgspriser pr. m² (se nedenstående tabel)

Arealstørrelse	Pris pr. m ²	Samlet provenu ³
Fase I. 111 ha (1.11 mio. m ²)	500,-	416 mio. kr.
	750,-	624 mio. kr.
Fase II. 91 ha (0.91 mio. m ²)	500,-	341 mio. kr.
	750,-	511 mio. kr.
Fase III. 36.5 ha (0.365 mio. m ²)	500,-	136 mio. kr.
	750,-	205 mio. kr.
Samlet provenu	500,- pr. m ²	894.000.000,- kr.
	750,- pr. m ²	1.341.000.000,- kr.

² En del af de omkostninger der er indeholdt kan overvælttes på ejendomskøbere (eksempelvis tilslutningsbidrag til spildevandsforsyning, anlægsbidrag til vandforsyning, m.v.)

³ Ved beregningen er der gennemført en reduktion af det samlede areal i hver fase på 25%, som forventes anvendt til veje, stier m.v.

3 Afgrænsninger og forudsætninger

Til prissætningen er følgende forudsætninger lagt til grund:

Havbundsvariationer

Vanddybderne er taget fra tilgængelige havbundskort (C-MAP2016). Til de enkelte tværsnitstyper er der taget en gennemsnitsvanddybde til prissætningen.

Indfatningstyper og kystsikring

Kystsikringen er skitseret som indfatningskonstruktionerne, som både opfylder de funktionelle krav til nødvendig stormflodssikring og jorddepotindfatning, men samtidig fungerer som grundlag for de rekreative og landskabelige aktiviteter i området. Alle indfatningskonstruktioner er baseret på anvendelsen nye materialer. Optimeringsmuligheder i form af nyttiggørelse af jord og sand er ikke taget i betragtning på nuværende tidspunkt.

Broer

Broerne mellem øer er antaget som standardbroer, der etableres som tørre konstruktioner, dvs. i midlertidigt opfyldt areal, hvorefter den midlertidige opfyldning fjernes. Anlægsomkostninger til denne opfyldning er overslagsmæssigt inkluderet i bropriserne, dog belagt med en usikkerhed i.f.t. bygge- og anlægsprocessen mm. Vejbroer er kombinerede broer til trafik, cyklister og gående, egnet til industriområder. Gangbroer er kombinerede gang- og cykel broer. Alle forsyningsledninger er antaget ført i eller under broerne.

Enhedspriser

Enhedspriserne er baseret på erfaringstal fra andre tilsvarende projekter og vil under alle omstændigheder være underkastet markedsprissætning og de deraf flydende variationer.

4 Konstruktioner og konstruktionsmetoder

Opfyldningen tænkes udført i tre faser og vil udgøres af ni øer. Fase I anlægges som én stor landopfyldning med tre forskellige kystsikringskonstruktioner. Fase II vil bestå af tre øer, forbundet med seks veje og stibroer. Fase III vil bestå af to øer på dybere vand, som igen er forbundet med de allerede etablerede øer via vej- og stibroer.

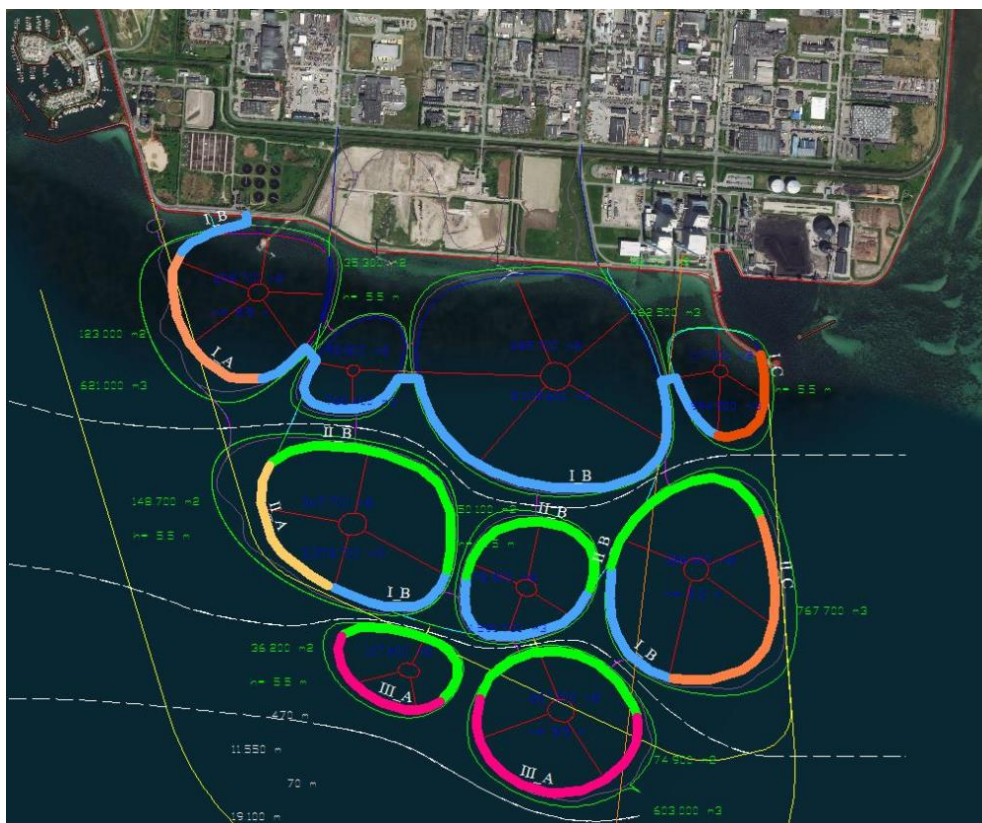
I alle faser etableres hårde kystsikringskonstruktioner i de mest udsatte områder. Når de efterfølgende faser etableres, bliver de indadvendte kystlinjer mindre påvirket af bølger og kan derfor udformes som mindre hårde konstruktioner. Mod vest etableres strandparker i fase I og fase II. Mod øst etableres kystområder med brede strandengsområder. Begge konstruktionstyper vil fungere som stormflodssikring, men rummer samtidig arealer til rekreative formål og naturområder.

De to første faser etableres på vanddybder op til 4.5 meter ved at etablere forskellige stenkastninger langs den ydre perimenter af hver fase/ø. Herefter tilkøres jord fra adgangsveje etableret på indfatningskonstruktionerne og på arealerne bag den eksisterende kystlinje, som tippes over kanten.

Felter med forurenet jord udføres som stenkastningsmoler med eller uden tætningsspunsvæg – afhængig af de konkrete miljøkrav.

På indfatningskonstruktioner etableres serviceveje som til daglig vil fungere som gang og cykelstier. Alle konstruktioner vil formentligt blive etableret fra land, idet der er gode tilførselsforhold og pladsforhold.

Placeringen af de enkelte indfatningskonstruktioner er gengivet på nedenstående figur:



Signaturforklaring: Farverne angiver den underliggende opbygning af kysten i.f.t. vanddybderne. Kysterne i etape I og II mod øst anlægges som strandenge (farverne rød og orange). Kysterne i etape I og II mod vest anlægges som sandstrande (farverne lysorange og beige). Alle øvrige kyster (farverne blå, grøn og lilla) anlægges som stenyldte/stenkastninger. Forskellene i farver er udelukkende en angivelse af den underliggende materialeopbygning i.f.t. vanddybden

Alle kyster anlægges som udgangspunkt som vedligeholdelsesfrie anlæg. Kyster tænkes anlagt som stenkastninger eller som sand/ral konstruktioner. Der er derfor ikke afsat omkostninger til løbende vedligeholdelse af kystkonstruktioner.



4.1 Planlægningsbudget

Med henblik på at skabe overblik over omkostningerne til den videre udvikling af projektet er der behov for, at etablere et faseopdelt budget for de forventede omkostninger. Projektets forberedelsesfaser er inddelt på følgende måde:

Fase	Omkostninger	Finansiering
Planlægning frem til opnået godkendelse ⁴	5-8 mio. kr	Hvidovre Kommune
Iværksættelse/dannelse af selskab	3-5 mio. kr	Hvidovre Kommune
Detailprojektering	25-30 mio. kr	Hvidovre Kommune og/eller Selskabspartner og/eller Selskab
Byggemodning	474 mio. kr ⁵	Hvidovre Kommune og/eller Selskabspartner og/eller Selskab

⁴ Omfatter den tekniske forberedelse, ansøgning om godkendelse og alle aktiviteter forbundet med opnåelse af godkendelse til opfyldning

⁵ Det er antaget at vejlængder vil svare til version 2016. Stiforbindelser er væsentligt længere i version 2018, idet de her er beregnet til 16 km's længde. Udgifter til broer er medtaget i anlægsbudgettet for opfyldningen.

4.2 Omkostninger til opbygning - anlægsoverslag

Der er udarbejdet et planlægningsbudget/anlægsoverslag, som er baseret på overordnede skøn over mængder, samt konservative erfaringspriser for lignende konstruktionselementer og arbejder. Der er ikke indeholdt tillæg for usikkerheder eller uforudsete udgifter. Budgettet er opstillet på baggrund af erfaringspriser fra 1 halvår 2018. Der er på nuværende tidspunkt ikke særlige holdepunkter for at antage, at priserne på de pågældende bygge- og anlægspriser er væsentligt ændrede siden 2016. Omkostninger til etablering af ny tilkørselsvej fra motorvej E20 til udvidelsesarealet er ikke medregnet i anlægsomkostningerne.

Anlægsoverslaget bygger på anslåede mængder af byggematerialer, som i takt med projektudviklingen bør underkastes en nøjere granskning. Det ses af nedenstående tabel, at den samlede anlægsomkostning til etablering af en opfyldning med et samlet areal på ca. 240 ha udgør ca. 2.7 mia. kr. Anlægsoverslagets enkelte poster fremgår af tabellen.

Det ses endvidere af tabellen, at der samlet kalkuleres med deponering af ca. 42.9 mio. tons jord. Såfremt der fastsættes en gate fee, som entreprenører, der tilfører opfyldningen jord fra bygge- og anlægsarbejder i Hovedstadsregionen, skal betale for at læsse jord af på opfyldningens modtageanlæg, på ca. 63 kr. pr. ton tilført jord forventes denne at kunne dække både anlægsomkostningerne til etablering af ydre stenkastningsmoler, samt de forventede driftsomkostninger. Driftsomkostningerne er på basis af erfaringstal⁶ estimeret til 10,89 kr. pr. ton jord.

Anlægsoverslag	2018
Samlet anlægspris	2.710.923.792
Deponeret mængde (t)	42.971.900
Drift	467.916.244
Anlæg	1.497.154.808
Broer	342.900.000
Spuns, indre dæmninger.	249.300.000
Special Anlæg	55.000.000
Felt & Projekt	98.652.740
Anlægsomkostninger (kr/t)	52,2
Driftsomkostninger: (kr/t)	10,9
Transportomkostninger:(kr/t)	45,0
I alt: (kr/t)	108,1
Gatefee (kr/t)	63,1

⁶ Tallene stammer fra deponeringsanlægget i Københavns Nordhavn

Tabel 2: oversigt over forventet anlægsøkonomi

5 Byggemodningsomkostninger

Byggemodning af bar mark til erhvervsformål er der ikke mange aktuelle tal for i disse år, da der ikke etableres mange nye erhvervsområder pga. markedsforholdene. Som udgangspunkt vil Hvidovre Kommune eller et udviklingselskab selv skulle stå for byggemodning af området i forhold til:

- > Veje og stier samt
- > Friarealer, landskab m.v.

Byggemodning af veje til erhvervsformål koster erfaringsmæssigt mellem 8.500-10.000 kr/løbende meter vej. Ved en opmåling af vejtætheden på den eksisterende Avedøre Holme er der skabt et grundlag for at vurdere hvor mange meter vej, der skal etableres på opfyldningen⁷. På opfyldningen i version 2018 skal der på dette grundlag etableres et vejnet bestående af 4,5 km primær vej, 12,5 km sekundær vej samt en stier rundt langs kysterne af opfyldningerne på mere end 16 km's længde. Dette giver en samlet byggemodningsomkostning til veje og stier på ca. 250 mio. kr.⁸

Byggemodning til vandforsyning, spildevand og elektricitet er underlagt forsyningspligt for så vidt angår vand og spildevand og markedsregulering for så vidt angår elektricitet. Det betyder i denne sammenhæng, at kloakering og vandforsyning skal etableres af det lokale forsyningselskab (HOFOR) og, at omkostningerne til denne del byggemodningen indregnes i takstgrundlaget for at forsyne de enkelte virksomheder, samt reguleres over tilslutningsbidraget for spildevand.

For erhvervsvirksomheder er tilslutningsbidraget fastsat som et standardtilslutningsbidrag pr. 800 m² erhvervsareal, jf. betalingslovens⁹ § 2¹⁰. Hvis der regnes med en fuldstændig etablering af kloakforsyning på 75% af det samlede areal (svarende til 1800 ha) vil der skulle erlægges 163 mio. kr. i tilslutningsbidrag.

På tilsvarende vis er der i Vandforsyningslovens § 45 fastsat en forsyningspligt til ejendomme inden for Vandforsyningsens opland. Byggemodning til vandforsyning koster erfaringsmæssigt 0,5 kr/m² erhvervsjord, dog kan dette tal selvsagt variere ganske betydeligt såfremt en virksomhed har særlige krav til et stort forbrugsvolumen, som kan betyde forstærkning af forsyningsinfrastrukturen. Den samlede udgift til byggemodning til vandforsyning vil være 1.1 mio. kr.

⁷ Der tages udgangspunkt i at den eksisterende vejtæthed på Avedøre Holme vil svare til det forventede behov på opfyldningen.

⁸ Der er regnet med 10.000,- kr./løbende meter primær vej, 8.500,- kr./løbende meter sekundær vej og 6.000,- kr./løbende meter kyststi

⁹ Bekendtgørelse af lov nr. 633 om betalingsregler for spildevandsforsyningselskaber af 7. juni 2010 med senere ændringer

¹⁰ HOFORs standardtilslutningsbidrag er 59.498,88 pr. 31.12.2016

For begge forsyningstyper gælder, at det er Hvidovre Kommune, der bestemmer hvorvidt de kommende ejendomme på opfyldningen skal forsynes af HOFOR (vandforsyning og spildevandsforsyning) gennem vedtagelse af spildevandsplan og vandforsyningsplan for området.

Fremførelse af forsyningsledninger til fjernvarme tænkes udført med udgangspunkt i den eksisterende fjernvarmecentral på Avedøre Holme (FAH). Den forventede pris til fremførelse af forsyningsledninger er ansat til 80 mio. kr¹¹. Forudsætningen for beregningen af prisen er, at forsyningsledninger anlægges i vejarealer, stik til de enkelte ejendomme bekostes af de tilsluttede. Der udover bygger prisberegningen på, at der forud for/samtidig gennemføres en udvidelse/fornyelse af det eksisterende net på Avedøre Holme (som skal gennemføres i de kommende år).

For så vidt angår elektricitet og dataforbindelser til området er disse underlagt markedsregulering. Traditionelt er udgiften til byggemodning med elektricitet og tele/data-forbindelser beliggende på 1-2 kr/m² erhvervsjord. Undtaget herfor vil dog være, hvis der er behov for, at etablere særskilte transformestationer. Dette forventes dog ikke at være tilfældet, da Avedøreværket ligger ganske tæt på. Den forventede samlede pris til etablering af infrastruktur til elektricitet, tele og data-forbindelser forventes af være (5.500.000) 5,5 mio. kr¹².

Samlet giver disse omkostninger følgende totalomkostninger

Forsyningstype	Pris	Samlet forventet pris
Veje, friarealer og landskab	Se fodnote 6 og 7	250 mio. kr
Spildevand	59.498,88/800 m ²¹³	134 mio. kr.
Vandforsyning	0,5 kr/m ²¹⁴	1,1 mio. kr.
Elektricitet, tele og data	2 kr/m ²	5,5 mio. kr
Fjernvarme	Se fodnote 11	80 mio. kr.
Samlet pris		474 mio. kr

Tabel 2: oversigt over byggemodningsomkostninger

¹¹ Prisen er beregnet af FAH (Fjernvarme Avedøre Holme).

¹² Dette tal må tages med et forbehold for særlige krav til forsyningen

¹³ her kun beregnet af 180 ha

¹⁴ her kun beregnet af 180 ha

5.1 Andre forhold af betydning for vurderingen af opfyldningen

Nye arbejdspladser

Som udgangspunkt er udvidelsen af Avedøre Holme tiltænkt produktionsvirksomheder. Der er udarbejdet en vision for udviklingen af Avedøre Holme 2035, hvoraf det fremgår, at områdets udvikling er baseret på etablering af særlige virksomhedsklynger. Disse klynger rummer alle i hovedsagen produktionsvirksomheder, således som begrebet er fastlagt i forarbejderne til den seneste ændring af Planloven¹⁵.

Fælles for de pågældende virksomhedstyper er, at de beskæftiger ansatte som erfaringsmæssigt bosætter sig relativt tæt på den virksomhed, de er ansat i. Studier af arbejdskraftens gennemsnitlige afstand til arbejdspladsen viser, at ansatte i produktionsvirksomheder typisk bosætter sig i en afstand på op til 8 km fra arbejdsstedet¹⁶.

En simpel gennemført beregning af det samlede arealvolumen på opfyldningen, samt en maksimal udnyttelse af dette volumen ville kunne være grundlag for 15.000 nye arbejdspladser¹⁷. En mere realistisk forventning til antallet nye arbejdspladser ligger snarere i området 4-6.000 nye arbejdspladser. Hvis det antages at den maksimale afstand til og fra arbejdsstedet er 8 km for en typisk ansat, så vil Hvidovre, Brøndby og Københavns Kommuner kunne forvente et relativt stort antal nye skatteborgere.

Hovedparten af arbejdstagerne vil ud fra de angivne afstandskriterier formentlig bosætte sig i Hvidovre og Brøndby kommuner, som er de kommuner der har flest boliger inden for afstandskriteriet, og i mindre grad i København, hvor afstanden til boliger er noget længere.

Provenu fra beskatning af virksomheders overskud

Ved etablering af nye virksomheder på opfyldningen får Hvidovre Kommune andel i beskatningen af de hjemmehørende virksomheders¹⁸ overskud. Provenuet fra selskabsbeskatningen fordeles mellem staten, som får 84,76% og kommunen, som får 15,24% af provenuet fra beskatning af virksomhedernes overskud.

Betydning for udvikling af Greater Copenhagen

Udvikling af et sammenhængende og nutidigt erhvervsområde, som er målrettet produktionsvirksomheder kan få stor betydning for virkeliggørelsen af visionen bag markedsføringen af Greater Copenhagen. Avedøre Holme vil kunne blive et helt centralt erhvervsområde, som dels rummer de fremtidige nødvendige transportvirksomheder/-terminaler, som skal udgøre kernen i det miljøvenlige gods-transportssystem i København. Her til kommer satsningen på virksomheder inden

¹⁵ Begrebet rummer virksomheder, som skal miljøgodkendes, er omfattet af maskinværkstedsbekendtgørelsen og brugerbetalingsbekendtgørelsen.

¹⁶ Pendleranalyse, Aalborg Universitet, Institut for Planlægning, 2017

¹⁷ Forudsætning – alle etablerede kvadratmeter på opfyldning er maksimalt udnyttet med den højeste mulige tæthed.

¹⁸ Virksomheder skal være omfattet af lov nr. 1164 om beskatning af selskaber af 6. september 2016

for clean-tech og grøn vækst, som ligeledes udgør en rygrad i Avedøre Holme Vision 2035.

Endelig rummer udvidelsen muligheder for, at etablere havnefaciliteter som antages at være væsentlige for fremtidens godstransport. Beliggenheden i overgangen mellem land og hav kan således også få stor betydning for områdets udvikling.

5.2 Risici

De væsentligste risici forbundet med opfyldningens økonomi er knyttet til

- > hvorvidt anlægstekniske forudsætninger og forventninger er holdbare og muligvis fører til stigende omkostninger

De anlægstekniske forudsætninger bygger på eksisterende viden om de geologiske og de kystmorfologiske forhold ved Avedøre Holme. Det ligger i det ovenfor viste anlægsbudget, at der skal gennemføres supplerende undersøgelser af både geologiske og kystmorfologiske forhold som led i den kommende forberedelsesfase. På nuværende tidspunkt er der dog ikke grundlag for at antage, at de anlægstekniske forudsætninger ikke skulle være holdbare.

Der er selvsagt en risiko forbundet med ændrede omkostninger i lyset af den meget lange etableringsperiode. Det er meget sandsynligt at prisudviklingen nødvendiggør, at der løbende gennemføres justeringer af budgetter med henblik på, at ajourføre priserne.

- > hvorvidt de relevante jordmængder er tilgængelige

I og med opfyldningen sker over en 20 årig tidshorizont vil et overslag over tilgængelige mængder være baseret på nuværende viden. Overskudsjordprojektet udarbejdet for Københavns Kommune i 2016 pegede på, at forventede mængder overskudsjord fra kendte bygge- og anlægsprojekter beløber sig til ca. 35 mio. m³ svarende til ca. 68 mio. tons overskudsjord. En række større anlægsprojekter er siden blevet vedtaget, som også vil resultere i øgede mængder overskudsjord.

De store mængder overskudsjord der aktuelt er tilgængelige betyder dog også, at der udarbejdes/påbegyndes flere projekter der bygger på anvendelsen og nyttiggørelsen af overskudsjord. En række af disse projekter er på vej igennem godkendelsesproces (støjvold langs E20 i Ishøj Kommune og støjvold langs Mortorringvej 4 i Albertslund Kommune). Københavns Kommune er ligeledes begyndt at planlægge en række mindre og større opfyldninger af arealer langs kysten

- > modulopbygning kan være en fordel

Opbygningen i version 2018 har den indbyggede fordel, at opfyldningen kan gennemføres/tilrettelægges på en sådan måde, at der sker videre opfyldning i

takt med at behovet opstår. Her til kommer at det også bliver muligt at gennemføre opfyldninger på tidspunkter hvor det er nemt at få adgang til overskudsjord.

- > hvorvidt der er tilstrækkelig stor efterspørgsel på erhvervsjord til produktionsvirksomheder i Hovedstadsområdets håndflade

En opfyldning på 240 ha er et meget stort areal, som i hovedsagen er tiltænkt erhvervsvirksomheder. I årene efter finanskrisen er omdannelsen af de kommunale erhvervsområder i Hovedstadsregionen blevet fremskyndet primært fordi så mange områder har stor tomgang. Det kan udgøre en betydelig udfordring, at sikre at arealerne på opfyldningen rent faktisk sælges/udlejes til virksomheder. Der bør i lyset heraf sættes yderligere fart på udviklingen af visionen for Avedøre Holme, samt etableres stærke fortællinger om området som led i "branding" af udviklingen af området.

6 Salgspriser

Som udgangspunkt hviler en angivelse af forventede salgspriser for det opfyldte areal på en række forudsætning, som kan have stor indflydelse på de faktisk opnåede priser. Disse forudsætninger kan være, men er ikke begrænset til:

- > tilstedeværelsen af en tilstrækkeligt udbygget transportinfrastruktur
- > fastlæggelse af den forventede bebyggelsesprocent
- > etablering af en overbevisende fortælling om Avedøre Holme 2050

I forbindelse med udarbejdelse af økonominotatet har der været gennemført samtaler med en erhvervsmægler med erfaring i vurdering og prissætning af erhvervsejendomme. Prissætning af jord til et erhvervsformål beregnes ikke og kan ikke sammenlignes med tilsvarende beregninger af byggeretspriser.

Det er endvidere gældende for markedet, at prissætning hænger uløseligt sammen med afsætningshorisont (tidsperspektiv for salg). Prisen er således også afhængig af prisen for en tilsvarende erhvervsejendom i Storkøbenhavn.

De forhold der kan bevirke, at prisen på jord på Avedøre Holme kan være højere end en tilsvarende erhvervsejendom i Storkøbenhavn hænger sammen den usædvanligt gode beliggenhed tæt på Københavns Centrum, tæt på Kastrup Lufthavn og godt beliggende i.f.t. den overordnede vejinfrastruktur (dette karakteristikum deler området dog med en del andre erhvervsområder).

De nedenstående forhold kan få stor betydning for områdets markedsmæssige attraktivitet.

ad transportinfrastruktur

Transportinfrastruktur i relation til Avedøre Holme er i denne sammenhæng især tilstedeværelsen af tilstrækkelige vejforbindelser til og fra Avedøre Holme, samt etablering af en højklasset transportforbindelse (Metro). Der vil sandsynligvis

være forskellige forventninger til prissætning af jorden på Avedøre Holme, alt efter om der etableres en Metro eller ikke. I den forbindelse er etablering af Metro en afgørende parameter for, at gøre området til et erhvervsmæssigt trækplaster i København.

Ved en prissætning vil der derfor være tale om to scenarier i.f.t. transportinfrastruktur. Disse er:

- 1 etablering af bedre til- og frakørselsforhold til Motorvej E20
- 2 etablering af bedre til- og frakørselsforhold til Motorvej E20 og en Metroforbindelse

Ad bebyggelsesprocent

Den normale forventede bebyggelsesprocent i et erhvervsområde er typisk 50%. Såfremt området skal fremstå attraktivt vil en bebyggelsesprocent på 50 være fornuftig, omend der ikke nødvendigvis skal være en ensartet bebyggelsesprocent i hele området¹⁹.

Regnes der med en gennemsnitlig størrelse på en erhvervsjendom på 25.000 m² vil der i runde tal være 72 nye ejendomme på det opfyldte areal (25% af det samlede areal er udlagt til infrastruktur).

ad fortælling om Avedøre Holme

I konkurrencen mellem forskellige erhvervsområder og tiltrækningskraften af det enkelte område spiller "fortællingen" om området en stor rolle. Det, der i sidste ende, kan få en virksomhed til at træffe beslutning om at lokalisere sig på Avedøre Holme er, at der sammen med øvrige nævnte faktorer ovenfor tillige er etableret en overbevisende historie om Avedøre Holme – vision, strategi for virkeliggørelse, beliggenhed, adgangsforhold, særlige virksomhedsklynger, kort afstand til København, nærhed til Kastrup Lufthavn, etc.

6.1 Salgspriser i markedet

Der er få lignende erhvervsområder så tæt på København, som for tiden har store arealpuljer til salg, som kan anvendes som sammenligningsgrundlag for en evt. prissætning af arealer på udvidelsen.

De umiddelbart mest sammenlignelige områder, der kan inddrages til inspiration til en prissætning ligger i en betydeligt større afstand fra København, Københavns Lufthavn og adgangen til mange højklassede transportforbindelse. De to områder der er bedst sammenlignelige er

- > Hillerød Vest (området i og ved den kommende bydel Favrholt)
- > Skandinavisk Transportcenter i Køge

¹⁹ De interviewede erhvervsmæglere peger på, at en bebyggelsesprocent på 50 i erhvervsområder er en realistisk forudsætning

For begge disse områder gælder, at den gennemsnitlige m²-pris for ubebyggede men byggemodnede arealer ligger på ca. 500,-/m². Der er flere forhold, der kan bevirke at en forventet salgspris på 500,-/m² er lavt sat. Disse forhold er:

- > beliggenhed i.f.t. København
- > adgang til overordnede og højklassede trafik-/transportforbindelser
- > markedsforhold på afsætningstidspunktet
- > attraktiviteten af erhvervsområdet (vision og strategi samt fortællingen om området)
- > afsætningshorisont

Der er sandsynligvis flere parametre end de nævnte, men på nuværende tidspunkt må de antages at være de mest betydningsfulde. Endelig bør det indgå i vurderingen af en fremtidig prissætning, at det sjældent er jordprisen der udgør en virksomheds største omkostninger ved lokalisering.

Der ud over bør det indgå i vurderingen af priserne, at i Skandinavisk Transportcenter i Køge indgår tilslutningsafgift til spildevand tilsyneladende i prisen på 500,-/m².

I nedenstående skema er der anført beregning af et samlet provenu ved en prissætning af arealerne på opfyldningen på Avedøre Holme svarende til priserne i Hillerød og Køge (500,-/m²) samt en beregning baseret på en højere pris på 750,-/m² - som forventes, at afspejle den mere attraktive placering tættere på København m.v. Det er sandsynligt at etableringen af en Metro-forbindelse mellem den forventede kommende Metro-linje mellem Ny Ellebjerg og Hvidovre Hospital og Avedøre Holme vil være en forudsætning for den højere pris pr. m². Det er muligt at etableringen af en Metro også kan udløse højere priser end 750,-/m².

I forbindelse med ændringen af det oprindelige projekt til version 2018 kan der ikke siges noget bestemt om, hvorvidt den forøgede attraktivitet af området med alle de rekreative og naturmæssige kvaliteter også giver grundlag for at få højere priser pr. m².

Arealstørrelse	Pris pr. m ²	Samlet provenu
180 ha (1.8 mio m ²)	500,-	894.000.000
180 ha (1.8 mio m ²)	750,-	1.341.000.000