



Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

Masteroppgave 2016 30 stp  
Institutt for landskapsplanlegging

# Alternativ anvendelse av statlig eiendom med utviklingspotensial

Horia Hammich  
Eiendomsutvikling

## Forord

Dette er en masteroppgave ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet. Masteroppgaven tilsvarer 30 studiepoeng, og markerer avslutning for mitt studium i eiendomsfag innenfor studieprogrammet eiendomsutvikling ved Institutt for landskapsplanlegging.

Det har vært tre inspirerende, lærerike og anstrengende år ved siden av full stilling i statens vegvesen. Ferden begynte ved Senter for eiendomsfag, og jeg er glad for at jeg nå straks er ferdig med masteroppgaven og studiene.

Jeg vil takke min mann og barn for støtte og forståelse de har vist meg mens jeg var helt oppslukt av oppgaven det siste halvåret.

Jeg er glad for at min arbeidsgiver, Statens vegvesen, har tilrettelagt for gjennomføring av studiet, og takker min leder og kollegaer for oppmuntring og støtte.

Takk til informanter og intervjuobjekter som har bidratt til denne oppgaven.

Takk til min veileder Sølve Bærug for god veiledning, og gode tilbakemeldinger underveis.

## Abstract

This study is about alternative applications of government-owned real estate with a potential for development, and applied for self-use. The study is based on a case study by Drammen Driver and Vehicle Licensing office in Norwegian Public Roads Administration (Statens vegvesen). The identification of the best alternative use was done with consideration towards valuation and the authorizations claimed by Statens vegvesen. The objective in this topic is to shed a light on how to proceed in order to find the best alternative application for government-owned real estate with a potential for development, and applied for self-use in light of a financial ownership and within the framework of public real estate management.

## Emneord på norsk

Eiendomsmarkedet

Eiermarked

Kommersiell eiendomsforvaltning

Leiemarked

Offentlig eiendomsforvaltning

## Emneord på engelsk

Asset market

Commercial real estate

Public real estate

Real estate development

Space market

## Sammendrag

I det private eiendomsmarkedet, der eierskapet er ofte finansielt motivert, er målsetningen mest mulig fortjeneste for eierne, og best mulig bevaring og økning av den kapitalverdien som eiendommen utgjør.

Fokuset i offentlig eiendomsforvaltning derimot er å produsere offentlige tjenester innen disse bygningene (Sæbøe & Blakstad, 2009).

Problemstillingen i oppgaven min er:

- Hvordan identifisere den beste alternative anvendelse av eid eiendom med utviklingspotensialet og som anvendes for egen bruk?

For å besvare problemstillingen, har jeg valgt casestudiedesign med datainnhenting ved hjelp av dokumentanalyse, markedsundersøkelse, intervju og feltundersøkelse

Jeg brukte Drammen trafikkstasjon som case. Trafikkstasjonen eies av Statens vegvesen og anvendes for egen bruk uten leieavtale.

Problemstillingen forutsetter at nåværende virksomhet i trafikkstasjonseiendom flyttes eller relokaliseres.

Målet med problemstillingen er å belyse hvordan man går frem for å finne den beste alternativ anvendelse for en statlig eiendom med utviklingspotensialet, som anvendes for egen bruk.

Alternativ anvendelse sees i lys av et finansielt eierskap med bakgrunn i Geltners modell for eiendomsmarkedssystemet (Geltner, Miller, Clayton & Eichholtz, 2014, s. 27), men innenfor de rammene offentlig eiendomsforvaltning gir.

Alternativ anvendelse går ut på:

- Leie eller salg uten at eiendommen omreguleres og utvikles.  
Og /eller
- Omregulering og utvikling av eiendommen

Identifisering av den beste alternativ anvendelsen for Drammen trafikkstasjon gjøres med bakgrunn i verdivurderingen, og innenfor de fullmaktene som Statens vegvesen har.

De som kjennetegner mange av offentlige bygningene, er at de er formålsbygg og vanskelig å omsette i eiendomsmarkedet. I forbindelse med markedsanalysen, måtte jeg først analysere hva eiendommen kan alternativt brukes til med bakgrunn i de fysiske forutsetningene som eiendommen har, og innenfor reguleringsplan.

Analysen konkluderte med at trafikkstasjonseiendommen kan brukes som kombinasjonsbygg innenfor lager /logistikk med kontormuligheter i eiendomsmarkedet.

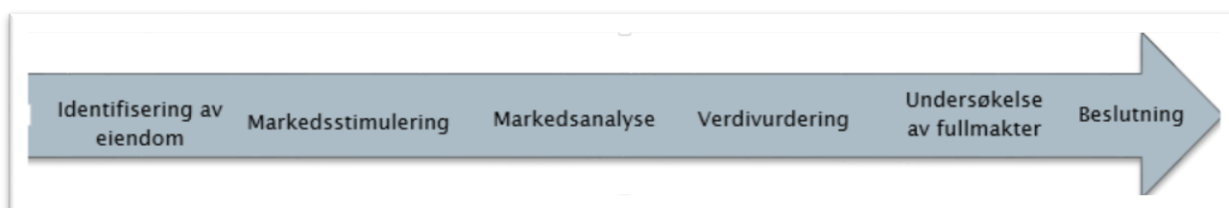
Deretter foretok jeg en markedsanalyse for å vurdere markedspotensialet og estimere markedisleien, før jeg foretok en vedivurdering av overnevnte alternativt anvendelser.

Ut fra verdivurdering, er omregulering og utvikling av eiendommen, den best alternative anvendelsen av Drammen trafikkstasjon. Men dette er ikke ihenhold til fullmakten for SVV. Fullmakten til SVV innenfor utviklermarkedet gjelder frem til oppnådd omreguleringsstatus. Videre utvikling etter det, vurderes å være utenfor fullmakten.

Konklusjonen på caset ble at den beste alternativt anvendelsen som både gir god økonomisk gevinst og som er innenfor Statens vegvesens fullmakter er:

- Utleie av trafikkstasjonen til lager/logistikk kombinert med kontor i 10 år, parallelt med at SVV jobber med omregulering av tomten til kontorformål før salg.

Problemstillingen i oppgaven ble besvart på bakgrunn av caset som ble benyttet, og følgende fremgangsmåte ble brukt for å finne den beste alternative anvendelsen. Dette blir også konklusjonen i oppgaven.



Figur A: Fremgangsmåte for å identifisere den best alternative anvendelse for en eiendom med utviklingspotensial, som anvendes for egen bruk

Caset som er brukt i oppgaven er en statlig eiendom. Dette innebærer at man har begrensede fullmakter til å operere i et eiendomsmarked slik beskrevet i Geltners modell for eiendomsmarkedssystemet (Geltner, 2014, s. 27).

Konklusjonen i oppgaven kan vanskelig la seg generalisere siden den er basert på analyse av spesifikke egenskaper og forutsetninger til et statlig formålsbygg i 2016.

## Innhold

Innledning .....	1
1.1 Bakgrunn .....	1
1.2 Problemstilling .....	2
1.3 Forutsetninger .....	3
1.4 Avgrensning .....	4
1.5 Begrepsavklaringer .....	4
2 Metode .....	5
2.1 Metodevalg og forskningsdesign .....	6
2.2 Litteraturstudie .....	6
2.3 Markedsanalyse .....	7
2.4 Intervju .....	8
2.4.1 Delvis strukturert intervju .....	8
2.4.2 E-post intervju .....	9
2.5 Reliabilitet og validitet .....	9
3 Teori .....	10
3.1 Eiendomsmarkedet .....	12
3.1.1 Tilbud og etterspørsel i eiendomsmarkedet .....	13
3.2 Roller i eiendomsforvaltning .....	15
3.3 Ulike eierskap .....	16
3.4 Aspekter ved den offentlige eiendomsforvaltning .....	16
3.4.1 Husleieprinsipper innenfor offentlig eiendomsforvaltning: .....	17
3.5 Leiemarkedet .....	20
3.5.1 Leieavtale .....	21
3.5.2 Markedsleie .....	22
3.5.3 Reguleringsstatus og bruksendring .....	22
3.5.4 Anvendelse av Drammen trafikkstasjon i leiemarkedet .....	23
3.6 Leiemarkedet som en del av eiermarkedet .....	24
3.6.1 Drammen trafikkstasjon i eiermarkedet .....	24
3.7 Utviklermarkedet .....	25
3.7.1 Eiendomsutvikling og risiko .....	26
3.7.2 Regulering og politisk risiko .....	26

3.7.3	Utbyggingsrisiko .....	28
3.7.4	Finansieringsrisiko .....	28
3.7.5	Markedsrisiko .....	29
3.7.6	Drammen trafikkstasjon i utviklermarked .....	29
3.8	Verdsetting .....	31
3.8.1	Verdsettingsmetoder.....	32
3.8.2	Verdivurdering av utviklingseiendom .....	35
4	Empiri .....	37
4.1	Organisasjon .....	37
4.1.1	Eiendomsvirkksomheten i Statens vegvesen .....	38
4.1.2	Trafikkstasjoner i Statens vegvesen .....	38
4.1.3	Drammen trafikkstasjon.....	39
4.1.4	Regulering .....	40
4.1.5	Utvikling av Lierstranda.....	41
5	Markedsanalyse.....	42
5.1	Formål med markedsanalysen .....	42
5.2	Markedsstimulering .....	43
5.3	Alternativ anvendelse og forhold til reguleringsplan.....	44
5.4	Norsk makroøkonomi .....	46
5.4.1	Virkninger av makroøkonomi på eiendomsmarkedet hittil .....	49
5.4.2	Oppsummering .....	50
5.5	Analyse av regionale og lokale forhold .....	50
5.6	Etterspørsel: .....	52
5.6.1	Eksisterende demografi og folketilvekst.....	52
5.6.2	Utdanning og inntekt .....	52
5.6.3	Arbeidsledighet og sysselsetting.....	54
5.6.4	Arbeidstilbud og arbeidsplasser.....	54
5.6.5	Oppsummering etterspørsel .....	58
5.7	Tilbud.....	58
5.7.1	Total bygningsmasse og lokalisering av lagerbygninger .....	58
5.7.2	Igangsatte og ferdigstilte prosjekter .....	60
5.7.3	Ledighetsgrad og leiepriser.....	60
5.7.4	Omsetning i eiermarkedet.....	61
5.7.5	Oppsummering tilbud .....	63



5.8	Estimering av markedsleie for Drammen trafikkstasjon .....	63
5.9	Markedsanalyse- konklusjon .....	63
6	Verdivurdering av alternativ anvendelse av Drammen trafikkstasjonen .....	64
6.1	Generelle forutsetninger i forbindelse med verdisetting .....	64
6.2	Leiemarkedet .....	65
6.3	Eiermarkedet .....	66
6.3.1	Beregning av markedsverdi .....	66
6.4	Investeringsverdi for kjøper .....	67
6.5	Investeringsverdi for Statens vegvesen .....	68
6.6	Utviklingsmarkedet .....	69
7	Fullmakter: .....	72
7.1	Staten vegvesens fullmakt i leiemarkedet: .....	72
7.2	Staten vegvesens fullmakt i utviklermarkedet .....	72
7.3	Statens vegvesen fullmakt i eiermarkedet/transaksjonsmarkedet .....	73
8	Oppsummering av Drammen trafikkstasjon som case .....	73
9	Konklusjon .....	74
10	Videre arbeid knyttet til tema .....	75
11	Referanser .....	76
12	Vedlegg .....	81

## Innledning

### 1.1 Bakgrunn

Beslutningstakere innenfor eiendomsvirksomheten skal ofte vurdere og beslutte valg som har praktiske og økonomiske konsekvenser for en eiendom. Dette kan dreie seg om alt fra utleie, oppgradering, utvikling, riving eller salg og avvikling av eiendom.

Det eiendomsfaglige aspektet i en slik vurdering er å få frem og synliggjøre kostnader, verdier og muligheter før beslutningene tas.

I statlig forvaltning ble innføring av husleieordningen under Statsbygg etablert i 1993 (Eikeland, 2005). Ordningen innebar at kostnader og verdien av lokalbruken ble beregnet og synliggjort gjennom en husleieavtale mellom leietaker og eier.

Fremdeles er det en god del eiendommer som er utenfor husleieordningen. I 2005 gjaldt dette ca. halvparten av den statlige eiendomsmasse i sivil sektor på 4,3 millioner m<sup>2</sup>.

(Interdepartementalt utvalg, 2005, s. 86)

I privat eiendomsmarked er utleie av eiendom regulert gjennom leieavtaler og leien fastsettes med bakgrunn i markedsleie. Innenfor den statlige husleieordningen fastsettes husleie etter kostnadsbasert leie, mens for eiendommer utenfor husleieordningen, er verdien av å bruke, eller ikke bruke disse bygningene usynlig siden bruken er uten leieavtale.

Bruk av egen statlig eiendom, som er utenfor husleieordningen/anvendes til egen bruk, har også andre kostnadssider ved at man:

- Går glipp av potensielle inntekter ved utleie til andre, hvis egen bruk opphører
- Går glipp av en ytterligere verdi dersom eiendommen har et utviklingspotensialet

Tema i denne oppgaven går på identifisering av alternativ anvendelse og synliggjøring av verdien som er knyttet til.

## 1.2 Problemstilling

Min problemstilling handler om:

- Hvordan identifisere den beste alternative anvendelse av eid eiendom med utviklingspotensial, som anvendes for egen bruk?

Med eiendom som anvendes for egen bruk menes når huseier og leietaker er samme bedrift eller organisasjon, og eiendommen brukes av en «internbruker» uten at det foreligger en leieavtale. I statlig sammengeng gjelder dette bygninger som er utenfor husleieordningen. (Eikeland, 2005).

For å belyse problemstillingen har jeg valgt Drammen trafikkstasjon som case, og har utført følgende:

- En litteraturstudie som har fungert som et teoretisk grunnlag for en redegjørelse av alternativ anvendelse for en statlig eiendom med utviklingspotensial, og verdsetting i eiendomsmarkedet.
- Analyse av alternativ anvendelse i eiendomsmarkedet for Drammen trafikkstasjon.
- Markedsanalyse i tilknytning til Drammen trafikkstasjon.
- Verdivurdering av alternativ anvendelse for Drammen trafikkstasjon.
- Identifisering av den beste alternativ anvendelsen for Drammen trafikkstasjon med bakgrunn i verdivurderingen, og innenfor de fullmaktene som Statens vegvesen har.

Alternativ anvendelse går ut på:

- Leie eller salg uten at eiendommen omreguleres og utvikles.  
Og /eller
- Omregulering og utvikling av eiendommen.

Identifisering av de fullmaktene SVV har innenfor leie, salg og utvikling blir gjort gjennom intervju.

Som case har jeg valgt Drammen trafikkstasjon, som er en statlig eid eiendom med utviklingspotensial<sup>1</sup>, og som anvendes for egen bruk i Statens vegvesen (SVV).

Alternativ anvendelse for Drammen trafikkstasjon innen eiendomsmarkedet blir drøftet i lys av et finansielt eierskap med bakgrunn i Gelters modell for eiendomsmarkedssystemet (Geltner, Miller, Clayton & Eichholtz, 2014, s. 27)

Målet med problemstillingen er å belyse hvordan man skal gå frem for å finne den beste alternative anvendelsen for en statlig eiendom med utviklingspotensial, og som anvendes for egen bruk, sett i lys av et finansielt eierskap og innenfor de rammene offentlig eiendomsforvaltning gir.

Mitt valg av problemstillingen er begrunnet ut fra at bygg og eiendom utgjør store verdier. Synliggjøring av kostnader og inntekter både for egen bruk og ved alternativ anvendelse, er viktige forutsetninger for å fatte riktige beslutninger innenfor eiendomsforvaltning.

### 1.3 Forutsetninger

For å besvare problemstillingen i oppgaven har jeg tatt følgende forutsetninger:

- Vurdering av alternativ anvendelse og verdibetraktninger av eiendom tar utgangspunkt i generelle kommersielle vilkår basert på eierens ståsted.
- Verdibetraktninger gjelder vurdering av den «fysiske» eiendommen.
- Eiendommer omsettes i et fritt marked.

I tillegg har jeg tatt følgende forutsetninger angående mitt case:

- SVV jobber med å redusere antall trafikkstasjoner og relokalisering av tjenester innen trafikkstasjon. Caset i oppgaven diskuteres med bakgrunn i at nåværende virksomhet i trafikkstasjonen skal lokaliseres et annet sted på grunn av tjenesteomstrukturering.

Utviklingspotensialet i caset bygger på de funnene som er gjort i forbindelse med innlevert prosjektoppgave i desember 2014 ved Senter for eiendomsfag. Konklusjonen i oppgaven gikk på at eiendommen der trafikkstasjonen ligger, bør omreguleres og utvikles til kontorbygg, og

---

<sup>1</sup> På bakgrunn av prosjektoppgaven som ble skrevet i forbindelse med eiendomsutviklerstudiet ved Senter for eiendomsfag desember 2014, ble det foretatt en analyse av utviklingspotensialet til Drammen trafikkstasjon. Det ble konkludert med at eiendommen har potensialet til å bli utviklet til kontorlokaler. Oppgaven ble skrevet av Harris Khan, Horia Hammich og Håvard Røyne.

at trafikkstasjon i nåværende form rives. Prosjektoppgaven vil bli referert til som (Hammich et al., 2014)

## 1.4 Avgrensning

SVV eier/disponerer en rekke bygg og eiendommer som ble ervervet i forbindelse med bygging og drift av veiene. Disse byggene og arealer hverken inngår eller omtales i denne oppgaven.

Verdiberegninger i oppgaven er ment som veiledende.

Betraktninger angående offentlig eiendom er begrenset til å gjelde statlig eiendom.

## 1.5 Begrepsavklaringer

Nedenfor vil jeg gi en forklaring på noen begreper og uttrykk som blir brukt i oppgaven, og som ikke forklares i den løpende teksten:

**Alternativ anvendelse:** Anvendelse med bakgrunn i et finansielt eierskap, for eksempel utleie i det private marked i stedet for egen bruk.

**Arealkostnader:** Omfatter kostnader forbundet med å bruke arealer

**Bygning:** Mørk, Bjørberg, Sæbøe, & Weisæth, 2008, s. 10) definerer bygning slik:

*«Et eiendomsobjekt som omfatter det fysiske byggverket og tilknyttede tomteareal»*

**Bygg- og eiendomsforvaltning (BEF):** Mørk et al. (2008, s. 9) definerer begrepet slik:

*Benyttes delvis synonymt med Facilities Management, men omfatter i tillegg investerings- og kapitaldelen samt grunneiendom. Begrepet omfatter alle aktiviteter knyttet til forvaltning av en bygning over hele livssyklusen: Planleggings- og byggefase, bruksfase og utfasing i form av avhending, restaurering eller riving.*

**Eiendom:** Brukes i oppgaven om næringseiendom der det drives en eller annen form for næringsvirksomhet.

**Eiendomsmarkedet:** Brukes i oppgaven om det kommersielle eiendomsmarked.

**Formålsbygg:** Formålsbygg er offentlige bygg som ikke er lett omsettelige i utleiemarkedet. I mange tilfeller vil dette være ensbetydende med nytt bygg eller meget omfattende ombygging av en annen bygningsmasse. Dette kan være kulturhistoriske bygninger, bygg som inneholder

helt sentrale funksjoner, spesialtilpassede bygninger, eiendommer som mangler et aktivt leverandørmarked og andre bygninger (Eikeland, 2005).

**Fullmakt:** Rammen for forvaltningsorganenes virksomhet. For SVV er dette definert i Instruks for Statens vegvesen (Instruks for Statens vegvesen. 2011).

**Konkurransbygg:** Er bygninger som ikke er spesialtilpasset / spesialbygd etter leietakerens særskilte behov, og som kan leies på relativt korte kontrakter og på ordinære vilkår i det ordinære markedet. Ordinære kontoreiendommer er et typisk eksempel på konkurransbygg (Eikeland, 2005).

**Leiepris:** Årlig leiepris eksklusive fellesutgifter.

**Offentlig eiendomsforvaltning:** Eiendomsforvaltning som utøves med bakgrunn i offentlig eierskap.

**Trafikkstasjon:** I oppgaven referer begrepet trafikkstasjon til en «trafikkstasjonseiendom» og ikke selve virksomheten i trafikkstasjonen.

**Utviklingseiendom:** Defineres slik av Bærug (2012, s.40):

*Med utviklingseiendom mener vi eiendom som har et klart potensial for å bli transformert til noe annet enn det eiendommen er i dag. Eksempler er tomter, eiendommer modne for vesentlig oppgradering og reposisjonering, områder med nedlagt eller lite lønnsom industri og næringseiendommer med et betydelig urealisert utnyttning i forhold til reguleringen.*

## 2 Metode

Samfunnsvitenskapelig metode dreier seg om hvordan man kan gå fram for å få informasjon om den sosiale virkeligheten, hvordan denne informasjonen skal analyseres, og hva den forteller oss om samfunnsmessige forhold og prosesser (Johannessen, Tufte, & Christoffersen, 2010, s. 29).

Dette kapittelet vil redegjøre for den tilnærmingen som jeg har benyttet i denne oppgaven, gjennom valg av forskningsdesign og metode.

## 2.1 Metodevalg og forskningsdesign

Jeg har valgt casestudiedesign med datainnhenting ved hjelp av dokumentanalyse, markedsundersøkelse, intervju og feltundersøkelse.

Ordet case kommer fra latin som betyr tilfelle, og går på at det er ett eller noen få tilfeller som studeres inngående. Et case kan både være et studieobjekt og en forskningsdesign. Forskeren henter inn mye informasjon fra noen få enheter eller caser over en tidsperiode. Det benyttes flere ulike datakilder, men kildene er tid og stedsavhengige (Johannessen et al., 2010, s.85-86).

I denne oppgaven er Drammen trafikkstasjon valgt som case. Hensikten med å bruke casestudiet er å få belyst problemstillingen i oppgaven og teste hvilken anvendelse som gir best alternativ anvendelse, og dermed besvare problemstillingen i oppgaven.

*«Casestudier kan med fordel gjennomføres ved å kombinere forskjellige metoder for å skaffe seg mye og detaljert data, ifølge Yin»* (sitert i Johannessen et al., 2010, s.86).

Jeg har i oppgaven benyttet meg av både kvalitative og kvantitative metoder.

Datainnsamlingen gjennom markedsanalysen representerer den kvantitative metoden, mens intervjuene representerer den kvalitative metoden.

## 2.2 Litteraturstudie

Identifisering av den beste alternative anvendelse av eid eiendom med utviklingspotensial berører flere temaer, og jeg har prøvd å ta med de temaene som jeg mener er relevant for å komme frem til et fornuftig beslutningsgrunnlag.

Litteraturstudien som jeg gjennomførte kan deles opp i to hovedgrupper:

- Generell litteratur, utredninger, artikler og rapporter vedrørende relevante temaer i oppgaven.
- Utredninger, rapporter, referater og diverse relevante data om Drammen trafikkstasjon. Mye av informasjonen ble hentet fra økonomisystemet, forvaltnings, drift, vedlikehold og utviklingssystemet (heretter kalt FDVU-systemet), arkivsystemet og etatens intranett i Statens vegvesen.

Jeg har satt meg inn i eksisterende litteratur for å lære det jeg trengte å lære om eiendomsmarkedet som drives med bakgrunn i et finansielt eierskap og offentlig eierskap, i tillegg til teorien som jeg trengte innenfor verdisetting.

Jeg har benyttet meg av tidligere pensumbøker og presentasjoner fra forelesninger i forbindelse med studier ved NMBU og Senter for eiendomsfag, i tillegg til andre artikler, utredninger, rapporter og diverse statistikker.

Jeg har også benyttet meg av juridisk litteratur og diverse lover, for å beskrive de viktigste juridiske utfordringer innen leie- og utviklermarkedet.

Litteraturen og informasjonen ble søkt opp på nett, diverse fagbibliotek, SVVs intranett, arkivsystem, økonomi- og FDVU-systemene i SVV.

I begynnelsen var problemstillingen og fremgangsmåten i forbindelse med oppgaven veldig uklar, og jeg manglet oversikt over hvilken informasjon jeg skulle hente. Dette har resultert i at jeg har jobbet meg gjennom mye litteratur, og har lest mange tidligere innleverte masteroppgaver. Ikke alt har vært direkte brukt i denne oppgaven, men det har vært inspirerende og nyttig som en del av forberedelsesfasen, og for få generell informasjon om temaet.

## 2.3 Markedsanalyse

I forbindelse med markedsanalysen, måtte jeg først undersøke hva som kjennetegner en trafikkstasjonseiendom, og hva den kan brukes til.

For å få nok informasjon om denne delen av analysen, har jeg intervjuet leder for kontoret for bygg og avtaleforvaltning i Vegdirektoratet i Statens vegvesen.

I markedsundersanalysen skulle jeg undersøke alternativ anvendelse som går ut på:

1. Leie eller salg uten at eiendommen omreguleres og utvikles.

Og/eller

2. Omregulering og utvikling av eiendommen

Markedsanalyse for punkt 1 gikk ut på å undersøke etterspørsel og tilbud, og undersøkelsen ble begrenset til å gjelde den næringsvirksomheten som kunne anvendes i trafikkstasjonseiendommen uten at dette førte til omregulering.



Her har jeg tatt i bruk relevante statistikker fra SSB, diverse markedsrapporter og artikler. Undersøkelsen ble supplert med innhenting av informasjon fra Buskerud Næringsmegling.

Markedsanalysen for punkt 2 bygger videre på konklusjonen fra prosjektoppgaven i forbindelse med eiendomsutviklerstudiet (Hammich, et al., 2014) og jeg har derfor kun tatt kontakt med kommunen for å hente de siste endringene og oppdateringene innen utviklingsplanleggingen av området.

Befaringen og feltundersøkelse av Drammen trafikkstasjon, Lierstranda og områdene rundt ble utført høsten 2014.

## 2.4 Intervju

Deltakere i intervju skal ikke kunne bli direkte gjenkjent. Deltakere vil kun bli omtalt med tittel og navn på organisasjon. Dette er av personvernmessige hensyn og i tråd med tilbakemelding fra Norsk samfunnsvitenskapelige datatjeneste AS av 22.2.2016. jf. vedlegg 1.

### 2.4.1 Delvis strukturert intervju

Delvis strukturerte intervjuer går ut på at temaene det skal snakkes om er bestemt på forhånd, men rekkefølgen på temaet bestemmes underveis og forskeren kan bevege seg frem og tilbake i intervjuguiden (Johannessen et al., 2010, s.137).

Jeg har foretatt delvis strukturert intervju med leder for kontoret for bygg og avtaleforvaltning. Kontoret har det faglige ansvar for eiendomsvirksomheten i hele Statens vegvesen. Målet med intervjuet var å avklare SVVs fullmakter relatert til eiendomsvirksomhet i etaten, og hente flere opplysninger om hva trafikkstasjonseiendom kan brukes til.

Tidligere direktør for Trafikant- og kjøretøyavdelingen i SVV, som hadde overordnet ansvar for alle trafikkstasjoner i etaten frem til 2013, og som har vært prosjektleder for eiendomsstrategien og implementering av det i etaten etter det, ble også intervjuet for å få nok informasjon om trafikkstasjon både som virksomhet og eiendom.

Intervju som metode er en av de mest effektive måtene for å innhente kvalitative data på.

Jeg har valgt delvis strukturerte intervjuer og informantene fikk svare basert på en intervjuguide som de hadde fått på forhånd, slik at de kunne stille opp forberedt. Intervjuet ble tatt opp med lydopptak.

## 2.4.2 E-post intervju

Eiendomsforvalteren i Region sør fikk spørsmål tilsendt per e-post og besvarte på samme måte. Jeg hadde også mulighet til å ringe vedkommende ved behov for ytterligere avklaring eller oppfølgingsspørsmål. Respondenten fikk spørsmål som gjaldt vedlikehold, tilstandsvurdering og vedlikeholdsplaner for trafikkstasjonen.

## 2.5 Reliabilitet og validitet

Reliabilitet knytter seg til hvor nøyaktig undersøkelsens data er. Hvor pålitelige er de? hvilke data som brukes og hvordan den ble samlet inn og bearbeidet? En måte å teste datas reliabilitet på er å gjenta samme undersøkelse med samme personer eller grupper, men på to forskjellige tidspunkt og få samme resultat. Eller at flere forskere undersøker samme fenomen og får samme resultat (Johannessen et al., 2010, s. 40).

Problemstillingen i oppgaven min går ut på hvordan å kunne identifisere den beste alternative anvendelse av eid eiendom med utviklingspotensial og som anvendes for egen bruk.

Identifisering av den beste alternativ anvendelsen for Drammen trafikkstasjon gjøres med bakgrunn i markedsanalysen og verdivurderingen innenfor de fullmaktene som Statens vegvesen har.

I min oppgave betyr reliabilitet at man foretar samme markedsanalyse, snakker med samme informanter og intervjuobjekter, foretar verdivurdering med bakgrunn i samme forutsetninger og får samme resultat som i oppgaven min.

Formålet med markedsanalysen og intervjuene i oppgaven var å samle inn informasjon for å få et helhetlig bilde, og deretter komme frem til fornuftige forslag. Spørsmålene ble stilt med bakgrunn i caset i oppgaven, og kan ikke generaliseres i forhold til andre eiendommer eller andre statlige etater. Dette med bakgrunn i at hver eiendom har sine egne forutsetninger og hver statlig etat har egne fullmakter. I tillegg er markedsanalyser knyttet til sted og tid, og skal tolkes i sammenheng med det.

Ved kvalitative undersøkelser søker man etter en dybdeforståelse. Man er altså ikke ute etter å generalisere som ved kvantitative undersøkelser.

Den kvantitative datainnsamlingen i min oppgave begrenser seg til å gjelde statistikk, erfaringstall og kostnadstall. Dette kan være med på å svekke reliabilitet.

Validiteten går ut på hvor godt, eller relevant, data representerer fenomenet. Dette går ut på om dataene er gode representasjoner av det man undersøker, og hvor godt det samsvarer med det man skal undersøke og målingen /operasjonaliseringen (Johannessen et al., 2010, s.70-71). I oppgaven brukte jeg både primærdata og sekundærdata som andre har samlet inn.

Intervjuobjektene ble valgt med bakgrunn i den kompetansen de besitter vedrørende caset og den rollen de har / hatt. De hadde et godt grunnlag for å gi relevante og gyldige svar som hjalp meg å danne et helhetlig grunnlag for håndtering av problemstillingen.

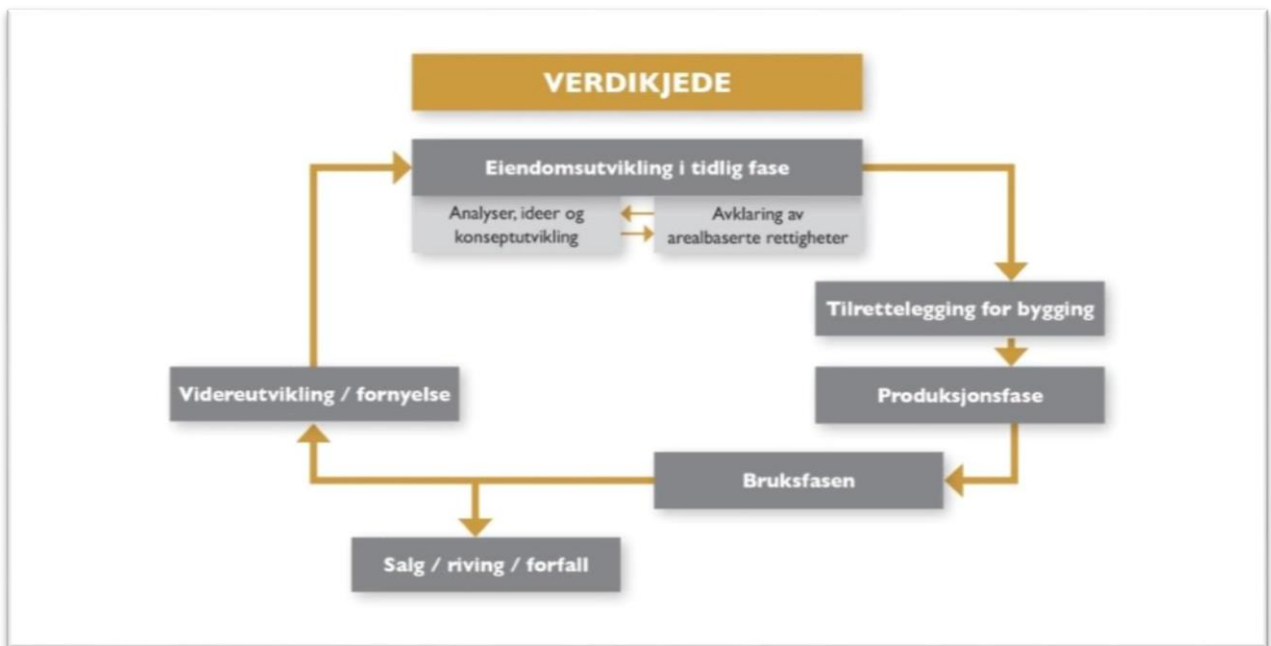
Spørsmålene ble besvart under intervju eller pr. e-post og jeg har hatt mulighet til å stille oppfølgende spørsmål. Intervjuobjektene har fått mulighet til å lese gjennom oppsummeringen fra intervju før det ble gjengitt i oppgaven.

Når det gjelder sekundærdata, så kan det på generelt grunnlag være vanskelig å kvalitetssikre gyldigheten av den og dens tolkning. Men jeg har i hovedsak basert meg på sekundærdata fra store, profesjonelle aktører som SSB, Norges bank, DNB mm.

### 3 Teori

Teorigjennomgangen skal fungere som teoretisk grunnlag for redegjørelse av alternativ anvendelse, verdisetting i eiendomsmarkedet og belyse spesielle trekk som gjelder offentlig eiendomsforvaltning, som i oppgaven begrenses til å gjelde statlig eiendom, siden eiendommen i mitt case eies av SVV, som er en statlig aktør.

Jeg vil innlede teorigjennomgangen med innføring i verdikjeden for en eiendom i eiendomsmarkedet. Verdikjeden skal fungere som bakteppe for min redegjørelse og vurdering av en utviklingseiendoms anvendelsesmuligheter i de ulike fasene i verdikjeden.



Figur 1 Verdikjeden i eiendomsmarkedet

Kilde: Senter for eiendomsfag. (2014, s.6)

Min oppgave søker å identifisere den beste alternativ anvendelse av eid eiendom med utviklingspotensial, med fokus på den verdiskapningen som skjer i de tre delene av eiendomsmarkedet. Verdikjeden i eiendomsmarkedet består av mange faser i henhold til figur 1. En næringsseiendom med utviklingspotensial kan anvendes i:

- Leiemarkedet ved å leie ut eiendommen
- Eiermarkedet ved salg
- Utviklermarkedet i forbindelse med utvikling av eiendom.

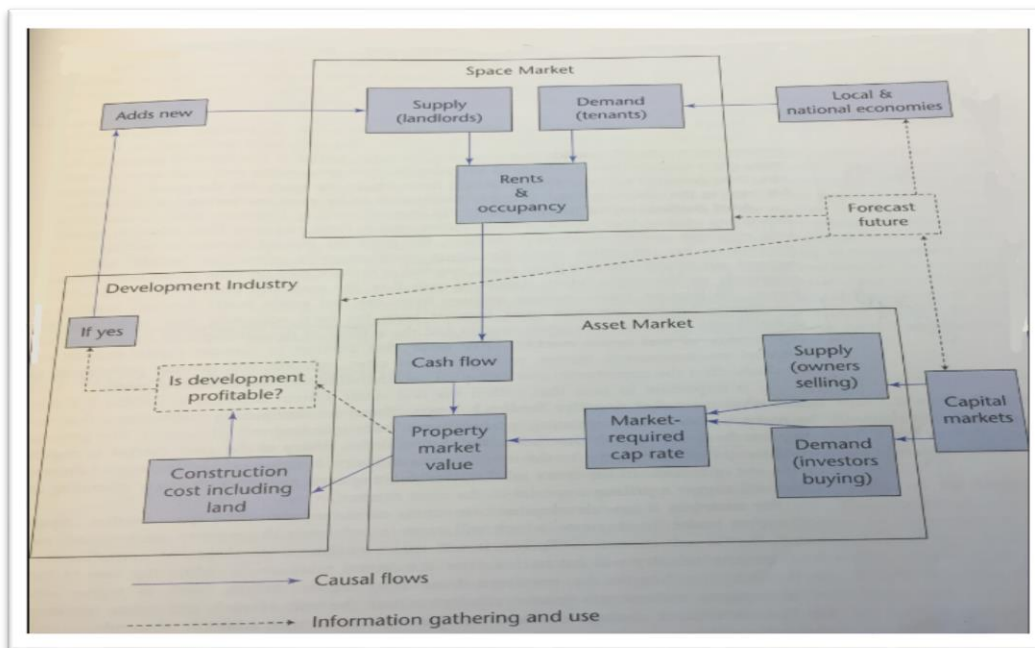
Det finnes ikke et typisk eiendomsmarked (Geltner et al. , 2014). Det som er felles i eiendomsmarkedet, for eksempel i Norge, går primært ut på det juridiske rammeverket<sup>2</sup>. I neste avsnitt vil jeg redegjøre for eiendomsmarkedet. Gjennomgangen baserer seg på gjennomsnittsbetraktninger og generelle trekk skissert gjennom Geltners modell (Geltner et al., 2014 s. 27). Deretter vil jeg redegjøre for offentlig eiendomsforvaltning generelt sett opp mot leiemarkedet, eiermarkedet og utviklermarkedet i samme modell og som er skissert i figur 2. Dette for å få en forståelse av eiendomsmarkedet knyttet mot eventuelle likheter og

<sup>2</sup> Harald Bøvre: EIE 311, Det norske eiendomsmarkedet. En introduksjon. Forelesning ved NMBU våren 2015.

ulikheter med offentlig eiendomsforvaltning. Dette vil også gi en forståelse for de avgrensningene som offentlig eiendomsforvaltning gir.

### 3.1 Eiendomsmarkedet

Geltner et al. (2014 s. 27) deler eiendomsmarkedet i tre deler: Leie-, eier- og utviklermarkedet. Disse tre delene utgjør eiendomsmarkedssystemet og sammenhengen mellom de tre delene illustrerer han slik:



Figur 2 Samhandling mellom eiermarkedet, leiemarkedet og utviklermarkedet

Kilde: Geltner et al. (2014 s. 27)

Avhengig av forretningsstrategi og plan, kan eiendommen enten videreselges i eiermarkedet, leies ut i leiemarkedet, eller videreutvikles i utviklermarkedet.

Eiermarkedet (asset market) består av investorer som eier eiendom, men vurderer å selge, og kjøpere som etterspør eller vurderer å kjøpe eiendom. Dette krever at man besitter kunnskap til å vurdere eiendomsverdi og til å kalkulere når det er best å kjøpe eller selge, og handle deretter.

Leiemarkedet (space market) drives av utleiende som tilbyr tilgjengelige eiendommer og leietakere som etterspør areal. Etterspørsel og tilbud av areal påvirker leiepris og utleiegrad. Tilbud og etterspørsel påvirkes i tillegg av nasjonale og regionale forhold, slik som sysselsetting, oljeinntekter, lønnsutvikling, rentenivå og andre forhold.

I utviklermarkedet (development industry) skapes det verdier gjennom nybygging, ombygging og utvikling av eiendom.

Hvor mye som blir absorbert hvert år, og størrelsen på arealledigheten er svært viktig for de tre delene i eiendomsmarkedet.

Alle de tre delene utgjør eiendomsmarkedssystemet og er avhengig av hverandre. En ubalanse i den ene delen, fører til endrede tilbud og etterspørsel i de andre delene.

Drammen trafikkstasjon eies og brukes av Statens vegvesen som er en offentlig statlig aktør.

I henhold til figur 2, har Statens vegvesen to forskjellige roller når det gjelder anvendelse av trafikkstasjonen. SVV operer som både eier /utleier og bruker/leietaker av eiendommen.

Dette med bakgrunn i at eiendommen er offentlig og anvendes til egen bruk.

I punktene 3.3 og 3.4, vil jeg si litt om de forskjellige rollene og eierskapstypene i eiendomsforvaltning. Dette for å illustrere forskjellen mellom offentlig eiendomsforvaltning og det kommersielle eiendomsmarkedet som Geltners modell baserer seg på (Geltner et al., 2014, s. 27).

### **3.1.1 Tilbud og etterspørsel i eiendomsmarkedet**

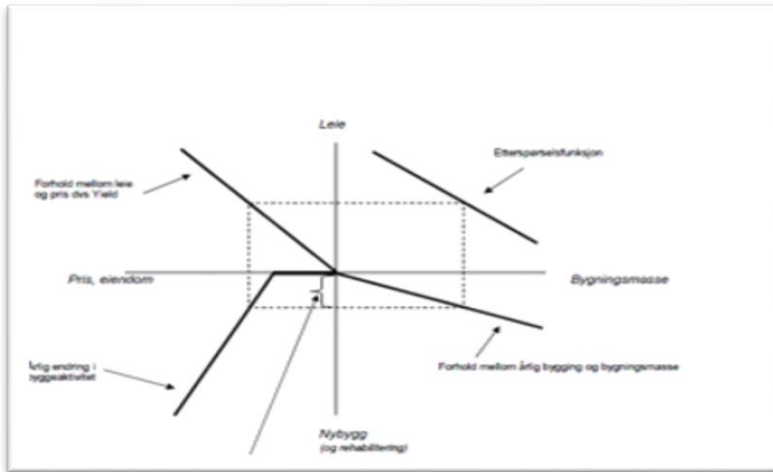
En markedsmodell betraktes i samfunnsøkonomi som et godt egnet redskap til å analysere prisdannelse. I markedsmodellen er det to typer aktører: De som selger (tilbydere) og de som kjøper (etterspørrere).

Likevekt i markedet oppstår når etterspørrere og selgere er enige om varepris (Larsen, & Sommervoll, 2003)

Geltner et al. (2014, s.33) illustrerer tilbud og etterspørsel i eiendomsmarkedet gjennom 4-kvadratmodellen. Modellen brukes for å beskrive samspillet mellom kapitalmarkedet og det fysiske eiendomsmarkedet. Modellen kan dermed ikke direkte anvendes på enkelteiendommer, men på rammen som definerer spillerommet over tid<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Harald Bøvre: EIE 311, 4-kvadrantsmodellen. Tilbuds og etterspørselsfunksjonen. Forelesning ved NMBU våren 2015.



Figur 3 Grunnmodell «4-kvadrant»

Kilde: Harald Bøvre<sup>4</sup>

Når eiendomsmarkedet er i balanse, vil endringer og etterspørselsforhold prises og tilbudet tilpasses.

Land og eiendom kan være en knapp faktor, særlig i tette strøk. I tillegg tar det lang tid å regulere, utvikle og bygge eiendom. Ved høy konjunktur er det større etterspørsel etter eiendom og dette vil føre til endringer i eiendomsmarkedet. Den umiddelbare effekt av økt etterspørsel resulterer i høyere pris på eiendom. Eiendomsmarkedet er generelt svært kapitalintensivt og investeringene er ofte langsiktige. Forholdene i eiendomsmarkedet er avhengig av forholdene i andre kapitalmarked og økonomien i sin helhet, som renter, aksjemarkedet, inflasjon sysselsetting, demografi mm.

Investorer velger de investeringene som gir mest avkastning, uavhengig av om det er eiendom, aksjemarkedet eller annen plassering i kapitalmarkedet. Når yield faller sterkt, vil eiendomsverdiene stige sterkt og verdivekst vil gjøre det lønnsomt for utviklere å bygge nytt.

For mye tilførsel av nye bygg kombinert med lav konjunktur i form av lav sysselsetting, høy arbeidsledighet, høyere renter mm. vil føre til lav etterspørsel etter å leie og eie næringseiendom, og deretter prisfall. Konsekvensen blir at næringseiendommer leies billig for å unngå at de skal stå tomme. Tilbudssiden er ganske fast og det er vanskelig å reversere

<sup>4</sup> Harald Bøvre: EIE 311, 4-kvadrantsmodellen. Tilbuds og etterspørselsfunksjonen. Forelesning ved NMBU våren 2015.

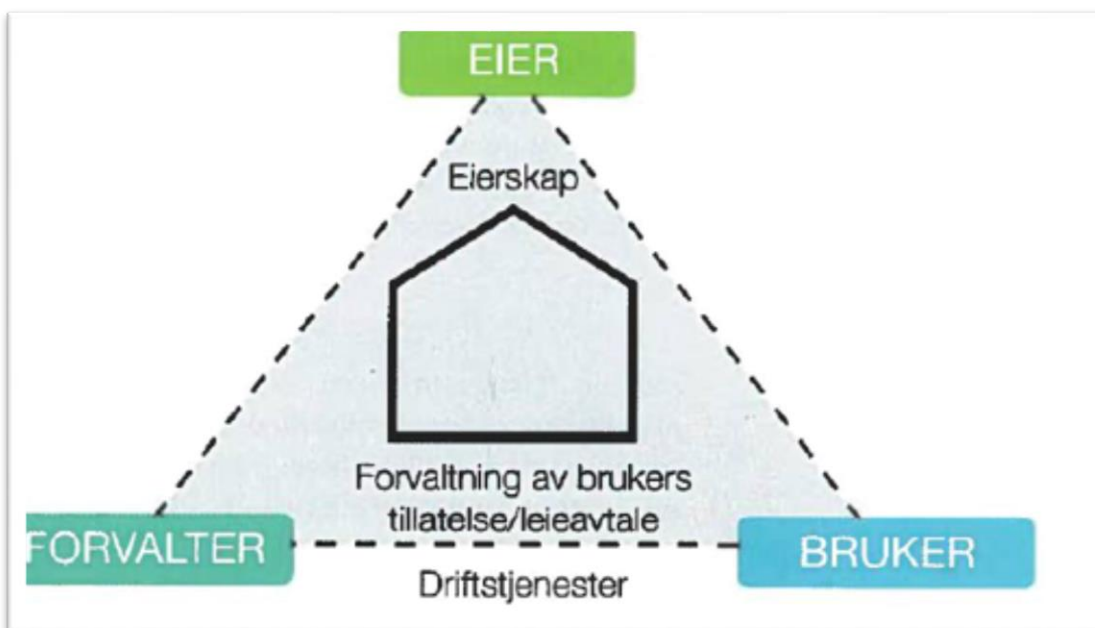
utbyggingen når spaden er satt i jorda. I tillegg lever en eiendom i mange år og krever «aktiv» eiendomsforvaltning når den er ferdig bygget.

Eiendomsmarkedet er ellers syklisk, og normalt vil eiendomsprisene uansett korrigerer seg tilbake fra et kortsiktig topp eller bunnivå (Geltner et al. 2014, s.33).

Sammenhengen i eiendomsmarkedet og hvordan etterspørsel og tilbud fungerer i markedet, er grunnleggende elementer som det må å ta hensyn til i forbindelse med generelle markedsanalyser (Geltner et al. 2014). Markedsanalyse i forbindelse med alternativ anvendelse av Drammen trafikkstasjon kommer jeg tilbake til i punkt 5.

### 3.2 Roller i eiendomsforvaltning

Sæbøe og Blakstad (2009, s. 7) beskriver tre roller i eiendomsforvaltning og som er eier, forvalter og bruker.



Figur 4 Roller i eiendomsforvaltning

Kilde: Sæbøe og Blakstad (2009, s. 7)

De tre rollene opererer på forskjellige nivåer og innholdet i rollene vil bli påvirket av mål med eierskapet ifølge Sæbøe og Blakstad (2009).

Eier utøver sitt eierskap på strategisk nivå og tar beslutninger om hva som skal gjøres med eiendommen. Dette kan dreie seg om beslutninger om langsiktige mål, slik som beslutning om nybygging, salg, leie eller eiendomsutvikling.



Forvalterrollen er på taktisk /administrativt nivå, men kan også inneha operative oppgaver. Forvalter tar beslutninger om hvordan ting skal utføres etter retningslinjer fra eier, og har styring på oppgaver som arealutnyttelse, kostnader og planarbeid.

Brukeren av en eiendom er leietakeren, men kan også være internbruker eller eieren selv.

Tidligere var det også vanlig i privat sektor at brukeren av eiendommen også eide og drev eiendommen. Det er fortsatt slik for en del mindre næringseiendommer, men det er en klar tendens til at man splitter opp funksjonene i eier, leier og bruker også i offentlig sektor.

(Bærug, 2012)

### **3.3 Ulike eierskap**

Avhengig av formålet med eierskapet, kan rollene i figur 4 være underlagt en leieavtale eller ikke. Leieavtalen skal regulere kostnaden for bruk av eiendom, varighet av avtalen, ansvar, rettigheter og plikter mm.

Ulike eierskap har ulike formål. Sæbøe og Blakstad (2009 s.7-8) skisser tre typer eierskap:

Finansielt eierskap: Eierskapet er opptatt av å oppnå høyest mulig avkastning av investert kapital i forhold til valgt risiko og andre investeringsalternativer.

Industrielt eierskap: Avkastning er ikke alltid et direkte mål og investering i eiendom gjøres for å få tilgang til brukstilpasset driftsmiddel i virksomhetens produksjon.

Offentlig eierskap: Er motivert av behov for tjenesteyting og tilbud som ofte trenger spesialtilpassede lokaler. Avkastning har tidligere ikke vært tema siden målet med eierskapet er samfunnsnytt, og produksjon av offentlige tjenester.

### **3.4 Aspekter ved den offentlige eiendomsforvaltning**

Jeg bruker en statlig eid eiendom som case, og i det følgende vil jeg belyse noen aspekter ved offentlig eiendom for å forstå hvordan offentlig eiendomsforvaltning fungerer sett mot et kommersielt eierskap som er utgangspunktet for figur 2 (Geltner et al., 2014).

Det offentlige spiller en viktig rolle i utviklingen av eiermarkedet, leiemarkedet og utviklermarkedet. Både stat og kommune er store byggherrer, eiendomsforvaltere og leietakere. I tillegg er det staten som utformer overordnet regelverk innenfor

eiendomsmarkedet generelt, mens kommunen vedtar reguleringsplaner og fører tilsyn med byggevirksomheten lokalt.

I 1999, anslo man at totalt m<sup>2</sup> for eiendommene i Norge er på 335 millioner. Bolig utgjør 210 mill. m<sup>2</sup>, yrkesbygg 115 mill.m<sup>2</sup> der den private andelen er på 70 mill m<sup>2</sup>, men den offentlige delen av yrkesbygg er på 45 mill. m<sup>2</sup>. Harald Bøvre<sup>5</sup>.

Sæbøe og Blakstad (2009, s. 7) hevder at det offentlige eierskapet til bygg og eiendom er motivert av behov for spesialtilpassede lokaler til den offentlige tjenesteytingen.

Tjenesteytingen i den offentlige sektoren er ganske omfattende. Det offentlige trenger å dekke arealbehov til sine virksomheter innen utdanning, helse, omsorgstjenester og samferdsel mm. I tillegg må den offentlige bygningsmassen dekke behov innen politiske prioriterte mål slik som kirke, idrett, og kultur.

Andre bygninger eies av sikkerhetsmessige hensyn, eller fordi de er historisk interessante bygninger.

De som kjennetegner mange av offentlige bygningene, er at de er formålsbygg og vanskelig å omsette i leiemarkedet. Alternative lokaler kan være ensbetydende med nytt bygg eller omfattende ombygning av en annen bygningsmasse i følge Kommunal- og moderniseringsdepartement (St.prp. nr. 84 (1998-99)).

I eiendomsmarkedet, der eierskapet er finansielt motivert, er målsetningen mest mulig fortjeneste for eierne, og best mulig forvaltning for bevaring og økning av den kapitalverdien som eiendommen utgjør. Aktørene har mulighet til avskrive egen bygningsmasse i tillegg til at de kan ta markedsleie for bygninger som oftest er konkurransebygg, og ikke formålsbygg. Mens fokuset i offentlig eiendomsforvaltning, er å produsere offentlige tjenester innen disse bygningene (Sæbøe & Blakstad, 2009).

NOU 2004:22 s. 13 definerer god eiendomsforvaltning i offentlig sektor slik:

*«God eiendomsforvaltning er å gi brukerne gode og effektive bygg til lavest mulig kostnad».*

### **3.4.1 Husleieprinsipper innenfor offentlig eiendomsforvaltning:**

Den offentlige sektor mottar årlige overføringer/bevilgninger for å produsere diverse tjenester til befolkningen.

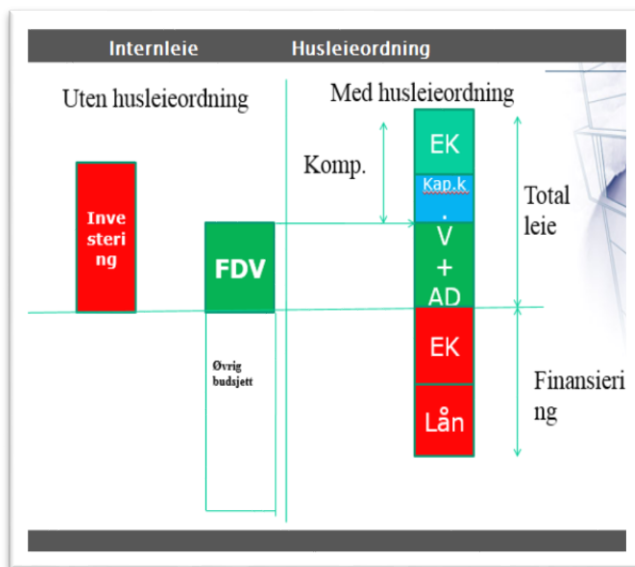
Eiendomsforvaltningen er ikke motivert ut fra avkastning og fortjeneste.

Det avgjørende er at statens lokaler understøtter tjenesteproduksjonen, både med tanke på formål og effektivitet.

---

<sup>5</sup> Harald Bøvre: EIE 311, Verdsetting– Det norske eiendomsmarkedet– en introduksjon. Forelesning ved NMBU våren 2015

Det er varierende hva husleien dekker av kostnader knyttet til kapital, forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling. En kan skissere det på følgende måte:



Figur 5 Betaling for bruk av eid eiendom i staten

Kilde: Egen framstilling på bakgrunn av Breirem (2011).

### 3.4.1.1 Husleieordning

I Norge ble husleieordningen under Statsbygg etablert i 1993, og er senere utvidet ved at flere eiendommer er innlemmet i ordningen. (Eikeland, 2005)

Ordningen innebar at kostnader ved bruk av lokaler ble beregnet, fakturert og synliggjort for brukerne. Husleieordningen innebar en kontraktinngåelse som forplikter bruker å betale for antall m<sup>2</sup> som disponeres eller ønskes disponert.

Eikeland definerer husleieordning som:

*En samlebetegnelse for alle forhold mellom huseier og leietaker der disse er adskilte virksomheter med klart adskilt økonomi, men likevel tilhører samme juridiske person, f.eks. den norske stat. Dette betyr at den som eier og forvalter bygningene har samme overordnede eier (staten) som bygningenes brukere, men huseier og leietaker kan likevel forventes å opptre som selvstendige parter i leieforholdet. Husleieordninger forutsetter at huseier og leietaker har adskilte økonomier, slik at leiebetalingen betraktes av begge parter som en reell økonomisk transaksjon. Eikeland (2005, s. 6)*

Innenfor husleieordningen fastsettes husleie etter kostnadsbasert leie, som er basert på et bestemt krav til avkastningen av huseiers egenkapital eller markedsbasert leie.

Fastsettelsen av markedsleie forutsetter et fungerende marked og vil gjelde konkurransebygg som er lett omsettelige i markedet, slik som kontorbygg. Kostnadsdekkende leie, derimot, er relevant der det ikke finnes et fungerende marked. (Eikeland, 2005). Dette gjelder gjerne formålsbyggsom sykehus, skoler, barnehager.

### **3.4.1.2 Internleie**

Med internleie mener Eikeland:

*Når huseier og leietaker er en og samme bedrift eller organisasjon, er det naturlig å bruke betegnelsen internleie. Slike ordninger vil gjerne fremstå som en budsjetteringsteknikk mer enn et reelt forretningsmessig forhold. Ordninger med internleie eller intern kostnadsfordeling hvor brukervirksomheten regnskapsmessig belastes kostnadene ved lokalene, men uten at dette skjer med grunnlag i en forhandlet avtale mellom to økonomisk adskilte parter. (Eikeland, 2005, s. 6)*

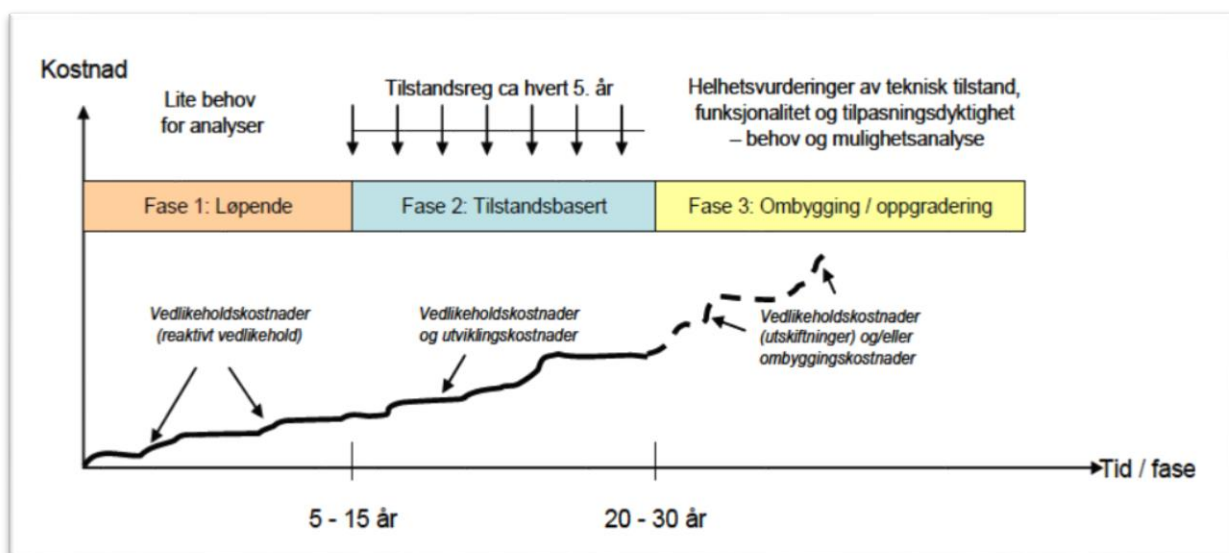
Det er forskjellig hva disse budsjettjusteringene/overføringene innebærer. Men det er vanlig at utgifter relatert til drift og vedlikehold kostnadsføres på det koststedet som bruker ressursen, uten at det foreligger noen leieavtale. Som eksempel nevner Eikeland universitetene som har innført internfakturering for drifts – og vedlikeholdskostnader som en form for internleie. (Eikeland, 2005)

Drammen trafikkstasjon belastes for internleie og det foreligger ikke noen leieavtale mellom SVV ved eiendomsseksjonen som eier og trafikkstasjonen som internbruker.

Investeringsbeløpet ble belastet regnskapet som engangskostnad i forbindelse med investeringen. Andre drifts og vedlikeholdsutgifter som er relatert til eiendommen, blir belastet trafikkstasjonskostnadssted.

Ordningen med internleie vil ikke gi et helhetlig bilde av det det koster å bruke lokalene, ettersom internleie hverken gjenspeiler markedsleie eller kostnadsdekkende leie.

Nyere bygg med høy standard, vil også fremstå som langt billigere enn gamle bygg i en ordning med internleie, siden vedlikeholdsbehov og dernest kostnader øker i takt med eiendommens alder. Dette kan skisseres slik:



Figur 6 Vedlikeholdsbehov og levetid

Kilde: Multiconsult (sitert i Fredriksen 2015, s.27)

Mens i eiendomsmarkedet vil nyere eller type standard være en viktig prissettende faktor i leiemarkedet (Revfem, 2016).

Nedenfor vil jeg redegjøre for hvordan anvendelse i leiemarkedet, utviklermarkedet og eiermarkedet fungerer.

Denne teorigjennomgangen, vil danne et teoretisk rammeverk for markedsanalyse og vurdering av alternativ anvendelse i eiendomsmarkedet og verdivurdering av Drammen trafikkstasjon.

### 3.5 Leiemarkedet

Leiemarkedet (space market) drives av utleiery som tilbyr tilgjengelige eiendommer og leietakere som etterspør areal. Etterspørsel og tilbud av areal påvirker leiepris og utleiegrad. Tilbud og etterspørsel påvirkes i tillegg av nasjonale og regionale forhold, som sysselsetting, oljeinntekter, lønnsutvikling, rentenivå, aksjemarkedet, tilførsel av nybygg og andre forhold.

Leiemarkedet er sterkt segmentert geografisk og i eiendomstype. En som driver verksted er interessert i eiendommer som kan anvendes til nettopp det, og ikke restaurantlokaler. Store logistikklokaler kan for eksempel ikke ligge i Oslo sentrum, og det er stor forskjell om et næringslokal ligger i Bogstadveien på Majorstuen eller i den parallelle gaten. Det er stedsfastheten i eiendommen som fører til denne sterke geografiske differensieringen (Bærug, 2012).

Utviklingspotensialet til en leid eiendom vil ikke utgjøre noen verdi i seg selv for leietaker, med mindre den er realisert og omsettbart i leiemarkedet, altså at byggeprosjektet er gjennomført. Etterspørselen i leiemarkedet består av de som trenger bygninger med kvaliteter og egenskaper som knytter seg til type eiendom, beliggenhet, standard og nærhet til offentlig kommunikasjon. Dette er også faktorer som påvirker leienivået. (Revfem, 2016).

### 3.5.1 Leieavtale

Det er vanlig å regulere et leieforhold mellom utleier og bruker (leietaker) med leieavtale når eiendommen leies ut i leiemarkedet.

En leieavtale som inngås mellom eier og bruker, er viktig for den som til en hver tid er eier av eiendommen ifølge Wikborg (2014).

Med en leieavtale plikter eier å stille lokalene til disposisjon, samtidig som brukeren plikter å betale husleie for bruken. Leieavtalen regulerer fordelingen av kostnader mellom utleier og bruker, i tillegg til bestemmelser om leielengde, opsjonsmuligheter og prisjustering mm. Det brukes gjerne standard leieavtaler, som eventuelt justeres ved spesielle forhold.

De årlige inntektene som eier får, er avhengig av vilkårene i leieavtalen. Leieinntektene er viktig siden de sikrer eierens drift og vedlikehold av eiendommen. I tillegg vil leieinntektene og leieavtalen ha betydning når eiendommen skal selges eller verdsettes.

Verdsettelse av bygg bygger som regel på eiendommens kontantstrøm kombinert med eiendommens utviklingsmuligheter, mener Wikborg (2014).

Er leieavtalen gunstig i form av høy leie, lang leieavtale med sikker leietaker og gunstige vilkår for utleier, vil avtalen ha en positiv verdi når eiendommen skal omsettes i eiermarkedet. Men leieavtalen kan også ha negativ verdi dersom den er mer gunstig for leietaker, for eksempel ved at leienivået er lavt eller avtalens lengde er lang, slik at den blokkerer for oppgradering og utvikling (Bærug, 2012).

Verdien av leieavtalen, og dermed eiendommen, påvirkes av flere faktorer i tillegg til leiebeløpet, blant de viktigste faktorene kan det nevnes eierkostnader.

Eierkostnader defineres som de driftskostnadene som gårdeier ikke får viderefakturert leietaker i form av felleskostnader (Revfem, 2015).

Bransjen opererer med at ca. 8 til 10% av leieinntekten går til eierkostnader. Dette er også avhengig av eiendommens alder og standard, som har mye å si for eiendommens behov for vedlikehold. (Revfem, 2015)

### 3.5.2 Markedsleie

Leiemarkedet består av tilgjengelige bygg på tilbudssiden, mens etterspørselen består av de som trenger bygninger. Som tidligere nevnt, er det areal som omsettes i denne delen av eiendomsmarkedet.

Markedsleie kan defineres som følger i henhold til Wikborg (2014, s.51):

*Markedsleie er den leie som vanligvis oppnås ved ny utleie av lignende lokaler til lignende vilkår. Det avgjørende er hva potensielle leietakere uten spesiell tilknytning til/interesse i husrommet er villig til å betale. Om enkelte leietakere ut fra sitt særlige behov er villig til å betale en høyere leie enn vanlig, for eksempel en næringsdrivende som driver raskt ekspanderende virksomhet i nabolokalet, er dette ikke relevant som sammenligningsgrunnlag.*

Både tilbud- og etterspørselssiden i leiemarkedet er segmentert med tanke på geografisk plassering, beliggenhet og brukstype. Dette gjør at leiemarkedet er lokalt, og det kan være vanskelig å sammenligne leie pr. m<sup>2</sup>. Et restaurantlokale koster ikke det samme som et kontorlokale, og to identiske bygg vil leies ut til forskjellig pris på grunn av geografisk plassering (Bærug, 2012).

Jeg innledet teoridelen i pkt. 3.1 med å nevne at alle de tre delene i eiendomsmarkedet er avhengig av hverandre, og at ubalanse i den ene delen fører til endrede tilbud og etterspørsel i den andre. Dersom man for enkelhetens skyld antar at leiemarkedet er et homogent marked, vil leieprisen ut fra en generell etterspørselskurve, fastsettes der utleiers priskrav tilsvarer det leietakere er villig til å betale i henhold til vanlig markedsmodell i samfunnsøkonomien.

### 3.5.3 Reguleringsstatus og bruksendring

Jeg vil redegjøre for dette punktet siden problemstillingen i oppgaven min forutsetter at alternativ anvendelse i leiemarkedet skal skje uten at eiendommen omreguleres.

En eiendom kan lovlig brukes til det formål den er regulert til i reguleringsplan eller annen arealplan (Sollien, 2010).

Plan og bygningsloven åpner også for at det kan søkes om bruksendring med søknad om dispensasjon fra reguleringsformålet.

Bruksendring, vesentlig utvidelse eller vesentlig endring er søknadspliktig i henhold til Plan og bygningsloven § 20-1 første ledd, bokstav D.

Vesentlig endring og vesentlig utvidelse gjelder også for eksisterende bruk og bruk innenfor samme reguleringsformål (Sollien, 2010).

Etter husleieloven (2009) §§ 2-2 og 2-17, er det i utgangspunktet utleiers ansvar at de utleide lokalene kan brukes til formålet som ble avtalt. Utleiers ansvar omfatter også at lokalene rent bygningsteknisk er godkjent til bruk, enten gjennom midlertidig brukstillatelse eller ferdig attest. Utleier bør også påse at leietakers virksomhet ligger innenfor eksisterende tillatelser etter plan og bygningsloven. Hvis leietaker ønsker å bruke lokalene til annet formål enn det det er regulert for, må dette søkes om, da dette regnes som søknadspliktig tiltak som krever bruksendringstillatelse.

Ved manglende bruksendringstillatelse, vil planmyndighetene i kommunen kreve endring, stansing av bruken og dagbøter. (Wikborg, 2014).

Husleielovens §§ 2-2 og 2-17 kan fravikes i leiekontrakten. Partene kan dermed avtale at nødvendig bruksendringstillatelse og andre offentligrettslige krav, skal være leietakers ansvar. Dette bør fremgå klart og tydelig av leieavtalen. (Wikborg, 2014).

#### **3.5.4 Anvendelse av Drammen trafikkstasjon i leiemarkedet**

Anvendelse av Drammen trafikkstasjon i leiemarkedet går ut på at eiendommen leies ut med markedsleie og med bakgrunn i leieavtale.

Trafikkstasjonen er definert som formålsbygg i følge Kommunal- og moderniseringsdepartement (St.prp. nr. 84, 1998-99).

Et formålsbygg er vanskelig å omsette i leiemarkedet (Eikeland, 2005), og fastsettelsen av markedsleie forutsetter et fungerende marked. Markedsleie bestemmes med bakgrunn i hva leietaker er villig til å betale jf. punkt 3.5.2 om markedsleie.

Per i dag forbindes trafikkstasjonsvirksomhet kun med Statens vegvesen, og i utgangspunktet er SVV den eneste som ville etterspørre bruk av trafikkstasjon i leiemarkedet.

Markedsstimulering er en måte som brukes for å avklare hva eiendommen kan brukes til, og deretter finne fram til hvem som kan være aktuelle interessenter for de potensielle anvendelsesområdene (Bærug. 2012. s. 33).

På bakgrunn av markedsstimulering kan man estimere en markedsleie ved sammenligning av «like» objekter. Sammenligning kan gjøres på bakgrunn av type bygg, beliggenhet og standard.



Verdsettelse av bygg bygger på eiendommens kontantstrøm kombinert med eiendommens utviklingsmuligheter, mener Wikborg (2014). Kontantstrømmen beregnes med bakgrunn i markedsleie og andre vilkår i leieavtalen.

Uten leieavtale, vil trafikkstasjonen fremstå som mindre verdt i eiermarkedet enn dersom den leies ut til markedsleie i leiemarkedet. Dette forklarer jeg mer om i neste avsnitt.

### **3.6 Leiemarkedet som en del av eiermarkedet**

Kjøp av næringsseiendom er en transaksjon i eiermarkedet. Når man kjøper en næringsseiendom, kjøper man seg også inn i utleierposisjon, og det er vanlig å anse leieavtalene som en del av eiendommen. (Bærug, 2012). Leiemarkedet er med andre ord en del av eiermarkedet.

Det er leieinntekter som omsettes i eiermarkedet. Hvilken type eiendom, eller beliggenheten har ikke så mye å si.

Man kjøper direkte eller indirekte en kontantstrøm fra leietaker. Kontantstrømmen påvirkes av leiepris, utleiegrad, vakanser, hvor sikker leietakeren er og eierkostnader. Jf. Pkt. 3.5.1 om leieavtale.

Det som differensierer eiermarkedet er usikkerhet i forhold til leieinntekter. Eierens risiko og fremtidig utvikling av kontantstrømmen. Dette fører til at ikke alle eiendommer er direkte sammenlignbare.

Markedet betaler mer for sikre leieinntekter og mindre for usikre leieinntekter.

Avkastningskrav i form av hvilken avkastning man forventer å få ved andre plasseringer i obligasjoner, aksje og pengemarkedet vil også påvirke eiermarkedet. I tillegg kommer eventuelle utviklingsforventninger i form av leieboertilpasning eller utviklingspotensial. (Bærug, 2012)

#### **3.6.1 Drammen trafikkstasjon i eiermarkedet**

Eiermarkedet etterspør eiendommer med lange og sikre kontantstrømmer. Drammen trafikkstasjon er per i dag ikke en eiendom som generer leieinntekter og jevn kontantstrøm. Verdien av eiendommen vil ligge i forventede leieinntekter for en kjøper som vil kjøpe seg inn i en utleierposisjon.

Manglende leieinntekter og leiekontrakt, usikkerheten i forhold til hvorvidt eiendommen kan leies ut, eierkostnader og kostnader relatert til diverse tilpasninger i forbindelse med utleie vil bli priset inn.

Eiendommen har også et utviklingspotensial, og dette vil også prises inn av eiermarkedet med bakgrunn i de inntektsforventningene og risiki som utviklingspotensialet gir.

### 3.7 Utviklermarkedet

I dette avsnittet vil jeg redegjøre for utviklingsmarkedet, som i min problemstilling er knyttet til muligheten for å omregulere og utvikle Drammen trafikkstasjon til kontorformål.

Utviklermarkedet omfatter utvikling av eiendom.

Eiendomsutvikling defineres av Kristoffersen<sup>6</sup> som en «arealbasert verdiskapning, der en eiendomsutvikler avdekker et underliggende utviklings- og verdipotensial knyttet til fast eiendom, med eller uten eksisterende bebyggelse»

Det er viktig med analyse av eiendomsmarkedet, etterspørsel, tilbud og vekst lokalt og nasjonalt før man setter i gang med et utviklingsprosjekt.

Meel (2010, s. 86) mener at:

*Forhåndsvurderingene av utviklingsprosjektet bør inkludere spesifikke egenskaper ved utviklingseiendommen, som beliggenhet, kvalitet på tomt og lokalisering på infrastruktur, samtidig som det er viktig å skaffe seg oversikt over markedspotensialet, indikatorer på forhold mellom tilbud og etterspørsel innenfor det markedssegmentet og den kommunale tilretteleggingen.*

Min problemstilling gjelder en eiendom med utviklingspotensial, hvilket betyr at potensialet er allerede identifisert, og jeg vil derfor ikke belyse hvordan man forhåndsvurderer utviklingspotensialet i oppgaven.

---

<sup>6</sup> Øystein R. Kristoffersen: Sammenfatning EUS2. Akkvisisjon, utsjekking og kalkyler. Eiendomsutviklerstudie, Forelesning ved Senter for eiendomsfag 15.10.2013

Jeg vil derimot drøfte de elementer som utgjør en risiko i forbindelse med realiseringen av utviklingspotensialet, ettersom risikoen er en viktig faktor i forbindelse med verdsettingen av eiendom med utviklingspotensial, jf. punkt 3.6.

I tillegg er det viktig å få et helhetlig bilde av alle risiki for å vurdere hvorvidt omregulering og utvikling av eiendom er gjennomførbart som alternativ innenfor SVV mandat og fullmakt.

### 3.7.1 Eiendomsutvikling og risiko

Nordahl (2010, s. 109) mener at:

*Risiko handler om forventninger om framtidige hendelser og er uløselig knyttet til usikkerhet; usikkerhet om hendelser, usikkerhet om utvikling når det gjelder eiendomsutvikling; usikkerhet om avkastning. Selve begrepet referer til altså til situasjoner hvor en aktør kalkulerer med gevinster og omkostninger*

I eiendomsutvikling er risiko alle elementer som vil forhindre utviklingsprosjektet fra å nå sitt mål. Verdien av utviklingsprosjektet og risikoen forbundet med det, er avhengig av hvor man er i verdikjeden (jf. Figur 1) og hvor langt man er kommet i forhold utbygging.

Bærug (2012, s.40) identifiserte følgende risiki i forbindelse med eiendomsutvikling:

- Regulerings og politisk risiko
- Utbyggingsrisiko
- Finansieringsrisiko
- Markedsrisiko

Fra et verdsetningsperspektiv er all usikkerhet synonymt med økt risiko, som må kompenseres for i form av høy diskonteringsrente. Dette er faktorer som reduserer verdien av eiendommen og blir nærmere omtalt i punkt 3.8.

### 3.7.2 Regulering og politisk risiko

Området der Drammen trafikkstasjon ligger er regulert til industri per i dag. Det er en tidskrevende prosess å få endret regulering til ønsket formål, som i mitt case er omregulering og utvikling til kontorformål. Dette utgjør en regulering og politisk risiko.

I henhold til Plan - og bygningsloven (2008) skal plandokumentene gi bindende rammer i forhold til arealbruken og grunnlag for å fatte vedtak om bruk og vern av ressurser.

Enhver utbygger må forholde seg til de planer som gjelder for det aktuelle område. Hva man kan bygge fremkommer av reguleringsplanen med arealbestemmelser, områdeplan og detaljplaner. Planhierarkiet tilsier at kommuneplanen kan gå foran lokale reguleringsbestemmelser og at nyere planer går foran eldre planer. (Røsnes & Kristoffersen, 2010)

Kommunen har rett til å regulere. Private utviklere kan fremme forslag, men har ingen krav på å få sitt reguleringsinnspill godtatt i henhold til Plan -og bygningsloven.

Det medfølger også en del usikkerhet og risiko med tanke på hvor mye man får bygge på tomten (utnyttelsesgraden), rekkefølgebestemmelser som blir lagt inn i forbindelse med ny regulering, og hva slags utbyggingsavtaler som kommer til å bli inngått med kommunen. I tillegg kan også engasjerte naboer som motsetter seg nye reguleringsplaner utgjøre en risiko.

Meel (2010, s.80) har satt opp en skala for hvordan verdien endrer seg med hensyn til reguleringsstatusen på tomten. Anslag av tomteverdi øker med lavere reguleringsrisiko. Desto lenger man kommer i prosessen for regulering til ønsket formål og utnyttelse, desto høyere verdi får tomten pga. redusert risiko.

Dette illustrer han slik:

Verdiskala	Reguleringsstatus
10	
9	
8	Tomt regulert i medhold av reguleringsplan, alternativt reguleringsplan.
7	
6	
5	
4	Tomt innenfor byggeområde i kommuneplanens arealdel.
3	
2	
1	Tomt utenfor byggeområde i kommuneplanens arealdel, dvs. i uregulert område eller i LNF-område.
0	

Figur 7 Verdiskala og reguleringsstatus

Kilde: (Meel, 2010, s.80)

### **3.7.3 Utbyggingsrisiko**

Eiendomsutviklingen er preget av risiko, uavhengig av reguleringsplaner vil det alltid være en del usikkerheter knyttet til byggeprosessen, finansieringen og utbyggingskostnader, markedet og investeringens irreversible karakter. Blant det viktigste elementene, kan det nevnes:

#### **3.7.3.1 Grunnforhold og kulturminner**

Som eier av eiendommen er man ansvarlig for eventuell forurensning i grunnen.

Forurensningsmyndighetene kan gi pålegg om at den ansvarlige må treffe tiltak for å hindre forurensning, stanse, fjerne eller begrense virkning av allerede inntrådt forurensning. Jf.

Forurensningsloven §7.

Kulturminner på tomten eller vernebestemmelser i området kan også påvirke prosjektet.

Alt dette er elementer som kan forsinke utbyggingen og minske avkastningen som man har forventet å få i forbindelse med realiseringen av utviklingspotensialet.

Per i dag foreligger det ingen vernebestemmelser eller forurensning på trafikkstasjonseiendommen.

#### **3.7.3.2 Byggekostnader**

Det er mange trinn før eiendommen er ferdig bygd og utviklingspotensialet realisert i henhold til figur 1. Det er i tillegg mange aktører som er involvert og risikoen for at prosjektet stopper eller blir forsinket er tilstede i alle trinn.

Kvalitet på bygget, inkludert bl.a. usikkerhet om grunnforhold, kan føre til økte kostnader og uforutsette hendelser. Det samme gjelder tilgang på arbeidskraft og råvarer/materialer.

### **3.7.4 Finansieringsrisiko**

Dette dreier seg om betingelsene for fremmedkapital, belåningsgrad, lånerente og avdragsprofil.

Utbygging er veldig kapitalintensiv og kapitalinnsatsen øker jo lengre prosjektet er kommet i utviklingen, mens risikoen minker sterkt i løpet av den siste fasen. Dette kan illustreres slik:

Tabell 1 Grad av utvikling, verdiskapning, kapitalinnsats og risiko i eiendomsutvikling

Grad av utvikling	Verdiskapning	Kapitalinnsats	Risiko
Ingen	0 %	0 %	100 %
Idéskisse	10 %	1-2 %	90 %
Utarbeidet reguleringsplan	30 %	3-5 %	70 %
Godkjent reguleringsplan	50 %	3-5 %	50 %
Ferdig bygget	80 %	98 %	30 %
Ferdig utleid	100 %	100 %	0 %

Kilde: Harald Bøvre

Utviklingsprosjekter finansieres som regel via lån og fremmedkapital. Et viktig risikomoment her er om det vil være mulig å få nok lån? Har prosjektet tilstrekkelig lån til å betjene sine forpliktelser også i forbindelse med uforutsette hendelser, forsinkelser og, i verste fall, eventuell stans i prosjektet? Og kommer rentene til å gå opp mer enn det utbygger har budsjettet med?

### 3.7.5 Markedsrisiko

Finansieringsrisiko er tett knyttet opp til markedsrisiko som går på om utbygger greier å skaffe seg solide leietakere? Hvor lenge skal deleie? Og får man leid ut til budsjetterte og forventede priser?

Det er vanlig at etterspørsel og tilbudsmarkedet undersøkes og analyseres før profesjonelle utbyggere setter i gang med et prosjekt. (Røsnes & Kristoffersen, 2010)

### 3.7.6 Drammen trafikkstasjon i utviklermarked

I følge Nordahl<sup>7</sup>, vil risikoprofilen i forbindelse med utvikling variere forhold til ulike delmarkeder og ulike produksjonsutfordringer. De profesjonelle utbyggere har strategier for å redusere risiko gjennom blant annet spesialisering, risikospredning og med å avvente med utvikling.

<sup>7</sup> Berit Nordahl: Fordypningsmodul: Eiendomsutvikling, teori og praksis

Sammenhengen mellom byutvikling, offentlig investering og mulighetsrommet for kommersiell eiendomsutvikling. Senter for eiendomsfag 14.05.2014

SVV er en statlig aktør og har ikke mulighet til å spre risikoen gjennom en vanlig porteføljeforvaltning slik profesjonelle aktører gjør i eiendomsmarkedet.

Statens vegvesen er eier av Drammen trafikkstasjon og tilhørende tomteareal. Eiendommen er ikke belånt og etaten får utdelt sine bevilgninger hvert år i forbindelse med årlige budsjettvedtak i Stortinget. Statens vegvesens omsetning i 2015 var 53,75 mrd. kr. (Statens vegvesen, 2016, s.5))

Sånn sett har Statens vegvesen nok midler og trenger ikke å ta opp lån og dermed utsette seg for finansieringsrisiko knyttet til endrede lånebetingelser. Dette gjør også at Statens vegvesen vil tåle mer av de ovennevnte risiki enn en profesjonell aktør i eiendomsmarkedet.

De årlige bevilgningene som SVV får gjennom tildelingsbrevet fra Samferdselsdepartementet, er knyttet til det mandatet og de fullmakter som SVV har og som er hjemlet i instruksen. Jf.

Instruks for Statens vegvesen. (2011)

Statens vegvesen arbeider for at alle som går, sykler, kjører eller reiser kollektivt skal komme trygt og sikkert fram. (Statens vegvesen, 2016, s.5)

Innenfor de ovennevnte områder, finnes de parametere som SVV blir målt på. Anvendelse av tildelte midler skal foregå i henhold til fastsatte mål i Reglement for økonomistyring i staten. (Finansdepartement. 2015).

Hvorvidt det er rom for anvendelse av budsjettmidler på store utviklingsprosjekter som ikke er en del av fastsatte mål fra stortinget er tvilsomt.

I følge Figur 1 (verdikjeden i eiendomsmarkedet) består eiendomsutvikling av flere etapper før man kommer til tilrettelegging for bygging og produksjonsfasen som krever mest kapital.

I henhold til figur 8 (Verdiskala og reguleringsstatus) og det som er omtalt i punkt 3.7.2 om regulering og politisk risiko, øker verdien av tomten når det er regulert (i dette tilfelle omregulert til kontorformål). Dette med bakgrunn i at reguleringen vil bidra til å minske risikoen for kjøper. Samtidig illustrerer tabell 1, som viser grad av utvikling, verdiskapning, kapitalinnsats og risiko i eiendomsutvikling, at det krever mindre kapitalinnsats (3 % til 5% av kapitalinnsats) for å regulere tomten. Som et alternativ for full utvikling og utbygging, kan SVV omregulere eiendommen i forkant av et eventuelt salg, uten at dette i særlig stor grad vil påvirke ressursene som skulle brukes på de oppgavene SVV skal gjøre i henhold til instruksen og tildelingsbrevet.

### 3.8 Verdsetting

Verdsetting av næringsseiendom brukes i forbindelse med kjøp og salg, interne og eksterne rapporteringer, låneopptak, og balanseregnskap (Bærug, 2012, s.60).

Det brukes ulike verdimål for verdsetting av næringsseiendom. Jeg vil i følgende avsnitt redegjøre kort for de verdimålene som jeg kommer til å bruke videre i min oppgave, i forbindelse med verdsetting av de forskjellige alternativanvendelsene av Drammen trafikkstasjon i eiendomsmarkedet.

#### Markedsverdi

Det er det man får for eiendommen dersom man selger på en vanlig måte i eiendomsmarkedet. En måte å finne markedsverdi på er å se på hva andre sammenlignbare næringsseiendommer er solgt for (Bærug, 2012).

#### Avkastningsverdi:

Avkastningsverdi brukes som en tilnæringsmåte til markedsverdien ved siden av sammenlignbare salg, og reflekterer den verdien som gjelder for en konkret eier, avhengig av det man skal bruke eiendommen til. Eiendommen vil ha ulike avkastningsverdier for ulike interesserte kjøpere. Ulike eiere vil drive eiendom forskjellig, som dermed vil påvirke kontantstrømmen. I tillegg vil risiko og avkastningskrav variere fra interesserte kjøpere og vurderes forskjellig. Dette på grunn av forskjellig tilgang til kapital. Aktørene med lavest avkastningskrav, vil da vurdere verdien høyest (Bærug, 2012).

#### Markedsverdi versus avkastningsverdi

Skillet mellom markedsverdi og avkastningsverdi kan oppsummeres slik:

Avkastningsverdi for selger  $\leq$  markedsverdien  $\leq$  avkastningsverdi for kjøper

Dette betyr at dersom eiendommen har en lavere avkastningsverdi for eieren enn markedsverdien, bør eieren selge ettersom eiendommen er mindre verdt enn pengene vedkommende mottar ved å selge eiendommen. For en potensiell kjøper er det, derimot, lønnsomt å kjøpe dersom avkastningsverdien er høyere enn markedsverdien.

I min oppgave vil markedsverdien være en indikasjon på hva SVV får av inntekt ved salg og avhending av trafikkstasjonen.



Markedsverdien vurderes mot avkastningsverdi til trafikkstasjonen, dvs. hvilken verdi det har for å SVV å eie eiendommen videre i eiermarkedet.

Avkastningsverdi kan også være relevant i den grad den kan gi en pekepinn på hvor mye markedet er villig til å betale for eiendommen som et investeringsobjekt, eller et mulig utviklingsobjekt.

### 3.8.1 Verdsetningsmetoder

Dersom en eier ønske å finne markedsverdien av eiendom uten at han / hun behøver å selge, kan man ta utgangspunkt i de økonomiske teoretiske modellene. Modellene bygger på substituttsprinsippet som går ut på at ingen ønsker å investere i en eiendom dersom det finnes andre investeringsalternativer med høyere avkastning og til samme eller lavere risiko, både innenfor og utenfor eiendomsmarkedet. For eksempel aksjer og obligasjoner (Bærug, 2012).

Det brukes ulike modeller for verdsetting av næringseiendom. Jeg vil i følgende avsnitt redegjøre kort for de modellene jeg kommer til å bruke i min oppgave.

#### 3.8.1.1 Yield

I eiendomsmarkedet bruker man begrepet yield som en betegnelse for sammenheng mellom inntekt og pris eller verdi. Utgangspunktet for inntekten er pengestrømmen man får gjennom gjeldende leieavtale.

Man kan også bruke uttrykket «direkteavkastning» om yield (Bærug, 2012). Yelden finnes ved å dividere leieinntekten med kjøpesum/pris eller verdi. Yelden kan variere på grunn av at den gjenspeiler øyeblikksbildet og tar ikke hensyn til framtidige endringer i kontantstrømmen, som endring i leiepris, leiegrad, vakanser og andre kostnader som faller på eieren.

Brutto yield beregnes med utgangspunktet i årlig brutto leieinntekt, dersom man for eksempel ikke kjenner til eierkostnadene. Brutto Yield er inkludert eierkostnader, mens netto yield er utenom. I oppgaven min kommer jeg til å beregne yield med utgangspunktet i denne formelen:

Direkteavkastning = Yield = Årlig netto inntekt/ Pris eller verdi

For å finne verdien av eiendom bruker man følgende formel:

Verdi = Årlig netto inntekt/direkteavkastning

Som nevnt, er denne tilnærmingen til verdivurdering forenklet siden den ikke tar hensyn til fremtidige endringer i kontantstrømmen. Dette blir mer ivaretatt gjennom nåverdmodellen som jeg også kommer til å anvende i oppgaven.

### *3.8.1.2 Nåverdmodellen*

For å beregne verdier, må leiekontrakten leses og kvantifiseres. En korrekt oppstilt kontantstrømanalyse tar hensyn til alle fremtidige endringer som framkommer av kontrakten, i tillegg til kjente faktorer som kan påvirke kontantstrømmen, som utviklingskostnader, beboertilpasninger, vakanser, manglende betaling fra leietaker og diverse eierkostnader.

I forbindelse med regnskapsføring av investeringseiendom, mener finanstilsynet at eierkostnader bør vurderes mot budsjetter og historiske kostnader for den enkelte eiendom når man setter opp slike kalkyler. Tilsynet oppfatter det ikke som tilstrekkelig å legge til grunn sjablonmessige kostnadsestimater basert på statistikk, som for eksempel OPAKs nøkkeltall for drift av næringseiendom. Dette vil være en forenkling som kan slå skjevt ut for enkelteiendommer, i følge Finanstilsynets (2010, s.7)

Nåverdmodellen øker presisjonen i verdivurderinger. Bærug (2012) mener den forenkles også i og med at man ofte ikke tar hensyn til skatt og uspesifiserte eierkostnader som erfaringsmessig vil komme. Man tar utgangspunkt i den beste case scenario og forutsetter at risikopåslag som man har tatt, går eksepsjonelt bra.

Nåverdmodellen tar utgangspunkt i en gitt tidsperiode som man bestemmer selv. Geltner hevder at det er vanlig å benytte en tidshorisont på 10 år (Geltner et al., 2014). Modellen tar også hensyn til at eiendommen har en restverdi ved periodens slutt. Restverdien finner man ved å dele netto leieinntekter på avkastningskrav og deretter finne nåverdi av dette beløpet. Avkastningsverdien av eiendommen blir summen av nåverdi-justert restverdi til eiendommen og nåverdien av de oppstilte årlige kontantstrømmer.

Det benyttes to tilnæringsmetoder i forbindelse med kontantstrømanalyse:

Egenkapitalmetoden og totalkapitalmetoden.

Egenkapitalmetoden beregner kontantstrømmen som er igjen etter betjening av skatt og gjeld, mens totalkapitalmetoden beregner kontantstrømmer som er igjen etter betjening av all kapital og gir derfor verdien av underliggende eiendom uavhengig av finansieringsmetode og selskapsstruktur (Bærug, 2012).

I min oppgave benytter jeg totalkapitalmetoden og bruker en tidshorisont på 10 år.

For å kunne benytte meg av nåverdmodellen må vi ha kjennskap til de fremtidige inntektene, kostnadene som trafikkstasjonen kommer til å generere. Dette skal jeg prøve å finne ut ved hjelp av en markedsanalyse som jeg kommer tilbake til senere i oppgaven.

### 3.8.1.3 Avkastningskrav / diskonteringsfaktor

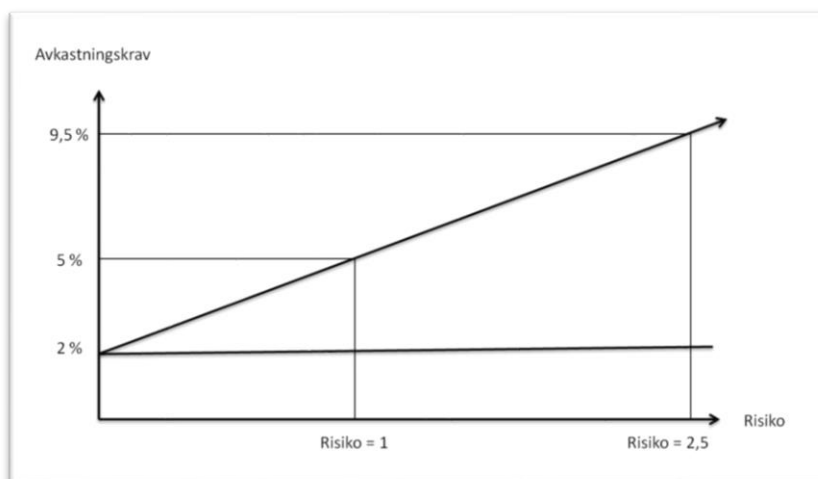
Det er ganske avgjørende at man fastsetter avkastningskravet i forbindelse med en kontantstrømanalyse. Like viktig er det å fastsette riktig diskonteringsfaktor/avkastningskrav. Avkastningskravet kan defineres som alternativkostnad eller kostnad for å nytte kapital<sup>8</sup>

Avkastningskravet bør settes opp i forhold til hvordan eiendommen bidrar til å øke porteføljens risiko og skal settes opp med bakgrunn i følgende to elementer (Bærug, 2012):

1. Det ene elementet settes opp med bakgrunn i risikofri og sikker plassering av pengene for eksempel, investering i statsobligasjoner.
2. Det andre er risikopremie som skal kompensere på den satsingen man gjør på noe usikkert i stedet for sikker investering.

Høyere usikkerhet reflekteres gjennom høyere risikopremie, hvilket gir høyere avkastningskrav/diskonteringsfaktor.

Bærug illustrerer sammenhengen mellom stigende risiko og avkastningskrav slik:



Figur 8 Illustrasjon av sammenhengen mellom stigende risiko og avkastningskrav

Kilde: Bærug (2012, s.35)

<sup>8</sup> Harald Bøvre: EIE 311, Avkastningskrav. Forelesning ved NMBU våren 2015

Risiko er i økonomisk forstand sannsynligheten for at utfallet avviker negativt eller positivt fra det man har forventet.

### 3.8.2 Verdivurdering av utviklingseiendom

Risiko som er forbundet med utvikling av eiendom er tidligere omtalt i punkt 3.7. Det dreier seg om regulering og politisk risiko, utbyggingsrisiko, finansieringsrisiko og markedsrisiko.

Utviklingseiendom kan være<sup>9</sup>

- Ubebygd eiendom
- Bebygd eiendom med restpotensial
- Fullbebygd eiendom.

Opsjonselementet er viktig i forbindelse med vurdering av risiko på ikke-bebygget eiendom. Man kan la være å investere samtidig som tomten øker i verdi.

I mitt case dreier det seg om en fullbebygget eiendom, men som skal omreguleres, rives og bygges om til kontorbygg.

Verdsettingen vurderes med bakgrunn i:

- Påregnelig utnyttelse
- Formål
- Utnyttelsesgrad

Høy regulert utnyttelsesgrad vil normalt bety en høyere verdi på eiendommen, mens formål setter rammen for hvilken virksomhet som skal drives i det realiserte prosjektet. Formål er en viktig faktor i forhold til hva man kan estimere av inntjening og investeringskostnader for prosjektet. Et lager er billigere å bygge, mens inntjeningsmulighetene ikke er like store som hos for eksempel, tomter som bygges til boliger eller kontorbygg.

Fullt bebygget eiendom verdsettes normalt som i punkt 3.8.1 med fratrukk for oppgraderings- og utviklingskostnader.

---

<sup>9</sup> Harald Bøvre: EIE 311, verdsetting- praktisk guide, utviklingseiendom-utbyggingsareal. Forelesning ved NMBU våren 2015

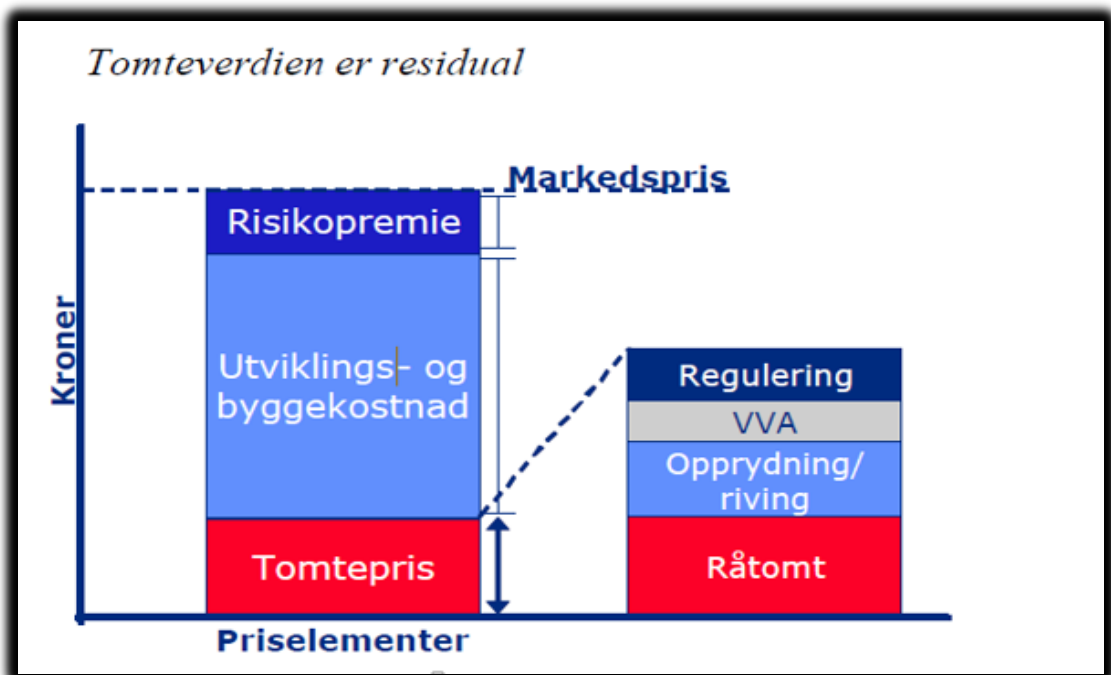
Men dersom ny regulering av eiendommen medfører høyere utnyttelse, opparbeiding av tomten og riving av gjeldende bebyggelse, kan verdisetningen ta utgangspunkt i residualmodell for «ubebygde tomt», justert for rive og ryddekostnader.<sup>10</sup>

Meel (2010, s. 88) mener at i forbindelse med beregning av foreløpig verdianslag for tomt, kan man sette opp en forhåndskalkyle for et foreløpig verdianslag, som bygger på en residualberegning, hvor det tas utgangspunkt i markedspris for salg med reduksjon for produksjonskostnader.

Kalkylen tar utgangspunkt i erfaringstall og tilgjengelige markedstall. (Meel, 2010, s. 88)

Residualverdien justeres eventuelt for tidshorisont frem til gjennomført prosjekt samt markedsrisiko<sup>11</sup>

Prosjektjuss, Holteprosjekt & Econanalyse (2005, s.15) illustrer residualmodellen slik:



Figur 9 Residualmodellen

Kilde: (Prosjektjuss, Holteprosjekt & Econanalyse, 2005, s.15)

<sup>10</sup> Harald Bøvre: EIE 311, verdsetting- praktisk guide, utviklingseiendom-utbyggingsareal. Forelesning ved NMBU våren 2015

<sup>11</sup> Harald Bøvre: EIE 311, verdsetting- praktisk guide, utviklingseiendom-utbyggingsareal. Forelesning ved NMBU våren 2015

Residualmodellen forteller mer om hva man bør gi for tomten etter at man har kalkulert for de kostnadene man regner å få i forbindelse med utbygging og utvikling av tomt.

Residualverdien er mer egnet som beslutningsstøtte enn for å vurdere markedsverdi av en utviklingseiendom.

I mitt case kommer jeg til å benytte kontantstrømanalyse/nåverdimodell for å vurdere effekten av utviklingskostnaden på avkastningsverdien på trafikkstasjonen.

## 4 Empiri

### 4.1 Organisasjon

Statens vegvesen har en egen instruks som er fastsatt av Samferdselsdepartementet med hjemmel i Vegloven. Statens vegvesen arbeider for at alle som går, sykler, kjører eller reiser kollektivt skal komme trygt og sikkert fram. Etatens slagordet er «Trygt fram sammen» (Statens vegvesen. 2016).

Dette gjenspeiles i det ansvaret etaten har for planlegging, bygging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesvegene i Norge, i tillegg til ansvar for gjennomføring av førerprøver og tilsyn med kjøretøy og trafikanter.

Statens vegvesen består av Vegdirektoratet og fem regioner (Region øst, sør, vest, midt og nord).

Vegdirektoratet har et overordnet ansvar knyttet til forskriftsmyndighet, styring, klagebehandling mm. Regionskontorene er det utøvende leddet med ansvar for de operative oppgavene.



Figur 10 Organisasjonskart i Statens vegvesen

Kilde: Statens vegvesen

#### 4.1.1 Eiendomsvirksomheten i Statens vegvesen

Statens vegvesen besetter en rekke forskjellige type bygg og eiendommer, og omfatter over 500 bygg som er arbeidsplass for ca. 7000 ansatte. Eiendomsvirksomheten består av alt fra store kontorlokaler med flere hundre arbeidsplasser, middelstore administrative bygg og til mindre lokaler som hytter og kontrollstasjoner. Arealer og bygg som er ervervet i forbindelse med bygging eller drift av vei er ikke med i eiendomsstrategien som gjelder eiendomsvirksomheten i Statens vegvesen.

Statens vegvesen leier de meste av de de store og middelsstore bygningene, mens de fleste mindre små bygningene er eid av SVV selv.

Den foreløpige oversikten viser at det totale arealet på bygg som leies eller eies er på ca. 300 000 m<sup>2</sup>. Dette dreier seg om kontorbygg, trafikkstasjoner, utekontrollstasjoner, museumsbygg, laboratoriebygg og velferdsbygg (hytter ol.) SVV leier over 230 000 m<sup>2</sup> og eier de resterende 70 000 m<sup>2</sup>.

Statsbygg og Entra er de største utleierne av bygningene som SVV leier.

#### 4.1.2 Trafikkstasjoner i Statens vegvesen

Det er rundt 75 trafikkstasjoner i SVV som ligger organisatorisk under regionene i SVV. Drammen trafikkstasjon ligger under Region sør.

I følge tidligere direktør for Trafikant- og kjøretøyavdelingen, er oppgavene i en trafikkstasjon todelt og omfatter følgende:

- Merkantiloppgaver

Dette går på publikumsrettede oppgaver som: eierskifte, registrering av godkjent kjøretøy, utsendelse av oblat, melding om tapt førerkort/vognkort, gjennomføring av teoretisk førerprøve, søknad om praktisk førerprøve, utsendelse av førerkort og midlertidig kjøretillatelse.

- Kontroll og tilsynsoppgaver:

Disse oppgavene går ut på kontroll av tunge kjøretøy, importerte biler, ombygde biler og stikkprøver av EU-kontroller som er utført ved private verksted.

Tidligere hadde trafikkstasjonene også ansvar for EU kontroll. Dette har resultert i at det ble bygd mange kontrollhaller. Etter endring i regelverket og flytting av EU- kontroll til private verksted, opplever trafikkstasjonene mye ubenyttet kapasitet i kontrollhallene, ifølge tidligere direktør for Trafikk- og kjøretøyavdelingen i SVV.

Til sammen utgjør trafikkstasjonene ca.135 000 m<sup>2</sup> i areal. SVV eier 22 0000 m<sup>2</sup> av disse arealene, noe som til sammen utgjør 17 eide trafikkstasjoner.

De resterende 58 trafikkstasjoner på til sammen 112000 m<sup>2</sup> er leid fra Statsbygg, private utleiende og noen kommuner ifølge FDVU-systemet i Statens vegvesen.

Statens vegvesen jobber med at alle tjenester som ikke krever personlig oppmøte ved trafikkstasjon, skal tilgjengeliggjøres som en selvbetjeningsløsning via nett.

Man ser for seg at den merkantile delen flyttes til bysentrum og mer sentrale strøk, samtidig som den virksomheten som er relatert til kontroll av kjøretøy samordnes mellom nåværende trafikkstasjoner og flyttes nærmere hovedveinett. Dette med bakgrunn i at SVV har et mål om at antall kontrollhaller for kjøretøykontroll reduseres slik at det oppnås en utnyttelse på 50% eller mer av tilgjengelig hallkapasitet, ifølge tidligere direktør av Trafikant og kjøretøyavdelingen.

#### **4.1.3 Drammen trafikkstasjon**

Drammen trafikkstasjon har adresse i Jensvollveien 3 i Lier kommune, men ligger på grensen til Drammen kommune.

Lier er en kommune i Buskerud som grenser til Bærum i øst, Røyken og Asker i nord, Hole og Modum i sør, og Drammen, Nedre Eiker og Øvre Eiker i vest.





Figur 11 Kart over Østlandet

Kilde: Visitnorway.no

Eiendommen har et areal på til sammen 16 118,4 m<sup>2</sup>. Bygget er på 2800 m<sup>2</sup>.

Bygningen består av en kontordel på ca. 37 kontorer, ni skranker og fire haller, en hall for tunge kjøretøy og tre haller for lette kjøretøy.

Eiendommen er bygd i 1991 ifølge opplysninger fra eiendomsverdi.no.

Det foreligger ikke noe data om tilstandsvurdering, hverken i Statens vegvesens FDVU-system eller annet arkivsystem. Men eiendomsforvalter i Region sør, der trafikkstasjonen ligger, betegner tilstanden som generelt god og at det blir utført løpende vedlikehold på eiendommen.

#### 4.1.4 Regulering

Trafikkstasjonen er regulert til industri i en reguleringsplan fra 1982 i følge Lier kommune.

I gjeldende kommuneplan er den vist som areal til offentlig og privat tjenesteyting.

Trafikkstasjonen ligger i et området som består av boligbebyggelse, diverse næringer, forretning og landbruk. På sydøstsiden, ligger Lierstranda, et industriområde som ligger i kommunegrensen mellom Lier kommune og Drammen kommune.



Figur 12 Jensvollveien 3 (med ring rundt) og dens plassering i forhold til den planlagte fjordbyen

Kilde: Fjordbyenlierdrammen.no

#### 4.1.5 Utvikling av Lierstranda

Nabokommunene Lier og Drammen samarbeider om å utvikle Lierstranda-området til fjordbyen. Lierstranda består i dag av produksjon- og industrinæring. Kommunene satser på å transformere dette området til bolig og næringsformål.

Fjordbyen prosjektet opplyser på sin nettside «Fjordbyenlierdrammen.no» at frem mot år 2040, skal Lier og Drammen bygge 14 000 nye boliger og 16000 arbeidsplasser i området.

Kommunene Lier og Drammen har utarbeidet en strategisk plattform med masterplan for utvikling av Lierstranda og Brakerøya. Masterplanen ble vedtatt i begge kommunene i begynnelsen av 2015 (Fjordbyen, 2015).

Hensikten med strategisk plan er å sikre at området blir utviklet på en helhetlig måte og at målene med fjordbyen kommer tydelig fram (Lier kommune & Drammen Kommune, 2014).

Lier kommune bekrefter i en e-post per 26.april 2016 at kommunene Drammen og Lier fortsatt jobber sammen for å nå målene om fjordbyen i Lierstranda. Kommunen opplyser i samme mail at følgende utvikling har skjedd siden desember 2014 (Dette var siste gang jeg tok kontakt med kommunen i forbindelse med prosjektoppgaven Hammich al et., 2014).

- Det har vært gjennomført en mulighetsstudie for plassering og utforming av ny stasjon og knutepunkt på Lierstranda. Den er gjennomført som et samarbeid mellom

Drammen og Lier kommune, ROM Eiendom og NSB, Jernbaneverket, Statens Vegvesen og Buskerud fylkeskommune. Bedømmingen er akkurat avsluttet og den peker på at beste plassering for stasjon og knutepunkt er i området mellom Jensvollveien og tomte for nytt sykehus. Jernbaneverket avgjør saken etter at den er ferdig utredet. Stasjonen er ikke omtalt i forslaget til ny Nasjonal transportplan.

- Jensvollveien (Drammen trafikkstasjon ligger i nr. 3) vil bli berørt av en utbygging på Lierstranda. Masterplanen og mulighetsstudien peker på at Jensvollveien bør forlenges under jernbanelinja og inn på Lierstranda.
- Reguleringsarbeidet er under oppstart

Samtidig opplyser nettsiden til Vetsre Viken om at endelig vedtak om lokalisering av nytt Vestre Viken sykehus styrebehandles i Helse Sør-Øst juni 2016. (Vestre Viken, 2016).

Administrerende direktørs innstilling til Vestre Vikens styret per 3. mai 2016 er å bygge et nytt sykehus på Brakerøya . Saken kommer opp på styremøtet 9.mai 2016.

Sykehusplanleggingen er i en konseptfase i dag. Parallelt med dette jobber Drammen og Lier kommune med reguleringsplanen i følge nettsiden til fjordbyen.

Nytt sykehus på Brakerøya og ny jernbanestasjon med kollektivknutepunkt på Lierstranda er prosesser som har stor betydning for realiseringen av fjordbyen i Lierstranda og Brakerøya

Utviklingspotensialet for eiendommen vil fortsatt vurderes tilstede av markedet, uavhengig av hva Helse Sør - Øst bestemmer seg for, selv om koblingen av disse prosjektene med utvikling av fjordbyarbeidet skaper synergier og gjennomføringskraft i følge nettsiden til Fjordbyen.

## 5 Markedsanalyse

### 5.1 Formål med markedsanalysen

Min problemstilling handler om hvordan identifisere den beste alternative anvendelse av eid eiendom med utviklingspotensial og som anvendes for egen bruk.

Alternativanvendelse drøftes i lys av et finansielt eierskap.

Identifisering av den beste alternativ anvendelse for Drammen trafikkstasjon gjøres med bakgrunn i verdivurderingen og innenfor de fullmaktene som Statens vegvesen har.

Alternativ anvendelse går ut på:

- Leie eller salg uten at eiendommen omreguleres og utvikles  
Og/eller
- Omregulering og utvikling av eiendommen

Markedsundersøkelse vedrørende omregulering og utvikling av eiendommen ble foretatt i forbindelse med oppgaven desember 2014 (Hammich et al.,2014). Kommunene Lier og Drammen jobber fortsatt for å få til utviklingen i Lierstranda, og Jensvollveien er i 2016 berørt av utviklingsplanene, jf. forrige punkt 4.1.5. Konklusjonen om å regulere og utvikle trafikkstasjonseiendommen til kontorformål i forbindelse med utviklingen av området opprettholdes.

I denne analysen tar jeg utgangspunkt i dagens situasjon og drøfter diverse etterspørsel – og tilbudsindikatorer som kan gi noen forutsetninger for alternativ bruk av trafikkstasjonseiendommen. Formålet med analysen er:

- Markedsstimulering (Bærug 2012), eller analysere hva trafikkstasjon som eiendom kan brukes, men innenfor nåværende reguleringen i følge problemstillingen. Markedsstimulering går ut på å identifisere den alternative bruken av eiendommen i det private leie - og eiermarkedet.
- Analyse av makroøkonomi, tilbud og etterspørsel på det segmentet som trafikkstasjonen kan brukes til på bakgrunn av markedsstimulering. I tillegg vil jeg bruke markedsanalysen for å estimere markedsutsiktene og markedsleie som kan brukes som grunnlag for verdivurderingen senere i oppgaven.

## 5.2 Markedsstimulering

Denne delen av analysen går ut på hva som kjennetegner en trafikkstasjonseiendom og hva den kan brukes til. Analysen bygger på intervju med leder for kontoret for bygg og avtaleforvaltning i Vegdirektoratet.

Det som kjennetegner en trafikkstasjonseiendom generelt er at den er et kombinasjonsbygg av kontor/verksted/lager. Tomten er ofte ganske stor og godt opparbeidet.

Trafikkstasjonene har god trafikal beliggenhet med tanke på tilgjengelighet, har ofte en gunstig adkomst og plassering i forhold til større veier og godt plassert i forhold til byer og tettsteder, selv om de nødvendigvis ikke ligger sentralt. Dette har sammenheng med at trafikkstasjon som virksomhet skal være tilgjengelig for myke trafikanter, bilister og tunge kjøretøy.

Det som kjennetegner Drammen trafikkstasjon spesielt er at den ligger i et spennende utviklingsområde som Lier og Drammen kommune har identifisert som et satsingsområde de neste 10-20 årene.

Drammen trafikkstasjon ligger ikke optimalt med tanke på adkomst, men den har god adkomst likevel. Den er veldig nær E18 og sentralt plassert i forhold til aksene Drammen – Oslo. Bak ligger resten av Buskerud, og sydover er det Sørlandet. Den ligger på en nasjonal hovedåre nord-syd fra Oslo. Dette vil oppfattes som god beliggenhet av markedet.

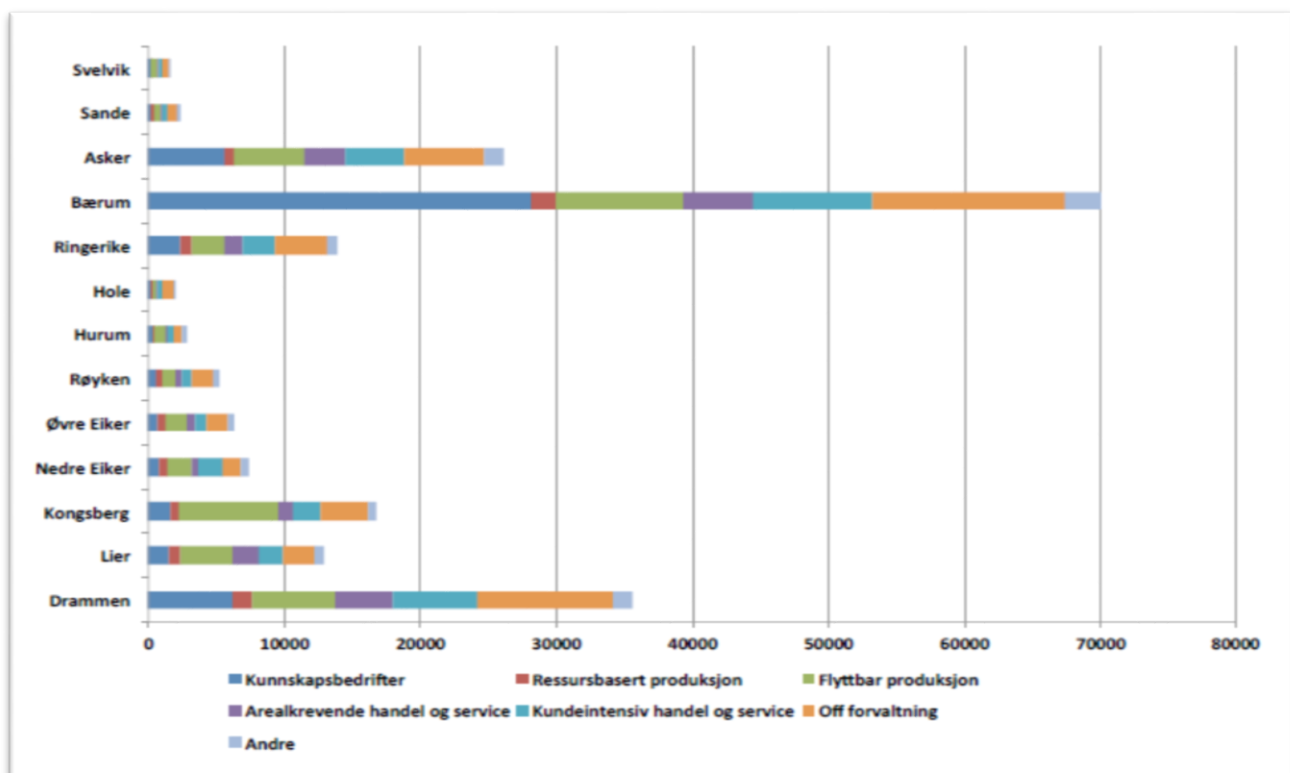
Eiendommen er en kombinasjonseiendom av kontor/verksted/lager med et stort opparbeidet tomt, men med mer innslag av kontor enn den tradisjonelle kombinasjonseiendom.

Drammen trafikkstasjon som eiendom kan tenkes brukt til næringer innen transport og lager/logistikk. Verksted er også potensielle leietakere eller kjøpere av eiendommen.

Offentlige virksomheter med en stor kjøretøypark, som politiet, brannvesenet og kommunale etater innen park og idrett kan også være aktuelle.

### **5.3 Alternativ anvendelse og forhold til reguleringsplan**

Drammen, Lier og områdene rundt har en god del næringer innenfor ressursbasert produksjon og kundeintensiv handel og service i henhold til figur 14. Disse næringene vil ofte ha behov for gode lager- og logistikklokaler, gjerne kombinert med kontor for å lagre sine varer og produkter.



Figur 13 Antall arbeidsplasser etter næring i Drammensregion

Kilde: Toftdahl og Bruvoll (2014, s.23).

Eiendommens trafikale beliggenhet og fysiske forutsetninger per i dag (eksempel høy takhøyde, over 5 meter i kontrollhallene) vil gjøre det mer egnet til bruk som kombinasjonsbygg innenfor lager /logistikk med kontormuligheter. En kan tenke følgende kombinasjon:

Tabell 2 Areal til alternativ anvendelse (egen fremstilling)

Drammen trafikkstasjon	Areal
Kontorareal	933
Lager og logistikk areal	1867
<b>Areal totalt</b>	<b>2800</b>

Eiendommen vurderes brukt innenfor lager og logistikk både for bedrifter som er etablert i Lier/Drammen og i Drammensregionen generelt på grunn av den strategiske beliggenheten.

Offentlig virksomhet med stor kjøretøypark vurderes ikke i denne sammenheng da markedet er smalt og begrenset, selv om offentlige aktører vurderes blant de mest solide leietakere i leiemarkedet.

Bruken innenfor logistikk og lager anses også å være forenelig med reguleringen.

På mitt spørsmål til Lier kommune om denne bruken vil medføre en bruksendring eller regulering, svarte kommunen i en e-post datert 28.4.2016:

*Jensvollveien 3 er regulert til industri i en reguleringsplan fra 1982, mens i gjeldende kommuneplan er den vist som areal til offentlig og privat tjenesteyting.*

*Hvorvidt det vil være tilstrekkelig med en bruksendring, eller om vi vil kreve reguleringsendring vil avhenge av om evt. ny virksomhet medfører nybygging av noe omfang.*

Dette er i henhold til det som er omtalt i punkt 3.5.3, Reguleringsstatus og bruksendring, og SVV som utleier bør påse at leietakers virksomhet ligger innenfor eksisterende tillatelser etter plan og bygningsloven.

## **5.4 Norsk makroøkonomi**

Brett & Schmitz (2009 s. 25) mener at nasjonale, regionale og lokale økonomiske forhold påvirker etterspørsel i eiendomsmarkedet.

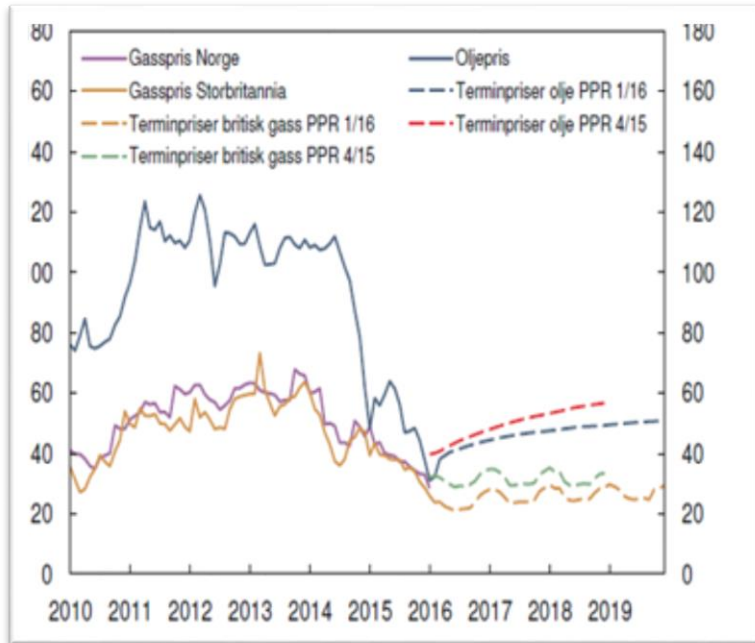
Markedet og verdiutviklingen for eiendom er avhengig av den generelle utviklingen i økonomien. Gode økonomiske tider med høy konjunktur skaper økt etterspørsel, mens dårlige tider skaper lav etterspørsel. Dette er i henhold til det jeg tidligere har redegjort for i punkt 3.1.1, Tilbud og etterspørsel i eiendomsmarkedet.

Blant de viktigste nasjonale forhold som påvirker etterspørsel i eiendomsmarkedet er rentenivå, arbeidsledighet og inflasjon.

Det er disse momentene jeg kommer til å legge mest vekt på i min redegjørelse om norsk makroøkonomi.

Ifølge DNB Markets (2016), ble veksten i norsk økonomi nesten halvert i fjor på grunn av nedgangen i oljesektoren.

Fallet i oljeprisen som er illustrert i figur 14, har ført til færre investeringer i petroleumssektoren, redusert kostnadsvekst i leverandørnæringene, hvilket har bidratt til lavere inntekter for både staten og de private aktørene.



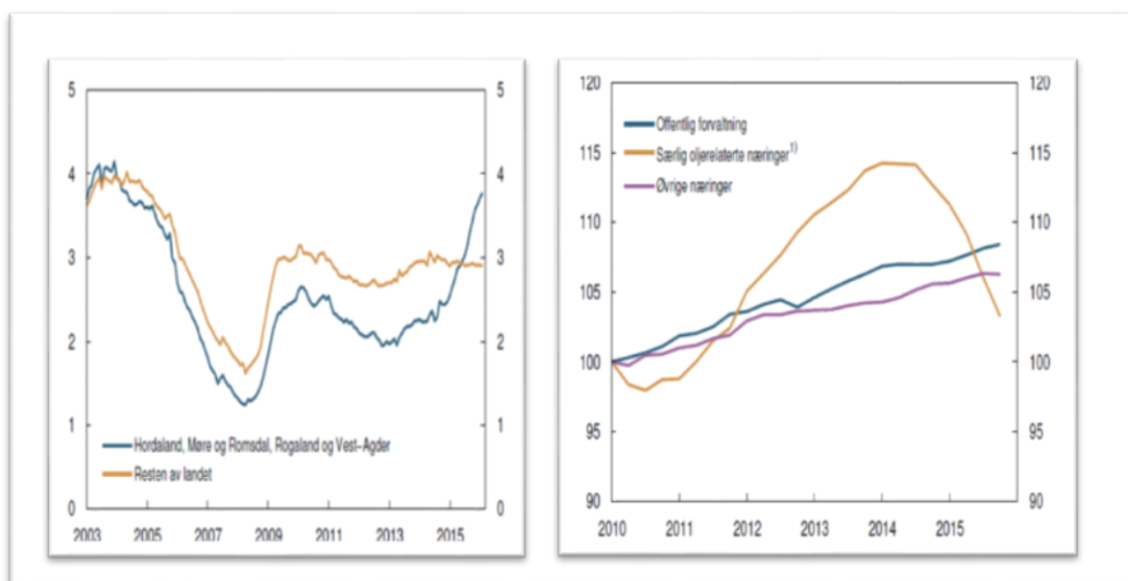
Figur 14 Pris på olje og gass

Kilde: Norges bank (2016)

Men nedgangen ser ut til å ha rammet først og fremst regionene som har basert seg på olje og næringer som er avhengig av det. Dette er illustrert i figur 15.

For resten av landet har ledigheten avtatt eller vært stabil. Dette gjenspeiler seg i flere andre markeder. Omsetningen for eksempel i kjøpesentre ved Rogaland er lavere enn resten av landet. Det samme gjelder boligprisene. De går ned i Stavanger, mens i andre deler av landet stiger prisene i følge DNB Markets (2016)

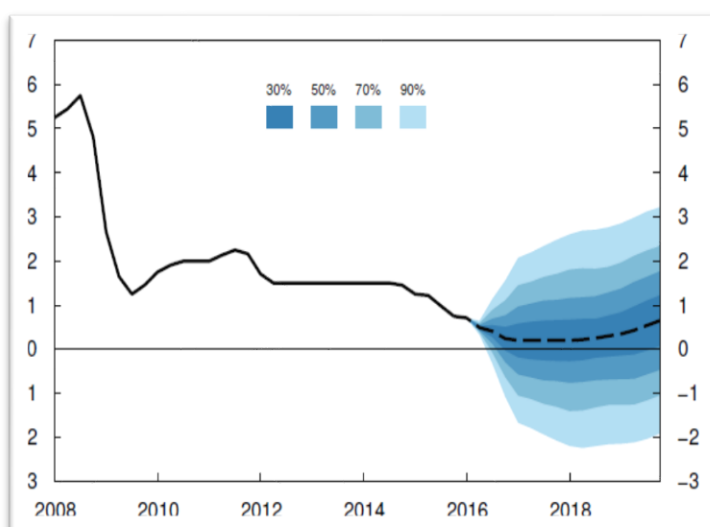




Figur 15 Utviklingen i arbeidsledighet og sysselsetting

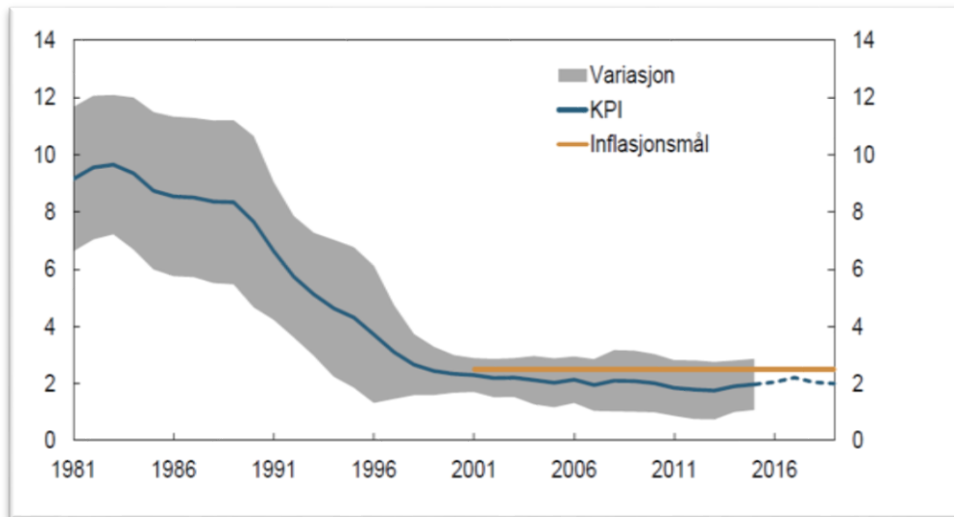
Kilde: Norges bank (2016)

For å redusere utslagene fra nedgangen i oljesektor og for å stimulere til mer investeringer har Norge ført en mer ekspansiv økonomisk politikk gjennom økte offentlige budsjetter. «Hadde det ikke vært for den massive pengeinnsprøytingen som regjeringen foreslår via ulike budsjettposter, så ville den økonomiske verdiskapningen stått stille eller gå svakt ned i år» ifølge Norli (2016). Samtidig har også Norges bank satt ned rentene og styringsrenten er historisk lav per i dag.



Figur 16 Styringsrenten de 5 siste årene og omslag videre (Norges bank, 2016)

Nedgangen i oljepris har gitt lavere valutainntekter til Norge som igjen har ført til en svakere krone. Men lavere kronkurs er i tråd med inflasjonsforventningene og strategien fra Norges bank, hvilket har også bidratt til fortsatt vekst i norsk økonomi, særlig innen eksporten som ikke er knyttet til olje i følge DNB Markets (2016).



Figur 17 Gjeldende tiårs gjennomsnitt KPI. Årsvekst. Prosent

Kilde: Norges bank (2016)

Ekspertene spår at veksten i økonomien de neste årene blir relativt svak og at påvirkningene fra oljesektor blir svakere etterhvert. Men økonomien i Norge er også avhengig av hva som skjer i verdens økonomien, særlig med tanke på de fremvoksende økonomier slik som Kina, Russland og Brasil. DNB Markets anslå lav lavkonjunktur de nærmeste tre årene (DNB Markets, 2016)

#### 5.4.1 Virkninger av makroøkonomi på eiendomsmarkedet hittil

For eiendomsmarkedet har denne utviklingen i økonomien vært interessant med tanke på samspill mellom kapitalmarkedet og det fysiske eiendomsmarkedet, som er omtalt tidligere i punkt 3.1.1, Tilbud og etterspørsel i eiendomsmarkedet.

I følge DNB Næringsmegling (2016), innebærer prognostisert utvikling i makromarkedet at veksten i arealetterspørselen blir lavere og at leieinntektene blir mer risikoutsatte.

Men det er to makroforhold som påvirker avkastningene og verdiene positivt i eiendomsmarkedet. Det er vedvarende lave renter og vekst i konsumprisindeks (KPI).

Lavere renter bidrar til at investorene i Norge kan betale høye priser og prognoser om lavere renter bidrar til at næringseiendommer med sikre leieinntekter blir enda mer attraktivt sammenlignet med andre lavrisikoplasseringer.

Når det gjelder KPI er det slik at økte byggekostnader og leieinntekter vil føre til økte verdier og avkastning.

I et stabilt eiendomsmarked bør veksten i kontantstrømmene være nær forventet inflasjon. Ved lav ledighet i utleie er det en mulighet for at veksten blir høyere enn inflasjonen. Det motsatte vil mest sannsynlig gjelde når det er høy ledighet i markedet.

Lav konjunktur har bidratt til lavere etterspørsel etter næringseiendom generelt i Norge. Det har ført til færre nybygg og en del konvertering av næringseiendom til boligformål eller asylmottak. Dette har igjen bidratt til at ledigheten er enda lavere enn det den ville ha vært. (DNB Næringsmegling, 2016)

Mens det i transaksjonsmarkedet /eiermarkedet har 2015 vært et rekordår i de fleste større byene. Dette kan forklares blant annet med mange internasjonale kjøpere og nye norske aktører som kjøper seg inn i det norske eiendomsmarkedet. (DNB Næringsmegling, 2016)

#### 5.4.2 Oppsummering

Utvikling i makroøkonomien fremover innebærer at veksten i arealletterspørselen blir litt svakere og at leieinntektene blir mer risikoutsatte, selv om 2015 ble et godt avkastningsår for næringseiendom generelt.

Staten Norge fortsetter å føre en ekspansiv økonomisk politikk gjennom økte offentlige budsjetter for å støtte om den norske økonomien.

Fremover venter ikke DNB Næringsmegling (2016) ytterligere yieldsreduksjoner, men avkastningen vil være primært avhengig av drift i tillegg til leieinntekter. Lavere vekst i brutto nasjonalprodukt og sysselsetting fører til lavere etterspørsel etter areal (DNB Næringsmegling, 2016, s. 28). Men utsikter for fortsatt lavere renter og den stigende konsumprisindeksen vil bidra til å holde eiendomsverdiene oppe.

### 5.5 Analyse av regionale og lokale forhold

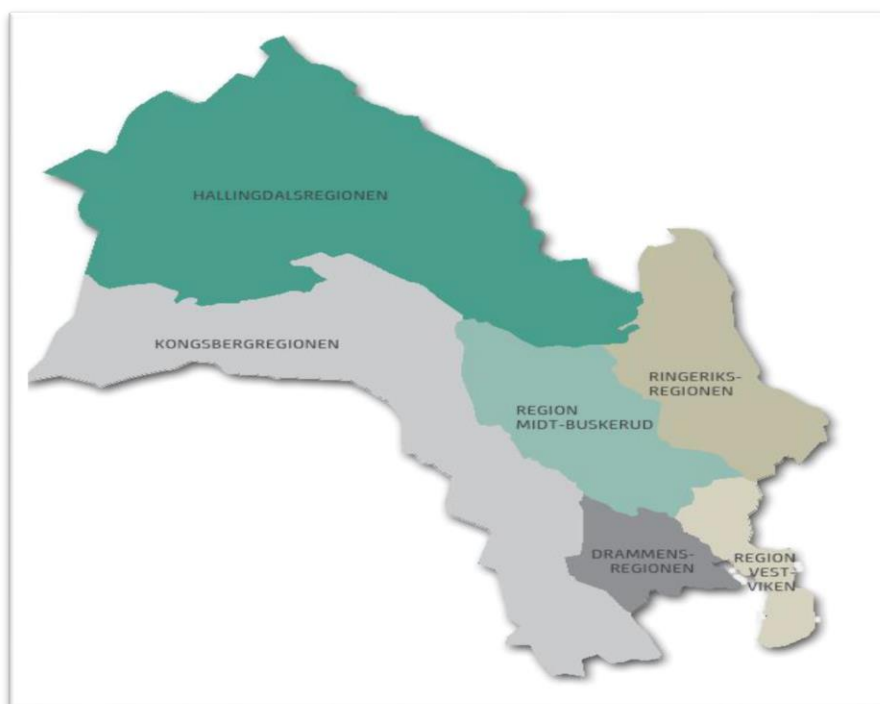
I tillegg til makroøkonomien, vil også regionale og lokale økonomiske forhold påvirke etterspørsel i eiendomsmarkedet i følge Brett & Schmitz (2009).

Min konklusjon i punkt 5-3, Alternativ anvendelse og forholdet til reguleringsplan, gikk ut på at trafikkstasjonseiendommen kan brukes til kombinasjonsbygg innen lager og logistikk.

Fokuset på denne analysen er tilbuds og etterspørselsindikatorer som påvirker markedspotensialet for eiendommer som brukes innenfor dette segmentet, altså lager og logistikk.

Drammen trafikkstasjon ligger i Lier kommune. Analysen tar utgangspunktet i Lier men kartlegger også viktige markedsindikatorer i Drammen og Drammensregionen, ettersom eiendommen ligger på grensen til Drammen. I tillegg deler Lier arbeidsmarked og boligmarked med Drammen og Drammensregionen som for øvrig også er en del av Osloregionen. (Toftdahl & Bruvoll, 2014).

Buskerud som fylke blir henvist til i den grad det er relevant, eller når det er mangel på relevant informasjon/data på kommune- og regionsnivå.



*Figur 18 Buskerud delt inn i regioner*

Kilde: (Espelien& Wifstad, 2014, s.15).

## 5.6 Etterspørsel:

### 5.6.1 Eksisterende demografi og folketilvekst

Lier er en kommune i vekst. Antall innbyggere er på ca. 25.400 og befolkningsøkning de siste ti årene har vært på 16,6 % (Ringdal, 2015).

Drammen er Buskeruds største by med 65 000 innbyggere og har hatt en befolkningsvekst på 16,8 % de siste 10 årene. Over 40 % av innbyggere i Buskerud bor i Drammensregionen og vekst i regionen har vært på 15% de siste 10 årene. (Espelien& Wifstad, 2014). Sammenlignet med Norge totalt har gjennomsnittsoøkningen vært på 11% de siste ti årene. (SSB, 2016)

Vekst i befolkningen fører til økt etterspørsel etter varer og tjenester, og dermed økt etterspørsel i næringsareal (Vareide & Roncossek, 2016).

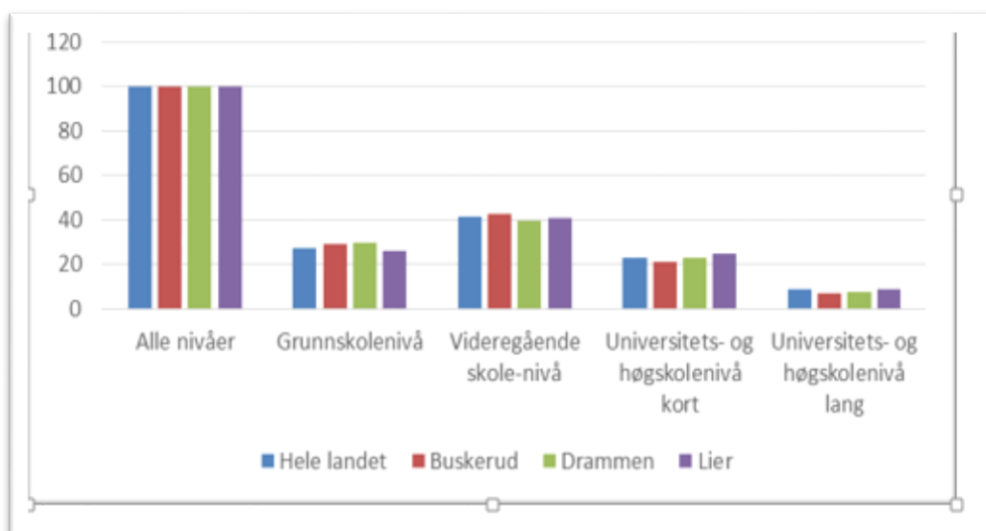
Telemarkforskning viser til at noen bransjer får ekstra vekst når befolkningen øker mer enn gjennomsnittet. Dette dreier seg om handel, bygg og anlegg, aktiviteter, servering og eiendom (Vareide & Roncossek, 2016, s.39).

Statistisk sentralbyrå prognostiserer med fortsatt økning i befolkningsvekst og beregner at antall innbyggere økes til 35 000 innbyggere i Lier og 87 000 innbyggere i Drammen i løpet av 2040 (SSb, 2014).

I tillegg jobber begge kommunene for at det skal legges til rette for stadig befolkningsvekst gjennom etablering av nye boligprosjekter i området.

### 5.6.2 Utdanning og inntekt

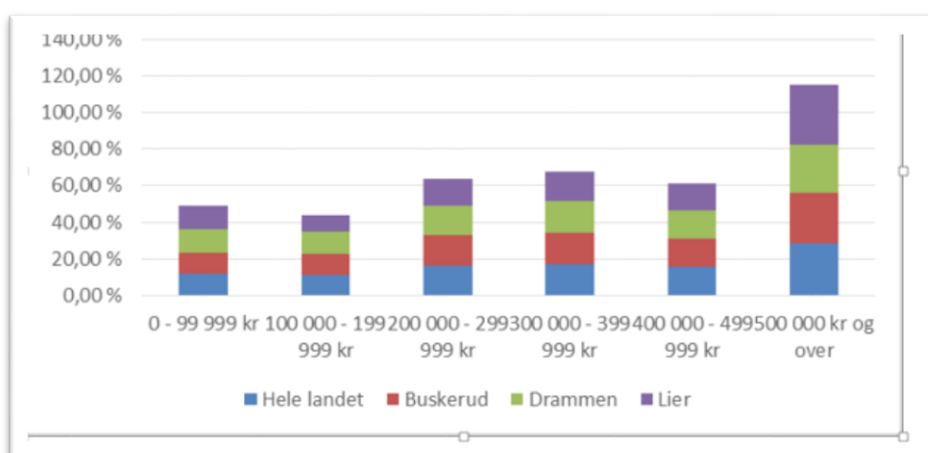
Både Lier og Drammen har henholdsvis høyere andel innbyggere med høyere utdanning enn Buskerud. Antall innbyggere med høyere utdanning (både kort og lang høyere utdanning) tilsvarer 33, 2% i Lier, 31 % i Drammen og 28 % i Buskerud. Landsgjennomsnittet er 31,4 %. Dette er også illustrert i figur 19.



Figur 19 Personer 16 år og oppover etter utdanningsnivå og region

Kilde: Egen fremstilling basert på tabell: 09429, Personer 16 år og over, etter kjønn og utdanningsnivå. Absolutte tall og prosent (SSB.2014)

Utdanningsnivå gjenspeiler seg også på inntektsnivå, og det ser ut som om Lier har den største andel innbyggere med inntekt på 500000 og over. Dette tilsvarer 32,2 % mens landsgjennomsnittet er på 28,47 %. Drammen har en andel på 26,72 %, mens i Buskerud er andel innbyggere med inntekt på 500000 og over 32,22 %.



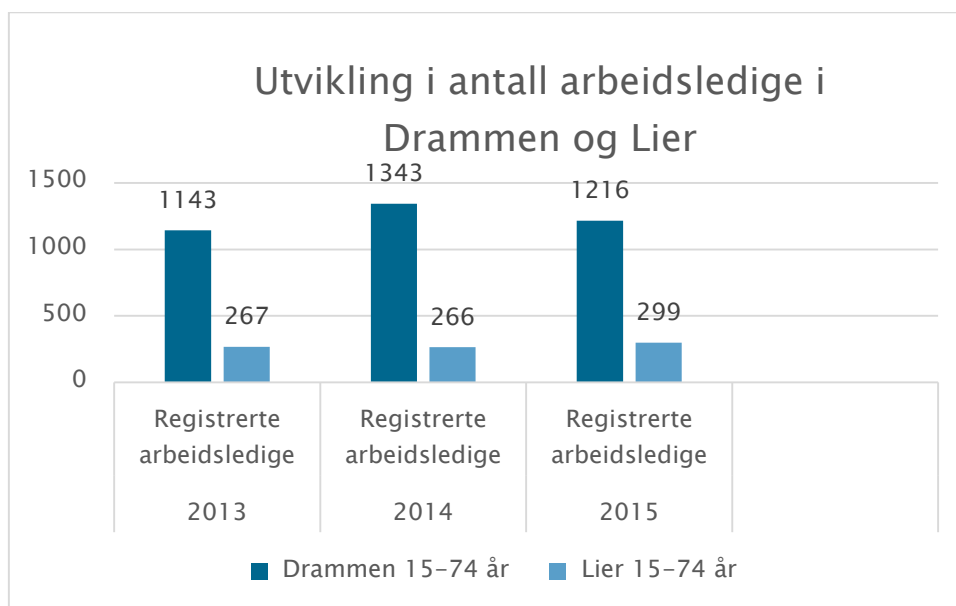
Figur 20 Antall bosatte personer 17 år og eldre etter region og inntekt i prosent

Kilde: Egen fremstilling basert på tabell: Tabell: 08409: Inntektsintervall. Antall bosatte personer 17 år og eldre (SSB.2014)

### 5.6.3 Arbeidsledighet og sysselsetting

Figur 21 er laget på bakgrunn av tall fra SSB. Antall arbeidsledige i Drammen har gått ned fra 1343 arbeidsledige i november 2014 til 1216 i november 2015. Dette tilsvarer en nedgang på 9,4 %.

Når det gjelder Lier har tallet på antall ledige gått opp fra 266 i november 2014 til 299 i november 2015. Dette tilsvarer en oppgang på 12,4 %.



Figur 21 Utvikling i antall arbeidsledige i Drammen og Lier

Kilde: Egen fremstilling basert på tabell: 10594: Registrerte arbeidsledige 15-74 år, etter kjønn (SSB.2015)

I følge en artikkel i Drammens Tidende (Johnsen, 2016) har ledigheten kun økt med én prosent på ett år i Buskerud. I utgangen av april 2016 var det færre ledige enn i mars 2016. Det virker som om Buskerud er upåvirket av oljekrisen, selv om det tidligere ble varslet med høyere ledighet på bakgrunn av den generelle ledigheten i oljesektoren.

### 5.6.4 Arbeidstilbud og arbeidsplasser

Arbeidstilbud er en forutsetning for vekst og verdiskaping.

Det er 13.500 arbeidstakere og nesten 14 000 arbeidsplasser i Lier. Omtrent like mange arbeidstakere pendler inn og ut av kommunen daglig (8400 inn og 8200 ut), i følge Ringdal (2015).

Figur 22 illustrerer næringsfordeling i Lier kommune og dynamikken som er mellom Lier og resten av nærliggende kommuner når det gjelder deling av arbeidsmarkedet.

Lier satser på å skape flere arbeidsplasser i kommunen slik at befolkningen slipper å reise ut av kommunen for å jobbe. Kommunen har et mål om å nå en arbeidsplassdekning på over 90% (Ringdal, 2015).

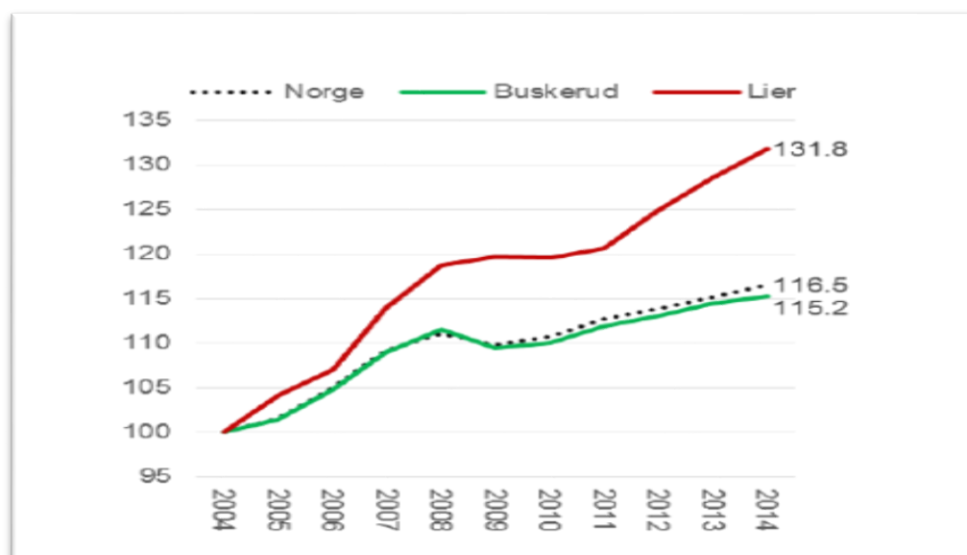
Næring	Arbeidspl	Arbeidst	Diff
Landbruk	2%	2%	
Industri	13%	9%	4% inn
Bygg og anlegg	13%	9%	4% inn
Varehandel	24%	18%	6% inn
Transport og lagert	5%	5%	
Tjeneste	17%	25%	8% ut
Off. adm., undervisn	8%	12%	4% ut
Helse og sosial	16%	20%	4% ut

Figur 22 Arbeidsplasser fordelt på næring og pendlingsrate i Lier

Kilde: Ringdal (2015)

Andel ansatte i privatsektor er på henholdsvis 81% i Lier og 68% i Drammen (Ringdal, 2015).

Økningen i antall arbeidstakere i Lier i forhold til Buskerud og hele landet kan illustreres slik:



Figur 23 Økning i antall arbeidstakere i Lier, Buskerud og Norge fra 2004 til 2014

Kilde: (Vareide & Roncossek, 2016, s.7).

Økningen tilsvarer 28 % i Lier, mens Drammen har hatt en økning på 13% i antall arbeidstakere de siste 10 årene. (Ringdal, 2015).



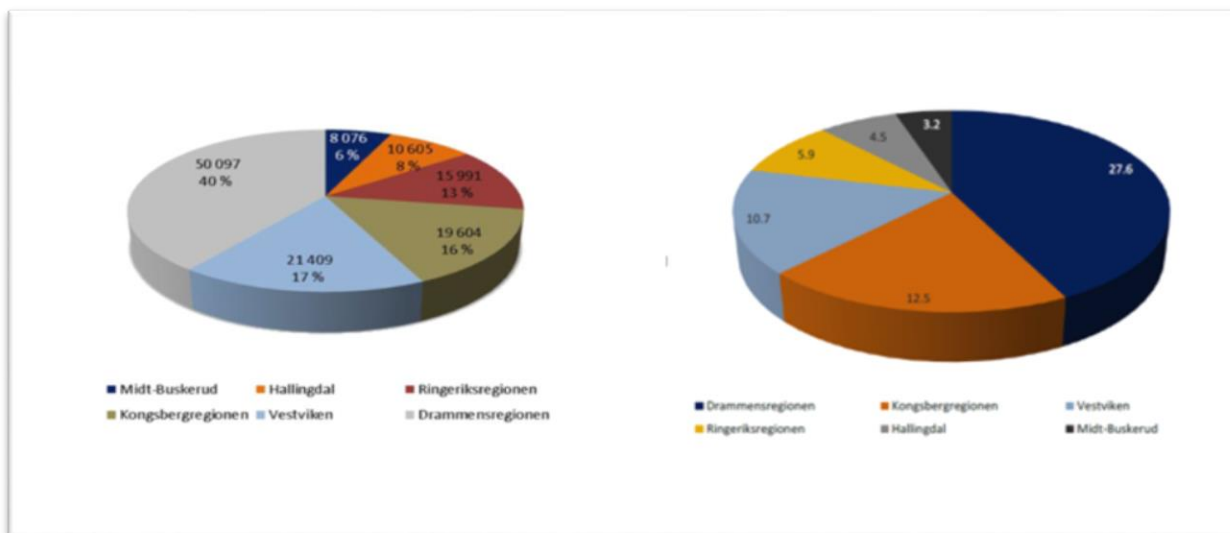
Antall arbeidstakere innen transport og lager har gått ned fra 2012 til 2015 både i Drammen og Lier. Økningen i industri er på 1 % i begge kommunene, men bergsdrift og utvinning, bygg og anlegg, personlig tjenesteyting og overnatting og serveringsvirksomhet er de næringene som har gått mest opp i antall arbeidstakere i henhold til tabell 3

Tabell 3 Sysselsatte etter næring i Drammen og Lier for arbeidstakere i alderen 15-74 år

	Drammen			Endring i %	Lier			Endring i %
	2012	2013	2014		2012	2013	2014	
	Sysselsatte personer etter bosted	Sysselsatte personer etter bosted	Sysselsatte personer etter bosted		Sysselsatte personer etter bosted	Sysselsatte personer etter bosted	Sysselsatte personer etter bosted	
01-03 Jordbruk, skogbruk og fiske	117	120	111	-5 %	250	241	234	-6 %
05-09 Bergverksdrift og utvinning	142	158	149	5 %	93	105	105	13 %
10-33 Industri	2670	2714	2684	1 %	1003	1004	1018	1 %
35-39 Elektrisitet, vann og renovasjon	251	285	262	4 %	116	138	120	3 %
41-43 Bygge- og anleggsvirksomhet	2216	2344	2440	10 %	1210	1255	1277	6 %
45-47 Varehandel, reparasjon av motorvogner	5746	5677	5576	-3 %	2243	2261	2256	1 %
49-53 Transport og lagring	1867	1826	1797	-4 %	600	605	593	-1 %
55-56 Overnattings- og serveringsvirksomhet	1056	1126	1135	7 %	257	275	279	9 %
58-63 Informasjon og kommunikasjon	1176	1132	1199	2 %	471	459	473	0 %
64-66 Finansiering og forsikring	699	674	666	-5 %	233	240	245	5 %
68-75 Teknisk tjenesteyting, eiendomsdrift	2340	2378	2377	2 %	935	962	993	6 %
Forretningsmessig tjenesteyting	2279	2245	2479	9 %	806	835	866	7 %
84 Off.adm., forsvar, sosialforsikring	1787	1781	1846	3 %	711	721	754	6 %
85 Undervisning	2041	2003	2039	0 %	739	754	744	1 %
86-88 Helse- og sosialtjenester	6266	6394	6588	5 %	2623	2687	2738	4 %
90-99 Personlig tjenesteyting	1399	1423	1454	4 %	467	477	490	5 %
00 Uoppgitt	192	185	183	-5 %	74	71	75	1 %

Kilde: Egen fremstilling basert på tabell: 07984: Sysselsatte per 4. kvartal, etter bosted, arbeidssted, kjønn, alder og næring (SSB.2014).

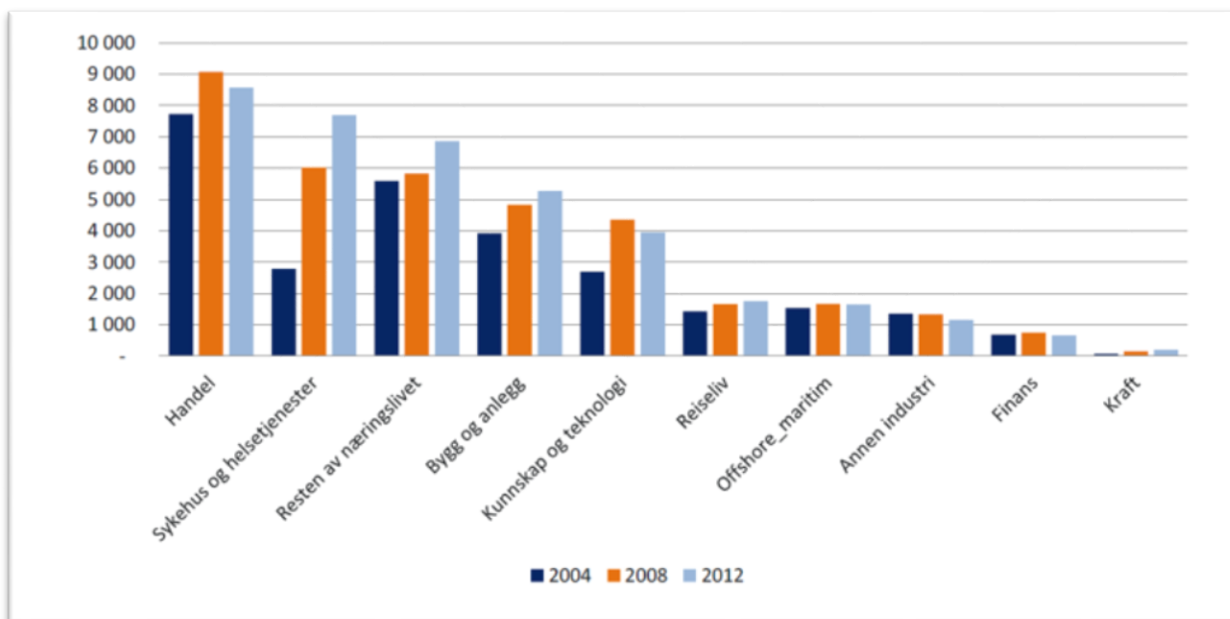
I Drammensregion er det 50 000 arbeidstakere. Dette tilsvarer over 40% av arbeidsstyrken i Buskerud. Nærings sammensetting er variert og verdiskapningen i Drammensregion utgjør 27 % av den totale verdiskapningen i Buskerud. (Espelien & Wifstad, 2014)



Figur 24 Sysselsatte delt på regioner i Buskerud (figur til høyre) og verdiskapning per region i Buskerud (figur til venstre) per 2012

Kilde: Espelien & Wifstad (2014)

Ellers fordeler næringene seg på følgende måte i Drammensregionen.



Figur 25 Antall ansatte i Drammensregionen fordelt på næring

Kilde: Espelien & Wifstad (2014)

Industri og varehandel er blant de næringene som trenger god lagerplass og vil etterspørre eller utløse mer lagerareal. Disse utgjør henholdsvis 13 % og 24 % av arbeidsplassene i Lier i

henhold til figur 22. Disse næringene er også blant de store næringene i Drammensregionen, hvilket tilsier at det vil være etterspørsel etter lager og logistikkvirksomhet.

### 5.6.5 Oppsummering etterspørsel

Med flere innbyggere vil grunnlaget for næringsutvikling i Lier, Drammen og Drammensregionen bli sterkere og bedre

Økning i antall arbeidsplasser bidrar til økt sysselsetting, hvilket bidrar til økt bosetting og økt etterspørsel etter varer og tjenester. Dette fører igjen til etterspørsel etter areal der disse tjenestene skal produseres, lagres og selges.

Drammen er regionhovedstad og har god infrastruktur som er viktig for et bærekraftig næringsliv. Drammen og Lier ligger bare en drøy halvtimes reise fra Oslo. Drammen har i tillegg mer enn 100 daglige togavganger. Det er i tillegg direkte flytog til Gardermoen.

Flyplassene Torp og Rygge ligger mindre enn en time unna i følge nettesiden til Drammen kommune. Disse er faktorer som vil bidra til at byen blir enda mer attraktiv som etableringssted for næringslivet, arbeidstakere og bosettere.

God logistikk og lagervirksomhet skal sikre effektiv vareflyt fra opprinnelsessted til forbrukssted. Dette kan gi gevinst i både reduserte kostnader og økt effektivitet.

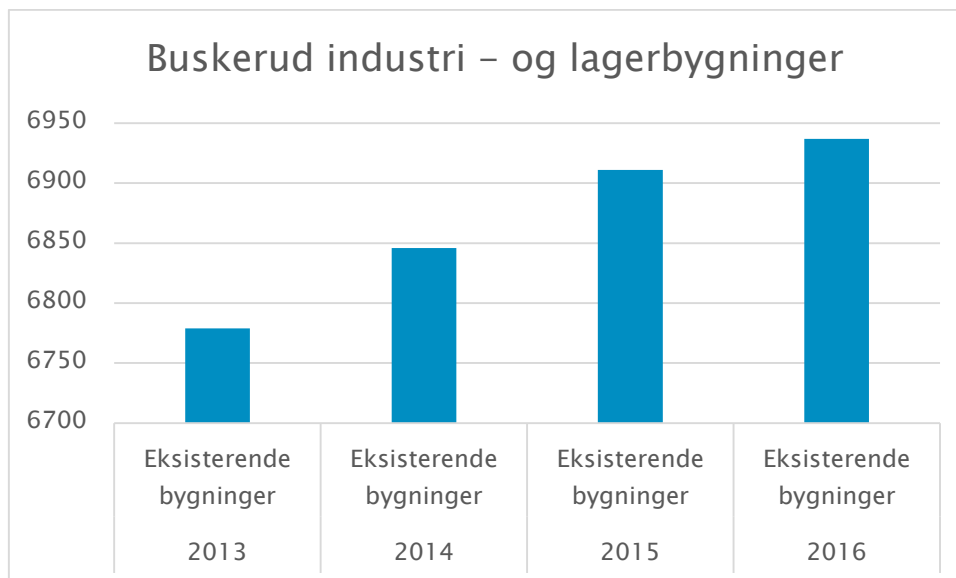
Regionens infrastruktur med havn, tog og E-18 bidrar positivt for mulighetene til næringslivet generelt og for etablering av næring innenfor lager og logistikk.

Drammen trafikkstasjon ligger strategisk til med tanke på beliggenhet nær E.18, togstasjon, Drammens havn og beliggenhet i forhold til Oslo og resten av Drammensregionen. Med bakgrunn i de etterspørselselementene jeg har kartlagt, vurderer jeg markedspotensialet for alternativ anvendelse av trafikkstasjonen innen lager og logistikk som relevant.

## 5.7 Tilbud

### 5.7.1 Total bygningsmasse og lokalisering av lagerbygninger

Fokuset i denne delen av markedsanalysen er tilbud av bygninger innenfor lager og logistikk. Figur 26 viser at det har vært en økning i antall bygninger som blir brukt til industri og lagerbygning i Buskerud fylke. Dette gjelder også i 2016.



*Figur 26 Antall industri og lagerbygninger i perioden 2013–2016*

**Kilde:** Egen fremstilling basert på Tabell: 03173: Eksisterende bygningsmasse. Andre bygg enn boligbygg, etter bygningstype (SSB.2016).

Jeg fant ikke data som gjaldt spesifikt for Drammen og Lier. Heller ikke data som gjaldt kun lager- og logistikkvirksomhet. Men begge kommunene er kjent for arealkrevende virksomheter fra før (Toftdahl & Bruvoll, 2014).

I følge Colliers International Norge (2016), har Drammen kommune flere logistikkområder, men hovedbasen ligger øst og vest for byen. De er altså basert rundt havneområder mot Strømsø og mot Lier og i Nedre Eiker vei langs Drammenelva.

Havnen i Drammen er en av de viktigste havnene i Norge, og kommunen har planer om å transformere havneområdet til andre formål i forbindelse med realiseringen av Fjordbyen, jf. pkt. 4.1.5 om utvikling av Lierstranda, men kommunen fastholder på at de vil opprettholde sin posisjon innen lager og logistikk i tilknytning til Stor-Oslo (Colliers International Norge, 2016).

En regner med at siden Oslo viser en offensiv boligutbygging og transformasjon av arealer som i dag benyttes til arealkrevende virksomhet, vil dette føre til økt etterspørsel etter slike arealer i Oslos randsone (Toftdahl & Bruvoll, 2014).

I Lier er lager og logistikkvirksomhet i hovedsak lokalisert på Lierstranda ved Drammen havn (Colliers International Norge, 2016).

## 5.7.2 Igangsatte og ferdigstilte prosjekter

Tabell 4 illustrerer at samlet igangsatt, fullført og godkjent areal til lager i Drammen og Lier er blitt mindre i 2015 enn 2014.

Tabell 4 Igangsatt, fullført og godkjent bruksareal til annet enn bolig i m<sup>2</sup> i Drammen og Lier

		2011K4			2012K4			2013K4			2014K4			2015K4		
		Godkjent bruksareal til annet enn boliger	Igangsatt bruksareal til annet enn boliger	Fullført bruksareal til annet enn boliger	Godkjent bruksareal til annet enn boliger	Igangsatt bruksareal til annet enn boliger	Fullført bruksareal til annet enn boliger	Godkjent bruksareal til annet enn boliger	Igangsatt bruksareal til annet enn boliger	Fullført bruksareal til annet enn boliger	Godkjent bruksareal til annet enn boliger	Igangsatt bruksareal til annet enn boliger	Fullført bruksareal til annet enn boliger	Godkjent bruksareal til annet enn boliger	Igangsatt bruksareal til annet enn boliger	Fullført bruksareal til annet enn boliger
Drammen	231 Lagerhall	2050	2050	0	0	1470	0	354	354	4082	0	0	200	300	300	0
	239 Annen lagerbygning	192	32	0	0	0	0	50	50	50	40	40	0	600	0	0
		2242	2082	0	0	1470	0	404	404	4132	40	40	200	900	300	0
	231 Lagerhall	0	306	0	0	0	0	100	0	0	7624	696	1002	900	900	0
Lier	239 Annen lagerbygning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2195
		0	306	0	0	0	0	100	0	0	7624	696	1002	900	900	2195

Kilde: Egen fremstilling basert på tabell: 05887: Byggeareal. Bruksareal til annet enn bolig, etter bygningstype (m<sup>2</sup>) (SSb.2015)

## 5.7.3 Ledighetsgrad og leiepriser

Ledigheten innenfor lager- og logistikkvirksomhet er relativt høy i Lier. Den tilsvarer 30 %, mens i Drammen er den på 7 % (Colliers International Norge. 2016)

Collier international (2016) hevder at logistikk og lagerarealer ikke markedsføres ofte i annonser. Derfor er det mulig at den reelle ledigheten er høyere enn det som pleier å stå i rapporter.

Faktorer som standard, beliggenhet og nærhet til offentlig kommunikasjon er også med på å påvirke hvor lenge lokalene står utleid. Markedet innen dette segmentet etterspør i tillegg at logistikklokaler har god takhøyde. Dette påvirker både pris og etterspørsel ifølge telefonsamtale med Buskerud næringsmegling den 03/05/ 2016.

Gjennomsnittlig markedsleie er estimert til følgende, ifølge Buskerud Næringsmegling (2016).

LEIEPRISER PR. KVM. (KR)			
Høy standard	Kontorer	Lager	Butikklokaler
Sentralt	2 000,-	1 000,-	2 300,-
Randsone	1 300,-	800,-	1 500,-
Usentralt	1 000,-	600,-	1 000,-
Middels standard	Kontorer	Lager	Butikklokaler
Sentralt	1 400,-	800,-	2 000,-
Randsone	1 000,-	700,-	1 400,-
Usentralt	700,-	500,-	900,-
Lav standard	Kontorer	Lager	Butikklokaler
Sentralt	1000,-	700,-	1 500,-
Randsone	800,-	500,-	1 000,-
Usentralt	600,-	400,-	700,-

Figur 27 leiepris i Buskerud

Kilde: Buskerud Næringsmegling (2016)

#### 5.7.4 Omsetning i eiermarkedet

I Drammensregionen er det omsatt mange store eiendommer og eiendomsaksjeselskaper i 2015, i følge Buskerud Næringsmegling (2016). De spår også at tendensen skal fortsette i 2016.

Lager- og logistikkeiendommer med utviklingspotensial til kontor eller boligformål ble omsatt til gode priser i 2015 både i Lier og Drammen ifølge Colliers International Norge (2016).

Prime yield gjelder for objekter som har høy bygningsmessig kvalitet, ligger i de mest populære områder og har relativt lang og markedsmessig leieavtale, med en sikker betaler ifølge Bærug (2012).

Colliers International Norge (2016) har estimert prime yield for logistikk og lagerlokaler til henholdsvis 6,7 % i Lier og 6,3 % i Drammen.

AREA	MUNICIPALITY	PRIME RENT (NOK / SQM.)	VACANCY RATE ( % )	PRIME YIELD ( % )	COLLIERS RATING
Groruddalen	Oslo	1 250	13	5,5	A
Ski	Ski	1 150	9	5,6	A
Vinterbro	Ås	950	0	6,2	B
Drammen	Drammen	900	7	6,3	B
Lier	Lier	800	30	6,7	C
Rud	Bærum	1 100	12	6,5	B
Lørenskog	Lørenskog	1 100	13	5,8	A
Skedsmo	Skedsmo	1 100	11	5,70	A
Gjelleråsen	Nittedal	950	6	6,25	B
Gardermoen / Kløfta	Ullensaker	950	3	6	B
Vestby	Vestby	850	7	6,5	C
Moss	Moss	750	24	7	C

Figur 28 Lager og logistikk i Osloregionen

Kilde: Colliers International Norge (2016)

Gjennomsnittlig markedsleie er estimert til følgende ifølge Buskerud Næringsmegling (2016).

SALGSPRISER PR. KVM. (KR)			
Høy standard	Kontorer	Lager	Butikklokaler
Sentralt	30 000,-	15 000,-	35 000,-
Randsone	20 000,-	12 000,-	22 000,-
Usentralt	15 000,-	8 000,-	14 000,-
Middels standard	Kontorer	Lager	Butikklokaler
Sentralt	20 000,-	10 000,-	25 000,-
Randsone	14 000,-	9 000,-	20 000,-
Usentralt	8 000,-	6 000,-	12 000,-
Lav standard	Kontorer	Lager	Butikklokaler
Sentralt	12 000,-	8 000,-	20 000,-
Randsone	10 000,-	7 000,-	13 000,-
Usentralt	7 000,-	5 000,-	8 000,-

Figur 29 Salgspriser per m<sup>2</sup>

Kilde: Buskerud Næringsmegling (2016).

### 5.7.5 Oppsummering tilbud

God beliggenhet og lett tilgjengelighet er to viktige kriterier for mange bedrifter.

Kvadratmeterpris, størrelse og standard er andre viktige faktorer, jf. punkt 3.5.2, Markedsleie

Drammen trafikkstasjon ligger på grensen til Drammen og i nærheten av Drammens havn og E-18. Standarden er god og det er opp til 5 meters høyde under taket i kontrollhallene. Trafikkstasjonen vurderes til å imøtekomme de generelle markedskrav til en lager- og logistikkeiendom.

## 5.8 Estimering av markedsleie for Drammen trafikkstasjon

Trafikkstasjonen ligger mellom Drammen og Lier kommunene. Jeg ringte til Buskerud næringsmegling den 03/05/ 2016, for å få en mer presisering av markedsleie på objekter som ligger i nærheten av Drammen trafikkstasjon. Megleren har både leid ut og solgt eiendommer i området nylig. Utfra hans oppdaterte kjennskap til området antydte han en m<sup>2</sup> - pris på mellom 700 til 850 kroner for lagerareal og mellom 900 til 1100 kroner for kontorareal.

Han estimerte også netto yield for lignende bygninger til å være mellom 8 og 9 %.

I min beregning tar jeg utgangspunkt i følgende markedsleie per m<sup>2</sup>.

*Tabell 5 Markedsleie for Drammen trafikkstasjon (egen fremstilling)*

	<b>Areal</b>	<b>Markedsleie</b>
<b>Kontorareal</b>	<b>933</b>	<b>1000</b>
<b>Lager og logistikk areal</b>	<b>1867</b>	<b>700</b>
<b>Areal totalt</b>	<b>2800</b>	

## 5.9 Markedsanalyse– konkusjon

Drammensregionen har en jevn befolkningstilvekst, lavere arbeidsledighet og god næringsutvikling. Alle disse er elementer som bidrar til vekst i etterspørsel etter varer og tjenester og dermed næringsareal.

Lager og logistikkvirksomhet er ikke en primærnæring. Men er en slik næring som oppstår i kjølvannet av økonomisk vekst.



Trafikkstasjonens beliggenhet, infrastrukturen i området og fysiske egenskaper gjør at eiendommen er relevant til alternativ anvendelse innen lager og logistikk, kombinert med kontor. Eiendommen ligger ikke langt unna Drammenshavn som er Norges største bilhavn i følge Drammenshavn.no. Videre vil den planlagte utbyggingen av E18 føre til enorm løft for Lier og Drammen som et logistikkområde, i følge Colliers International Norge. (2016)

## 6 Verdivurdering av alternativ anvendelse av Drammen trafikkstasjonen

Verdivurderingen tar utgangspunkt i dagens marked (2016), og er utarbeidet på bakgrunn av informasjon som er innhentet i forbindelse med markedsanalysen.

Hensikten med verdivurdering er å vurdere hvilken anvendelse som gir best økonomisk verdi mellom disse alternativene:

- Leie eller salg uten at eiendommen omreguleres og utvikles.  
Og /eller
- Omregulering og utvikling av eiendommen

Verdivurderingen baserer seg på verdivurderingsmøller og prinsipper som er omtalt i punkt 3.8 om verdsetting, altså kontantstrømanalyse og bruk av yield.

### 6.1 Generelle forutsetninger i forbindelse med verdsetting

- Jeg regner nominelt
- Jeg benytter 10 år som periodelengde
- Jeg benytter totalkapitalmetoden
- Tar ikke hensyn til skatt (SVV vil heller ikke bli beskattet for gevinst ved salg)
- Risikohensyn tas i diskonteringsrenten som benyttes i vurderingen.
- Renten på norske statsobligasjoner (månedsgjennomsnitt) pr. april 2016 er på 1,3% (Norges bank, 2016)

## 6.2 Leiemarkedet

I forbindelse med markedsstimulering og markedsanalyse kom jeg frem til at trafikkstasjonen kan anvendes som kombinasjonsbygg for kontor/lager og logistikk.

Per i dag eies og brukes trafikkstasjonen av Statens vegvesen og det betales ikke leie for eiendommen.

I forbindelse med utleie i leiemarkedet, har jeg estimert en leieinntekt basert på markedsanalysen og med forutsetning om at leietakeren er solid og leier hele eiendommen. I tillegg har jeg estimert at Statens vegvesen ikke trenger å gjøre store tilpasninger i eiendommen i forbindelse med utleie.

Den årlige leieinntekten for SVV i leiemarkedet estimeres til 2,24 millioner.

	Areal	Markedsleie	Årlig leie
<b>Kontorareal</b>	933	1000	933333
<b>Lager og logistikk areal</b>	1867	700	1306667
<b>Areal totalt</b>	2800		2240000

*Figur 30 Estimert markedsleie for Drammen trafikkstasjon (egen fremstilling)*

Vurdering av anvendelse innenfor leiemarkedet slik det er skissert i Geltner et al. (2014) går ut på om SVV har så stor betalingsvilje for å ha en trafikkstasjon, at den overstiger det man kunne leid ut eiendommen for eller eventuelt tjent på å selge eiendommen.

I henhold til det jeg har skissert i punkt 3.5.2 om markedsleie, er utviklingspotensialet ikke relevant for markedet i forbindelse med fastsetting av markedsleie. Det er andre kvaliteter som «potensielle leietakere» etterspør som standard, beliggenhet og type bygg.

Utviklingspotensialet er ikke relevant for leiemarkedet før utviklingen er gjennomført og realisert.

Den ovennevnte estimerte markedsleie reflekterer følgelig ikke utviklingspotensialet. Statens vegvesen som eier av eiendommen bør forsøke å finne den leietakeren som vil betale høyest pris for leie av eiendommen i stedet for sporadisk egen bruk som villet kostet mindre i markedet, eller at eiendommen står ubenyttet i en lang periode.

Videre bør kontraktslengden vurderes i forhold til utviklingsmuligheten i området, slik at kontrakten ikke blir et hinder for realisering av utviklingspotensialet og dermed en prisnedsettende faktor i eiermarkedet.

## 6.3 Eiermarkedet

### 6.3.1 Beregning av markedsverdi

Jeg bruker yield modellen for å beregne hva jeg tror eiendommen kan omsettes for. Yield illustrerer sammenhengen mellom inntekt og pris eller verdi.

Direkteavkastning = Yield = Netto yield = Årlig netto inntekt / Pris eller verdi

For å finne verdien av eiendom bruker man følgende formel:

Verdi = Årlig netto inntekt / Direkteavkastning

Observert yield for faktiske transaksjoner for bygninger som anvendes innenfor lager og logistikk i nærheten av trafikkstasjon og i omtrent samme standard ligger mellom 8 og 9 % i dag ifølge en telefonsamtale med Buskerud Næringsmegling 03.05.2016.

Hvordan dette vil utvikle seg i 2016 er usikkert. I dag er det lave renter og relativt god aktivitet i markedet, noe som taler for et lavere yieldsnivå. Dersom finansieringskostnadene går opp, vil dette resultere i et høyere yieldsnivå.

Jeg tar utgangspunktet i 8,5 % i netto yield. I teoridelen ble det redegjort for at eierkostnader pleier å være fra 8 til 10 % av bruttoleieinntekten (Revfem, 2015). I følgende oppsett er eierkostnader estimert til 8 % i forbindelse med estimering av markedsverdi.

*Tabell 6 Beregning av markedsverdi (egen fremstilling)*

Beregning av markedsverdi	
Brutto Leie per år	2240000
Eierkostnader per år	179200
Netto leie per år	2060800
Forutsatt yield	8,50 %
Markedsverdi	24244706

Markedsverdien for trafikkstasjonseiendommen estimeres til 24,24 millioner.

Hvorvidt denne prisen oppnås i dag er ikke helt sikkert. Eiendommen er ikke utleid pr. i dag og den vil ikke umiddelbart kunne gi kontantstrømmer til ny kjøper. Slik det tidligere ble nevnt i teoridelen, differensieres prisene i eiermarkedet med utgangspunktet i risiko og forventning om utvikling i inntektene. Alle objektene er ikke sammenligningsbare selv om de har samme beliggenhet og funksjon. Kjøperne har forskjellige perspektiv, og i et velfungerende marked vil ulike potensielle kjøpere by mot hverandre slik at eiendommen ender hos den potensielle kjøperen med den høyeste avkastningsverdien (Bærug, 2012).

For en eiendom med utviklingspotensial vil det i tillegg være individuelle forventninger til utvikling i fremtidig kontantstrøm.

## 6.4 Investeringsverdi for kjøper

Beregning av investeringsverdi kan indikere hvor mye markedet er villig til å betale for eiendommen som et investeringsobjekt. Vi forutsetter at betalingen kommer på slutten av året og pengestrømmen oppgis i løpende beløp. Oppsettet ser da ut som følger:

Tabell 7 Kontantstrømanalyse for kjøper

Diskonteringsrente		9 %									
År	01.01.2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Leieinntekt		kr 746 667	2240000	2240000	2240000	2240000	2240000	2240000	2240000	2240000	2240000
Eierkostnader		kr 59 733	179200	179200	179200	179200	179200	179200	179200	179200	179200
Spesielle kostnader/utviklingskostnader											
Generell ledighet											
Netto kontantstrøm		686933	2060800	2060800	2060800	2060800	2060800	2060800	2060800	2060800	2060800
Beregnet nåverdi av netto k-strøm											
Sum av nåverdi frem til restverdi		kr 11 965 081									
Restverdi (salg el.kapitalisert nettleie)											22897778
Beregnet nåverdi av restverdi		kr 9 672 269									
Avkastningsverdi av eiendommen		kr 21 637 350									

Investeringsverdien/avkastningsverdien for kjøper/markedet er 21,6 millioner. Dette tilsvarer en netto yield på 9,5 %.

$$\begin{aligned} \text{Direkteavkastning} &= \text{Yield} = \text{Netto yield} = \text{Årlig netto inntekt} / \text{Pris eller verdi} \\ &= 20608000 / 21637350 \\ &= 9,5 \%. \end{aligned}$$

### Forutsetninger for kalkylen

Generelt er det den enkelte investor som selv kan vurdere risikoen i investeringen og ta en beslutning basert på egen vurdering av ønsket risikonivå og egen økonomisk situasjon og evne.

I dette eksemplet tok jeg utgangspunkt i generelle forhold og at kjøper får kun 1/3 av leieinntekten i 2017, siden vedkommende ikke får leid ut med en gang. Deretter mottar kjøper en årlig leie tilsvarende 2,24 millioner.

Eierkostnader er beregnet til 8 % av leiesummen. Dette er igjen avhengig av leiekontrakten.

Avkastningskravet er satt til 9 % ettersom det er en del usikkerhet i forhold til hvor raskt kjøperen kan skaffe seg en leietaker, og eventuelle endringer i leiemarkedet.

## **6.5 Investeringsverdi for Statens vegvesen**

For Statens vegvesen ligger investeringsverdien i sparte leieinntekter dersom SVV bruker bygget selv, eller leieinntekter ved utleie i leiemarkedet.

Jeg tar utgangspunktet i alternativ utleie i leiemarkedet, siden det er et ønske om omstrukturering og relokalisering av trafikkstasjonen.

I følgende eksempel følger et oppsett for beregning av investeringsverdien for Statens vegvesen. I dette ligger verdien av å eie Drammen trafikkstasjon og leie det ut i leiemarkedet.

Avkastningskravet er satt til 6 % siden den finansielle risikoen og eiendommen ikke er belånt. I tillegg vil Statens vegvesen SVV tåle mer risiko forbundet med markedet.

På den andre siden har jeg tatt hensyn til at en statlig aktør som SVV ikke har mulighet for vanlig porteføljevaltning og dermed risikospredning.

Investeringsverdien for Statensvegvesen er på: 33,05millioner kroner.

Tabell 8 Kontantstrømanalyse for Statens vegvesen

Diskonteringsrente		6%									
År	01.01.2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Leieinntekt		kr 746 667	2240000	2240000	2240000	2240000	2240000	2240000	2240000	2240000	2240000
Eierkostnader		kr 59 733	179200	179200	179200	179200	179200	179200	179200	179200	179200
Spesielle kostnader/utviklingskostnader											
Generell ledighet											
<b>Netto kontantstrøm</b>		<b>686933</b>	<b>2060800</b>	<b>2060800</b>	<b>2060800</b>	<b>2060800</b>	<b>2060800</b>	<b>2060800</b>	<b>2060800</b>	<b>2060800</b>	<b>2060800</b>
Beregnet nåverdi av netto k-strøm											
Sum av nåverdi fremtil restverdi		kr 13 871 567									
Restverdi (salg el.kapitalisert nettleie)											34346667
Beregnet nåverdi av restverdi		kr 19 178 999									
<b>Avkastningsverdi av eiendommen</b>		<b>kr 33 050 566</b>									

Ved sammenligning av Statens vegvesens avkastningsverdi (selger), markedsverdi og avkastningsverdi for kjøper får jeg følgende:

Avkastningsverdi for selger (33 mill.) > markedsverdien (24,2mill.) > avkastningsverdi for kjøper (21,6mill.)

Dersom eiendommen har en lavere avkastningsverdi for eieren enn markedsverdien, bør eieren selge siden eiendommen er mindre verdt enn pengene vedkommende mottar ved å selge eiendommen. Mens for en potensiell kjøper er det lønnsomt å kjøpe dersom avkastningsverdien er høyere enn markedsverdien.

Her er tilfellet det motsatte, og Statens vegvesen bør beholde eiendommen, og leie den ut.

## 6.6 Utviklingsmarkedet

Det er mange usikkerheter som er knyttet til eiendomsutvikling slik det ble redegjort for i punkt 3.7.

Forutsetningene som jeg tar utgangspunktet i min kontantstrømanalysen, er i henhold til det som er satt i prosjektoppgaven (Hammich et al. 2014), og som ser slik ut:

Tabell 9 Kalkyle for kontorbygg

Totalentreprise	Kr. 15 143	per kvm
Tomt (Vederlag år 1998 - kr 2 917 400)	Kr. 182	per kvm
Finanskostnader	Kr. 2 600	per kvm
Salgsutgifter	Kr. 500	per kvm
Gebyr/avgifter	Kr. 1 500	per kvm
Eiendomsutvikler risiko	Kr. 600	per kvm
<b>Prosjektpris</b>	<b>Kr. 20 525</b>	<b>per kvm</b>

Kilde: Prosjektjktoppgaven (Hammich et al., 2014)

Totalentreprise kostnaden ble satt med bakgrunn i referanse i NCCs prosjekt, Kongsberg teknologipark. Teknologiparken vil være et kontor- og kantinebygg med fokus på en grønnprofil med lik linje som Lier kommune ønsker. Samlet areal vil være på ca. 7 000 kvm og verdien på entreprisekontrakten er på kr 106 000 000. Dette gir en kvadratmeterpris på kr. 15 143. (NCC, 2014). (Hammich et al. 2014)

Tabell 10 Utviklingskostnad

<b>Arealutnyttelse - kontorbygg 4 etasjer</b>	<b>Totalkostnad</b>
60 % - 38 400 m <sup>2</sup>	Kr. 788 160 000
70 % - 44 800 m <sup>2</sup>	Kr. 919 520 000
80 % - 51 200 m <sup>2</sup>	Kr. 1 050 880 000

Kilde: Prosjektoppgaven (Hammich et al., 2014)

Tabell 11 Sensitivitetsanalyse

Årlig brutto inntekt	Direkteavkastning (Yield)	Leiepris pr m2	Utleid m2	Verdi på eiendommen
kr 61 440 000	7,5 %	kr 1 600	38400	kr 819 200 000
kr 65 280 000	7,5 %	kr 1 700	38400	kr 870 400 000
kr 69 120 000	7,5 %	kr 1 800	38400	kr 921 600 000
kr 72 960 000	7,5 %	kr 1 900	38400	kr 972 800 000
kr 76 800 000	7,5 %	kr 2 000	38400	kr 1 024 000 000
kr 80 640 000	7,5 %	kr 2 100	38400	kr 1 075 200 000
kr 84 480 000	7,5 %	kr 2 200	38400	kr 1 126 400 000

Kilde: Prosjektoppgaven (Hammich et al., 2014)

Jeg bruker en kontantstrømanalyse, inkludert utviklingskostnaden, for å finne en avkastningsverdi for et tidsperspektiv på 10 år, og tar utgangspunkt i 60 % arealutnyttelse som tilsvarer 38 400 m<sup>2</sup>, jf. utviklingskostnad i tabell 9.

Det knytter seg stor usikkerhet til vurdering av markedsverdi for eiendom som skal utvikles til ny bruk. Med bakgrunn i kommuneplanene og markedsanalysen, så vurderes det ikke som om utviklingspotensialet er realiserbart med det samme. Potensialet kan realiseres i fremtiden, og i takt med kommunens utviklingsplaner.

Dersom SVV skulle ta på seg utviklingen av eiendommen, blir avkastningskravet satt til 10 %. Dette med tanke på at SVV tåler bedre politisk risiko, finansieringsrisiko og markedsrisiko. Avkastningskravet forutsetter inngåelse av kontrakt med solid leietaker i forkant av utviklingen og at markedet ikke endrer seg drastisk.

Totalkostnaden på 788 millioner fra 2014, blir prisregulert med 2,1% til dagens verdi og blir 804 millioner.

Utviklingsplaner i kommunen forutsetter at området blir sentralt og ikke randsone etter utviklingen. Jeg tar også utgangspunkt i dagens markedsleie for nye bygg i sentrale områder i Buskerudområdet. Prisen i dag er på 2000 kroner pr.m<sup>2</sup>. (Buskerud Næringsmegling, 2016).



Tabell 12 Kontantstrømanalyse inkl. utvikling

Diskonteringsrente		10 %									
År	01.01.2017	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Leieinntekt		kr 2 240 000	2240000	2240000	2240000	2240000	2240000	0	0	10000000	69000000
Eierkostnader		kr 44 800	44800	44800	44800	44800	44800	300000000	300000000	204000000	2760000
Spesielle kostnader											
Generell ledighet											
Netto kontantstrøm		2195200	2195200	2195200	2195200	2195200	2195200	-300000000	-300000000	-194000000	66240000
Beregnet nåverdi av netto k-strøm											
Sum av nåverdi frem til restverdi		kr -215 118 539									
Restverdi (salg el.kapitalisert nettoleie)											662400000
Beregnet nåverdi av restverdi		kr 255 383 875									
Avkastningsverdi av eiendommen		kr 40 265 336									

Resultatet i kalkylen indikerer en økning i avkastningsverdi og utviklingen på overnevnte vilkår regnes å være lønnsomt.

## 7 Fullmakter:

Problemstillingen går ut på at den beste alternative anvendelse besluttes med bakgrunn i verddivurderingen som gir best verdi, og innenfor fullmaktene som SVV har.

Hvilke fullmakter SVV har innenfor eiendomsmarkedet besvares med bakgrunn i intervju med leder for kontoret for bygg- og avtaleforvaltning i Vegdirektoratet i Statens vegvesen.

### 7.1 Staten vegvesens fullmakt i leiemarkedet:

Ifølge intervjuobjektet går eiendomsforvaltning i SVV primært på å anskaffe, forvalte og avhende de eiendommene SVV bruker i tilknytning til egen virksomhet. Det er likevel veldig aktuelt å leie overskuddsareal i et begrenset tidsperspektiv som ikke overstiger for eksempel 10 år. SVV leier ut i dag både deler av og hele eiendommer i etaten til markedsleie for eksterne aktører i markedet.

### 7.2 Staten vegvesens fullmakt i utviklermarkedet

Ifølge intervjuobjektet er utvikling av eiendom med en så stor størrelsesorden som skissert i kalkylen for Drammen trafikkstasjon i grå sone. SVV skal ikke agere som en eiendomsutvikler, men samtidig har SVV et ansvar for å forvalte eiendommer på den beste økonomiske måten for staten.

Intervjuobjektet mener at SVV er tjent med å utvikle tomten selv, men hvor langt utviklingen skal gå, er det risikoen og kostnaden som begrenser. Det er mye verdiøkning i en oppnådd omregulering og de første grepene i en konverteringsprosess trenger ikke mye større kapasitet og kompetanse. Dette er noe SVV kan gjøre før eiendommen selges.

Store byggeprosjekter som følge av en utvikling, alene eller i kompaniskap med noen eksterne aktører er ikke innenfor Statens vegvesens fullmakter ifølge intervjuobjektet.

### **7.3 Statens vegvesen fullmakt i eiermarkedet/transaksjonsmarkedet**

SVV har fullmakter for salg i henhold til egen fullmaktsmatrise og avhendingsinstruksen (Kommunal- og moderniseringsdepartement, 1997).

Generelt gjelder at man skal selge til markedspris. Man kan bruke megler eller gjøre det selv.

Statens vegvesen må forespørre Statsbygg, Fylkesmann og alle departementer først.

Riksantikvaren må forespørres dersom bygget er mer enn 50 år.

## **8 Oppsummering av Drammen trafikkstasjon som case**

Utvikling av eiendommen tilsa en avkastningsverdi på 40,2 mill. ifølge tabell 12. Dette er høyere enn avkastningsverdi ved utleie som ble kalkulert til 33 millioner.

Ut fra verdivurdering, er regulering og utvikling av eiendommen i egen regi den best alternative anvendelsen av Drammen trafikkstasjon. Men vurderes ikke å være innenfor fullmakten til SVV.

Fullmakten til Statens vegvesen i eiendomsmarkedet går på følgende:

- Utleie i et begrenset tidsperspektiv som ikke overstiger for eksempel 10 år.
- Utvikling av egen eiendom begrenses til omregulering av eiendommen før salg.
- Salg til markedspris i henhold til avhendingsinstruksen.

Den beste alternative anvendelsen som både gir god økonomisk gevinst og som er innenfor Statens vegvesens fullmakter blir utleie av trafikkstasjonen til lager/logistikk kombinert med kontor i 10 år, parallelt med at SVV jobber med omregulering av tomten til kontorformål før salg.

Statens vegvesen skal hverken opptre som utleier eller utvikler i eiendomsmarkedet, men skal forvalte eiendommene på best økonomisk måte for staten.

Ved en omregulering er man igjen avhengig av at SVV treffer riktig med utnyttelse og formål, ettersom salg etter regulering vil binde kjøper i større grad enn om SVV selger med nåværende regulering. Men det er slik at prisen og verdien på tomten økes etter omregulering. Meel (2010).

Det er likevel viktig å belyse størrelsen på de utgiftene som er forbundet med en omregulering og som tilsvarer 3% og 5% av den totale kostnaden, jf. tabell 1.

## 9 Konklusjon

Problemstillingen i oppgaven min gikk ut på:

- Hvordan identifisere den beste alternative anvendelse av eid eiendom med utviklingspotensial og som anvendes for egen bruk?

For å besvare problemstillingen brukte jeg en statlig eiendom som case. Identifisering av den beste alternative anvendelse ble gjort med bakgrunn i verdivurderingen og innenfor de fullmaktene som Statens vegvesen har.

Målet med problemstillingen var å belyse hvordan man skal gå frem for å finne den beste alternativ anvendelse for en statlig eiendom med utviklingspotensialet, og som anvendes for egen bruk. Alternativ anvendelse skulle ses i lys av et finansielt eierskap og innenfor de rammene offentlig eiendomsforvaltning gir.

Problemstillingen i oppgaven ble besvart på bakgrunn av caset som ble benyttet, og følgende fremgangsmåte ble brukt for å finne den beste alternative anvendelsen. Dette blir også konklusjonen i oppgaven.



*Figur 18 Fremgangsmåte for å identifisere den best alternativ anvendelse for en statlig eiendom med utviklingspotensialet, og som anvendes for egen bruk (egen fremstilling)*

Caset som er brukt i oppgaven er en statlig eiendom. Dette innebærer at man har begrensede fullmakter til å operere i et eiendomsmarked slik beskrevet i Geltners modell for

eiendomsmarkedssystemet (Geltner, 2014, s. 27). I tillegg er eindommen et formålsbygg, hvilket gjorde det nødvendig med en markedstimulering.

Konklusjonen som er fremstil i figur 32, kan derfor vanskelig la seg generalisere siden den er basert på analyse av spesifikke egenskaper og forutsetninger til et statlig formålsbygg i 2016.

## 10 Videre arbeid knyttet til tema

Etter min vurdering er det fortsatt mange mulige tilnærminger og vinklinger som kan brukes for å angripe dette temaet. Jeg synes det er veldig interessant å kunne undersøke hvorvidt det er lønnsomt og aktuelt med salg og tilbakeleie av offentlig eid eiendom som anvendes til egen bruk, har utviklingspotensial, og som planlegges avviklet etterhvert.

En annen tilnærming som kunne vært interessant, er å spørre hvordan andre offentlige aktører som ikke har bygg og eiendom som kjernevirksomhet, agerer når de eier eiendommer med utviklingspotensial.

## 11 Referanser

- Breirem, A.P (2011, 19. januar). *Statsbyggs husleieordning*. [PowerPoint- presentasjon]. Hentet fra: <http://slideplayer.no/slide/1982807/> (lest 12.12.2015)
- Brett, D. L. & Schmitz, A. (2009). *Real estate market analysis: methods and case studies*. (2.utg.) Washington, D.C: Urban Land Institute.
- Buskerud Næringsmegling. (2016). *Eiendomsavisen nr.1-2016*. Hentet fra [https://www.google.no/search?q=Eiendomsavis+nr.12016&sourceid=ie7&rls=com.microsoft:IE-Address&ie=&oe=&gfe\\_rd=cr&ei=0Kw4V7niDoGr8wfVhZH4Ag](https://www.google.no/search?q=Eiendomsavis+nr.12016&sourceid=ie7&rls=com.microsoft:IE-Address&ie=&oe=&gfe_rd=cr&ei=0Kw4V7niDoGr8wfVhZH4Ag) (lest 01.04.2016)
- Bærug, S. (2012). *Verdsetting av næringsseiendom. Prinsipper, begreper og eksempler*. Kompendium. Ås: Universitetet for Miljø- og Biovitenskap, Institutt for landskapsplanlegging
- Colliers International Norge. (2016) *Logistics Market Report 2016 Greater Oslo Area*. Hentet fra: [http://www.colliers.com/-/media/files/emea/norway/2016%20rapporter/logistikk\\_2016\\_endelig\\_oppslag.pdf?la=nb-NO](http://www.colliers.com/-/media/files/emea/norway/2016%20rapporter/logistikk_2016_endelig_oppslag.pdf?la=nb-NO)
- DNB Markets. (2016). *Økonomiske utsikter. Januar 2016*. Hentet fra: <https://www.dnb.no/portalfont/nedlast/no/markets/analyser-rapporter/norske/okonomiske-utsikter/HR160113.pdf> (lest den 10.04.2016)
- DNB Næringsmegling. (2016). *Markedsrapport 1.halvår. 2016*. Hentet fra: <https://www.dnb.no/portalfont/nedlast/no/bedrift/naringsmegling/markedsrapport-1halvar-2016.pdf>
- Eikeland, P.T. (2005). *Husleieordninger i statlig eiendomsforvaltning. Teoretisk grunnlag og praktiske erfaringer* (Rapport til Moderniseringsdepartement) hentet fra: <http://www.dibk.no/globalassets/eksisterende-bygg/publikasjoner/husleieordninger.pdf> (lest 12. 02.2016)
- Espelien, A., & Wifstad, K. (2014). *Mulighetsstudie - vekst og verdiskapning i Buskerud* (MENON-PUBLIKASJON nr. 6/2014) Hentet fra: [http://www.lier.kommune.no/globalassets/11.-kunngjoringer-og-horinger/dokumenter/andre-planer/mulighetsstudie-i-buskerud---vekst-og-verdiskaping\\_23.01.2014.pdf](http://www.lier.kommune.no/globalassets/11.-kunngjoringer-og-horinger/dokumenter/andre-planer/mulighetsstudie-i-buskerud---vekst-og-verdiskaping_23.01.2014.pdf) (lest 01.04.2016)
- Finansdepartement. (2015). *Reglement for økonomistyring i staten*. Hentet fra: [https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/FIN/Vedlegg/okstyring/Reglement\\_for\\_ekonomistyring\\_i\\_staten.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/FIN/Vedlegg/okstyring/Reglement_for_ekonomistyring_i_staten.pdf) (lest 20.04.2016)
- Finanstilsynet. (2010). *Verdsettelse av investeringseiendom*. Hentet fra: [http://www.finanstilsynet.no/Global/Venstremeny/Aktuelt\\_vedlegg/2010/4\\_kvartal/Verdsettelse\\_av\\_investeringseiendom.pdf](http://www.finanstilsynet.no/Global/Venstremeny/Aktuelt_vedlegg/2010/4_kvartal/Verdsettelse_av_investeringseiendom.pdf) (lest 01.03.2016)
- Fjordbyen. (2015). *Alle store prosjekter trenger en solid grunnmur*. Hentet fra: <http://fjordbyenlierdrammen.no/> (Lest 15.4.2016)

- Forurensningsloven. (1981). *Lov om vern mot forurensninger og om avfall av 13.mars 1981 nr.6*. Hentet fra <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1981-03-13-6?q=Forurensningsloven> (Lest 15.02.2016)
- Fredriksen, H.H. (2015). *Driftsmodell og verdibevarende vedlikehold i offentlige bygninger*. (Masteroppgave, NTNU) hentet fra <http://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/2358008> (lest 01.02.2016)
- Geltner, D., Miller, N., Clayton, J., & Eichholtz, P. (2014). *Commercial Real Estate - Analysis and Investments*. (3. utg.). Mason, USA: OnCourse Learning.
- Husleieloven. (1999). *Lov om husleieavtaler av 26. mars 1999 nr.17*. Hentet fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1999-03-26-17> (lest 12. 02.2016)
- Instruks for Statens vegvesen. (2011). *Instruks for Statens vegvesen*. Hentet fra: <https://lovdata.no/dokument/INS/forskrift/2011-03-15-386> (lest 18.3.2016)
- Interdepartementalt utvalg. (2005). *Mer effektiv statlig bygge og eiendomsforvaltning*. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/mer-effektiv-statlig-bygge--og-eiendomsf/id106407/> (Lest 15.11.2015)
- Johannessen, A., Tufte, P. A., & Christoffersen, L. (2010). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. (4.utg.). Oslo: Abstrakt forlag AS
- Johnsen, L. (2016, 2. mai). Ledighetsøkningen som forsvant. *Drammens Tidende*. Hentet fra <http://www.dt.no/naringsliv/drammen/kongsberg/ledighetsokningen-som-forsvant/s/5-57-34637> (lest 09.05.2016)
- Kommunal- og moderniseringsdepartement. (1997). *Instruks om avhending av statlig eiendom*. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/avhendingsinstruksen/id106661/> (lest 01.04.2016)
- Larsen, E.R., & Sommervoll, D.E. (2003). *Til himmels eller utfor stupet? En katalogisering av forklaringer på stigende boligpriser*. (SSB-Notat. nr. 2003/64). Hentet fra <http://www.nb.no/nbsok/nb/8d38ed64f877956df158851652d54ae5?lang=no#0> (Lest 01.03.2016)
- Lier kommune, Drammen Kommune. (2014). *Strategisk plattform med masterplan for planlegging og realisering av fjordbyen*. Hentet fra <http://www.lier.kommune.no/globalassets/10.-politikk-og-samfunn/samfunn/fjordbyen/strategisk-plattform-med-masterplan.pdf> (lest 12.2.2016)
- Meel, B. (2010). Verdi og risikovurdering av utviklingseiendom. I A.E. Røsnes, & Ø.R. Kristoffersen (Red.). *Eiendomsutvikling i tidlig fase*. (s.78 - 95). Oslo: Senter for eiendomsfag.
- Mørk, M. I., Bjørberg, S., Sæbøe, O. E., & Weisæth, O. (2008). *Ord og uttrykk innen eiendomsforvaltning-fasilitetsstyring (Facilities Management)* hentet fra: <http://www.nbef.no/kompetanse/ord-og-uttrykk-eiendomsforvaltning-og-fasilitetsstyring> (lest 01.04.2016)
- Nordahl, B. (2010). Reguleringsrisiko og risikoprofil. I A. I. Røsnes, & Ø.R. Kristoffersen (Red.). *Eiendomsutvikling i tidlig fase*. (s.108 - 128). Oslo: Senter for eiendomsfag.

- Norges bank. (2016). *Pengepolitisk rapport med vurdering av finansiell stabilitet*. Hentet fra [http://static.norges-bank.no/pages/104770/PPR\\_figurer\\_1\\_16.pdf?v=17032016094424&ft=.pdf](http://static.norges-bank.no/pages/104770/PPR_figurer_1_16.pdf?v=17032016094424&ft=.pdf) (lest 03.05.2016)
- Norges bank. (2016). *Statsobligasjoner månedsgjennomsnitt*. Hentet fra: <http://www.norges-bank.no/Statistikk/Rentestatistikk/Statsobligasjoner-Rente-Manedsgjennomsnitt-av-daglige-noteringer/>
- Norli, K. (2016, 11.mai). Hun redder norsk økonomi fra resesjon. *E24*. Hentet fra <http://e24.no/privat/revidert-statsbudsjett-2016/siv-jensens-oljefengebruk-redder-norsk-oekonomi-fra-resesjon/23681559> (lest 12.05.2016)
- NOU 2004:22. (2004). *Velholdte bygninger gir mer til alle. Om eiendomsforvaltningen i kommunesektoren*. Hentet fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/nou-2004-22/id387767/> (lest, 12.02.2016).
- Plan og bygningsloven. (2008). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling 27.6.2008 nr.71* Hentet fra [https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71?q=Plan og bygning](https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2008-06-27-71?q=Plan%20og%20bygning)
- Prosjektjuss, Holteprosjekt, Econanalyse. (2005). *Prising og transaksjoner av boligtomter* (ECON-rapport nr. 2005-055) Hentet fra: [https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kilde/krd/tid/2005/0006/ddd/pdfv/260150-econ\\_rapport\\_300605.pdf](https://www.regjeringen.no/globalassets/upload/kilde/krd/tid/2005/0006/ddd/pdfv/260150-econ_rapport_300605.pdf) (Lest 10.4.2016)
- Revfem, J. (2014, 25. juni). Og her er eierkostnadene. *Ne nyheter*. Hentet fra: <http://www.nenyheter.no/43116> (lest 10.03.2016)
- Revfem, J. (2016, 16. mars). Den seneste prisoversikten. *Ne nyheter*. Hentet fra: <http://www.nenyheter.no/44123> (lest 03.04.2016)
- Revfem, J. (2016, 22.mars). «Alle» vil til sentrum. *NE nyheter*. Hentet fra: <http://www.nenyheter.no/44151> (lest 03.04.2016)
- Ringdal, G. C. (2015, 10. november). *Lier – næringsutvikling*. [PowerPoint- presentasjon]. Hentet fra <http://fjordbyenlierdrammen.no/2015/11/10/lager-naeringsplan-for-lier-kommune/> (lest 01.04.2016)
- Røsnes, A. E., & Kristoffersen, Ø. R. (Red.). (2010). *Eiendomsutvikling i tidlig fase*. Oslo: Senter for eiendomsfag.
- Senter for eiendomsfag. (2014). *Eiendomsbransjen, en introduksjon til bransje, fagområder, karrieremuligheter og sentrale aktører*. Hentet fra: <http://www.eiendomsfag.no/wp/wp-content/uploads/2014/09/Eiendomsbransjen-en-introduksjon.pdf> (Lest 05.01.2016)
- Sollien, T. (2010,15. oktober). Bruksendring av næringslokaler. *Ne nyheter*. Hentet fra: <http://www.nenyheter.no/34582> (Lest 15.04.2016)
- SSB. (2014). Tabell: 09429: *Personer 16 år og over, etter kjønn og utdanningsnivå. Absolutte tall og prosent*. Hentet fra: <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/define.asp?SubjectCode=al&ProductId=al&MainTable=UtNiv03&contents=Personer&PLanguage=0&Qid=0&nvl=True&mt=1&pm=&SessID=7278068&FokusertBoks=1&gruppe1=Hele&gruppe2=Hele&gr>

uppe3=Hele&gruppe4=Hele&VS1=Landet&VS2=Nivaa04&VS3=Kjonn3&VS4=&CMSSubjectArea=utdanning&KortNavnWeb=utniv&StatVariant=&Tabstrip=SELECT&aggresetnr=1&checked=true

- SSB. (2014). Tabell: 07984: *Sysselsatte per 4. kvartal, etter bosted, arbeidssted, kjønn, alder og næring (17 grupper, SN2007) (K)* hentet fra:  
<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?subjectcode=&ProductId=&MainTable=SyssNerKjoAldNY2&nvl=&PLanguage=0&nyTmpVar=true&CMSSubjectArea=arbeid-og-lonn&KortNavnWeb=regsys&StatVariant=&checked=true>
- SSB. (2014). Tabell: 08409: *Inntektsintervall. Antall bosatte personer 17 år og eldre*. Hentet fra:  
<https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/define.asp?SubjectCode=al&ProductId=al&MainTable=InntBtoAlmInter&contents=PersonarBruttoInt&PLanguage=0&Qid=0&nvl=True&mt=1&pm=&SessID=7278068&FokusertBoks=1&gruppe1=Hele&gruppe2=Hele&gruppe3=Hele&VS1=Landet&VS2=InntektIntervall2&VS3=&CMSSubjectArea=inntekt%2Dog%2Dforbruk&KortNavnWeb=selangivelse&StatVariant=&Tabstrip=SELECT&aggresetnr=1&checked=true>
- SSB. (2014). Tabell: 10213: *Framskrevet folkemengde etter kjønn og alder*. Hentet fra:  
<https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkfram/aar/2014-06-17?fane=tabell#content>
- SSB. (2015). Tabell: 05887: *Byggeareal. Bruksareal til annet enn bolig, etter bygningstype (m<sup>2</sup>) (K)*. Hentet fra:  
<https://www.ssb.no/statistikkbanken/SelectVarVal/Define.asp?MainTable=BruksarealType&KortNavnWeb=byggeareal&PLanguage=0&checked=true>
- SSB. (2015). Tabell: 10594: *Registrerte arbeidsledige 15-74 år, etter kjønn (K)*. Hentet fra  
<https://www.ssb.no/statistikkbanken/SelectVarVal/Define.asp?MainTable=ArbLedKjo nnReg&KortNavnWeb=regledig&PLanguage=0&checked=true>
- SSB. (2016). *Nøkkeltall for befolkningen*. Hentet fra:  
[https://www.ssb.no/befolkning/nokkeltall/befolkning\\_\(lest 01.05.2016\)](https://www.ssb.no/befolkning/nokkeltall/befolkning_(lest%2001.05.2016))
- SSB. (2016). Tabell: 03173: *Eksisterende bygningsmasse. Andre bygg enn boligbygg, etter bygningstype (F) (K)*. Hentet fra:  
<https://www.ssb.no/statistikkbanken/SelectVarVal/Define.asp?MainTable=AndreBygg&KortNavnWeb=bygningmasse&PLanguage=0&checked=true>
- St.prp. nr. 84 (1998-99). *Om ny strategi for Statsbygg og etablering av Statens utleiebygg AS*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/stprp-nr-84-1998-99-/id137193/?ch=6> (lest 01.12.2015)
- Statens vegvesen. (2016). *Organisasjonskart*. Hentet fra:  
<http://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/kontakt+oss/kontaktskjema/Organisasjonskart> (lest 01.03.2016)
- Statens vegvesen. (2016). *Årsrapport 2015*. Hentet fra:  
[http://www.vegvesen.no/\\_attachment/1335369/binary/1105661?fast\\_title=%C3%85rsrapport+for+Statens+vegvesen+2015.pdf](http://www.vegvesen.no/_attachment/1335369/binary/1105661?fast_title=%C3%85rsrapport+for+Statens+vegvesen+2015.pdf) (lest 01.05.2016)



- Statsbygg. (2015). *Leieberegninger i statens husleieordning*. [Brosjyre]. Hentet fra <http://www.statsbygg.no/Files/oppgaver/forvaltning/LeieberegningHusleieordning-20151216.pdf> (lest 01.04.2016)
- Sæbøe, O. E., & Blakstad, S. H. (2009). *Temahefte 2 om eiendomsutvikling og forvaltning*. Trondheim: Tapir akademisk forlag og Norges teknisk – naturvitenskapelige universitet.
- Toftdahl, H., & Bruvoll, A. (2014). *Næringsutvikling i Drammen og Lier som del av Drammensregionen (Rapport 2014/22)* Hentet fra: <http://www.lier.kommune.no/globalassets/11.-kunngjoringer-og-horinger/dokumenter/andre-planer/va-22-drammen-og-lier-v2.pdf>
- Vareide, K., & Roncossek, S. D. (2016). *Regional analyse for Drammen 2015*. (TF – notat nr.7 /2016) Hentet fra: <https://www.drammen.kommune.no/Documents/Naring%20og%20bevilling/Kontaktutvalget/Regional%20analyse%20for%20Drammen%202015.pdf>
- Vestre Viken. (2016). *Nytt Vestre Viken sykehus*. Hentet fra: <http://www.vestreviken.no/aktuelt/prosjekter/nytt-sykehus-i-vestre-viken> (lest 12.5.2016)
- Wikborg, R. (2014). *100 Næringseiendomstips* hentet fra: <https://www.wr.no/kompetanse/fagomrader/naringseiendom/aktuelle-saker/2014/100-naringseiendomstips/> (lest 03.03.2016)

## 12 Vedlegg

### Norsk samfunnsvitenskapelig datatjeneste AS

NORWEGIAN SOCIAL SCIENCE DATA SERVICES



Harald Hårfagres gate 29  
N-5007 Bergen  
Norway  
Tel: +47-55 58 21 17  
Fax: +47-55 58 96 50  
nsd@nsd.uib.no  
www.nsd.uib.no  
Org nr. 985 321 884

Sølve Bærug

Institutt for landskapsplanlegging Norges miljø- og biovitenskapelige universitet

1430 ÅS

Vår dato: 22.02.2016

Vår ref: 46842 / 3 / HJP

Deres dato:

Deres ref:

#### TILBAKEMELDING PÅ MELDING OM BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 20.01.2016. Meldingen gjelder prosjektet:

46842	<i>Hvordan identifisere verdien av en trafikkstasjon før en avvikling</i>
Behandlingsansvarlig	<i>Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, ved institusjonens øverste leder</i>
Daglig ansvarlig	<i>Sølve Bærug</i>
Student	<i>Horia Hammich</i>

Personvernombudet har vurdert prosjektet og finner at behandlingen av personopplysninger er meldepliktig i henhold til personopplysningsloven § 31. Behandlingen tilfredsstiller kravene i personopplysningsloven.

Personvernombudets vurdering forutsetter at prosjektet gjennomføres i tråd med opplysningene gitt i meldeskjemaet, korrespondanse med ombudet, ombudets kommentarer samt personopplysningsloven og helseregisterloven med forskrifter. Behandlingen av personopplysninger kan settes i gang.

Det gjøres oppmerksom på at det skal gis ny melding dersom behandlingen endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for personvernombudets vurdering. Endringsmeldinger gis via et eget skjema, <http://www.nsd.uib.no/personvern/meldeplikt/skjema.html>. Det skal også gis melding etter tre år dersom prosjektet fortsatt pågår. Meldinger skal skje skriftlig til ombudet.

Personvernombudet har lagt ut opplysninger om prosjektet i en offentlig database, <http://pvo.nsd.no/prosjekt>.

Personvernombudet vil ved prosjektets avslutning, 30.05.2016, rette en henvendelse angående status for behandlingen av personopplysninger.

Vennlig hilsen

Vigdis Namtvedt Kvalheim

Hanne Johansen-Pekovic

Kontaktperson: Hanne Johansen-Pekovic tlf: 55 58 31 18

*Dokumentet er elektronisk produsert og godkjent ved NSDs rutiner for elektronisk godkjenning.*

*Avdelingskontorer / District Offices*

OSLO: NSD, Universitetet i Oslo, Postboks 1055 Blindern, 0316 Oslo. Tel: +47-22 85 52 11. [nsd@uia.no](mailto:nsd@uia.no)  
TRONDHEIM: NSD, Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet, 7491 Trondheim. Tel: +47-73 59 19 07. [kjrr.svarva@svt.ntnu.no](mailto:kjrr.svarva@svt.ntnu.no)  
TROMSØ: NSD, SVF, Universitetet i Tromsø, 9037 Tromsø. Tel: +47-77 64 43 36. [nsdmaa@svt.uio.no](mailto:nsdmaa@svt.uio.no)

