

BUSINESS | REVIEW

OMDISKUTERET LETBANE ER KOMMET GODT FRA START PÅ FLERE PARAMETRE

Læs mere side 4-5



NY ANALYSE VISER IGEN REKORD FÅ LEDIGE LEJEBOLIGER: BEHOVET FOR POLITISKE LØSNINGER VOKSER

Læs mere side 10



ENGEL & VÖLKERS DANMARK GÅR SAMMEN MED EDC ERHVERV POUL ERIK BECH

Læs mere side 8-9

NYSGERRIG PÅ EJENDOMSMARKEDET?

BusinessReview EJENDOMME er en professionel podcast, hvor nogle af Danmarks dygtigste fagfolk, rådgivere og ejendoms-eksperter dykker ned i nye muligheder og udfordringer for ejendomsbranchen og samtidig kommer med masser af gode og brugbare råd til alle, der er interesserede i ejendomme.

Podcasten er produceret i samarbejde med Ejendom Danmark og Business Review



BUSINESS | REVIEW

Scan og lyt
med hver torsdag



OMDISKUTETERET LETBANE ER KOMMET GODT FRA START PÅ FLERE PARAMETRE

Ejendomsinvesteringer, der tager højde for den nye transportmulighed, er i fuld gang, og samtidig har de første passagertal fra letbaneselskabet overrasket positivt. De kommende år vil vise, om det også lykkes at nå de mere ambitiøse langsigtede mål.

Af Sten Thorup Kristensen

Hovedstadens Letbane er født under massiv kritik, især på grund af økonomien i projektet. Det forventes først at have tjent sig selv hjem om et halvt århundrede. Tænk tanken Cepos, f.eks., har kaldt letbanen ”en historisk dårlig investering.” Det havde været langt billigere at etablere nogle busbaner. Modargumentet var ikke blot, at der er en opfattet bekvemmelighed ved transportmidler, der kører på skinner. Det er også, at en bane ville være mere drivende for udvikling i dens område. Siden oktober sidste år har de grønne letbanetog kørt på strækningen mellem Ishøj og Rødovre Nord, og allerede

nu kan passagererne ved selvsyn konstatere, at der i hvert fald er sket nogen udvikling. Mange nye boliger langs banen er allerede opført. Endnu flere er under opførelse eller på tegnebrættet.

Det var måske også sket med en bedre busforbindelse. Men noget tyder på, at psykologien omkring jernbaner fungerer over for investorerne.

Da Barings, en stor global kapitalforvalter, sidste år købte et udviklingsprojekt med boliger i Hersted, beskrev den således nærheden til en ”light rail station”, som vil skabe direkte forbindelse til det centrale København, som en af attraktionerne.

Psykologien virker

Det er måske i den flotte ende at kalde letbanens

stoppested Glostrup Nord – Hersted for en station. Det kræver også et skifte at komme derfra og til det centrale København, så helt direkte er forbindelsen ikke.

Men det vigtige er, at psykologien virker. Hvis man regner letbanen som en jernbane med stationer, og investerer efter det, så vil der komme mere aktivitet, som i sig selv vil have afledte effekter og skabe mere dynamiske byområder.

Til efteråret åbner den sidste del af letbanen, så den går hele vejen til Lundtofte. Det har Danske Shoppingcentre, der ejer Lyngby Storcenter, længe set frem til.

”Letbanen udvider vores markedsområde markant ved at binde hovedstadens forstæder bedre sammen. Letbanen har også spillet en stor rolle i den renovering, Lyngby Storcenter har gennemgået, hvor vi bl.a. har etableret



Letbanens passagerer, der står af eller på i Glostrup, vil fra slutningen af næste år have mulighed for at handle i en spritny fløj af Glostrup Shoppingcenter. Visualisering stillet til rådighed af Danske Shoppingcentre



De grønne letbanetog er allerede en del af dagligdagen på den sydlige del af ruten. Testkørslerne er nu også i gang mod nord. PR-foto: Hovedstadens Letbane

attraktive, udendørs opholdssteder og cafémiljøer med stærke brands som Peter Beier og Mad & Kaffe,” skiver center manager Casper von der Ahé i en skriftlig kommentar til EJENDOMME.

Satser på wow-effekt

”Centret skal fremstå indbydende, så man som passager tænker ”Wow, dér vil jeg gerne ind”, når toget stopper foran centret. Så når vi har truffet en beslutning om at investere i et mere attraktivt udemiljø omkring centret, har vi lagt vægt på letbanen,” uddyber Casper von der Ahé.

Danske Shoppingcentre er dog bevidste om, at hvor letbanen naturligvis i et eller andet omfang vil skabe liv ved dens stoppesteder, er der også en grænse for, hvor stor festen bliver.

Selskabet har i efteråret revet den del af Glostrup Shoppingcenter, der vender ud mod stationspladsen, og dermed mod letbanen, ned, med henblik på at erstatte den med en ny og tidssvarende bygning.

Opførelsen af letbanen indgik i overvejelserne om projektet, men den var ikke afgørende, oplyser center manager Lene Moresco.

”Når byggeriet står færdigt i slutningen af 2027, forventer vi, at den stærke kollektive infrastruktur omkring centret vil bidrage markant til kundestrømmen. Vores ambition er at skabe et endnu mere moderne og attraktivt samlingspunkt i Glostrup – et center, der i højere grad imødekommer både lokale behov og de mange pendlere, der dagligt passerer området. Vi glæder os til at byde både Glostrups borgere og de mange pendlere

velkommen til en styrket og fremtidssikret destination,” siger Lene Moresco.

Prognoser blev overgået

Hun kan dog blive positivt overrasket. I januar meddelte selskabet Hovedstadens Letbane således, at passagertallet i de første tre måneders drift havde oversteget prognoserne med 50 pct., svarende til 400.000 ekstra passagerer. Glostrup var den station, hvor flest passagerer havde stået af eller på.

Her hører det dog med til historien, at det er nemt at overgå prognoserne, hvis disse er sat lavt, og at det altså endnu kun er cirka halvdelen af banen, der er åbnet. Hovedstadens Letbane oplyser ikke specifikke trafiktal for stoppestederne.

Men med et slag på tasken svarer det foreløbige passagertal fra Glostrup blot til at par procent af dem, der stiger på den travle S-baneforbindelse på samme station.

Lidt mere imponerende ser det ud, hvis man sammenligner med en ”menig” metrostation. Igen med et groft slag på tasken var Glostrup som letbanestation i de første måneder allerede cirka halvt så stor som f.eks. metrostationen Nørrebro Runddel.

Kræver tilvænning

Om alt går vel, vil letbanen med tiden blive noget større end en almindelig metrostation. Det er ikke bare det, at det må forventes at have en betydelig positiv effekt, når letbanen er i drift i sin fulde længde.

Folk skal også altid vænne sig til at bruge nye trafik-

systemer, og kommuner og virksomheder skal anlægge stier og andet, der gør det nemt og bekvemt at komme til og fra stoppestederne, så disse har en større rækkevidde. Og så vil det naturligvis have en positiv effekt for trafiktallene, når Barings og andre bliver færdige med deres byggeprojekter, og indbyggertallet langs banen vokser.

Københavns Letbane forventer dagligt at fragte 12.000 passagerer, når hele banen er i brug. Det forekommer meget realistisk set i lyset af, at tallet på hverdage var 5400 i de første tre måneder efter, at første del af banen åbnede.

Mere spændende er det, om man også når målet om 38.000 daglige passagerer i 2030.

Opmærksomhed på sikkerheden

En faktor er også, at medtrafikanterne i andre transportmidler skal vænne sig til de nye tog. Under testkørslerne op til indvielsen i oktober skete en tragisk ulykke, hvor en cyklist omkom efter kollision med et tog. Siden har man også set tilfælde, hvor bilister har forvildet sig ind på skinnerne, oplystes det i selskabs årsrapport fra sidste uge.

”Selskabet har i samarbejde med de lokale vejmyndigheder opsat mere skiltning langs strækningen. Ligeledes planlægges afstribning i flere kryds, og mulighederne for bedre belysning undersøges,” hedder det i årsrapporten.