



Til BR

15-08-2017

Sagsnr.
2017-0240101

Dokumentnr.
2017-0240101-16

Sagsbehandler
Allan Nicolas Jørgensen

Bemærkninger til medlemsforslag om billigere parkering i Ørestad og Nordhavn for beboere

På mødet i Borgerrepræsentationen den 22. juni 2017 fremsatte Det Konservative Folkeparti følgende ændringsforslag, der blev udsat til behandling på Borgerrepræsentationens møde den 24. august 2017 med henblik på yderligere oplysning af sagen:

(ÆF2)

"At det undersøges, om det kan tillades andre aktører at udbyde offentlig parkering, så der opnås konkurrence på udbuddet af parkering til beboerne."

(ÆF3)

"At det undersøges, om lån og afdrag kan forlænges, så de svarer til parkeringsanlæggenes forventede funktionstid."

(ÆF4)

"At det undersøges, om der kan tilbydes beboerne i de nævnte bydele at købe deres egen parkeringsplads i By & Havns parkeringsanlæg."

Økonomiforvaltningens bemærkninger:

(ÆF2)

Økonomiforvaltningen forstår spørgsmålet således, at det ønskes oplyst, om det er muligt, at andre aktører end By & Havn kan tilvejebringe/udbyde de parkeringspladser, der stilles krav om i henhold til byggeloven og lokalplaner i Ørestad og Nordhavn.

Etablering af byggelovsparkeringspladser i centrale kollektive parkeringsanlæg i Nordhavn og Ørestad er overvejende fastlagt af Borgerrepræsentationen i lokalplaner. Den enkelte byherre kan således som hovedregel ikke selv afgøre, om man ønsker selv at etablere sine egne dedikerede parkeringspladser, eller om man vil opfylde parkeringskravet i et kollektivt anlæg. Dette fastlægges i forbindelse med lokalplanlægningen.

By & Havn har valgt at påtage sig pligten til at tilvejebringe de myndighedsmæssigt krævede parkeringspladser som et vilkår i forbindelse med salg af byggefelter.

**Kontoret for Selskaber
og Aktivstrategi**

Rådhuset
1599 København V

E-mail
anj@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800312

www.kk.dk

Der er i princippet ikke noget til hinder for, at andre end By & Havn påtog sig opgaven med at koordinere de forskellige bygherrer i et lokalområdes behov for parkeringspladser og lod disse opføre med henblik på salg eller udlejning til beboerne.

Det er op til By & Havn at vurdere, om det vil give forretningsmæssig mening at overlade denne koordinerings- og anlægsopgave til en ekstern part.

Det er Økonomiforvaltningens vurdering, at en ekstern part vil kræve et afkast, der afspejler investeringens risiko og løbetid, og at dette afkastkrav vil være højere end By & Havns finansieringsrente. Dette vil, alt andet lige, medføre højere betaling for parkering.

(ÆF3)

Spørgsmålet er tidligere fremsat den 24. januar 2016 af Jakob Næsager (C) og den 26. januar 2016 af Jens-Kristian Lütken (V). Økonomiforvaltningens svar af 8. februar 2016 er publiceret på Københavns Kommunes hjemmeside under "Spørgsmål til Økonomiudvalget". Svarene er vedlagt som bilag 1.

Prissætningen på parkering i Ørestad og Nordhavn afgøres af By & Havn ud fra en forretningsmæssig vurdering. Som det fremgår af overborgmesterens brev af 27. juni 2017 til Jakob Næsager (C) (som er udsendt til medlemmerne af Borgerrepræsentationen den 29. juni 2017) beror det på en misforståelse, at By & Havn skulle have et overskud fra parkeringsaktiviteter. Brevet er vedlagt som bilag 2.

Tages der højde for renteudgifter og afdrag af etableringsgælden, er der aktuelt et underskud på parkeringsvirksomheden i By & Havn. Der er således ikke forretningsmæssigt grundlag for en forlængelse af afdragsperioden med henblik på nedsættelse af brugerbetalingen.

(ÆF4)

Spørgsmålet er tidligere fremsat den 29. september 2016 af Jens-Kristian Lütken (V) og den 30. september 2016 af Jakob Næsager (C). Økonomiforvaltningens svar af henholdsvis den 7. og 11. oktober 2016 er publiceret på Københavns Kommunes hjemmeside under "Spørgsmål til Økonomiudvalget". Svarene er vedlagt som bilag 3.

Det vil i princippet være muligt for en beboer i Ørestaden at købe en eksklusiv brugsret til sin egen parkeringsplads, og dermed ikke længere betale løbende herfor til By & Havn.

Det er imidlertid By & Havns forretningsmæssige vurdering, om køb skal være en mulighed.

En forretningsmæssig prissætning af en parkeringsplads vil udgøre nutidsværdien af samtlige forventede fremtidige indtægter og udgifter vedrørende parkeringspladsen. Herefter vil køberen af parkeringspladsen overtage ansvaret for den løbende drift og vedligeholdelse af pladsen.

Bilag:

Bilag 1 – Svar af 8. februar 2016 til Jakob Næsager (C) og Jakob Næsager (C) og Jens-Kristian Lütken (V) vedr. parkering i Ørestad.

Bilag 2 – Brev af 27. juni 2017 til Jakob Næsager vedr. parkeringspriser i Ørestad og Nordhavn.

Bilag 3 – Svar af 7. og 11. oktober 2016 til Jens-Kristian Lütken (V) og Jakob Næsager (C) om By & Havns parkeringsfaciliteter.

**Bilag 1 til dagsordenspunkt 18 (Udsat behandling af
ændringsforslag til medlemsforslag om billigere parkering i
Ørestad og Nordhavn for beboere)**



KØBENHAVNS KOMMUNE
Overborgmesteren

Til Jakob Næsager (MB)

08-02-2016

Spørgsmål om parkering i Ørestad

Sagsnr.
2016-0021489

Kære Jakob Næsager

Dokumentnr.
2016-0021489-7

Tak for dine spørgsmål til mig vedrørende parkering i Ørestad, som du stillede den 24. januar 2016.

Uafhængigt af din henvendelse har Jens-Kristian Lütken (MB) den 26. januar 2016 stillet spørgsmål om samme emne til mig. Derfor har jeg tilladt mig at få svarene om parkering i Ørestad samlet i et notat, jf. vedlagte bilag.

Jeg skal for god ordens skyld oplyse, at Økonomiforvaltningen alene har kompetence til at repræsentere Københavns Kommune som interessent i By & Havn, jf. delegationssagen (BR den 30. april 2015, 2015-0053533). Forvaltningen har imidlertid ikke bemyndigelse til at udøve ejerbeføjelser. Denne kompetence ligger hos Borgerrepræsentationen og de derfra udpegede bestyrelsesmedlemmer.

Det betyder, at hvis Københavns Kommune som ejer vil forsøge at sikre og fremme beslutninger i By & Havn, har Borgerrepræsentationen kompetencen. Det vil i praksis ske ved, at et flertal i Borgerrepræsentationen på et møde beslutter at instruere Københavns Kommunes tre bestyrelsesmedlemmer om at rejse en given sag/spørgsmål i selskabets bestyrelse. (Københavns Kommunes fjerde bestyrelsesmedlem – Carsten Koch – kan som formand for bestyrelsen ikke instrueres.)

Instruktionen skal være i overensstemmelse med selskabets vedtægter.

Borgerrepræsentationen har hidtil været tilbageholdende med at anvende sin instruktionsbeføjelse, i respekt for de udpegede bestyrelsesmedlemmers virke i selskaberne og i tiltro til, at de vil varetage kommunens interesser.

Jeg håber, at du hermed har fået svar på dine spørgsmål.

Med venlig hilsen

Frank Jensen

Bilag: Notat af den 8. februar 2016 med svar på politiker-spørgsmål vedrørende parkeringsforhold og parkeringstakster i Ørestad

Rådhuset
1599 København V

Telefon
3366 3366

Telefax
3366 7008

Direkte telefon
3366 2202

E-mail
ob@okl.kk.dk

www.kk.dk



Til Jakob Næsager (ME) og Jens-Kristian Lütken (MB)

08-02-2016

Sagsnr.
2016-0021489

Svar på politikerspørgsmål vedrørende parkeringsforhold og
parkeringstakster i Ørestad

Dokumentnr.
2016-0021489-5

Sagsbehandler
Thomas Kentorp

A.
Politikerspørgsmål af den 24. januar 2016 til OB fra Jakob Næsager (C)

"Jeg har tidligere fået et svar vedr. parkering og parkeringstakster i Ørestad: <https://www.kk.dk/file/25659/download>

Svaret synes ikke at udfolde mulighederne for terrænparkering i Ørestad for at bringe priserne på parkering ned.

Svaret synes heller ikke at oplyse om afdrags- og afskrivningsperioderne for parkeringshusene i Ørestad, og om de kan forlænges.

Hvilke steder vil i Ørestad kunne anvendes til terrænparkering, hvor mange pladser kan der skabes, og hvad er udgiften til terrænparkering, hvis kommunen giver tilladelse til, at By & Havn laver terrænparkering?

Hvad er afdrags- og afskrivningsperioderne for parkeringshusene i Ørestad, og kan de forlænges for dermed at nedbringe parkeringsudgifterne i Ørestad?"

Svar fra By & Havn:

"Terrænparkering som alternativ til parkering i konstruktion er en dårligere økonomisk løsning for By & Havn. Dette skyldes, at den alternative anvendelse af arealerne til boliger/kontorer kompenserer for de øgede omkostninger til parkering i konstruktion i forhold til parkering på terræn. Forskelsprisen mellem parkering i konstruktion og på terræn er ca. 125.000 kr. pr. parkeringsplads.

Til gengæld fylder parkeringen på terræn væsentlig mere, og tabet i form af færre salgsindtægter overstiger langt meromkostningerne til parkering i konstruktion. I mange P-huse er der således "stabled" 8 lag P-pladser a 30 m²/stk. ovenpå hinanden. By & Havn har ikke foretaget en opgørelse over, hvor mange P-pladser, der i givet fald kan tilvejebringes på terræn, idet denne løsning ikke er optimal.

Derimod kan det i en udbygningsfase være en god idé at etablere midlertidige anlæg på terræn, indtil efterspørgslen bliver så stor, at der er

Kontoret for Selskaber
og Aktivstrategi

Rådhuset, 2. sal, v. 27
1599 København V

E-mail
THKE@okl.kk.dk

EAN nummer
5798009800206

grundlag for parkering i konstruktion, og By & Havn gør også brug heraf."

Med hensyn til konsekvenserne af en længere afskrivningsperiode henvises til By & Havns svar under spørgsmål 4 nedenfor.

B.
Politikerspørgsmål af den 26. januar 2016 til OB fra Jens-Kristian Lütken (V)

Spørgsmålene udspringer af By & Havns notat om parkering i Ørestad dateret 17. december 2015, som blev fremsendt til Økonomiudvalget med notat af den 4. januar 2016 (begge vedhæftet).

"Vil overborgmesteren pålægge Udviklingselskabet By & Havn I/S at redegøre for nedenstående spørgsmål vedrørende parkeringstaksterne i Ørestad?"

1. "By og Havn udelader i notatet at oplyse deres faktiske finansieringsomkostninger. I stedet anvender selskabet rentesatser på mellem 5,5 - 7,5 pct. Hvad er årsagen til dette, og svarer det til det renteniveau, som By & Havn betaler på sine øvrige lån?"

Svar fra By & Havn:

"Som det fremgår af By & Havns notat af den 17. december 2015 er det lagt til grund, at der ved "hvile i sig selv princippet" skulle tages udgangspunkt i finansieringsomkostninger/afkastkrav svarende til, hvad der gælder for et privat opført parkeringsanlæg. Det er således ikke lagt til grund, at By & Havns parkeringsanlæg i Ørestad skulle subsidieres via lån fra By & Havn med en lav rente (i 2015 ca. 1,8 pct. p.a.). En fastlæggelse af parkeringstaksterne på grundlag af en sådan subsidiering er ikke foreneligt med By & Havns stiftelsesgrundlag, idet det endvidere bemærkes, at et "hvile i sig selv princip" kan være i strid med selskabets stiftelsesgrundlag om at skulle agere forretningsmæssigt."

2. "Notatet anvender en række estimater, men der fremgår ikke regnskabstal for de faktiske omkostninger. Hvad er årsagen til dette? Vil regnskabet for 2015 indeholde resultatet af parkeringsomkostningerne efter finansieringsomkostninger?"

Svar fra By & Havn:

"Som det fremgår af By & Havns notat af den 17. december 2015, er skatterne sat lidt lavere, mens vedligeholdelsesomkostningerne er sat lidt højere end de faktiske, idet det samlet set giver et mere retvisende billede af økonomien i parkering set over en årrække.

Imidlertid vil det ikke rykke noget af betydning, hvis der blev taget udgangspunkt i de faktiske omkostninger. By & Havn udarbejder i overensstemmelse med kravene i stiftelsesgrundlaget årligt et delregnskab for parkering, hvor de faktiske omkostninger fremgår. Med hensyn til finansieringsomkostninger er der taget udgangspunkt i finansieringsomkostninger for et privatejet parkeringsanlæg i overensstemmelse med stiftelsesgrundlaget for By & Havn."

3. "By & Havn anvender et princip om, at P-husene skal bruges til erhvervsparkering om dagen og privatparkering om natten. Det betyder, at en parkeringsplads kan udlejes to gange i døgnet. Hvad er årsagen til, at By & Havn i notatet opererer med en belægningsprocent på kun 89 procent?"

Svar fra By & Havn:

"De 89 pct. er den faktiske belægning p.t. Der er mulighed for stigende belægning over en årrække."

4. "By & Havn bedes redegøre for mulighederne for at sænke parkeringspriserne ved at forlænge afdragsperioden på parkeringsanlæggende, eller ved hjælp af en længere afskrivningsperiode end 30 år."

Svar fra By & Havn:

"Som det fremgår af By & Havns notat af den 17. december 2015, er "hvile i sig selv princippet" ikke relevant ved By & Havns fastlæggelse af parkeringstaksterne. Desuagtet kan det oplyses, at anvendelse af en 40 årig afskrivningsperiode i stedet for en 30 årig afskrivningsperiode vil reducere finansieringsomkostningerne pr. parkeringsplads med ca. 1.100 kr. årligt, når der tages udgangspunkt i de i notatet opgjorte finansieringsomkostninger for privatejede parkeringsanlæg."

**Bilag 2 til dagsordenspunkt 18 (Udsat behandling af
ændringsforslag til medlemsforslag om billigere parkering i
Ørestad og Nordhavn for beboere)**



KØBENHAVNS KOMMUNE
Ove F. Ørnhøj Jensen

Jakob Næsager (C), MB

Parkeringspriser og Ørestad og Nordhavn

Kære Jakob Næsager

I forlængelse af drøftelserne i Borgerrepræsentationen den 22. juni 2017 er det min vurdering, at der er behov for entydigt at fastslå begreberne "nettoindtægt" og "nettooverskud".

De beløb på ca. 40/70 mio. kr. i 2015/2019, som i mit svar den 11. oktober 2016 benævnes "nettoindtægt", er ikke disponible overskud, der kan anvendes til nedsættelse af prisen for benyttelse af By & Havns parkeringsanlæg, men derimod de primære driftsresultater ekskl. værdireguleringer og før renter og afdrag.

Af Årsrapport 2015 fremgår det, at der er bogført værdier på ca. 1,5 mia. kr. og gældsforpligtelser for ca. 1,7 mia. kr. vedr. parkeringsområdet.

Renteudgifterne vedrørende parkeringsområdet har By & Havn i delregnskabet for 2015 opgjort til ca. 49 mio. kr., svarende til en renteudgift på ca. 2,88 % p.a. Denne udgift er udtryk for en regnskabsteknisk fordeling af selskabets rentekomkostninger, der er relativt lave, eftersom By & Havn lovmæssigt har adgang til billig finansiering via Nationalbanken.

En markedsrettet finansieringsrente til parkeringsanlæg er eksternt vurderet til ca. 5,5 % p.a., hvorfor renteudgifterne ville udgøre knap 100 mio. kr. årligt, såfremt By & Havn ikke havde adgang til særlig fordelagtig finansiering.

Uanset om By & Havns "kunstigt" lave lånerente eller den eksternt vurderede markedsrettet finansieringsrente lægges til grund, er By & Havns resultat efter renteudgifter negativt med henholdsvis ca. minus 9 mio. kr. eller minus 60 mio. kr.

Disse negative resultater for parkeringsområdet indeholder ikke afdrag på etableringsgælden, der som nævnt er opgjort til ca. 1,7 mia. kr. i 2015. By & Havn vurderer, at en forretningsmæssig tilbagebetalingsperiode er ca. 30 år, hvilket påvirker den samlede økonomi med udgifter på yderligere knap 60 mio. kr. årligt.

27-06-2017

Sagsnr.
2017-0240101

Dokumentnr.
2017-0240101-10

Rådhuset
1599 København V

Telefon
3366 3366

Telefax
3366 7008

Direkte telefon
3366 2202

E-mail
ob@okf.kk.dk

www.kk.dk

En forlængelse af tilbagebetalingstiden vil selvsagt reducere den årlige merudgift, men vil ikke kunne bidrage til at nedbringe de nuværende parkeringspriser, der jo end ikke dækker de reelle udgifter i dag.

Der er således ikke noget overskud i By & Havn fra parkeringsaktiviteten – men pt. et underskud – hvilket er acceptabelt, henset til By & Havns samlede forretningsmodel og den forventede stigning i kapacitetsudnyttelsen på parkeringsanlæggene de kommende år.

Jeg håber, at ovenstående har givet den nødvendige begrebsafklaring.

Med venlig hilsen



Frank Jensen

**Bilag 3 til dagsordenspunkt 18 (Udsat behandling af
ændringsforslag til medlemsforslag om billigere parkering i
Ørestad og Nordhavn for beboere)**



KØBENHAVNS KOMMUNE
Økonomiforvaltningen
Kontoret for Selskaber og Aktivstrategi

NOTAT

07-10-2016

Sagsnr.
2016-0346560

Dokumentnr.
2016-0346560-2

Sagsbehandler
Allan Nicolas Jørgensen

Til Jens-Kristian Lütken (V)

Svar til Jens-Kristian Lütken vedr. By & Havns parkeringsanlæg i Ørestad

Kære Jens-Kristian Lütken

Du har i e-mail den 29. september 2016 til Økonomiforvaltningen stillet nedenstående:

Spørgsmål:

Politikerspørgsmål til Økonomiforvaltningen: Jens-Kristian Lütken (V) vil gerne bede om svar på følgende spørgsmål By og Havn

- På vegne af By & Havn bedes Økonomiforvaltningen redegøre for mulighederne for at beboerne i Ørestad kan købe deres egen p-plads i de eksisterende p-anlæg fremfor at leje gennem By&Havn.
- På vegne af By & Havn bedes Økonomiforvaltningen udarbejde en model for hvorledes prisen for parkering kan nedsættes ved hjælp af at forlænge afbetalingsperioden på parkeringsanlæggene.

Indledning

Udviklingsselskabet By & Havn I/S (i det følgende benævnt BH) er stiftet ved lov nr. 551 af 6. juni 2007 om Metroselskabet I/S og Arealudviklingsselskabet I/S.

Ifølge lovens § 15, stk. 4 skal selskabet drives på et forretningsmæssigt grundlag, hvilket ligeledes fremgår ligeledes af BH's vedtægter:

"Interessentskabet skal drives på et forretningsmæssigt grundlag med størst mulig værdiskabelse og skal arbejde for at afvikle den gæld, som interessentskabet etableres med og for på sigt at kunne skabe grundlag for overskud til ejerne, som skal deles i overensstemmelse med ejerandelene i interessentskabet. Et overskud efter nødvendig konsolidering skal udloddes til ejerne".

Selskabets ledelse (bestyrelse og direktion) er fastlagt ved samme lov. Det er således selskabets bestyrelse, der varetager selskabets overordnede og strategiske ledelse og træffer beslutning i alle spørgsmål af væsentlig betydning.

Kontoret for Selskaber
og Aktivstrategi

Rådhuset
1599 København V

E-mail
anj@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800206

www.kk.dk

Spørgsmålet om salg af parkeringsanlæg - samlet eller plads for plads - er således i henhold til lovgivning og vedtægter en beslutning, der alene træffes af bestyrelsen.

Borgerrepræsentationen kan instruere sine bestyrelsesmedlemmer, men ikke til at forfølge formål i strid med selskabets vedtægter. I så fald skal selskabets ejere (Københavns Kommune og staten) først opnå enighed om at ændre selskabets vedtægter.

Svar:

Ad spørgsmål 1

Principielt vil det være muligt for en beboer i Ørestaden at købe en eksklusiv brugsret til sin egen parkeringsplads, og dermed ikke længere betale løbende herfor til BH.

Som nævnt er det BH's ledelse, der afgør om køb skal være en mulighed. Såfremt muligheden for køb måtte blive besluttet af BH, vil dette lovgivnings- og vedtægtsmæssigt skulle ske på et forretningsmæssigt grundlag.

En forretningsmæssig prissætning af en parkeringsplads vil udgøre nutidsværdien af samtlige forventede fremtidige indtægter og udgifter vedrørende parkeringspladsen. Herefter vil køberen af parkeringspladsen overtage ansvaret for den løbende drift og vedligeholdelse af pladsen.

Indtægterne udgøres af beboerbetaling ekskl. moms samt indtægterne fra "dobbeludlejning" til erhvervsparkering. Udgifterne vedrører drift og vedligeholdelse samt skatter mv. Diskonteringsrenten fastlægges af selskabet eksempelvis ud fra selskabets alternative anvendelse af kapital (indfrielse af gæld).

Såfremt den beregnede forretningsmæssige værdi af en parkeringsplads overstiger betalingsvilligheden fra beboerne i Ørestaden vil BH ud fra en forretningsmæssig vurdering have større værdi af ikke at sælge.

Ad spørgsmål 2

Det er Økonomiforvaltningens vurdering, at der ikke er tale om et spørgsmål til forvaltningen, men et ønske om en redegørelse/udarbejdelse af model, som ikke allerede foreligger i forvaltningen. Et sådant arbejde kan ikke udføres af forvaltningen uden en politisk beslutning herom.



KØBENHAVNS KOMMUNE
Overborgmesteren

Jakob Næsager (C)

11-10-2016

Sagsnr.
2016-0349297

Dokumentnr.
2016-0349297-3

Spørgsmål vedr. By & Havns parkeringsfaciliteter i Ørestad

Kære Jakob Næsager

Du har i 2 e-mails den 30. september 2016 stillet følgende spørgsmål:

1. *Hvad er afdragsperioden på lånene i de eksisterende parkeringshuse, og hvad er parkeringshusenes forventede "levetid"?*
2. *Med hvilken rente forrentes lånene i de eksisterede parkeringshuse?*
3. *Hvad er til hinder for, at en beboer i Ørestad kan købe sin egen parkeringsplads i et eksisterende parkeringshus i Ørestad?*
4. *Er det muligt at få oplyst, om By & Havns håndtering i Ørestad hviler i sig selv økonomisk, eller om der over tid genereres overskud eller underskud?*
5. *Hvad har der hidtil været anvendt af By & Havn til anlægsudgifter til parkering i Ørestad?*
6. *Er det muligt at få en oversigt over anlægsudgifterne til parkering i Ørestad?*
7. *Hvor meget af parkeringsudgifterne til parkeringsudgifterne i Ørestad er gået til grundkøb, hvor mange kvadratmeter er der købt til parkering og hvornår, og hvad har kvadratmeterprisen været?*
8. *Har parkeringshusene i Ørestad været i udbud?*

Ad 1

By & Havn optager lån ved, at selskabet i forbindelse med godkendelse af det kommende års budget opgør selskabets samlede lånebehov. Heri indgår det kommende års forventede pengestrømme fra alle selskabets aktiviteter. Lånoptagelsen i det enkelte år opgøres herefter som det beløb, som er nødvendigt for at få årets pengestrøm til at balancere.

Rådhuset
1599 København V

Telefon
3366 3366

Telefax
3366 7008

Direkte telefon
3366 2202

E-mail
ob@okf.kk.dk

www.kk.dk

Der optages således ikke særskilte lån til parkeringsområdet, og der kan derfor ikke oplyses om særskilt afdragsperiode for parkeringsfaciliteterne.

By & Havn har i vedlagte notat af 17. december 2015 (fremsendt til Økonomiudvalget den 4. januar 2016) oplyst, at afskrivningsperioden for parkeringshusene er 30 år.

Ad 2

Som nævnt under Ad 1 optages der ikke særskilte lån til parkeringsfaciliteter.

Selskabet har i Ejerrapportering vedrørende 1. halvår 2016 oplyst, at den gennemsnitlige forrentning af selskabets samlede langfristede gæld var 1,5 %.

Ad 3

By & Havns bestyrelse afgør, om køb skal være en mulighed. Såfremt muligheden for køb måtte blive besluttet, vil dette lovgivnings- og vedtægtsmæssigt skulle ske på et forretningsmæssigt grundlag, svarende til nutidsværdien af samtlige forventede fremtidige indtægter og udgifter vedrørende parkeringspladsen. Herefter vil køberen af parkeringspladsen overtage ansvaret for den løbende drift og vedligeholdelse af pladsen.

Ad 4

Det fremgår af By & Havns notat af 17. december 2015, at indtjeningen ikke har kunnet leve op til markedsmæssige afkastkrav, hvilket skyldes, at parkeringen på nuværende tidspunkt er i en opbygningsfase. Det er forventningen, at indtjeningen pr. plads og dermed afkastet vil være stigende i takt med stigende kapacitetsudnyttelse.

By & Havn havde i 2015 en nettoindtægt fra parkering på ca. 40 mio. kr. I 2019 forventes indtægterne (netto) at være vokset til ca. 70 mio. kr. ud af et forventet samlet positivt cash-flow på ca. 250 mio. kr. fra driften af selskabets forretningsområder. Parkering kommer således til at udgøre en stigende og stadig væsentligere del af driften og dermed grundlaget for at retablere selskabets egenkapital.

Rentabiliteten af By & Havns parkeringsfaciliteter i Ørestad kan i øvrigt som udgangspunkt ikke vurderes særskilt, men skal vurderes samlet med selskabets arealudvikling og salg.

I Ørestad er det hovedreglen i planlægningen, at byggelovmæssige parkeringspladser skal opføres som kollektive løsninger i parkeringshuse. For at optimere By & Havns indtægter påtager selskabet sig derfor ved salg af byggefelter en kontraktlig forpligtelse til at etablere det antal parkeringspladser, der byggelovmæssigt kræves. Dette indebærer

at By & Havn – alt andet lige – får en højere pris for salget af byggeretten, idet alternativet ville have været, at køber selv indenfor eget byggefelt etablerede det fornødne antal byggelovmæssige parkeringspladser.

Ad 5

Økonomiforvaltningen har ingen opgørelser over anlægsbevillinger til parkeringsfaciliteter. Af By & Havns halvårsrapport 2016 fremgår det af ledelsesberetningen, at der er gæld indenfor parkeringsområdet for samlet 1.781 mio. kr. Dette beløb er ikke identisk med summen af de enkelte anlægsbevillinger men udtryk for den markedsværdiregulerede andel af gæld optaget til anlæg af parkeringsfaciliteterne.

Ad 6

Jeg henviser til ovenstående under Ad 5.

Ad 7

Jeg forstår spørgsmålet sådan, at det hviler på en præmis om, at By & Havn køber byggeret til opførelse af parkeringsanlæg.

Det er imidlertid ikke tilfældet. Som det fremgår under Ad 4 opfører By & Havn parkeringsanlæg på egen grund til opfyldelse af kontraktlig forpligtelse herom i salgsvilkårene for salg af byggefelter i området.

Økonomiforvaltningen har ingen specificerede oplysninger om tidspunkt for opførelse af de enkelte anlæg og præcise arealforbrug. Det bemærkes, at opførelsen af parkeringshuse er byggeretskrævende og derfor indgår i den planmæssige rummelighed i Ørestad

Ad 8

Det er selskabets bestyrelse og direktion, der har ansvaret for at påse, at selskabet overholder sine eventuelle udbudsretlige forpligtelser.

Jeg har tiltro til, at opførelsen af parkeringshuse i Ørestad har været i offentligt udbud, i det omfang udbudsloven har fundet anvendelse.

Med venlig hilsen



Frank Jensen

NOTAT

BY&HAVN

By & Havns priser på parkering

17. december 2015

1. Baggrund

By & Havn har fra Københavns Kommune modtaget ønske om fremsendelse af notat indeholdende de økonomiske konsekvenser for selskabets driftsøkonomi og balancemæssige konsekvenser for ejerne som følge af en reduktion af parkeringstaksterne til f.eks. hvile-i-sig-selv-niveau.

By & Havn har forstået, at spørgemålet primært vedrører parkeringsprisen for beboere.

By & Havn kan alene redegøre for, hvad der er hensigtsmæssigt ud fra hensynet til, at selskabet skal drives forretningsmæssigt. Hvorvidt de nuværende parkeringspriser er hensigtsmæssige bedømt ud fra andre parametre, er et politisk spørgsmål.

Selskabets besvarelse omhandler følgende punkter:

- Udgangspunktet for valg af kollektiv parkering.
- Parkeringspriser set i forhold til efterspørgslen efter parkeringspladser.
- Parkeringspriser set i forhold til et hvile-i-sig-selv-princip.
- Parkeringspriser set i forhold til prisen for kommunale parkeringslicenser.

2. Udgangspunkt for kollektiv parkering

Den kollektive parkeringsordning i henholdsvis Ørestad og Nordhavn er valgt på baggrund af, at lokalplanerne i disse områder har fastlagt en parkeringsnorm på 1 pr. 200 etagemeter byggeri. Den eneste realistiske måde at sikre et tilstrækkeligt udbud af parkeringspladser på er ved at etablere kollektive anlæg, idet der herved opnås en højere kapacitetsudnyttelse i forhold til individuel parkering. Den højere kapacitetsudnyttelse i kollektive anlæg kommer bl.a. til udtryk ved, at erhverv primært udnytter parkeringspladserne om dagen og beboerne primært udnytter parkeringspladserne om natten. Den bedre kapacitetsudnyttelse i kollektive anlæg er i stor udstrækning afhængig af, at der er en rimelig blanding af bolig og erhverv.

Den kollektive parkering har også være begrundet i, at bebyggelsesstrukturen flere steder ikke har muliggjort individuel parkering.

For købere af boliger er det den samlede pris, der er afgørende. Derfor har selskabet fra starten udmeldt den valgte parkeringsordning og oplyst om prissætningen. Før køb af bolig har disse priser således været internaliseret i købernes valg.

Selskabet kunne alternativt have valgt at have udmeldt lavere parkeringspriser og dermed have kunnet hævet prisen for de solgte byggeretter. Derimod forekommer det ud fra et forretningsmæssigt hensyn ikke hensigtsmæssigt at sælge byggeretterne med udgangspunkt i en given pris på parkering for herefter at nedsætte prisen på parkering. Prisen på byggeriet og parkeringsprisen bør fastlægges på samme tidspunkt.