



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 byggetil anlæg 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 byggefelt 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

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 spørgsmålet 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 visse 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 byggeretten og parkeringsprisen bør fastlægges på samme tidspunkt.

På nuværende tidspunkt er den overvejende del af byggeretten til boliger i områder omfattet af kollektiv parkering solgt. Derfor vil en nedsættelse af parkeringsafgiften på nuværende tidspunkt kun have en marginal indflydelse på efterspørgslen.

Hvorledes parkeringen vil blive organiseret i de nye områder (Amager Fælled Vest og nye lokalplanområder i Nordhavn) afhænger af, hvilken parkeringsnorm og bebyggelsesstruktur, der fastlægges i de kommende lokalplaner.

3. Parkeringspriser og efterspørgslen efter parkering

Da en nedsættelse af parkeringsprisen kun marginalt vil påvirke efterspørgslen efter byggeretter, er det eneste, der forretningsmæssigt kan begrunde en nedsættelse, en situation, hvor efterspørgslen efter parkeringspladser procentuelt stiger mere end det procentvise fald i priserne. Dette kræver tillige, at der er en eventuel overskydende kapacitet, som kunne udnyttes.

By & Havn har i den forbindelse foretaget en analyse af situationen i 2013, hvor beboere med folkeregisteradresse i Ørestad rådede over ca. 1.300 biler. By & Havn har i samme år i gennemsnit haft 1.104 kunder. Potentialet for at få flere kunder ved at nedsætte parkeringsprisen for beboere er således minimalt og vil derfor koste selskabet penge.

Samlet set er der således ingen forretningsmæssig begrundelse for at nedsætte parkeringsprisen for beboere.

4. Parkeringspriser efter hvile-i-sig-selv-princippet

Hvile-i-sig-selv-princippet betyder, at indtægter og udgifter over en årrække skal balancere. Udgifterne omfatter både driftsudgifter og udgifter til finansiering af anlæg. Princippet er grundlæggende på det kommunale forsyningsområde (affald, el, vand og varme) og indgår traditionelt i en markedsregulering, der er præget af offentlige monopoler. Det er et princip, som er på retur, dels fordi det ikke understøtter en effektiv drift, dels fordi det kan være i konflikt med reglerne om Det Indre Marked.

I det følgende er dette princip vurderet med udgangspunkt i forholdene i Ørestad.

4.1 Omkostninger ved drift af parkeringsanlæg

Omkostninger ved parkeringsaktiviteterne fremgår af nedenstående tabel 1. Der er tale om udgiftsposter, som er beregnet, og poster, som er baseret på de faktiske driftsomkostninger.

Til de beregnede udgiftsposter hører f.eks. bygningsvedligehold. Hvis regnskabet var baseret på de faktiske udgifter til bygningsvedligehold, tages der ikke højde for, at disse udgifter stiger i takt med anlæggets levealder. Ejendomsskatterne er ligeledes beregnet. De ejendomsskatter, som er opkrævet indtil nu, har svinget betragteligt fra parkeringshus til parkeringshus. Der er f.eks. i 2015 opkrævet 1.850 kr. pr. parkeringsplads for parkeringshuset Kay Fisker og 2.775 kr. for parkeringshuset Bjerget. Opgørelsen af grundskyld og dækningsafgift i tabel 1 er baseret på principperne i den klage, som Advokataktieselskabet Accura har indgivet på vegne af By & Havn.

Opgørelsen af de faktiske udgifter omfatter bl.a. lønninger, renhold, overvågning, el og serviceaftaler. Der er i fastlæggelsen af de faste omkostninger (f.eks. lønninger) indregnet en forventet stordriftsfordel.

Tabel 1. Udgifter til parkeringsdrift m.m. pr. plads – ekskl. finansiering

	Kr. pr. plads pr. år
Renhold, overvågning m.m.	809
Vedligehold	700
Lønninger	304
Lovpligtige serviceaftaler	156
Overhead	98
I alt – drift og vedligehold	2.067
Grundejerforeningsbidrag	390
Grundskyld	117
Dækningsafgift	1.247
I alt	3.821

Noter: Bygningsvedligehold er fastlagt til 0,5 pct. af investeringen på baggrund af vurdering fra Sweco (tidligere Grontmij).
Lønninger er de faktiske lønudgifter til de medarbejdere, som er direkte knyttet til parkering.
Grundejerforeningsbidrag er beregnet som 13 kr. pr. etagemeter multipliceret med 30 (gennemsnitsareal for parkeringsplads).
Der er afsat 5 pct. af udgifterne til drift og vedligehold til omkostninger knyttet til funktioner som overordnet ledelse, økonomi, kommunikation og IT.

4.2 Krav til betaling for kapitalomkostninger

En parkeringsplads koster 140.000 kr. i anlæg, og byggeretten antages at andrage 90.000 kr., svarende til 3.000 kr. pr. etagemeter. I forhold til fastlæggelsen af udgifterne til finansiering af parkeringspladsen kan der anlægges to betragtninger:

1. Hvad vil det koste at forrente og tilbagebetale en parkeringsplads over 30 år (finansieringsmodellen)?
2. Hvilket afkastkrav vil en ekstern investor lægge til grund, hvis han skulle købe parkeringsanlægget (afkastmodellen)?

Ad 1.

By & Havn har anmodet Nordea om at vurdere, hvilken rentesats et parkeringsanlæg kan finansieres til.

De indikative priser ligger i intervallet 5,5 – 7,5 pct. afhængig af sikkerhed.

I det følgende er der valgt den lave pris. Med en forventet inflation på 2 pct. svarer det til en ralrente på ca. 3,5 pct.

Med en afskrivning af parkeringsanlægget over 30 år fås en samlet kapitalomkostning på 10.700 kr. årligt.

Ad 2.

By & Havn er bekendt med parkeringsanlæg, der er prissat ud fra et afkastkrav på 5,25 pct.

Sadolin & Albæk vurderer, at nettostartafkastkravet for parkeringshuse er i størrelsesordenen 7,25 – 7,50 pct.

Det præcise afkastkrav vil naturligvis afhænge af konkurrencesituationen m.m. I det følgende lægges det til grund, at parkeringsanlæg ikke sælges enkeltvis, men som en samlet forretning, hvorfor den lave diskonteringsfaktor er lagt til grund.

Med et afkastkrav på 5,25 pct. fås en årlig kapitalomkostning på ca. 12.100 kr.

4.3 Indtægter ved parkeringsdrift

De nuværende månedlige indtægter ekskl. moms andrager 1.355 kr. for erhverv (fast pris) og 763 kr. for private. Med den nuværende kundefordeling (60 pct. erhverv og 40 pct. bolig), med kontantindtægter på ca. 1.200 kr. pr. plads pr. år og en belægningsgrad på 89 pct. fås en årlig indtægt pr. plads på ca. 13.000 kr.

4.4 Samlet konklusion vedrørende hvile-i-sig-selv-princippet

Som det fremgår af ovenstående, ligger taksterne under hvile-i-sig-selv-princippet. Taksterne er heller ikke fastsat ud fra dette princip, men ud fra en markedsmæssig vurdering.

Med færdigudviklingen af Ørestad forventes indtjeningen pr. plads at stige. Forhåbentlig vil det bringe indtægten på et niveau, som ligger over hvile-i-sig-selv-princippet, så de mere indbringende år kan kompensere for den manglende indtjening i opstartsfasen.

5. Parkeringspriser svarende til kommunale parkeringslicenser

For de områder af Københavns Kommune, hvor der opkræves parkeringsafgift for at parkere på gaden, har beboere adgang til at købe en parkeringslicens. Licensen koster pt. 730 kr. pr. måned. Såfremt By & Havn skal sætte prisen for månedskort for beboere i Ørestad til samme niveau, svarer det til en prisnedsættelse på 94 pct., idet der også er taget højde for, at By & Havn skal afregne moms af indtægten.

Af de grunde, der er nævnt i afsnit 4, vil en så stor prisnedsættelse forretningsmæssigt set ikke være hensigtsmæssig.

By & Havns samlede indtægt fra private i Ørestad forventes i 2015 at udgøre ca. 11 mio. kr. Såfremt der gennemføres en nedsættelse svarende til niveauet for de kommunale parkeringslicenser, vil det formentlig indebære et øget salg af parkeringslicenser. Da bilejerskabet hos beboere i Ørestad allerede er på niveau med den øvrige del af København, er det begrænset, hvor mange ekstra licenser der vil kunne sælges med selv en meget stor nedsættelse af prisen.

Hvis det beregningsmæssigt antages, at antallet af kunder i Ørestad øges med 25 pct., vil prisnedsættelsen indebære et årligt indtægtstab på ca. 10 mio. kr. ud af den nuværende indtjening på 11 mio. kr. årligt fra beboere. En sådan nedgang vil efter selskabets regnskabsprincipper medføre en nedskrivning af værdien af selskabets investeringsejendomme med ca. 200 mio. kr. alene beregnet på baggrund af den nuværende kundemasse.