

By & Havn er lille rentestigning fra økonomisk kollaps i milliardklassen By&Havn pantsætter Københavns byplanlægning

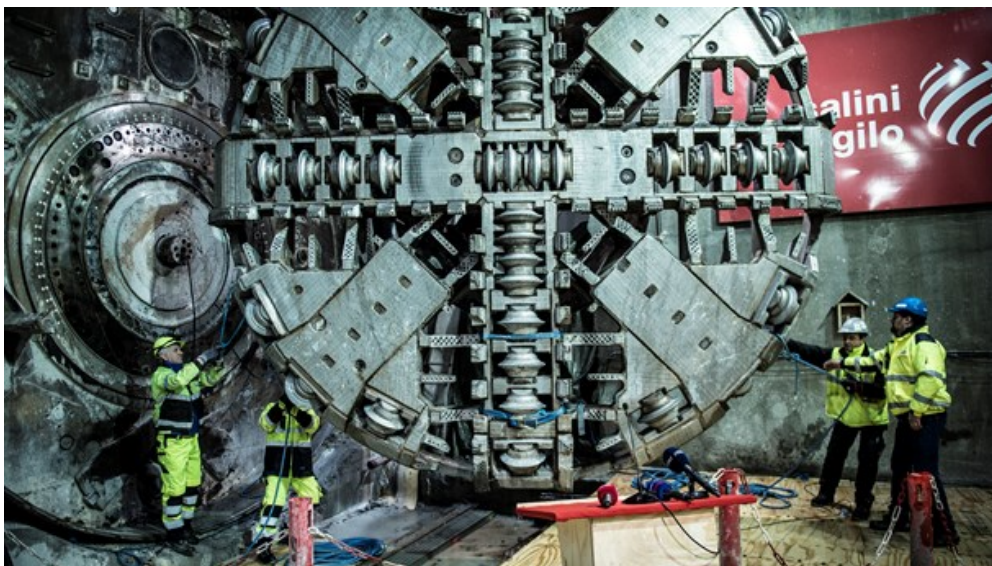
[Kronik i Altinget.dk den 16. november 2017](#)

Knud Erik Hansen, civilingeniør og kultursociolog, tidligere seniorforsker, borgerrepræsentant og folketingsmedlem.

Per Henriksen, tidligere politisk rådgiver

Man skal være mere end optimist for at tro, at By & Havn kan betale deres gæld tilbage. Små ændringer i By&Havns optimistiske budgetter kan give København en kæmpegæld. Det kan lamme kommunens økonomi.

By&Havns dårlige økonomi lammer allerede den demokratiske debat i København om byens udvikling. Forslag til byudvikling, der ikke giver maksimal indtjening til By&Havn har vanskelige vilkår. Amager Fælled sagen et eksempel på dette. Det medfører en uhyre kompakt by med meget lidt plads til natur og til bygninger i menneskelige dimensioner



Byudviklingselskabet By&Havn har fastlåst en væsentlig del af Københavns byudvikling til selskabets interesse i at tjene mest muligt på salg af byggegrunde.

Derfor ser vi en planlægning i København med meget lidt plads til bynatur og grønne områder. Sådanne områder giver nemlig ikke nogen fortjeneste. Derfor ser vi boligområder med kompakte og høje boligbebyggelser. De skyder op med firkantede blokke i typisk 7-9 etager og ofte med en del bygninger, der er meget højere. Det giver mest indtjening til By&Havn. Bebyggelser i mere menneskelige dimensioner ville give By&Havn en mindre indtjening.

Boligbebyggelser med dyre boliger giver By&Havn en bedre indtjening end med billige boliger.

København og staten har overdraget stort set alle offentligt ejede byggegrunde til By&Havn. Det er en meget stor del af de områder i kommunen, hvor der er og har været byggemuligheder.

Kommunen har reelt pantsat Københavns planlægning til By&Havn. By&Havn har i deres budgetter indregnet at skulle tjene penge på at bygge på grundene. Det sker endda normalt inden der er lavet nogen planlægning for områderne. Vil kommunen lave noget på grundene, som ikke giver By&Havn den forventede fortjeneste, vil By&Havn derfor miste noget af deres budgetterede fortjeneste.

By&Havn er ejet af stat og kommune. Kommunen har en ejerandel på 95 pct. Københavns kommune kan derfor risikere at betale for den gæld, som By&Havn ikke kan betale tilbage.

Det ville ikke være et problem, hvis By&Havn havde en god økonomi. Men det har By&Havn ikke. Det har en egenkapital på minus ca. 4 mia. kr. Det betyder, at By&Havns værdier er mindre end By&Havns store gæld. By&Havns værdier er først og fremmest værdien af de usolgte grunde. De skal derfor sælges så dyrt som muligt.

Pantsætningen ses tydeligt i debatten om Amager Fælled Kvarter. By&Havn vil mangle indtjening, hvis der ikke bygges på grunden. Egenkapitalen vil blive omkring minus 5-6 mia. kr. uden bebyggelsen. Jo større negativ egenkapital jo større er risikoen for, at København kommune senere kommer til at betale for den manglende indtjening.

By&Havn hedder Byudviklingsselskabet By&Havn. Det kunne også med rette hedde Gældsudviklingsselskabet By&Havn. Siden hele systemet med et byudviklingsselskab startede, er gælden vokset og vokset. Det var ikke meningen. Dårlig styring af metrobyggeri og hemmelighedskræmmeri har bidraget. Gælden er nu på ca. 20 mia. kr. By&Havns økonomi er skrøbelig. Man skal være mere end optimist for at tro, at By&Havn kan betale deres gæld tilbage. Det kan ende med en gæld, som København kommune skal overtage. Sker det, kan København blive en af landets mest forgældede kommune.

Det hele startede med Ørestaden på Amager og Kalvebod Fælled i begyndelsen af 90'erne. Ørestaden skulle have en bane. Det blev en metro. Den skulle signalere, at Ørestaden var en hightech bydel. Staten ville ikke betale til det. Løsningen blev derfor, at metroen skulle finansieres med indtægter fra grundsalg i Ørestaden.

Det gik allerede galt i 90'erne. Det var Ørestadsselskabet, der dengang stod for både byudviklingen og metrodrift.

Metroen var først sat til en udgift på 5,2 mia. kr. Da den var færdig var der brugt 14 mia. kr. til metroen.

Metroen skulle betales med billetindtægter og grundsalg. Det gav problemer. Indtægterne kom ikke som planlagt. Der var budgetteret med et stort antal passagerer. Der kom betydeligt færre og det gav mindre indtægt. Salget af grunde gik langsomt og dermed også færre penge.

Ørestadsselskabets økonomi blev efterhånden yderst sårbar. Selskabet havde fået en stor gæld. Få ændringer i passagertallet, renten, priserne og salgstakten i grundsalget kunne vælte økonomien. Der var stor risiko for, at der ville gå mange årtier før gælden var betalt tilbage. Måske ville Ørestadsselskabet slet ikke kunne betale gælden fra metroen.

Rigsrevisionen sagde i en analyse i 2004, at selskabets økonomiske råderum er meget begrænset. Den siger, at selv små negative ændringer realrenten og i indtægter fra grundsalg og metrodrift kan forlænge tilbagebetalingstiden til efter 2049.

Da man gerne ville i gang med endnu en metro – Citymetroringen - var det uholdbart at starte en ny metro med en stor gæld. Derfor blev Ørestadsselskabet i 2007 delt i to, et byudviklingsselskab og et metroselskab. By&Havn fik overført gælden fra metroen og alle Ørestadsselskabets grunde. By&Havn fik i 2017 også tilført alle grundene fra det tidligere Københavns Havn. Selskabet ejede nu en meget stor del af de mulige byggegrunde i København. Salg af grundene skulle betale den store metrogæld.

Det nye metroselskab skulle stå for driften af metroen og for investeringen i den nye metro – Citymetroringen. Det er allerede nu inde i en udvikling, der minder om de første år med Ørestadsselskabet. Det kan ende med en gæld, der ikke kan betales, som ved den første metro.

Hele systemet med først Ørestadsselskabet og senere By&Havn indebærer, at der oplysninger som selskaberne har kunnet holde for sig selv. Det har derfor været muligt at holde offentligheden og politikere hen med optimistiske prognoser, som det har været vanskeligt at eftertjekke.

Gælden er i de offentligt tilgængelige prognoser er altid blevet større i virkeligheden. Gælden var i 2016 19,5 mia. kr. og uden udsigt til at blive mindre. Ifølge en prognose fra 2009 ville den i 2019 kun være vokset til 16 mia. kr. Ifølge en prognose fra 2014 ville daværende gæld på 14 mia. kr. langsomt blive mindre og være 13 mia. kr. i 2017. I juli 2017 var gælden på 19,3 mia. kr. Et fejlskøn på 5 mia. kr. for en periode på blot tre år.

Vurderingen af egenkapitalens udvikling har også været optimistisk. Den blev i 2009 vurderet til at være plus 1,5 mia. i 2016 kr. 5 år senere lød vurderingen på minus 2 mia. kr. Den var i 2016 minus 3,8 mia. kr.

For udenforstående er et umuligt at vurdere, om den regnskabsført egenkapital er reel. I den er det helt afgørende, hvilken værdi de usolgte grunde sættes til. By&Havn får en højere egenkapital, når de sætter værdierne af de usolgte grunde højt. Deres optimistiske vurderinger gennem årene tyder på, at de værdisætter grundene for højt. Egenkapitalen vil da reelt være lavere end tallene fra regnskaberne og i prognoserne.

Det har været forholdsvis risikofrit for By&Havn at lave disse optimistiske fejlskøn. Fejlskøn har 'kun' den konsekvens, at gælden er vokset og egenkapitalen blevet mindre. Da stat og kommune som ejere hæfter for gælden, har man kunnet klare det ved blot at hæve låneloftet. Det er som regel ikke blevet bemærket i offentligheden.

Systemet med selskaber har gjort det vanskeligt for udenforstående at se, hvordan det reelt står til. Der har som regel ej heller været nogen partier, der ville tage problemerne op. De var alle på en eller anden måde fedtet ind i systemet. Så var det lettere at lukke øjnene for den usikre og dårlige økonomi.

By&Havn prognosemetoder kan se tilforladelige ud. Men det har de ikke været. By&Havn lever med en økonomi, der er meget sårbar overfor en række forhold. Denne sårbarhed er sjældent - om ikke aldrig - blevet indregnet tilstrækkeligt i By&Havns prognoser. Det samme galt også for det tidligere Ørestadsselskab.

Rigsrevisionen undersøgte i begyndelsen af 00'erne Ørestadsselskabets økonomi. En af hovedkonklusionerne fra Rigsrevisionen var, at Ørestadsselskabet ikke havde foretaget tilstrækkelige risiko- og følsomhedsanalyser. Det var ifølge Rigsrevisionen i høj grad nødvendigt, da selskabets økonomi var yderst sårbar.

Ørestadsselskabets økonomi var og By&Havns økonomi er i høj grad afhængig af: renten, salgstakten for grundene og grundpriser eller priser for at måtte bygge en kvadratmeter bygning på den købte grund. Det sidste hedder prisen for en byggeret.

Det viste en rapport fra 2014 lavet af revisionsfirmaet Deloitte. Den vurderede, at By&Havn med udbygningen af Nordhavn ville have en nutidsværdi på 5,9 mia. kr. Realistiske ændringer i grundpriserne og udbygningstakten i Nordhavnen kunne imidlertid medføre, at egenkapitalen blev 2 mia. kr. mindre. Ændringer i renten ville have endnu større betydning. Steg renten blot 2 pct., ville de 5,9 mia. kr. i By&Havns nutidsværdi i stedet blive minus 1 mia. kr. Steg den 4 pct., ville værdien være minus 4,3 mia. kr. En rentestigning på 4 pct. vil da give By&Havn et tab på 10 mia. kr.

Det er lidet sandsynligt, at renten holder sig på et lavt niveau alle år 50 år frem. Finansministeriet forventer, at renten allerede i 2022 vil være steget til 4,4 pct. fra det nuværende og helt unormale niveau på ca. 0 pct.

Disse tal er i sig selv meget dystre. De dækker dog ikke de reelt mulige scenarier for By&Havn. De forhold, der kan påvirke By&Havn negativ vil sandsynligvis virke på samme tid og forstærke hinanden. Det har By&Havn ikke indregnet.

Hvis renten stiger og vil det få ejendomspriser og efterfølgende grundpriserne til at falde. Det kan mindske salget af grunde. Hvis behovet for nye boliger i København bliver mindre, vil sænke grundprisen og udbygningstakten. Alle sådanne ændringer er By&Havn er meget følsom overfor. Højere renter, lavere udbygningstakt og mindre grundpris er derfor noget, der kan ske på

samme tid. Sker det, er det svært at se, at By&Havn kan overleve uden ekstra penge fra stat og kommune.

For Københavns kommune og By&Havn er det afgørende, at By&Havn på lang sigt kan betale den store gæld tilbage. By&Havn sidste langtidsprognose viser, at det er usandsynligt. Prognosen er fra 2016. Den viser, at gælden vil være ca. 18 mia. kr. i 2050, og da kun svagt faldene i 2050. Det er i sig selv problematisk. Hvis renten stiger blot lidt i nogle år, kan det blive umuligt. Hvis renten bliver 1,5 pct. højere blot de næste 10 år, vil gælden være ca. 24 mia. kr. i 2050 og uden udsigt til fald. Der er lige så dystre udsigter for egenkapitalen. Den vil ifølge prognosen være minus 2 mia. kr. i 2050, hvis renten de næste 10 år er blot 1,5 pct. højere.

Med andre ord. Det er yderst sandsynligt, at By&Havn også i 2050 vil have en negativ egenkapital af betydelig størrelse. Man kan med rette spørge hvor mange generationer, der skal betale tilbage på en gæld til en metro, der er bygget i 90'erne.

Faldende grundpriser kan også gøre det yderst vanskeligt for By&Havn.

Grundpriserne har de seneste år været præget en forventning om en befolkningsvækst, som kræver mange boliger. Det er langt fra sikkert, at behovet er så stort, som By&Havn forventer.

København er de sidste 8 år vokset med 11.000 indbyggere om året. Ca. 10.000 af de 11.000 er imidlertid nyfødte. De skal ikke have selvstændig bolig de første mange år. Befolkningsvæksten kan derfor tilgodeses med ca. 1300 nye boliger om året. De sidste to år er bygget 2-3 gange så mange boliger. Markedet kan derfor om nogle få år være mættet med den type boliger, der bygges. Det vil give lavere grundpriser. Behovet for boliger i Københavns kommune kan blive markant mindre, når der kommer mere gang i byggeri uden for København. Det vil sandsynligvis medføre, at grundpriserne i København vil falde.

Lavere grundpriser kan måske bidrage til, at der bliver bygget til det reelle behov for billige boliger, men de lave grundpriser vil være et problem for By&Havns økonomi.

Hvis der ikke blive gjort noget for at lette By&Havns økonomi, vil den fortsætte med at fastlåse kommunens planlægning til de interesser By&Havn har i at tjene mest muligt på salg af grunde.

Vi vil da opleve den samme diskussion som om Amager Fælled, når Københavns kommune skal til at planlægge for Ydre Nordhavn. Dette område er ikke planlagt i kommuneplanen. Men By&Havn har indregnet indtjening fra salg af grunde til boliger og har dermed reelt lagt planer for området. Der er imidlertid også behov for en større bypark til bynatur m.m. Den vil imidlertid ikke give By&Havn den budgetterede indtægt.

Vi vil også opleve yderst kompakte boligbebyggelser fortsætter med at skyde op og med lidt plads til friarealer og grønne områder. Vi vil fortsat se, at det vil være svært at bygge billige boliger.

Det hedder i loven, at By&Havn skal få økonomisk mest muligt ud af sine grunde. Men der er en væsentlig undtagelse. Loven har en paragraf, som klart og tydeligt giver By&Havn lov til vederlagsfrit stille arealer til rådighed til rekreative formål. Men det er svært med den store gæld.

Hvis denne udvikling skal vendes, er det nødvendigt at lette By&Havns ansrængte økonomi med kapitaltilførsel fra stat og kommune. Det er på tide, at politikere fra mange partier erkender, at den metro, vi har fået, skal betales. Det er en forudsætning for, at kommune og borgere frit kan lave en kommuneplan.

Der er sandsynligvis brug for en del milliarder. Stat og kommune kan starte med at overtage finansieringen af de infrastrukturanlæg, som de i 2014 pålagde By&Havn at betale. Det er havnetunnelen til Nordhavn, Sydhavnsmetroen og forlængelse af Nordhavnsmetroen. Det vil lette By&Havn for mere end 5 mia. kr.

Der er brug for at lade kommuneplanlægningen tage udgangspunkt i mennesker og natur – og ikke i spekulative interesser. Vi har fået en metro. Den skal betales, men ikke med natur, mangel på grønne områder, mangel på åbne byrum og umenneskeligt tætte og høje firkantede boligblokke.

Vi er en rig nation. Vi har råd til at have bynatur og grønne områder, vi har råd til at have boligområder i menneskelige dimensioner, vi har råd til en by med åbne byrum og pladser.