

POLITIKEN
MODTOG I GÅR40 læserbreve
og debatindlæg5 læserbreve og debatindlæg
handlede om kommunalvalgetKRONIKEN
17. november 2017

Byudvikling med demokratiet som gidsel



KIM HJERRILD

By & Havn og Metroselskabet er potentielle gælds-bomber under Københavns Kommunes fremtid. Deres enorme gæld er dødsensfarlig.

Kim Hjerrild er kandidat til borgerrepræsentationen i København

KØBENHAVNS kommune har et problem, som vi er nødt til at tale om: Gælden i Københavns kommunes byudviklings-selskaber truer med at løbe løbsk. Og det er et kæmpe problem for kommunens økonomiske og politiske handlefrihed.

Hvis ikke de københavnske politikere gør noget aktivt meget snart, risikerer hver københavner - ung som gammel - at skylde 50-75.000 kr. i årtier fremover.

Problemet er ikke kommunens egen økonomi. Den er efter flere års stram styring på mange måder sund.

Problemet er den enorme gældsopbygning - p.t. tæt på 45 mia. kr. - som finder sted i de kommunale selskaber med By & Havn og Metroselskabet som de vigtigste.

Københavns Kommune er hovedejers af begge selskaber, og kommunen garanterer 100 pct. for gælden i dem begge.

Da de to selskaber blev etableret, var tanken, at den opbyggede gæld skulle forrentes og efter nogle årtier betales tilbage ved hjælp af indtægterne i selskaberne. For hvert år der er gået siden da, er tilbagebetalingen blevet udskudt, og det bliver stadig mere usandsynligt, at selskaberne nogensinde selv vil kunne betale den tilbage!

MED DE SENESTE langtidsbudgetter for By & Havn og Metroselskabet vil indtægterne om nogle år, i bedste fald, kunne holde den stadig voksende gæld nogenlunde stangen. Men selv i 2050 - om 33 år

- er gælden ikke i nærheden af at være afdraget. *Og det vel at mærke ud fra en række forudsætninger, som i sig selv er meget usikre!*

Hvad bygger vi disse påstande på - og hvorfor har Københavns Kommune bragt sig selv i sådan en situation? Det er en kompliceret historie og af samme grund ukendt i den brede offentlighed.

Schlüter-regeringen oprettede i 1992 en enestående kommunal lånemulighed til København, hvorefter byen kunne oprette et selskab, der med statens garanti i ryggen kunne optage næsten ubegrænsede lån til metrobyggeriet.

I 2007 blev den ubetalte gæld fra det oprindelige metrobyggeri flyttet til By & Havn, som siden har ageret forvalter af gælden fra metroens første fase. Medio 2017 blev metrogælden i By & Havn opgjort til godt 19 mia. kr.

Den seneste aftale, hvormed By & Havn blev pålagt at stifte ny metrogæld, blev indgået mellem Københavns Kommune og staten for kun 3 år siden, i 2014. Aftalen betød, at København overtog hovedejerskabet af By & Havn, og at finansieringen af den seneste metroudbygning, metroen til Sydhavnen, nu også skulle ske via låneoptagelse i By & Havn.

LOGIKKEN ER den, at den ophobede gæld i By & Havn skal betales tilbage, dels af Metroselskabet, i takt med at metroen begynder at skabe overskud, dels af By &

Havns egne indtægter fra udvikling og salg af de byggearealer, som selskabet ejer.

Det er set før, at store anlægsprojekter som f.eks. Storebæltsbroen lånefinansieres. Men det er en historisk nyskabelse, at kommunal byudvikling lånefinansieres i den målestok, som vi ser det i København i dag.

En samlet gæld på helt aktuelt 44,5 mia. kr. betyder, at hver eneste københavner - ung som gammel - garanterer for en gæld på ca. 74.000 kr. per borger.

Forudsætningerne for, at det fremtidige overskud i By & Havn og Metroselskabet rækker til at betale den kæmpe gæld tilbage, inklusive renters rente, er forbundet med store usikkerheder:

Den første centrale forudsætning vedrører Metroselskabet, stiftet i 2007 for at bygge og (gælds-)finansiere Cityringen, og sammenhængen mellem metroens samlede anlægspris og dens fremtidige driftsoverskud:

Ifølge Metroselskabets aktuelle langtidsbudget (i årsrapport 2016) vil Cityringen have kostet 24-25 mia. kr., når ringen er klar til drift i 2019. Indtil nu har de beregnede anlægsudgifter for metroprojekterne dog vist sig at være stærkt undervurderede. På første etape af metroens skete der en budgetoverskridelse på hele 157 pct., mens Cityringen nu ventes at overskride det oprindelige budget med mindst 60 pct.

De næste faser af metroen, forgreningerne til Nordhavn og Sydhavnen, antages i det seneste budget at komme til at koste i alt 11,3 mia. kr.

UD FRA DE hidtidige erfaringer er det næppe forkert at antage, at den samlede anlægspris for de igangværende og projekterede metrostrækninger kan ende i nærheden af 40 mia. kr. - hvoraf godt 30 mia. kr. vil være finansieret ved gælds-optagelse.

Hvordan ligger det så med Metroselskabets evne til at forrente og afdrage denne gæld?

Det afhænger, hvis vi et øjeblik ser bort fra den aktuelt meget lave rente, af udviklingen i metroens driftsoverskud, som primært bestemmes af antallet af passagerer. Historien er her, at forventningerne til det antal passagerer, som den københavnske metro kommer til at bidrage med, er blevet nedjusteret flere gange, i takt med at metrotæpperne er blevet sat i daglig drift.

Metroen har i dag 60 mio. påstigninger om året. Det er langt under de forventede 90 mio. påstigninger, som lå til grund for de oprindelige beslutninger. Dette fald på 50 pct. i forhold til det forventede har stor betydning for Metroselskabets overskud, da driftsudgifterne stort set er de samme (og de er høje per passagerkilometer). Den margin, som selskabet skal kunne operere inden for, er dermed blevet betydelig mindre end oprindeligt tænkt.

En oplagt forklaring på, at passagererne 'svigter' metroen, er, at den københavnske (mini)metro (med 3 små vogne og 6 perrondøre) er kronisk underdimensioneret. Det er allerede i dag et stort problem i myndretiden og på nøglestationerne. Metroselskabet har derfor undervejs fjernet halvdelen af siddepladserne i mange metrotog for at få plads til lidt flere passagerer og deres bagage. Med Cityringen bliver problemet kun større, fordi de to net er forbundet igennem nogle kritiske knudepunkter.

Hvis det faktiske passagerantal i metroen også denne gang bliver mindre end forventet, udskydes det tidspunkt yderligere, hvor Metroselskabet kan begynde at betale af på den meget store gæld. Efter vores vurdering er der en betydelig risiko for, at metroens driftsoverskud ikke i en overskuelig fremtid vil kunne dække renteudgifterne. Og når overskuddet engang kommer, vil det formentlig kun række til at betale minimalt af på den ophobede gæld.

Byudvikling med demokratiet som gidsel

Bystyret reduceres til et gummistempel, der stempler 'sælg, sælg, sælg'

optagelsen og indtægterne i de to selskaber. Dog uden at det har haft tilnærmelsesvis den samme effekt, som hvis et stort børsnoteret selskab kom ud med tilsvarende kritiske revisionspåtegninger.

Og så er vi fremme ved den tredje centrale forudsætning for, at hele konstruktionen med lånefinansieret byudvikling ikke ender som en tragedie for København og for københavnerne: et fortsat meget lavt renteniveau.

By & Havns økonomiske sundhed er - ligesom Metroselskabets - afhængig af, at renten forbliver meget lav. By & Havn anvender en såkaldt (real) diskonteringsrente på 3 pct. Denne rente, som er afgørende for opgørelsen af balancen mellem selskabets gæld og værdien af de fremtidige indtægter, er lav.

Den er også klart i underkanten i forhold til regeringens officielle renteforventninger, som lyder på 4,4 pct. allerede i 2021 (for et 10-årigt statslån). Hvis det bliver den rente, som By & Havn skal refinansiere selskabets gæld til, er det risikotillæg på 2 pct., som anvendes i selskabets budgetter hurtigt brugt. Populært sagt sagt finansierer vi lige nu årtiers byudvikling i København med et kæmpe kollektivt FI-lån uden afdrag.

elle risici i de respektive selskaber. Rigsrevisionen, der reviderer selskabernes regnskaber, har gentagne gange fremlagt bekymrede rapporter om den manglende balance mellem gælds-

SOM VORES gennemgang af de anvendte forudsætninger har vist, er der samlet set en betydelig risiko for, at gælden i By & Havn ikke vil kunne betales tilbage via selskabets eget overskud - hverken i vores eller vore børns levetid.

Og skulle renten stige til det niveau, som regeringen forventer, eller mere, øges risikoen for et 'worst case scenario': Hvor By & Havns indtægter ikke engang rækker til at betale de løbende renteudgifter, samtidig med at selskabets langsigtede indtjeningsmuligheder udhules.

Der skal, sagt med andre ord, ikke gå ret meget skævt i den økonomiske konjunktur, for By & Havns gæld på 20-25 mia. kr. ikke vil kunne betales tilbage, men i stedet bare stiger.

Første regel i førstehjælp er 'Stands ulykken'. Hidtil har kommunen forsøgt at håndtere den hastigt voksende gæld og de helt utilstrækkelige indtægter ved at forlænge tilbagebetalingstiden ud i en stadig fjernere fremtid.

Men selv som en unik københavnsk langtidsgældsopbevaringsfacilitet har konstruktionen nu spillet fallit.

Gældsophobningen er ganske enkelt for voldsom. Ikke kun i forhold til selskabernes langtidsbudgetter, men også i forhold til Københavns samlede økonomi. Vi nærmer os hastigt et uholdbart 'græsk' gælds niveau i København.

Havde alle danskere samme gæld som københavnerne, ville det svare det til en samlet gæld på 430 mia. kr. Eller ca. 1/5 af det danske BNP.

DEN MEGET store gæld lægger et tungt og støt voksende pres på Københavns Kommune for, at By & Havn skal lykkes

Populært sagt sagt finansierer vi lige nu årtiers københavnske byudvikling med et kæmpe kollektivt FI-lån uden afdrag

med at udvikle og sælge arealer i den nødvendige (hurtige) takt og til de nødvendige (høje) priser.

Lige nu er konjunkturerne gode, og det udnyttes maksimalt til at invitere pensionskasser, almennyttige boligselskaber og private investorer med i byudviklingen.

Investorerne ved selvsagt godt, at By & Havn er under pres for at sælge sine arealer hurtigt til en høj pris - og derfor tager de sig selvfølgelig godt betalt.

Betalingen sker i form af krav om meget høje bebyggelsesprocenter, som ofte kun kan nås ved at bygge i højden, og krav om dispensation fra kommunens almindelige krav til arkitektonisk kvalitet, grønne friarealer, p-pladser, påvirkning af nærmiljøet og tilpasning til byens samlede udtryk.

Med det netop godkendte projekt på Posthusgrunden og flere lignende projekter (f.eks. Papiroen og Palads/banegraven) frygter vi, at Københavns Kommune er ved at gentage fejltagelserne fra bebyggelsen af Christians Brygge i 1990'erne.

Man fristes til at kalde det de 'åbne døres og lokalplaners politik'.

Hvis vi har ret i ovenstående diagnose - hvis By & Havns og Metroselskabets økonomi vitterligt balancerer på en knivsnæv - sættes københavnernes demokratiske kontrol over byens udvikling ud af spil. Borgerrepræsentationens indflydelse

tenderer til at blive symbolsk, hvis vi som kommune er fanget i en gældsklemme, der dikterer, at kun ét mål tæller: at der skal sælges så mange etagekvadratmeter så hurtigt og til så høje priser, at den enorme gæld ikke kommer ud af kontrol. Bystyret reduceres til et gummistempel, der stempler 'sælg, sælg, sælg'.

Lokaldemokrati handler ikke blot om formel indflydelse. Det handler også om, at der rent faktisk er et råderum for demokratiske beslutninger. Det råderum forsvinder, når pengene er brugt og der reelt ikke er råd til at sige nej til private investorers stadig større, og højere, projekter. Efter sigende er der over 40 højhusprojekter på tegnebrættet inden for Københavns Kommunes begrænsede 86,2 km². Opgøret om bebyggelsen af Amager Fælled er på den måde blot den mest markante konsekvens af en byudvikling, som foregår uden en åben og reel offentlig debat.

Dette projekt er for nærværende skudt til hjørne, men det vil hurtigt kunne ændre sig efter et valg. Hvis vi ikke gør op med konstruktionen bag 'By & Gæld'.

HVAD BØR VI gøre? Det er faktisk enkelt. Gældsrytteriet må stoppe.

Folketinget og København må i den kommende valgperiode forberede en sanering af Københavns helt uholdbare gældsætning placeret i de kommunalt ejede selskabskonstruktioner. En del af løsningen kunne være at udnytte det lave renteniveau og fastlåse renten i så lang en årrække, som det overhovedet er muligt (selv om renteudgifterne derved vil blive højere end i dag).

En anden del af løsningen kunne være

KIM HJERRILD