

Notat om bygherres finansiering af fysisk infrastruktur

Dette notat har til formål at klarlægge, hvilke muligheder der er for Rebild Kommune til at sikre bygherres (med)finansiering af fysiske infrastruktur anlæg i forbindelse med byudvikling, herunder:

- Planlovens kriterier for at anvendelse af udbygningsaftaler til finansiering af infrastrukturanlæg.
 - Herunder hvornår kan en udbygningsaftale anvendes og hvad en skal udbygningsaftale indeholde.
- Hvornår og hvordan kan offentligretlig pålæg af vejbidrag anvendes.
- Brugen af vejlovens §§ 48-50 - vilkår ved adgangstilladelser –
- Brugen af frivillige aftaler – uden lovhjemmel.
- Kort beskrivelse af andre finansieringsmuligheder

Det sidste punkt vil primært omhandle (med)finansiering af social infrastruktur fx institutioner.

➤ Mulighed for brugen af udbygningsaftaler jf. planloven § 21b

Hjemlen til at benytte sig af udbygningsaftaler til finansiering af fysisk infrastruktur findes i planlovens § 21b:

”På opfordring fra en grundejer kan kommunalbestyrelsen indgå en udbygningsaftale med grundejeren for områder, der i kommuneplanen er udlagt til byzone eller sommerhusområde, jf. § 11 a, stk. 1, nr. 1, samt for områder i landzone”

Det er af helt afgørende betydning, at en udbygningsaftale sker på opfordring fra en grundejer og aftalen således er *frivillig*.

Udbygningsaftaler kan som udgangspunkt kun indgås med grundejere, dog kan aftaler indgås med udviklere eller bygherrer, såfremt disse har fuldmagt fra grundejeren til at indgå aftalen. Det anbefales, at opfordring til udbygningsaftale modtages skriftligt, sådan der ikke efterfølgende opstår tvivl om grundejers frivillighed.

Selvom opfordringen skal komme fra grundejere tilsidesætter dette ikke kommunens vejledningspligt. En kommune må således gerne oplyse om planlovens muligheder for at benytte udbygningsaftaler, det må dog ikke blive stillet som et krav for vedtagelse af ny planlægning.

Udbygningsaftaler kan indgås i forbindelse med ny lokalplanlægning og kan kun indgås for fysiske infrastrukturanlæg. Udbygningsaftaler fastlægger, hvorvidt grundejere helt eller delvist skal afholde udgifterne. Det er uden betydning om anlæggene er placeret inden for eller uden for lokalplanområdet, jf. § 21 b, stk. 3.

Fysiske infrastruktur anlæg kan i denne sammenhæng jf. Naturstyrelsens vejledning fra 2014¹ eksempelvis være:

¹ *Bygherres bidrag til udarbejdelse af lokalplaner, sikkerhedsstillelse og frivillige aftaler om infrastruktur efter planloven. Naturstyrelsens vejledning, 2014.*

Vi henviser til vores politik vedrørende behandling af personoplysninger, som findes [her](#) eller via www.le34.dk/GDPR

- Etablering eller omlægning af overordnede kommunale vejanlæg, broer samt sporanlæg og stoppesteder til den kollektive transport, som gennemførelsen af et planlagt byggeprojekt udløser
- Etablering af kanaler og andre vandområder eller opfyldning samt etablering af kaj og havneanlæg i eller i umiddelbar tilknytning til havneområder.
- Anlæg eller opgradering af adgangsveje, interne veje og cykelstier, parkeringsanlæg og belysning
- Etablering eller opgradering og omlægning af forsyningsnet til el, tele, bredbånd og andre forsyningskabler, antenner, master, vand og varme.
- Etablering eller opgradering af områder for ophold, rekreation og friluftaktiviteter i form af parker, torve og pladser og andre rekreative anlæg på land samt strand- og badeanlæg på landarealer og vandområder i havneområder eller i umiddelbar tilknytning hertil.

Det er væsentligt at have for øje at det er en kommunal opgave at foretage de fornødne investeringer i forbindelse med udbygning af infrastruktur og byggemodning af et område.² Med den fornødne menes det som ifølge det gældende plangrundlag - aktuelt eller på et senere tidspunkt - ellers ville påhvile kommunen at finansiere. Planlovens § 21b ændrer ikke på denne.

Er de ønskede byggemuligheder i den ønskede lokalplan en ændring af byggemulighederne eller af større omfang end det maksimum, der er fastlagt i den eksisterende kommuneplanramme eller i en evt. gældende lokalplan, skal der foretages en vurdering af, om lokalplanønsket medfører behov for infrastruktur ud over det, som kommunen er forpligtiget til at tilvejebringe i forhold til det gældende plangrundlag.

Det bør undersøges om hele eller dele af den påkrævede infrastruktur kan/skal tilvejebringes efter reglerne i Vejlovens § 8, stk. 3, kap. 4 eller kap 6 og således ikke nødvendiggør en udbygningsaftale. Vejlovens muligheder for grundejerens finansiering er begrænset til anlæg, som tjener vejtekniske og/eller færdselsmæssige formål. Se Notatets punkt 2 og 3.

I hvilke tilfælde kan der indgås udbygningsaftaler?

Af planlovens § 21b, stk. 2 fremgår det, hvad der kan indgås udbygningsaftaler for. Det drejer sig om bedre kvalitet, fremrykning af planlægningen, ændre eller udvide de byggemuligheder der fremgår af gældende planlægning:

- ”1) opnå en højere kvalitet eller standard af den planlagte infrastruktur i et område,
2) fremrykke lokalplanlægningen for et område, der i kommuneplanens rammebestemmelser er forudsat lokalplanlagt for bebyggelse, herunder byomdannelse, men hvor lokalplanlægning vil være i strid med kommuneplanens rækkefølgebestemmelser, eller
3) ændre eller udvide de byggemuligheder, der fremgår af kommuneplanens rammebestemmelser eller lokalplanen for det pågældende område, på betingelse af, at grundejeren kun skal bidrage til at finansiere infrastrukturenanlæg, som det ikke vil påhvile kommunen at etablere.”*

Ad 1. I tilfælde hvor en privat grundejer ønsker at sikre et kvalitetsniveau, som er højere end den løsning kommunen har økonomiske ressourcer til i den konkrete situation, kan det være aktuelt at indgå en udbygningsaftale. Grundejeren vil kunne indgå en aftale om at påtage sig meromkostninger i forhold til den givne kvalitet og standard, som kommunen kan tilbyde.

I lovens forarbejder nævnes en række eksempler, herunder muligheden for at etablere en park eller en torv med en dyrelægelægning i form af granit eller brosten, etablere andre udformninger af gadeudstyr som belysning, bænke mv.

Ad 2. Bestemmelsen kan bringes i anvendelse ved ønsket om at ændre kommuneplanens rækkefølgebestemmelser, som gør, at et område ikke kan udbygges, før der er sikret den fornødne infrastruktur i form af vandforsyning, kloakering, veje mv. På opfordring fra en grundejer, kan der indgås aftale om udbygning af infrastruktur, som medfører, at udviklingen af planlagte byudviklingsområder, kan fremrykkes i kommuneplanens tidsrækkefølge.

Bestemmelsen er ikke relevant for kommuner, som har ikke rækkefølgebestemmelser i deres kommuneplanlægning, og er således på nuværende tidspunkt ikke relevant i Rebild Kommune.

Ad 3. Grundejeren kan tilbyde kommunen at etablere ny, fysisk infrastruktur såvel inden for et lokalplanområde som uden for, der vil give mulighed for at ændre udbygningsmulighederne, så værdien af området øges, eller udvide udbygningsmulighederne i lokalplanområdet.

² Bygherres bidrag til udarbejdelse af lokalplaner, sikkerhedsstillelse og frivillige aftaler om infrastruktur efter planloven. Naturstyrelsens vejledning, 2014

I lovforarbejderne er der som eksempel anført anlæggelse af en rundkørsel til forbedring af vejbetjeningen, herunder kapaciteten, så kommunalbestyrelsen finder det relevant at ændre plangrundlaget fra åben-lav til eksempelvis tæt-lav boligbebyggelse.

Det er ikke muligt at indgå udbygningsaftaler om offentlig service eller social infrastruktur, herunder skoler, daginstitutioner mv.

Selvom grundejeren forestår anlæggelsen af infrastrukturanlægget, er det fortsat kommunen, som har vedligeholdelsesforpligtelsen for anlæg på offentlige arealer.

Er der er den fornødne sammenhæng mellem udbygningsaftale og den planlægning, der realiseres med lokalplanen?

Udbygningsaftalens indhold skal fremgå af lokalplanens redegørelse, jf. § 16, stk. 8. Redegørelsen skal indeholde beskrivelse af, "hvordan lokalplanforslagets indhold og udformning af bestemmelser har sammenhæng med aftalen". Kravet gælder i alle tilfælde, hvor en lokalplanbestemmelse er udformet, fordi der foreligger et ønske om at lave en udbygningsaftale. Redegørelseskravet gælder endvidere, selvom der er tale om anlæg uden for lokalplanområdet, som indgår i en udbygningsaftale.

Udbygningsaftalens indhold

En udbygningsaftale bør indeholde følgende:

- Dokumentation for at grundejer har opfordret/taget initiativ til aftalen. Skriftlig opfordring kan med fordel vedlægges som bilag.
- Ydelse og omfang, herunder om indholdet er omfattet af § 21b, stk. 2, nr. 1 eller 3. Samt angivelse af hvordan § 21b, stk. 3 er taget i betragtning (fysiske infrastrukturanlæg og krav om sammenhæng mellem udbygningsaftale og den planlægning, der realiseres med lokalplanen).
- Beskrivelse af hvem der udfører ydelsen (infrastrukturanlægget) og krav om iagttagelse af udbudsreglerne, hvis grundejer udfører arbejderne.
- Fastsættelse af omkostningsfordeling.
- Ved klage/søgsmål. Såfremt klageinstansen ophæver lokalplanen falder udbygningsaftalen bort.
- Sikkerhed for at grundejer leverer det aftalte.
- Bankgaranti.
- Udførelsesgaranti.
- Tinglysning.
- Fastlæggelse af tidsplan, forsinkelse, bod, adgang til træk på udførelsesgaranti/betalingsgaranti.
- Misligholdelse.
- Tvistløsning, voldgift.

Aftalen er betinget af vedtagelsen af lokalplanen.

Bilag til udbygningsaftalen kan være i form af det skitserede projekt samt et budget.

Offentliggørelse

Planloven stiller krav om at offentligheden får kendskab til udbygningsaftaler. Dels ved et krav til indholdet i lokalplansfor-slagets redegørelse, jf. § 16, stk. 8, og dels om offentliggørelse af oplysninger om udkast til udbygningsaftaler ved offentliggørelse af forslag til kommuneplantillæg og lokalplan, efter § 21b, stk. 4, § 21c, pkt. 2 og efter § 26 om orientering af ejere, brugere og foreninger m.v.

Der er endvidere krav om, at Kommunalbestyrelsens indgåelse af udbygningsaftalen skal vedtages samtidig med lokalplanens endelige vedtagelse, og oplysning om aftalens indgåelse skal offentligt bekendtgøres. Oplysning om udbygningsaftalen indeholder information om aftalens parter, aftalens formål, samt de ændringer i plangrundlaget, som er foretaget, som følge af aftalen, samt hvilke infrastrukturanlæg grundejeren skal finansiere i overensstemmelse med aftalen.

➤ Hvornår og hvordan kan offentligretlig pålæg af vejbidrag anvendes.

Vejlovene giver mulighed for at grundejere helt eller delvist kan pålægges at finansiere nye veje/stier eller udvidelse/ombygning af eksisterende.

I forbindelse med anlæg af private fællesveje og stier sker dette som regel af en enkelt ejer/udvikler eller i samarbejdet med en forholdsvis afgrænset gruppe af ejere, i de fleste tilfælde anlægges og finansieres nye private fællesveje uden myndighedsindblanding i form af pålæg af og fordeling af anlægsomkostninger. Såfremt der imellem parterne ikke kan opnås aftale om fordeling af anlægsomkostninger i forbindelse med anlæg af nye private fællesveje, kan der træffes afgørelse herom af vejmyndigheden.

I forbindelse med anlæg af offentlige veje kan der ofte være tale om veje af større karakter og måske endda med en mere samfundsmæssig interesse. Antallet af eventuelle bidragspligtige kan også være omfattende. Dette ændrer imidlertid ikke på mulighederne for at pålægge tilgrænsende grundejere helt eller delvist at finansiere vejanlægget.

Både når vejlovens og privatvejslovens regler om helt eller delvist at finansiere vejanlæg finder anvendelse sker det ud fra betragtningen om at "Dem der har interessen i vejen helt eller delvist bør betale for vejen".

Lovgrundlag og forudsætninger for pålæg af vejbidrag/fordelt anlægsomkostninger

Reglerne vedrørende pålæg af vejbidrag er defineret i vejlovens kapitel 4³ samt privatvejlovens⁴ kapitel 8 og 9. /fordelt anlægsomkostninger.

I henhold til vejlovens § 26 stk. 1 finder loven anvendelse i Københavns Kommune og i de områder, der efter lov om planlægning er byzone eller sommerhusområde. Ligeledes finder privatvejslovens bestemmelser omkring fordeling af vejbidrag, jf. § 3, anvendelse på private fælles veje beliggende i byzone eller i afgrænsede områder i landzone, når området har bymæssig karakter eller er planlagt hertil, såfremt Kommunalbestyrelsen tager politisk beslutning herom.

Det er dermed en grundlæggende forudsætning for anvendelsen af bestemmelserne, at det pågældende område er beliggende i byzone, har bymæssigt karakter, eller at der politisk tages en principbeslutning om at administrere området som byzone. Brugen af pålæg af vejbidrag kræver som regel en politisk godkendelse af byrådet.

Omfang af udgiftsfordeling

I henhold til vejlovens § 27, stk. 1 kan vejmyndigheden beslutte at fordele udgifterne til anlæg af nye offentlige veje mellem ejerne af de ejendomme, der grænser til, eller kommer til at grænse til en offentlig vej. De tilgrænsende ejendomme kan pålægges at betale udgifterne til anlæg af *nye* offentlige veje og *udvidelse* af befæstede arealer af eksisterende offentlige veje.

Lignende bestemmelser gør sig gældende i forhold til private fælles veje, hvor kommunalbestyrelsen jf. privatvejslovens § 42 stk. 1, efter anmodning fra en grundejer med fornøden interesse i spørgsmålet, kan fordele udgifterne til anlæg af nye veje til dem, der opnår/tildeles vejret til vejen/vejene.

De vejbidragsberettigede kan jf. vejlovens § 30 pålægges at betale dokumenterede *administrative* udgifter, dog kan omkostningerne højst udgøre *9 % af de samlede anlægsudgifter*. Derudover kan ejerne jf. privatvejlovens § 49 stk. 2 pålægges at betale administrationstillæg. Administrationstillægget udgør vejmyndighedens dokumenterede *administrative* udgifter.

Vejbidraget kan jf. vejlovens § 31 stk. 1, nr. 1 pålægges til dækning af anlægsudgifter til anlæg af nye veje eller udvidelse af eksisterende vejes befæstede arealer i *op til 20 meters bredde*. Af samme bestemmelse kan der jf. nr. 2 ikke opkræves udgifter til dækning af arealerhvervelse, uanset om dette sker ved frivillig aftale eller ekspropriation. Det samme gør sig gældende for private fælles veje, som dog kun kan pålægges anlagt i *op til 18 meters bredde*, jf. privatvejlovens § 28.

I henhold til vejlovens § 33 stk. 1 og privatvejslovens §§ 45 stk. 5 og 49 stk. 1, kan kommunalbestyrelsen kræve vejbidrag fra ejere af tilgrænsende ejendomme eller ejendomme, der har eller forventes at opnå vejret til vejen eller stien.

Jf. vejlovens § 28 stk. 1 og privatvejsloven § 45 stk. 6 kan vejmyndigheden afgøre, at veje, der udgør en færdselsmæssig enhed, kan anlægges og pålægges vejbidrag som et samlet projekt.

Fordelingskriterier

I henhold til vejlovens § 37 stk. 1 og privatvejslovens § 51 stk. 1 fordeles vejbidraget mellem de bidragspligtige grundejere efter ejendommens benyttelse (f.eks. bolig, offentlig formål, detail, erhverv m.m.) eller forventede benyttelse. I forhold til offentlige veje har ejendomme med anden adgang til offentlig vej/sti eller som grænser til privat fællesvej/sti krav på passende nedsættelse af vejbidraget, jf. vejlovens § 37 stk. 2 og 3.

↗ Brugen af vejlovens §§ 48-50 - vilkår ved adgangstilladelser

³ Lov nr. 1520 af 27. december 2014 om offentlige veje m.v.

⁴ Lovbekendtgørelse nr. 1234 af 4. november 2015 om private fælles veje

Når vejmyndigheden giver nye adgangstilladelser til ejendomme i forbindelse med ændret anvendelse af ejendomme, er det vigtigt at være opmærksomme på muligheden for at stille vilkår i adgangstilladelserne.

Af vejlovens § 48 stk. 1 fremgår det, at der *"i forbindelse med anlæg af nye veje og ved ombygning af eksisterende veje, skal vejmyndigheden tage stilling til, om og i hvilket omfang der kan tillades adgang til vejen fra de ejendomme, der grænser op til vejen"*. Vejmyndigheden har dermed en forpligtigelse til at tage stilling til om og i hvilket omfang de(n) pågældende ejendom(me) skal have adgang til den offentlige vej de grænser til, i denne vurdering skal naturligvis indgå en saglig vurdering.

I forlængelse af ovenstående fremgår det videre af vejlovens § 49 stk. 1 at *"Nye adgange og udvidelse af eksisterende adgange til offentlige veje må ikke etableres uden vejmyndighedens tilladelse"* og videre af stk. 2 at *"Den, der ansøger om en ny adgang eller udvidelse af en eksisterende adgang til offentlige veje eller stier, afholder udgifterne til etablering, medmindre andet er aftalt mellem vejmyndighed og ansøgeren"*. Denne bestemmelse pålægger, med mindre andet aftales, den der ansøger om adgangstilladelsen (grundejeren), at afholde omkostninger til selve etableringen af adgangen.

Såfremt vejmyndigheden vurderer at det skønnes påkrævet af vejtekniske eller færdselsmæssige grunde, kan vejmyndigheden jf. stk. 4 *"som betingelse for tilladelse efter stk. 1 stille krav til placering, udformning og benyttelse af adgangen. ... Vejmyndigheden kan kræve selv at udføre de krævede foranstaltninger for ansøgerens regning."* og i forlængelse heraf jf. stk. 5 *"Vejmyndigheden kan gøre tilladelsen betinget af, at den offentlige vej ombygges med midterrabat, kanalisering, lyssignal og lign., når det på grund af en adgang efter stk. 1 skønnes trafikalt nødvendigt"*. Bestemmelsen giver en meget klar hjemmel til at lade de(n) grundejer(e), der tildeles en adgang, afholde omkostninger til *"tilpasning"* af eksisterende infrastruktur i forbindelse med ejendommens adgang til offentlig vej. Af stk. 6 fremgår det ydermere at *"Vejmyndigheden kan i særlige tilfælde kræve, at udgifterne til foranstaltningerne efter stk. 5 afholdes af vedkommende ejer eller bruger..."*

Der er ikke umiddelbart en fast definition på et sagligt vilkår eller *"særlige tilfælde"*, idet dette afhænger af de konkrete forhold. Vejmyndigheden skal således foretage en konkret vurdering i hver enkelt sag. Det betyder, at det ikke er lovligt at stille automatiske vilkår (*"skøn under regel"*). Vilkårene skal være knyttet til vejtekniske eller tilsvarende relevante forhold – dvs. der skal være en klar forbindelse mellem vilkår og trafikale forhold. Vilkårene skal desuden være proportionale – dvs. at de skal stå i rimeligt forhold til det formål, som vejmyndigheden ønsker at opnå.

Endeligt er ved vigtigt at huske, at eksisterende adgange jf. vejlovens § 50 stk. 1 *"... må kun benyttes af de ejendomme, for hvilke de er anlagt, medmindre vejmyndigheden har givet tilladelse til, at andre ejendomme kan benytte dem"* og stk. 2 *"Vejmyndighedens tilladelse kræves, hvis en adgang til en mark ønske benyttet til anden færdsel end rent landbrugsmæssig færdsel"*

➤ Brugen af frivillige aftaler – uden lovhjemmel

Planlovens regler om udbygningsaftaler tilsidesætter ikke de muligheder, som kommunen har for indgåelse af frivillige aftaler med bygherre eller grundejer, fx hvor kommunen indgår aftale som grundejer, mens andre aftaler mellem private og kommuner om finansiering af infrastruktur anlæg mv. sker uden lovgrundlag. Parterne befinder sig derfor i en juridisk gråzone, hvor rammerne for indgåelse af aftalerne er præget af uklarhed og manglende offentlighed.⁵

Som i alle andre forhold, må kommunen sikre sig, at den i den konkrete aftale holder sig inden for rammerne af kommunalfuldmagten og lovgivningen i øvrigt. Generelt gælder bl.a., at kommuners adgang til at foretage økonomiske dispositioner er underlagt krav om kommunal interesse og økonomisk forsvarlighed.

Frivillige aftaler kan komme i konflikt med grundlovens § 43, der kræver lovhjemmel for skatter, da en aftale om privates betaling for en offentlig ydelse – fx infrastruktur og planlægning herfor – vil kunne være en skat i grundlovens forstand. Det er således kun under helt bestemte omstændigheder, som defineret i planlovens kap. 5 a, at det klart kan lade sig gøre at indgå aftaler mellem kommune og private om betaling for infrastruktur og planlægning herfor.⁶ Som et alternativ til pålæg af vejbidrag, kan der anvendes privatretlige (frivillige) aftaler, hvorigennem de respektive lods- ejere tiltræder en aftalt fordeling af anlægsudgifterne.

Hos LE34 har vi gode erfaringer med at fordele vejbidrag via indgåelse af privatretlige aftaler.

⁵ Bygherres bidrag til udarbejdelse af lokalplaner, sikkerhedsstillelse og frivillige aftaler om infrastruktur efter planloven Naturstyrelsens vejledning, 2014

⁶ Bygherres bidrag til udarbejdelse af lokalplaner, sikkerhedsstillelse og frivillige aftaler om infrastruktur efter planloven Naturstyrelsens vejledning, 2014

Aftalerne indgås som udgangspunkt med de ejere, der har størst interesse i, at der anlægges nye veje eller udvides eksisterende veje, herunder særligt ejendomsudviklere.

Fordelingen af vejbidraget beregnes som udgangspunkt på baggrund af de fremtidige anvendelsesmuligheder, der eksisterer på de berørte ejendomme (eksempelvis tilladt antal boligenheder, tilladte bebyggelsesprocent mv.). Det er således ingen indholdsmæssig eller økonomisk forskel mellem pålæg af vejbidrag iht. vejlovgivningen og fordeling af vejbidrag via privatretlige aftaler.

Fordelen ved at anvende privatretlige aftaler kan imidlertid være, at det kan være en langt smidigere og tidsbesparende proces, sammenlignet med den procedure, der skal gennemføres iht. vejlovgivningen ved pålæg af vejbidrag.

Privatretlige aftaler giver ligeledes mulighed for, at det eksempelvis kun er ejendomsudviklere, som skal i gang med at udvikle ejendomme, der betaler vejbidraget, således det ikke pålægges ejendomme, der ingen interesse har i vejprojektet – f.eks. tilgrænsende parcelhuskvarterer, der allerede har tilstrækkelige adgangsforhold.

Erfaringerne viser, at nogle af de essentielle forudsætninger for, at der kan indgås aftaler på privatretlige vilkår, er, at alle berørte aktører er stort set lige langt fremme med deres udviklingsplaner, samt at der eksisterer et vedtaget plangrundlag for området, helst lokalplaner med detaljerede bebyggelsesplaner og bestemmelse om detailregulering af veje, placering og omfang af byggefelter m.m.

Dette medfører, at processen med at fastlægge fordelingsvilkårene bliver simplere, samt at fordelingen af vejbidrag sker på et mere solidt/oplyst grundlag. Alternativt skal fordelingen ske ud fra en estimeret fremtidig benyttelse, hvilke kan medføre, at der formodentlig vil være behov for en omfattende efterregulering af udgiftsfordelingen, når udviklingen af området har fundet sted. Hvilket medfører en stor usikkerhed for de involverede udviklere på tidspunktet for indgåelse af aftalerne.

➤ Kort beskrivelse af andre finansieringsmuligheder

Rebild Kommune ønsker at få belyst hvilke muligheder der er for privat (med)finansieret social infrastruktur. I det følgende præsenteres nogle muligheder, men afsnittet er ikke udtømmende i forhold til hvilke muligheder der kan være for dette.

Udbud af socialinfrastruktur – Offentlig-privat samarbejde (OPS) og Offentlige-private partnerskaber (OPP)

Klassisk OPS er et samarbejde der drejer sig om, at en offentlig myndighed sender en opgave i udbud til et privat marked. Hovedformålet med et klassisk samarbejde er at afprøve markedet både med hensyn til pris og kvalitet. Det sker ved, at den ordregivende offentlige myndighed udarbejder et udbudsmateriale, der beskriver de krav, der stilles til løsningen af den konkrete opgave. Mulige leverandører afgiver derefter tilbud på at løse opgaven, og den ordregivende offentlige myndighed tildeler opgaven, til den private leverandør, der har givet det bedste tilbud.⁷ Klassisk OPS er således fokuseret på en ydelse fx rengøring og ikke egentligt byggeri.

OPP er derimod en form for offentlig-privat samarbejde, der bl.a. er kendetegnet ved, at etablering, drift og vedligeholdelse sammentænkes i udbuddet af en offentlig investering, som regel i form af et bygge- og anlægsprojekt. OPP kan enten gennemføres med offentlig *eller med privat finansiering*. En OPP-kontrakt løber typisk over mellem 15 og 25 år. OPP kan give totaløkonomiske fordele, fordi den private leverandør har mulighed for at vælge de løsninger, der er mest effektive set på tværs af anlæg og vedligeholdelse over en længere periode. Samtidig indebærer OPP en systematisk funderet deling af risici, der har til formål at sikre at henholdsvis den offentlige og den private part bærer ansvaret for de risici, de hver især kan varetage bedst og billigt.⁸ En OPP kan udover et bygge- og anlægsprojekt også omfatte ydelser "indenfor" herunder fx rengøring, kantinedrift, receptionsopgaver, betjent- og vagtfunction.

Der er overordnet 3 OPP-scenarier:

1. OPP med privat finansiering og mulighed for/pligt til offentligt ejerskab ved kontraktens udløb
2. OPP med privat finansiering og privat ejerskab ved kontraktens udløb
3. OPP med offentlig finansiering

Eksempler på OPP hvor der er privat finansiering kan være en daginstitution, hvor private investorer opfører og efterfølgende drifter daginstitutionens bygning. Til gengæld er de private investorer sikrer en lang kontrakt fx 25 år, når kontrak-

⁷ <https://www.kfst.dk/udbud/offentlig-privat-samarbejde/>

⁸ <https://www.kfst.dk/udbud/offentlig-privat-samarbejde/offentlig-private-partnerskaber-opp/cases-om-opp-projekter/>

ten udløber, kan partnerskabet udformes således at kommunen er forpligtiget til at overtage bygningen til en fastlagt pris. Ovenstående eksempel er med en daginstitution, men kunne ligeså godt være en offentlig administrationsbygning eller lign.

Hvis Rebild Kommune overvejer at gøre brug af OPP, så henvises der til Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens hjemmeside, som indeholder meget viden til inspiration.

Fælles udviklingselskab mellem kommune og private

I publikationen "Strategisk ledelse af byudvikling" udgivet af Realdania præsenteres 4 modeller for proaktivt kommunalt engagement i byudvikling, herunder Facilitatormodellen, Interessemodellen, Selskabsmodellen og Ejermodellen. I dette notat er det mest relevant at se nærmere på Selskabsmodellen, da denne giver mulighed for at få medfinansiering af udviklingsomkostninger. Der er mulighed for at selskabet etablere byggeri og anlæg, som selskabet vurderer vil være med til at gøre området særligt attraktivt, og som det ikke ville være krævet af kommunen at etablere, eller muligt at stille krav om med en lokalplan.

I Selskabsmodellen skal kommunen være ejer eller medejer af det område, som skal udvikles. I samarbejde med en eller flere partnere etablerer kommunen et selskab, som får ejerskabet til området. Selskabet varetager udviklingsplanlægning, markedsføring og salg af området samt tilknyttede aktiviteter som fx branding og kultur. Kommunen påtager sig derfor et aktivt ejerskab i at udvikle området. For at Selskabsmodellen er relevant kræver det at projektet har et vist volumen, da der skal laves et egentligt selskab med egen ledelse m.m. hvilket er relativt administrativt tungt.

Det følger af modellen, at kommunen påtager sig et økonomisk engagement i form af kapitalindskud i selskabet samt medansvar for projektets økonomi over årene. Dette ansvar deles i kredsen af ejere. Modellen forudsætter, at partnerne inkl. kommunen indskyder den nødvendige kapital til projektets udvikling og realisering. Når selskabets opgaver er afsluttet, kan det likvideres – og indskud og evt. afkast tilbageføres til ejerne.