



Notat

Notat om mulige økonomiske modeller for finansiering af Omdannelse af Bispeengen

25-11-2024

Dette notat skal danne grundlag for en drøftelse med Staten om den videre proces og finansiering af omdannelse af Bispeengen. Notatet beskriver mulige økonomiske modeller for ejerskab og finansiering af omdannelse af Bispeengen ved en delvis nedrivning af Bispeengbuen og etablering af et nyt byrum mellem Københavns Kommune, Frederiksberg Kommune og Staten.

Baggrund

Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune vedtog i juni 2019, at der skulle udarbejdes et fælles idéoplæg om Bispeengbuens fremtid. Arbejdet med ideoplægget er forløbet i to faser, der endte med et scenarie med en delvis nedrivning af Bispeengbuen. Idéoplægget blev endelig godkendt i juni 2023, og en tillægsundersøgelse med et udvidet projektområde lå klar ultimo 2023.

Vejdirektoratet har for forligskredsen bag Statens infrastrukturplan 2035 i perioden 2022-2023 gennemført en forundersøgelse af en delvis nedrivning af Bispeengbuen, hvor blandt andet de trafikale, miljømæssige og økonomiske konsekvenser er vurderet på et overordnet niveau.

Der er ikke i hverken Statens eller kommunernes undersøgelser taget stilling til finansiering, ejerskab eller fordeling af udgifter mellem parterne (staten og kommunerne) ved en realisering af projektet.

Økonomiske estimater

Udgifterne til projektet er estimeret, der tager udgangspunkt i kommunernes idéoplæg fra 2023, og Vejdirektoratets forundersøgelse af en delvis nedrivning af Bispeengbuen fra 2023.

Udgifterne kan overordnet set opdeles i *udgifter til nedrivning* af den ene brobue og *udgifter til anlæg af byrum*. Herudover er der udgifter til det fremtidige drift- og vedligehold af det tilbageværende bro- og vejanlæg. Drifts- og vedligeholdelsesudgifter til byrum er ikke adresseret i nedenstående.

Hvis projektet ikke finansieres og realiseres, skal Bispeengbuen levetidsforlænges af Staten. Estimat over en hovedrenovering, der dækker vedligeholdelseefterslæb og sikrer en levetidsforlængelse af Bispeengbuen på 50 år er ca. 209 mio. kr. som Staten afholder. Udgifterne i tabel 1 skal ses i lyset heraf.

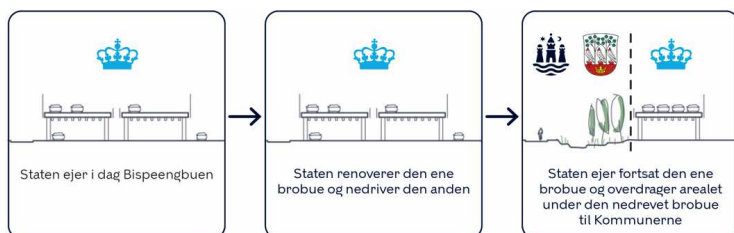
Tabel 1: Restfinansiering af projektet - Estimat.	Udgifter til nedrivning af den ene brobue og hovedrenovering af den tilbageværende brobue	Udgifter til etablering af byrum efter tilskud i form af estimeret takstfinansiering.	Restfinansiering i alt.	Udgifter til fremadrettet drift- og vedligehold af tilbageværende bro- og vejanlæg
Beløb	ca. 216 mio. kr.	Ca. 424 mio. kr.	Ca. 640 mio. kr.	Ca. 5,8 mio. kr. pr. år

Mulige modeller for ejerskab og finansiering

Model 1 (Kommunerne overtager arealet under buen):

- I scenariet med model 1 ejer staten fortsat Bispeengbuen, og forestår nedrivning af den ene brobue og hovedrenovering af den tilbageværende brobue.
- Staten ejer og afholder fortsat de fremadrettede drift- og vedligeholdelsesudgifter for det tilbageværende bro- og vejanlæg.
- De fremadrettede drifts- og vedligeholdelsesudgifter for det tilbageværende bro- og vejanlæg er i kommunernes idéoplæg estimeret til ca. 5,8 mio. kr. pr år.
- Hvis Københavns Kommune og Frederiksberg Kommune overtager statens areal under Bispeengbuen efter Staten har revet den ene brobue ned, vil kommunerne være bygherre for anlæg af byrum mv. samt skybrudssikring (i samarbejde med forsyningsselskaberne).
- Kommunerne kan forestå den fælles anlægsopgave i et kommunalt fællesskab (I/S) iht. den kommunale styrelseslovs § 60, som skal godkendes i Ankestyrelsen.
- Finansiering og fordeling af byrum mellem kommunerne er ikke afklaret, og forudsætter at kommunerne i fællesskab træffer beslutning herom.
- Anlæg af byrum belaster de kommunale anlægsrammer og budgetter. Håndtering af belastning af de kommunale anlægsrammer og budgetter er ikke afklaret.
- Der kan evt. ses på muligheden for, at kommunerne overtager og forestår anlæg af hver deres del af arealet (med indbyrdes koordinering), hvorved kommunerne står frit og uden behov for et kommunalt fællesskab.

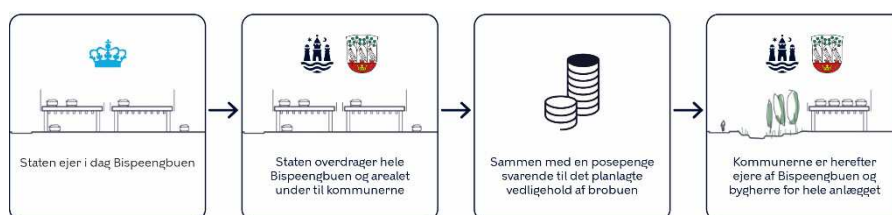
Diagram 1 – illustration af ejerforhold samt handling i model 1:



Model 2 (Kommunerne overtager hele buen og arealet under):

- I scenariet med model 2 overdrager Staten hele Bispeengbuen og arealet under til Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune.
- I en eventuel overdragelse indgår finansiering fra staten.
- I en finansiering indgår bidrag svarende til den planlagte hovedrenovering af Bispeengbuen, der dækker broanlæggets vedligeholdelseefterslæb. Endvidere indgår de fremadrettede drifts- og vedligeholdelsesudgifter for det tilbageværende bro- og vejanlæg i et antal år.
- Udgifter, der skal dække broanlæggets hovedrenovering og vedligeholdelseefterslæb, er i dag estimeret til ca. 209 mio. kr.
- De fremadrettede drifts- og vedligeholdelsesudgifter er i kommunernes idéoplæg estimeret til ca. 5,8 mio. kr. pr år for det tilbageværende broanlæg ved en delvis nedrivning.
- Ved en eventuel overdragelse er Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune bygherre for hele anlægget dvs. både nedrivning af den ene brobue, levetidsforlængelse af tilbageværende brobue samt anlæg af byrum mv. og skybrudssikring (i samarbejde med forsyningsselskaberne).
- Model 2 indebærer overdragelse af forpligtelse af drift, vedligehold og fornyelse af en vejbro og dermed forbundne (økonomiske) risici til kommunerne. Håndtering af risici er ikke afklaret.
- Kan etableres som et §60-selskab med og uden særlov (anlægslov).
- Anlægsudgifter belaster de kommunale anlægsrammer. Belastning af de kommunale anlægsrammer og budgetter er ikke afklaret.
- Finansiering og fordeling mellem kommunerne er ikke afklaret, og forudsætter at kommunerne i fællesskab træffer beslutning herom.

Diagram 2 – illustration af ejerforhold samt handling i model 2:



Model 3 (Buen og arealet under overdrages til et selskab):

- I scenariet med model 3 overdrages Bispeengbuen og arealerne under buen til et selskab I/S ejet af Staten, Frederiksberg Kommune og Københavns Kommune.

- Der kan herefter *indgås en interessentskabsaftale, som skal godkendes af Ankestyrelsen, eller* vedtages en anlægslov for omdannelse, herunder både nedrivning og etablering.
- Selskabet skal have en samlet finansiering fra start af, dvs. der forudsættes aftale om indskud fra alle parter fra start.
- Mulig finansiering, herunder fordeling mellem parterne, er ikke afklaret, og forudsætter at parterne i fællesskab træffer beslutning herom.
- De fremadrettede drifts- og vedligeholdelsesudgifter for det tilbageværende bro- og vejanlæg er estimeret til ca. 5,8 mio. kr. pr år i kommunernes idéoplæg, og skal indgå i en eventuel afklaring af modellen.

Diagram 3 – illustration af ejerforhold samt handling i model 3:

