

## OPP mangler en jordemoder

16. april 2007, Transport Magasinet, ( Transport Magasinet), Side 11 (Politik), Claus Djørup..., 561 ord, Id: e0c4078c

Det går langsomt med udvikling af offentlig-private trafikprojekter, men sådan var det også i de lande, hvor OPP fungerer i dag, konkluderer en bog om emnet.

Der er ikke megen fremdrift i anvendelsen af OPP (offentlig-privat partnerskab) herhjemme. Det mest fremtrædende projekt på tegnebrættet er motorvejen fra E45 til Sønderborg, men ellers er det mest blevet til nogle skoler.

Økonomi- og erhvervsminister Bendt Bendtsen lancerede en 10-punktsplan for OPP i januar 2004, men i økonomiprofessor **Per Nikolaj Bukh** og entreprisadvokat **Torben Korsagers** bog *Det er så yndigt at følges ad* efterlyses et 11. initiativ, nemlig et statsligt organ til at rådgive om OPP. De trøster sig med, at det samme var tilfældet i Storbritannien, Holland og Italien, da OPP stadig var i sin vorden i de lande.

Forslaget om centralisering af statens bestillerrolle har menige politikere fra regeringspartierne taget til sig. I efteråret foreslog Venstre, at der blev oprettet et OPP task force kontor i Transportministeriet med medarbejdere fra finans-, skatte- og erhvervsministerierne.

Det blåstemplede trafikordfører Henriette Kjær (K) som sit eget, så nu kan man blot afvente dets skæbne.

God långiver

OPP omfatter hele processen fra projektering, udførelse, vedligeholdelse, drift og finansiering. Det offentlige forbliver ejer, og efter nogle årtier overdrages anlægget til staten eller kommunen.

Det offentliges fordel ved OPP er, at den private entreprenør får ansvaret for driften i en del år, og derfor tænkes der i andre og sammenhængende løsninger end ved de sædvanlige entrepriser eller udlicitering.

Alle parter indgår i dialog med hinanden, og en stor sidegevinst ved denne samarbejdsform forventes at vedrøre innovation bedre løsninger - i alle projektets faser.

## Finansiel styrke

Det kræver en finansiel styrke for en privat entreprenør eller konsortium at stå for et OPP-anlæg. Derfor spiller banker en væsentlig rolle i projektets anlægsfase og ses ligefrem som disciplinerende kraft, fordi både bestiller og bank er interesseret i, at projektselskabet leverer fejlfri ydelser.

Derimod gør bogen ikke meget ud af alliancer med pensionskasser, som søger langsigtede investeringer med sikker forrentning. Det er ellers vejen til flere og bredere veje og banestrækninger, når statskassen kan udskyde skatteopkrævning eller ligefrem kaste en del af risikoen over på private pensionsopsparende i OPP-projekter.

## Ingen bompenge

Det nu nedlagte Sønderjyllands Amt fik lov at overtage motorvejsprojektet, som i øvrigt er ført tilbage til staten i forbindelse med kommunalreformen. Amtsskatten blev hævet med 0,2 procentpoint i 2001 eller cirka 50 millioner kroner, og ved det seneste årsskifte stod der 234 millioner kroner på vejopsparingen. Den samlede pris for de 26 km fra Kliplev til Sønderborg skønnes til 990 millioner kroner, og dertil kommer årlige driftsudgifter på 10 millioner kroner i de 30 år, hvor det private vejkonsortium har ansvaret.

Der bliver ikke tale om bompenge, for det ville give en lav udnyttelse af motorvejen, da der er alternative veje i området.

For vejens modstandere er det mest interessante tal projektrenten på 2,7 procent. Forfatterne undlader at forholde sig til det forholdsvis lave samfundsøkonomiske afkast. Det er nærmest urentabelt i forhold til Finansministeriets sædvanlige afkastkrav på 6 procent om året.

## Endnu dyrere

Til gengæld kan de politiske arkitekter bag motorvejen glæde sig over, at forrentningen er højere med OPP end med de sædvanlige entreprisreformer. Anlægsomkostningerne skønnes at blive 12 procent lavere, og færdiggørelsen fremskyndes 12-18 måneder.

De danske OPP-projekter ikke er fuldførte endnu, og det derfor er for tidligt at vurdere, om de økonomiske gevinster realiseres i praksis, konkluderer forfatterne. Det kræver lang tid at omstille systemer, når stat og kommuner skal agere som bestiller og bruger i stedet for den traditionelle ejer- og driftsherrerolle. I

- Vejbyggeri kan blive et stort OPP-projekt, men forfatterne til bogen efterlyser et centralt organ, der kan hjælpe OPP-projekter i gang.

---

**Alt materiale i Infomedia er ophavsretligt beskyttet.**

Kunden må ikke sælge, videregive, distribuere, gengive eller mangfoldiggøre materiale fra Infomedia uden særlig og skriftlig aftale med Infomedia. Overført (downloadet) materiale skal slettes efter anvendelsen og må ikke indlægges i informations-genfindingsystemer, som for eksempel elektroniske postsystemer, databaser, fælles netværk eller lignende.

**Videreformidling**

Kunden må foretage videreformidling (ved videreformidling forstås kopiering, distribution via elektronisk post, tilrådighedsstillelse i databaser, på netværk eller lignende) af modtagne overskrift- og indledningsformater inden for kundens egen virksomhed. Al anden videreformidling af materiale fra Infomedia skal aftales skriftligt med Infomedia.