

OPS - dyrt og dumt

I finansinnstillingen i fjor høst skrev Høyre at erfaringene fra de første prosjektene med offentlig-privat samarbeid (OPS) var så gode at Høyre mente modellen burde videreføres med 3-5 vei- og jernbane-prosjekter med OPS hver år framover. Frp har fremmet forslag om at det etableres OPS-prosjekter knyttet til fremtidige sykehusutbygginger. Forslaget skal behandles av Stortinget i vår. I Oslo har Høyre-Frp byrådet fremmet en sak om "Bruk av offentlig-privat samarbeid OPS" (sak 217/10). Byrådet skriver at erfaringene som er gjort, både på statlig hold og i Oslo kommune, viser at OPS-kontrakter kan bety store fordeler.

NHO skriver i et notat at OPS-modellen kan gi besparelser på inntil 20 prosent, men som oftest vil besparelsen være rundt ti prosent. Firmaet Vista Analyse leverte i 2008, på oppdrag fra Nærings- og Handelsdepartementet, en oversiktsrapport om OPS-prosjekter. Vista hevdet at OPS har et gevinstpotensiale på mellom 10 og 25 prosent, sammenliknet med mer tradisjonelle gjennomføringsmodeller. Verken NHO eller Vista Analyse kan imidlertid vise til et eneste prosjekt der det er oppnådd noen besparelser.

Det har alltid vært vanlig for offentlig virksomhet å la private stå for selve byggingen av veianlegg, skoler, sykehus, osv. gjennom anbudsprosesser. OPS går imidlertid vesentlig lenger, ved at det også omfatter finansieringen av anlegget, og vedlikehold og drift. Det offentlige betaler så en på forhånd avtalt årlig sum over kontraktperioden som normalt er på 25 år.

OPS ble introdusert av den konservative regjeringen i Storbritannia i 1992, Metoden tok imidlertid først av etter 1997 da Labour vant valget. I perioden 1990 – 2009 ble det iverksatt over 1 300 OPS-prosjekter i EU. Omtrent to tredjedeler av dem i Storbritannia.

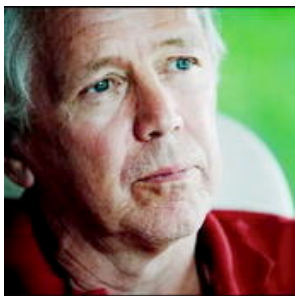
Både i Storbritannia og resten av EU har hovedgrunnen til å bruke OPS vært å begrense den offentlige gjeld. I Storbritannia er 103 sykehus bygd med OPS. En beregning viser at driftskostnadene ved OPS-sykehusene er 12 prosent dyrere enn ved offentlige sykehus. I 2004 satte det britiske undervisningsdepartementet i gang en storstilt OPS-plan for å bygge 200 nye skoler, som skulle være ferdig innen utgangen av 2008. Det virkelige tallet ble 42. Både den britiske riksrevisjonen og de konservative har vært meget kritiske til Labour-regjeringenes bruk av OPS. Den nye konservativ-liberale regjeringen avbrøt alle OPS-kontrakter der det var mulig etter valget i mai i 2010.

Også i Norge har man prøvet OPS-modellen. I 2001 vedtok Stortinget å bygge tre veiprojekter med OPS. Det var E 39 Bårdshaug-Klett, Lyngdal-Flekkefjord og Kristiansand-Grimstad. Transportøkonomisk Institutt ble bedt om å foreta en evaluering av de tre prosjektene. Den kom i 2007 for to av prosjektene (det siste ble ferdig først i 2009) (TØI-rapport 890/2007). TØI skriver at OPS har ført til bedre ressursutnyttelse. Denne konklusjonen skyldes at byggetiden er blitt vesentlig kortere fordi OPS-prosjektene er fullfinansiert. Samme byggetid kunne oppnås ved tradisjonelle prosjekter ved fullfinansiering. TØI skriver at det ikke er funnet grunnlag for å si at prøveprosjektene her gitt vesentlige besparelser i byggekostnadene. En rapport fra den Europeiske Investeringsbanken sammenliknet kostnadene ved OPS-veiprojekter med konvensjonelle prosjekter. Den fant at OPS-prosjektene gjennomsnittlig var 24 prosent dyrere enn ved vanlig offentlig veibyging.

Oslo har bygd flere skoler med OPS. Evalueringene viser at selve byggekostnadene blir omtrent de samme som ved tradisjonelle prosjekter. Vedlikeholds- og driftskostnadene blir gjerne noe høyere med OPS. En vanlig feil hos dem som skal vurdere OPS-prosjektene, blant annet Vista Analyse, er at det ikke tas hensyn til at det offentlige kan låne penger til lavere rente og at investeringskostnadene derfor blir vesentlig høyere med privat finansiering. Transaksjonskostnadene blir også vesentlig høyere med OPS.

Oslo kommune skal ifølge byrådet investere for over 18 milliarder kroner de neste tre årene. Hvis alt skal gjennomføres med OPS, vil kostnadene nøkternt sett bli minst ti prosent dyrere. Da vil Oslos skattebetalere allerede i 2013 være påført en ekstra kostnad på nesten to milliarder kroner.

Og hvis Høyres og Frps planer om bruk av OPS ved utbygging av veier og sykehus blir fulgt opp, vil også landets skattebetalere få ekstra regninger på mange milliarder kroner.



Hallvard Bakke, siviløkonom