



## Øget offentlig-privat samarbejde om vej og park kan frigive op mod 500 mio. kr. i kommunerne

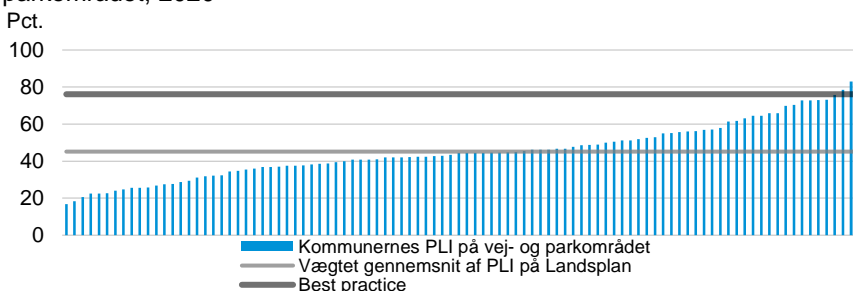
En stor del af landets kommuner høster ikke de potentielle gevinster, der kan opnås ved et offentlig-privat samarbejde på vej- og parkområdet. DI vurderer, at kommunerne kan hente gevinster for op mod 500 mio. kr. ved at sende flere af disse opgaver i udbud.

**Knap halvdelen af opgaverne på vej- og parkområdet bliver konkurrenceudsat**

I gennemsnit var det blot 45,1 procent af de udbudsegne opgaver på vej- og parkområdet, der blev løst i samarbejde med private leverandører i 2020. Erfaringerne fra de ti kommuner, der er længst fremme på området, viser dog, at det niveau kan løftes til 76 pct.<sup>1</sup>

### Kommunernes samarbejde med private virksomheder på vej- og park-området

Andel af kommunale udbudsegne opgaver løst af private på vej- og parkområdet, 2020



Anm.: Offentlig-privat samarbejde måles i denne analyse som forholdet mellem udgifter til opgaver løst af private virksomheder og de samlede udgifter til udbudsegne opgaver på vej- og parkområdet  
Kilde: Danmarks Statistik, Indenrigs- og Boligministeriet samt DI-beregninger

<sup>1</sup> Se metodeafsnittet for definitionen på best practice.

**Kommunerne kan potentielt høste gevinster på op mod 500 mio. kr.**

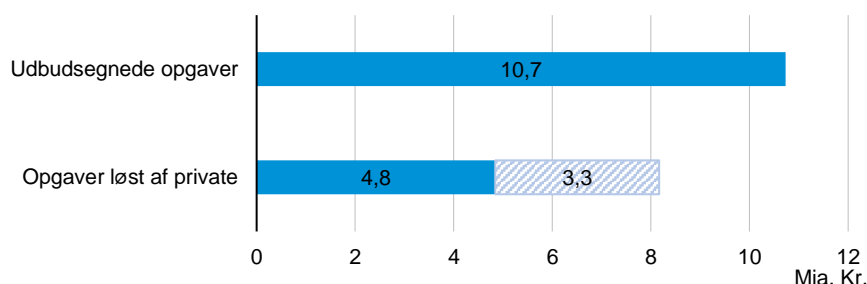
Villigheden til at lade private virksomheder byde ind på at løse vej- og parkopgaverne varierer kraftigt fra kommune til kommune, men ligger gennemsnitligt væsentligt under potentialet på 76 pct. En spredning på hele 75,1 procentpoint i kommunernes konkurrenceudsættelse vidner om, at mange kommuner ikke udnytter det fulde potentiale ved offentlig-privat samarbejde på dette område.

### Potentielle gevinster på op mod 500 mio. kr.

Konkurrenceudsættelse af kommunale driftsopgaver indebærer, at private virksomheder får muligheden for at udfordre de nuværende løsninger på både kvalitet og pris. På baggrund af en række studier, rapporter og konkrete eksempler<sup>2</sup> vurderer DI, at et øget samarbejde mellem kommunerne og de private virksomheder på vej- og parkområdet rummer potentiale for kvalitative og økonomiske gevinster svarende til 10-15 pct. af driftsudgifterne. Foruden stor-driftsfordele på vej- og parkområdet vil private virksomheder eksempelvis kunne bidrage med ekspertise, ny teknologi og specialisering indenfor de pågældende opgaver.

### Potentiale for yderligere offentlig privat samarbejde svarende til 3,3 mia. kr.

Udgifter til vej- og parkområdet, faktiske udgifter til opgaver løst af private og potentiale for yderligere offentlig-privat samarbejde, 2020



Anm.: Skraveret område illustrerer differencen mellem de faktisk privatløste opgaver og potentialet  
 Kilde: Danmarks Statistik, Indenrigs- og Boligministeriet samt DI-beregninger

For at indfri potentialet på 76 pct. har kommunerne altså mulighed for at samarbejde med private om yderligere opgaver for i alt 3,3 mia. kr. DI vurderer, at kommunerne i så fald ville kunne høste gevinster for op mod 500 mio. kr.

### Inspiration at hente

**Der er inspiration at hente hos sammenlignelige kommuner**

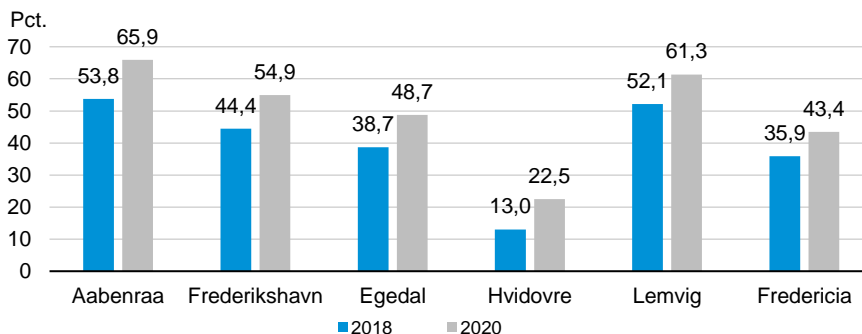
I enkelte kommuner kan vejen til de 76 pct. synes lang, men der kan ofte være inspiration at hente hos nabokommunen. F.eks. har kommunerne Aabenraa, Frederikshavn og Egedal alle formået at

<sup>2</sup> Se analysens metodeafsnit.

løfte graden af samarbejde med virksomhederne med mere end 10 procentpoint fra 2018 til 2020.

### Positiv udvikling i flere kommuner

Udvikling i udvalgte kommunernes andel af vej- og park områdets opgaver løst af private, 2018-2020



Anm.: I alt har 46 kommuner øget samarbejdet med private leverandører på vej og parkområdet siden 2018. For definition af indikatoren og afgrænsningen af vej- og parkområdet henvises til analysens metodeafsnit.

Kilde: Danmarks Statistik og Indenrigs- og Boligministeriet samt DI-beregninger

Uanset hvilken type kommune, man kigger på, kan man i de fleste tilfælde finde eksempler på sammenlignelige kommuner, der (i hvert fald tilnærmelsesvist) har opnået 76 pct. offentlig-privat samarbejde på vej- og parkområde. Den enkelte kommune vil derfor kunne hente inspiration til, hvordan inddragelsen af private leverandører kan styrkes, hos sammenlignelige kommuner. Særligt blandt hovedstadskommunerne ses en stor spredning i samarbejdet med private virksomheder på området til trods for, at kommunerne på flere punkter har sammenlignelige vilkår, bl.a. mht. økonomisk aktivitet.<sup>3</sup>

#### Privat leverandør indikator (2020)

Markante forskelle blandt sammenlignelige kommuner

	Gennemsnit	Maksimum	Minimum	Spredning
Hovedstadskommune	37,1	83,0	16,8	66,2
Storbykommune	52,5	75,8	40,7	35,0
Provinskommuner	54,8	92,0	42,9	49,1
Oplandskommuner	48,8	78,5	27,4	51,1
Landkommuner	44,2	72,9	23,9	48,9

Anm.: Kommuneopdelingen er baseret på Danmarks Statistik: Kommunegrupper: v1 (2018)

Kilde: Danmarks Statistik og Indenrigs- og Boligministeriet samt DI-beregninger

Ligeledes er inspirationen ikke nødvendigvis langt fra egen kommunegrænse. Der er nemlig ikke nogen umiddelbar sammenhæng mellem den enkelte kommunes beliggenhed og niveauet af offentlig-

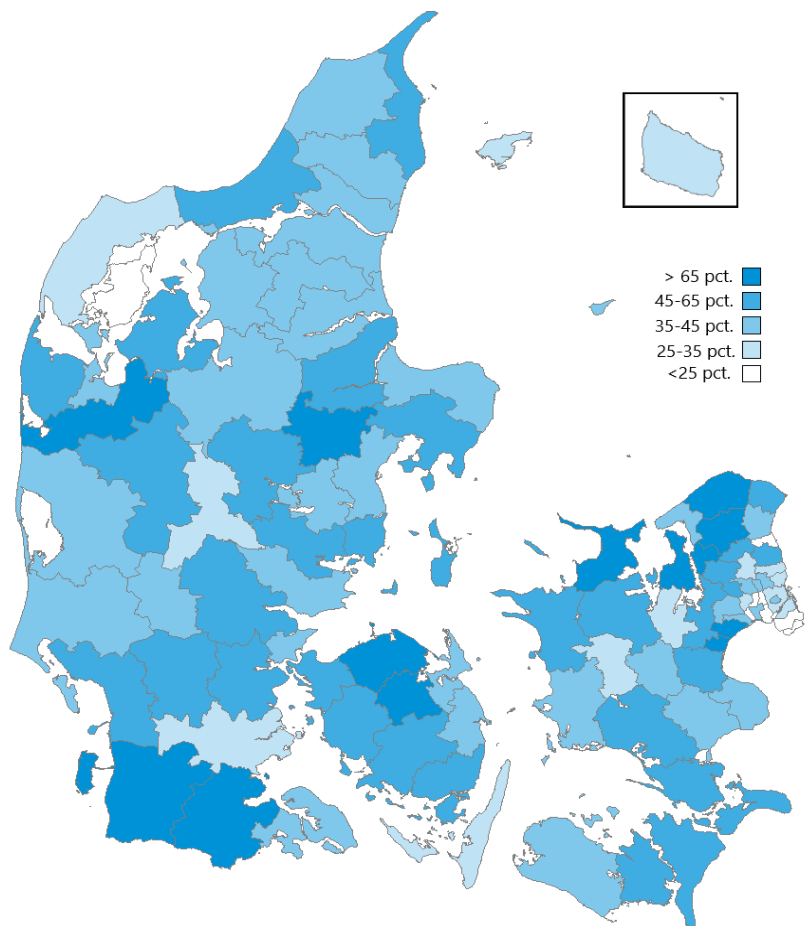
<sup>3</sup> Danmarks Statistik (2018). Dokumentation af Kommunegrupper.

privat samarbejde. Det fremgår således, at der er op til flere landsdele hvori der kan findes en bred variation i det målte samarbejde.

Således kan nordjyske kommuner eksempelvis finde inspiration til et udvidet offentlig-privat samarbejde hos Jammerbugt eller Frederikshavn, imens nordsjællandske kommuner f.eks. kan se mod Gribskov og Frederikssund.

### Kommuner med højt omfang af offentlig-privat samarbejde spreder sig over hele landet

Andel af udbudsegneede opgaver løst af private virksomheder på vej- og parkområdet



Anm.: Offentlig-privat samarbejde måles i denne analyse som forholdet mellem udgifter til opgaver løst af private virksomheder og de samlede udgifter til udbudsegneede opgaver på vej- og parkområdet  
 Kilde: Danmarks Statistik og Indenrigs- og Boligministeriet samt DI-beregninger

## Metode

### Vej- og parkområdet

Analysen er baseret på DI Byggeris opgørelse af, hvilke driftsopgaver, der hører under vej- og parkområdet. Der er tale om udvalgte funktioner inden for hovedkonto 0 og 2, som omhandler hhv. byudvikling, trafik og infrastruktur. For et indblik i hvilke konti og underkonti, der præcist omfattes af analysen, henvises der til DI Byggeris [tekniske notat](#).

### **Best Practice for vej- og parkområdet**

Dansk Industri definerer generelt Best Practice som gennemsnittet af de 10 kommuner, der inden for hver hovedkonto har den højeste andel af offentlig-privat samarbejde.<sup>4</sup> Da opgaverne inden for vej- og parkområdet fordeler sig på tværs af hovedkonto 0 og 2, er Best Practice i denne analyse defineret som gennemsnittet af de 10 kommuner, der har den højeste andel af offentlig-privat samarbejde på tværs af de konti, der indgår i ovennævnte definition på vej- og parkområdet.

### **Privat Leverandør Indikator**

Omfanget af kommunernes samarbejde med private virksomheder opgøres i denne analyse ved Privat Leverandør Indikatoren (PLI), som er defineret af Indenrigs- og Boligministeriet. Indikatoren beskriver andelen af kommunale opgaver udbudt og løst af private leverandører i forhold til den samlede mængde udbudsegnede opgaver. I den konkrete analyse er Privat Leverandør Indikatoren beregnet på med fokus på ovenstående definition af vej- og parkområdet. Det skal bemærkes, at kommunens egne vundne bud ikke indgår i indikatoren, da disse ikke opgøres på funktionsniveau. Ved denne opgørelsesmetode er det derfor ikke muligt at tage højde for, at enkelte kommuner kan have udbudt opgaver på vej- og parkområdet, som de selv har vundet via kontrolbud. I disse tilfælde vil kommunerne have en højere grad af konkurrenceudsættelse på området, end hvad der fremgår af analysen.

### **Besparelse på 10-15 pct. af driftsudgifterne**

DI vurderer på baggrund af flere forskningsartikler og rapporter fra bl.a. Qvartz, EffektDoku og Udbudsportalen, at kommunerne kan opnå en bruttogeinst på 10-15 pct. af udgifterne ved at konkurrenceudsætte driftsopgaver, der ikke tidligere har været konkurrenceudsat.<sup>5</sup>

---

<sup>4</sup> DI (2021). Metode i DI's potentialeberegninger.

<sup>5</sup> DI (2021). [Dokumentation for potentiale ved konkurrenceudsættelse](#).