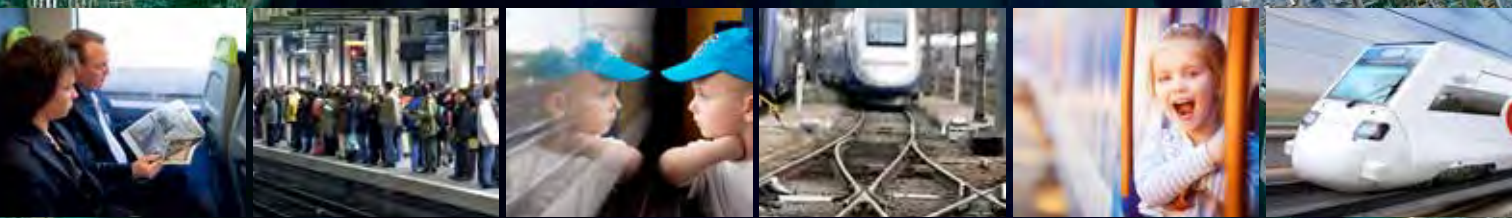


GRÄNSÖVERSKRIDANDE PROJEKT

– från investering till återbetalning
HH som business case





INLEDNING

Konkurrenskraftiga regioner är regioner som är tillräckligt stora och som dessutom hänger samman. Där avstånd mäts i tid och effektiva och hållbara transporter utgör stommen i samhällsplaneringen. I ett globalt perspektiv kan Skandinavien ses som en region där gränsöverskridande projekt spelar en viktig roll för att knyta samman våra länder.

Ytterligare en fast förbindelse mellan Danmark och Sverige ses av många som nästa naturliga steg mot en fullt integrerad och funktionell Öresundsregion. En fast HH-förbindelse kan knyta samman Skandinavien ytterligare och bidra till ökad internationell konkurrenskraft. Förbindelsen kan dessutom finansieras med brukaravgifter över relativt kort tid.

Gränsöverskridande projekt är i grunden en statlig angelägenhet, men det finns flera alternativ för finansiering och genomförande som inkluderar andra aktörer. I Sverige har större investeringssatsningar historiskt alltid baserats på särskilda finansieringslösningar. Anledningen är att storleken på projekten gör att de inte kan hanteras inom det normala planeringssystemet då de tränger bort mindre åtgärder ur planen.

Under hösten 2013 har parallella uppdrag genomförts där olika alternativ för finansiering och genomförande av en fast HH-förbindelse har undersökts. Detta dokument ger en kort sammanfattning av resultaten.

Sund & Bælt modellen

Sund & Bæltmodellen är den danska modell som använts vid Stora Bält-bron, Öresundsbron och som kommer att användas vid Fehmarn Bält-förbindelsen. Två varianter av Sund & Bælt-modellen har undersökts, den klassiska och en variant där pensionsfonder utgör aktiv part.

Modellen går ut på att ett statligt ägt bolag upprättas. Bolaget ansvarar för byggande, drift och finansiering av förbindelsen. Projektet finansieras med lån som tas upp av bolaget på internationella kapitalmarknader och med statsgaranti. Återbetalning av lån och löpande drift sker via brukaravgifter. Genom att två stater står bakom projektet möjliggörs dubbla statsgarantier vilka minimerar affärsrisken för långivarna.

Analysen visar att kombinationen av väg- och persontågsförbindelse kan återbetalas inom 30 driftsår. Enbart vägförbindelsen kan betala sig själv på mindre än halva tiden. Däremot är persontågsförbindelsen i sig själv ett mindre lönsamt projekt med betydligt längre återbetalningstid, även om anläggningen inte ska förräntas.

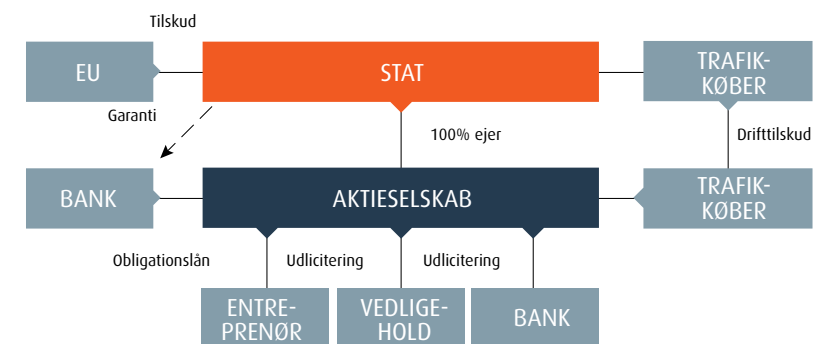


Bild: Organisation i Sund & Bæltmodellen (klassisk version)

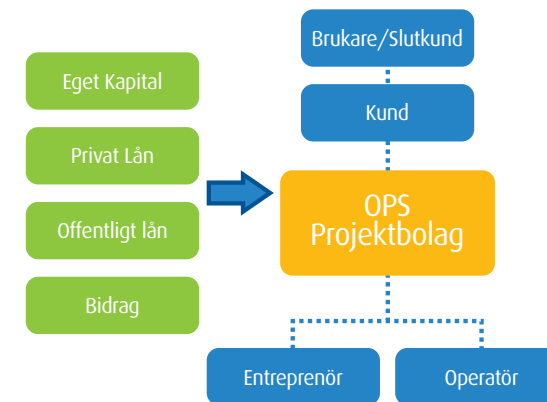
I den andra varianten skapar pensionsfonden ett bolag som ansvarar för byggande, drift och finansiering av förbindelsen. Projektet finansieras med egna medel. Brukaravgifterna täcker löpande drift och ger avkastning till pensionsfonden. Pensionsfundsvarianten kräver driftsbidrag under en inledande period. För vägförbindelsen kan dessa dock återbetalas när projektet efter hand genererar överskott.

En nordisk modell för offentlig privat samverkan (OPS)

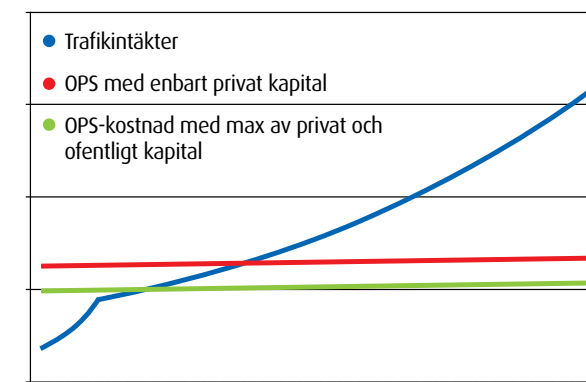
Den nordiska OPS-modellen optimerar samverkan mellan det privata och det offentliga, där: det privata kapitalet i modellen skapar incitament för att HH-förbindelsen blir levererad enligt budget, på avtalad tid och enligt avtalad funktionskvalitet.

Det offentliga är med på delar av finansieringssidan för att hålla nere finansieringskostnaden. Kostnadsänkare som innebär att man kan dra nytta av att de offentliga kan låna till lägre ränta.

Ett projektbolag för HH-förbindelsen ansvar för projektering, finansiering, projektgenomförande samt hela drift och underhållsfasen. Detta skapar drivkraft för hållbara lösningar och innovation redan från dag ett, vilket gör att livscykelkostnaden minimeras – ger lägsta totalkostnad.



Som framgår av grafen är projektet utifrån givna förutsättningar lönsamt både med enbart privat kapital och med en mix av privat och offentligt kapital.



Det privata alternativet

Privat medverkan kan skapa betydande mervärden genom förbättrad riskkontroll och riskvärdering i olika faser av projektet, men även som en katalysator för att möjliggöra beslut och öka kvaliteten i underlag för nödvändiga politiska beslut. PwC har undersökt hur långt staterna kan kliva tillbaka och hur attraktiv en fast HH-förbindelse är för privata aktörer.

Analysen visar inte på ett entydigt alternativ men att det finns goda förutsättningar för privata aktörer att bygga och driva en fast HH-förbindelse. Privata aktörer kan ta över en stor del av det som traditionellt ingått i beställarrollen och ansvara för projektet genom avtal med statliga aktörer i Danmark och Sverige.

Möjligheterna kan indelas i tre varianter:

- Genom eget kapital/ägande: exempel byggbolag
- Genom lånefinansiering: exempel affärsbanker
- Genom projektfinansiering: skapande av bolag (Special Purpose Vehicle, SPV). Denna variant påminner om en OPS-lösning.

Privata investerare värderar och premierar politisk enighet och avskräcks av motsatsen. Den politiska risken spelar stor roll framför allt när det gäller oförutsedda lagändringar som kan gälla retroaktivt. För att investeringen ska bli riktigt intressant bör rätten att fritt bestämma avgiftsnivåer inkluderas.

När det gäller omfattningen av ekonomiskt stöd i form av garantier, minsta nivå på kassaflöden, det offentliga rådgivning och kontroll mm och hur detta kan påverka avgiftsnivåer mm kan detta vara en del i vad som kan konkurransutsättas i en upphandling.

	Offentlig sektor/ Beställare	Entreprenör	Kreditgivare	Investerare/Ägare
Planering	X			
Byggande		X		
Underhåll		X		
Drift		X		
Finansiering				
Kreditrisk			X	
Politisk risk	X			
Marknadsrisk		X		X
Avkastningsrisk				X

Bild: Tabellen visar vilka aktörer som vanligtvis bär de olika riskerna (PwC)

Summering

Vid en jämförelse med den traditionella anslagsmodellen väcks frågan om denna är på väg att spela ut sin roll vid större investeringar.

Har den traditionella anslagsmodellen spelat ut sin roll?

	Belastar inte skattemedel	Tillgängligt kapital	Tid/Effektivitet	Risk/kostnad
Traditionell modell	MINUS	MINUS	PLUS	PLUS
Sund & Bält modellen	PLUS	PLUS	PLUS	PLUS
En nordisk OPS-modell	PLUS	PLUS	PLUS	PLUS
Det privata alternativet	PLUS	PLUS	PLUS	MINUS

Bild: Schematisk bild av respektive alternativ jämfört med den traditionella modellen.

Förutsättningar

Persontågsförbindelse
 Central linje centrum till centrum, ca 9 km.
 Ny underjordisk station i Helsingör.
 Dubbelspårig järnväg i tunnel.

Vägförbindelse
 Sydlig linje motorväg i tunnel, ca 15 km.
 2 x 2 vägbanor och ett nödspår.

Investeringsvolym
 Vägförbindelse 15 miljarder danska kronor*
 Persontågsförbindelse 9,2 miljarder danska kronor*
 Totalt 24,2 miljarder danska kronor*
 * i 2010 års prisnivå

Trafikprognos enligt graf
 Uppgifter baseras på Interregprojektet IBU-Öresund (2010).

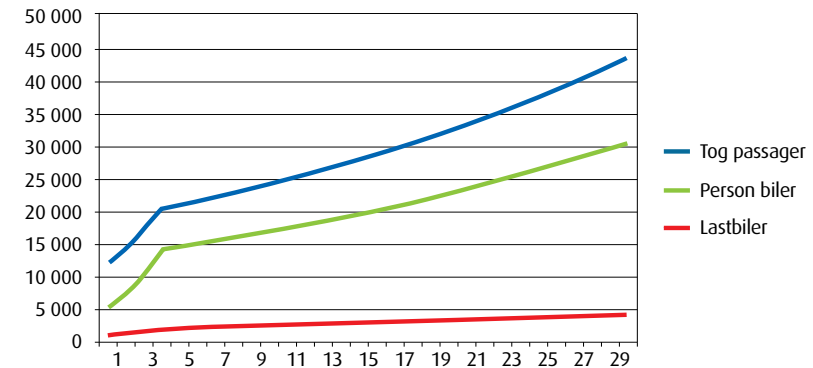


Bild: Trafikprognosen för 30 driftsår, 2030 - 2059 (Cowi)



HELSINGBORG
i samarbete med:

COWI

SKANSKA

