

# *Götalandsbanan*

## Finansiering av Höghastighetsjärnväg

10 maj 2017

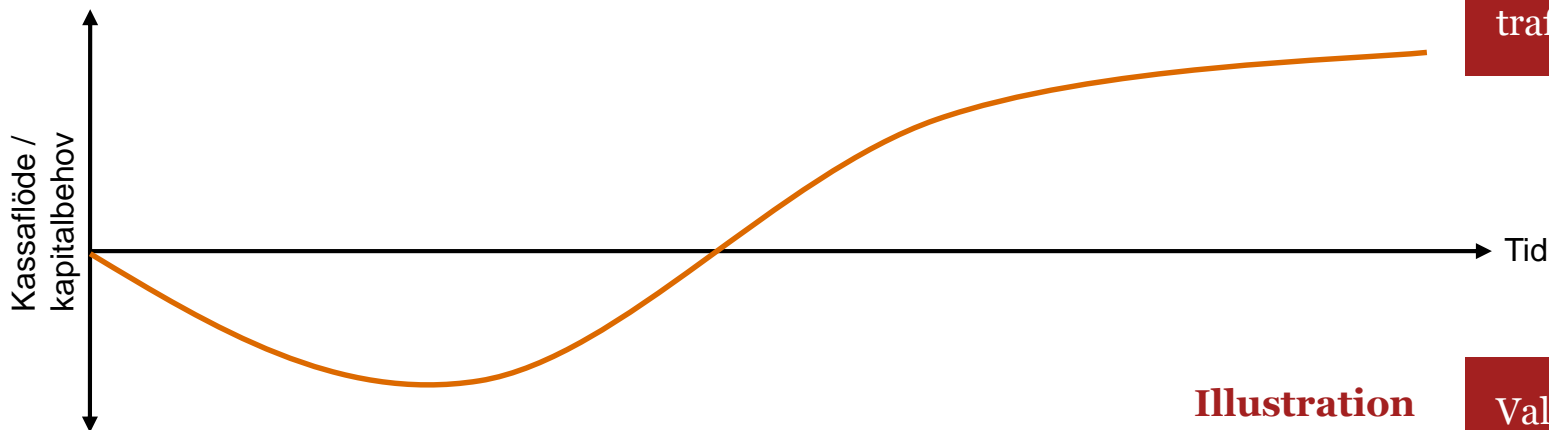


# För att kunna utvärdera finansieringen måste finansieringskällor särskiljas från finansieringsmetoder

## Finansieringskällor

- Behovet av kapitaltillskott dvs, det reala kapital som krävs för bygget av nya stambanor och som **inte kommer att betalas tillbaka.**
- De reala resurserna uppstår genom de **samhällesekonomiska nyttorna** som projektet medför

Utgörs av **skatter** (lokala, regionala, statliga) och/eller av **banavgifter** (operatörer, trafikanter)



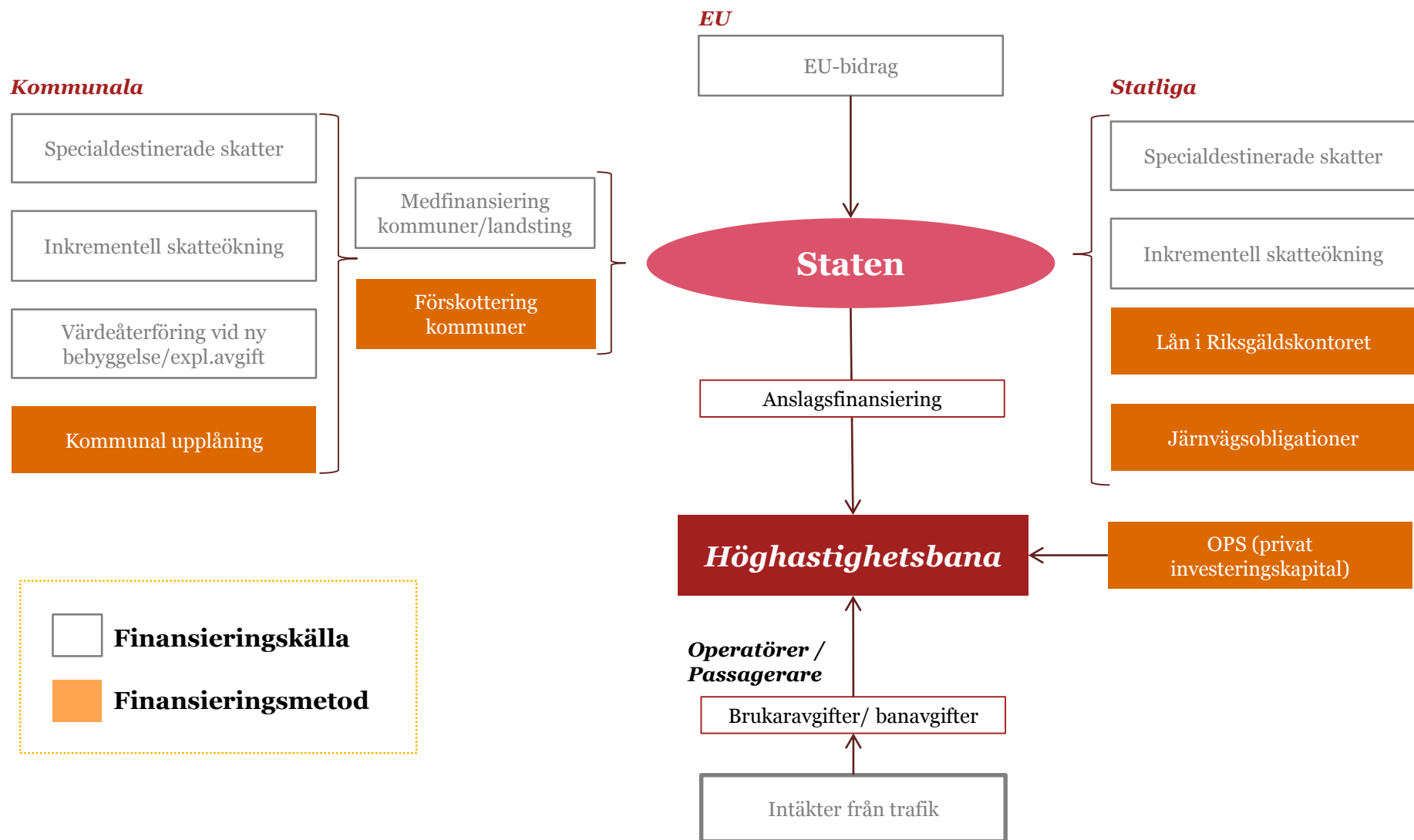
## Illustration

## Finansieringsmetoder

- Ska **överbrygga den tidsmässiga förskjutning** som finns mellan den takt när investeringskapitalet **behöver finnas tillgängligt för bygge och när uttaget av resurser** från brukare och/ eller skattebetalare kan göras tillgängligt.
- Innebär att en aktör mot viss säkerhet erbjuder den som vill bygga stambanor resurser som i ett senare skede kommer att betalas tillbaka.
- **Kostnaden för finansieringsmetoden reflekterar risken** för den aktör som erbjuder resurserna

Valet av **finansieringsmetod** påverkar **inte** det **reala investeringsutrymmet** och **inte** heller beslutens kvalitet, d v s samhällsekonomisk lönsamhet.

# Finansieringsmetoder och finansieringskällor



# Internationella erfarenheter visar att även privata projekt kräver offentlig finansiering

Fortsatt **starkt intresse** av att investera privat kapital i infrastruktur.

Inga projekt förefaller ha genomförts utan att **beställaren har tagit på sig hela eller delar av finansieringen.**

Den offentliga parten har generellt burit mer än 50% av finansieringen, ibland uppemot 90%.

Risken att staten behöver gå in och stötta projekten bör utgöra en del av beslutsunderlaget.

**Tillgänglighetsbaserade ersättningsmodeller** är vanligast.

## Lärdomar

### UK / Crossrail 1 & 2, samt NLE – fastighetsrel avgifter och inkrementella skatter

- När nivån på avgifter sätts bör risken att investeringar hämmas beaktas
- Om värdeåterföring ska användas ska värdet vara påtagligt och tas ut i en avgränsad zon
- Det måste finnas en villighet från exploitörer att bidra

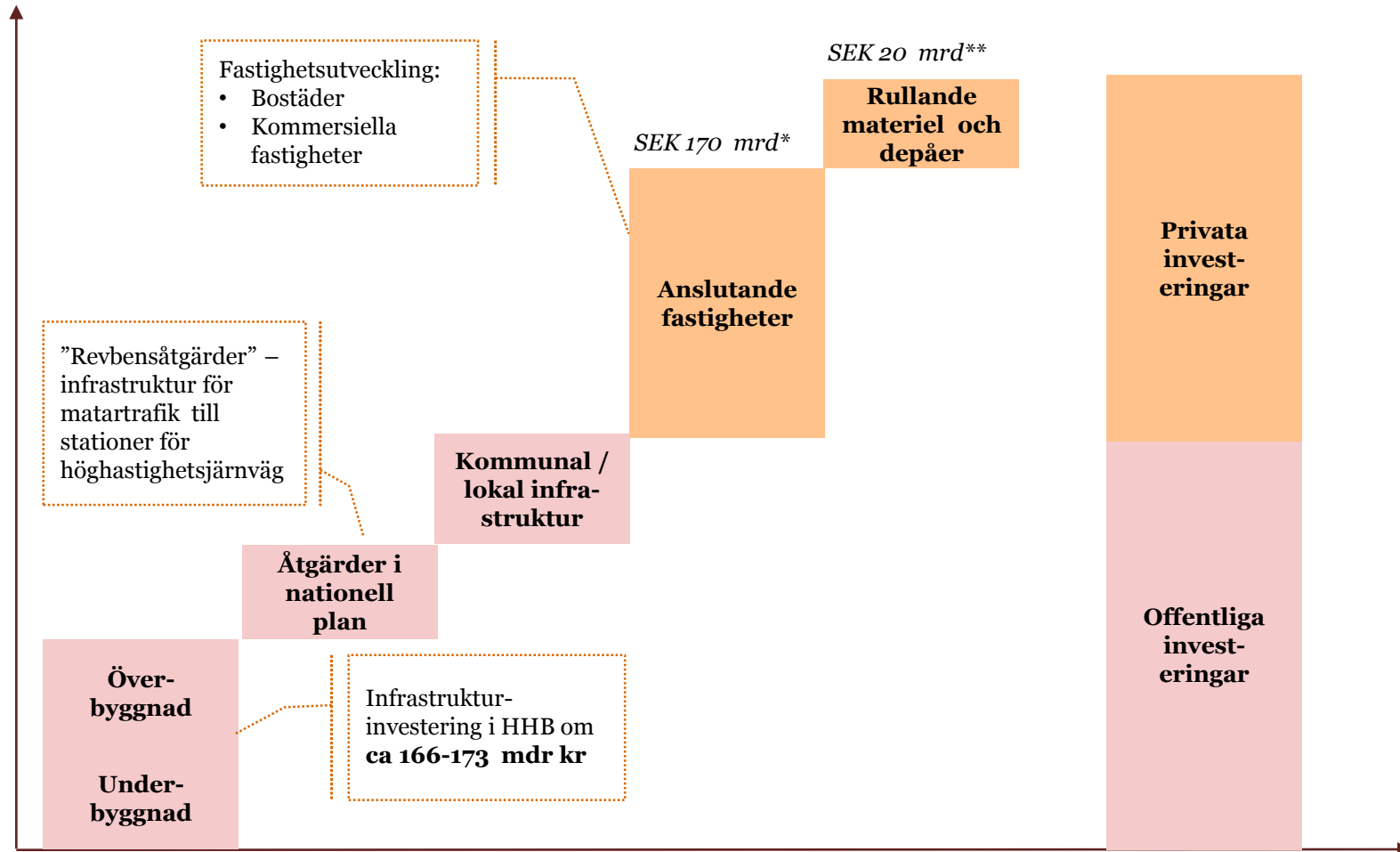
### Holland / HSL Zuid – tre separata OPS-kontrakt

- En uppdelning i flera projekt medför gränssnittsproblem
- Långa tider mellan avtal och drift innebär att såväl tekniska som marknadsmässiga förutsättningar ändras
- Långa ledtider innebär även att kunskap riskerar att förloras i o m att personal omsätts

### Frankrike / TGV m fl – flera OPS-modeller

- Fördelaktigt att investera i de mest lönsamma projekten tidigt för att på så vis minska risken
- Vertikal separering ökar transparensen
- OPS tar mer resurser i anspråk än offentlig finansiering

# Det kommer att krävas betydande inslag av privat finansiering för att önskade dynamiska effekter ska uppstå, oaktat finansieringen av själva höghastighetsbanan



\*Antagande om 30 000 nya arbetsplatser och 60 000 nya bostäder

\*\* Exklusive depåer

Samtliga uppskattningar i dagens penningvärde

**Överbyggnad** = räls, signalsystem etc.

**Underbyggnad** = markarbete, tunnlar, broar, banvall etc.

*Tack för er  
uppmärksamhet!*

10 maj 2017

**pwc**