



# E22 som OPS

Samverkan för snabbare utbyggnad

Malmö 14 Maj 2007

Samverkansprojekt

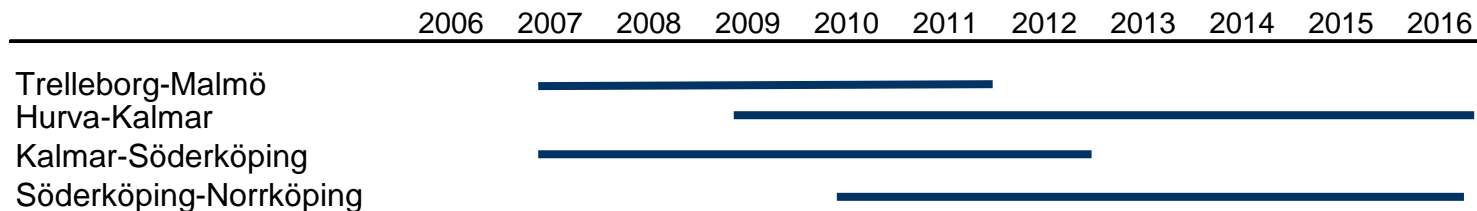
**E22 AB**

# E22 Fakta

---

Sträcka	Trelleborg – Karlskrona – Kalmar – Norrköping	
Längd	545 km, varav 170 km är klara	
Planerad standard	Motorväg	61 km
	4F/2+2	169 km
	2+1	285 km
Fortsatt utbyggnad	Återstår 30 etapper av totalt 44	

## Vägverkets aktuella tidplan



# Samhällsekonomiskt lönsam utbyggnad

---

- Utbyggnad av E22 är lönsamt för samhället.
  - Hurva – Karlskrona genomsnittlig NNK = 1,4
- Ytterligare vinster genom en tidigarelagd utbyggnad
  - 1.100 msek för Skåne/Blekinge
- Lägre total byggkostnad om utbyggnaden bedrivs sammanhängande
  - 550 msek för Skåne/Blekinge
- Lägre kostnad för underhåll och drift om Entreprenören också skall svara för löpande underhåll
  - Efterkalkyler i UK har påvisat 15% lägre kostnader



---

# Alternativ finansiering av infrastruktur

# Alternativ finansiering av infrastruktur

---

- Specialiserad myndighet med lånekapacitet
  - Förutsätter avgifter från investeringen
  - Japan, Italien, Ungern
- Särskilda transportfonder
  - Skall säkerställa tillräckliga finansiella resurser för infrastrukturinvesteringar
  - Tjeckoslovakien, Chile
- Riktade transportskatter
  - Vägavgifter, drivmedelsskatter, trängselavgifter
  - USA, Japan, London
- PPP/OPS
  - Förekommer i stor omfattning
  - T.ex. UK, Portugal, Finland, Norge
- Fullskalig privatisering

---

*KPMG Financial Viability and Affordability of Off-budget Infrastructure Funding Models; 2005*

---

# Definition av OPS/PPP

---

## Definition

OPS/PPP sammanför den privata och den offentliga sektorn i långsiktiga samverkansprojekt till ömsesidig nytta

Överfört till vägsektorn innebär det att staten eller det offentliga inte längre står för uppförandet av vägen, utan istället köper användningen av en transportsträcka som byggs och därefter underhålls under en längre period av en privat aktör. Men det är fortfarande staten som ansvarar för vägnätet. Skillnaden är att fokus nu ligger mer på själva tjänsten än på anläggningen. Det primära för staten är inte längre att vara infrastrukturhållare, utan att tillhandahålla infrastruktur tjänsterna.

Statskontorets definition:

*"En offentlig service eller funktion som utformas över hela sin livscykel och tillhandahålls av företrädare för den privata sektorn, helt eller delvis finansierad med privata medel och där risker fördelas mellan den privata och offentliga sektorn*

# Syftet med OPS/PPP

---

## Syfte

Kärnan i PPP-konceptet är fördelningen av riskerna mellan parterna så att samhället därigenom tillförsäkras mesta möjliga nytta för pengarna.

Två skilda syften brukar anges för PPP: finansieringsproblemet och effektivitetsvinster

### Finansieringsproblemet:

Trots ett stort behov av investeringar i infrastrukturen för bland annat vägar har endast en mindre del av de önskvärda investeringarna kommit att realiseras. Förklaringen ligger i att finansieringen går via statsbudgeten och att andra utgifter, framför allt för välfärdstjänster, trängt ut infrastrukturinvesteringarna

### Effektivitetsvinster:

Kostnadsöverskridanden och förseningar har ofta karakteriserat stora infrastrukturinvesteringar. Genom att överflytta ansvaret för utformning, konstruktion, finansiering och drift över en längre period, tillförsäkras samhället en effektivitetsvinst genom lägre 'livslängdskostnad'<sup>1)</sup>.

---

*1) Ett OPS/PPP-projekt skall kunna visa att det ger ett mervärde om risker allokeras till den privata sektorn*



# Konsekvenserna av OPS/PPP

---

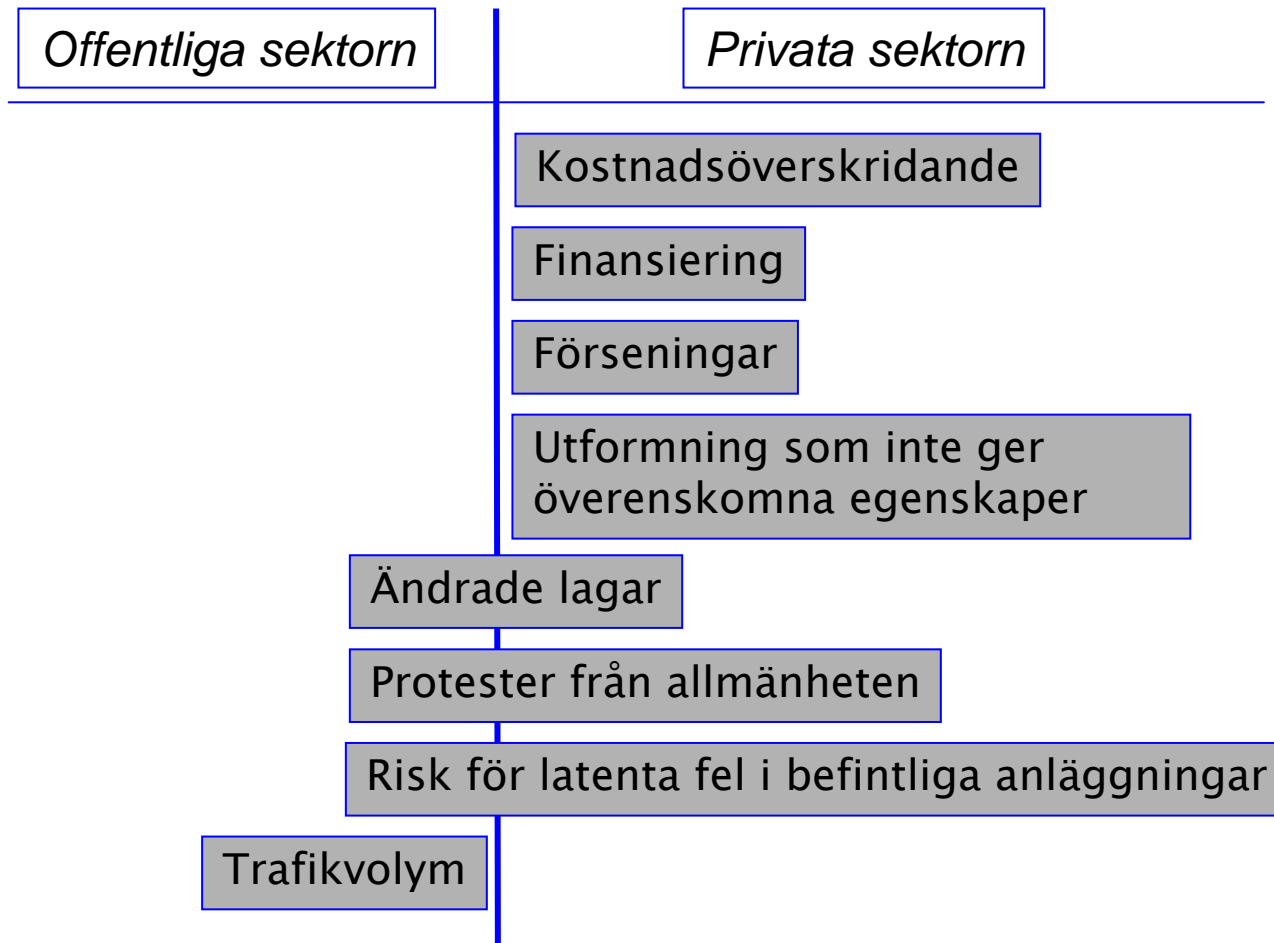
## Konsekvens

Det långsiktiga perspektivet i ett OPS/PPP projekt sporrar entreprenören att beakta synergier mellan utformningen av en tillgång (t.ex. en väg) och dess slutliga driftskostnad för att garantera lägsta livslängdskostnad

OPS/PPP innebär att upphandling och drift av infrastrukturanläggningar genomförs annorlunda än i traditionella investeringsprojekt. Denna nya ansats lägger en större del av ansvaret på privat sektor. Den bygger bland annat på förutsättningen att privat sektor kan hantera vissa risker effektivare än offentlig sektor. OPS/PPP möjliggör en bättre beskrivning av behoven och en optimal användning av resurser

I England har OPS/PPP skapat kostnadseffektivitet, utveckling av nya tekniker och innovativa idéer samt ett långsiktigt sätt att se sambandet mellan utformning och livslängdskostnad.

# Risikofördelning



Grafen avser att illustrera hur en fördelning av identifierade risker i ett OPS/PPP-projekt kan allokeras inom ramen för en upphandling

# Faktorer som gör ett OPS/PPP projekt genomförbart och ekonomiskt motiverat

---

- Realismen i projektet
  - Kostnaderna
  - Förväntade intäkter
  - Tillgång till statligt stöd
  - Nivå på tull-/brukaravgifter
  - Förekomst av alternativa vägar
- Förberedelserna
  - Tekniska analyser
  - Planering
  - Projektets förankring hos intressenterna
  - Projektets komplexitet och nyskapande
  - Upphandlingsprocessen och konkurrensen
  - Grad av beskrivning och tydlighet i kraven
  - Projektets politiska miljö

# Faktorer som gör ett OPS/PPP projekt genomförbart och ekonomiskt motiverat

---

- Reglerande villkor
  - Legalt ramverk
  - Förutsättning för Koncession
  - Reglerande institutioner
- Finansiella marknadens förutsättningar
  - Likviditeten i kapitalmarknaderna
  - Låneinstrument och upplåning
- Legalt ramverk
  - Tradition att privata sektorn bidrar till offentliga tjänster
  - Lagstöd för genomförandet
  - Äganderätt
  - Risk för expropriation
- Anbudsgivares kunskap
  - Antal anbudsgivare
  - Sektorns finansiella och tekniska kunskaper

# OPS/PPP-modellen

---

- Årlig incitamentsbaserad betalning
  - Beställarens betalning kan variera efter hur väl operatören lever upp till vissa avtalade villkor, t ex trafiksäkerhet
- Privata sektorn har hela ansvaret för att leverera avsedd tjänst
- Entreprenören har hela ansvaret för vägens och angränsande områdets estetiska och miljömässiga utformning
- Riskfördelningen avtalas

# Norges erfarenheter

---

- Norge prövar PPP i tre projekt
- Betalning delvis med 'bom-pengar'
- Första projektet förverkligades ett par år snabbare än om man gjort det på traditionellt sätt
- Beställaren garanteras en viss kvalitetsnivå på vägen
- Tidpunkten för färdigställandet är angiven i förväg. Ingen betalning till utföraren dessförinnan
- Första projektet blev ett av de snabbast genomförda i Europa.

*"We regard the PPP-model as one of several measures to increase the efficiency of our investments, and thereby give people and industry and trade better services"*

*Torild Skogsholm  
Minister of Transport and Communications  
20<sup>th</sup> of October 2003*

**E22**

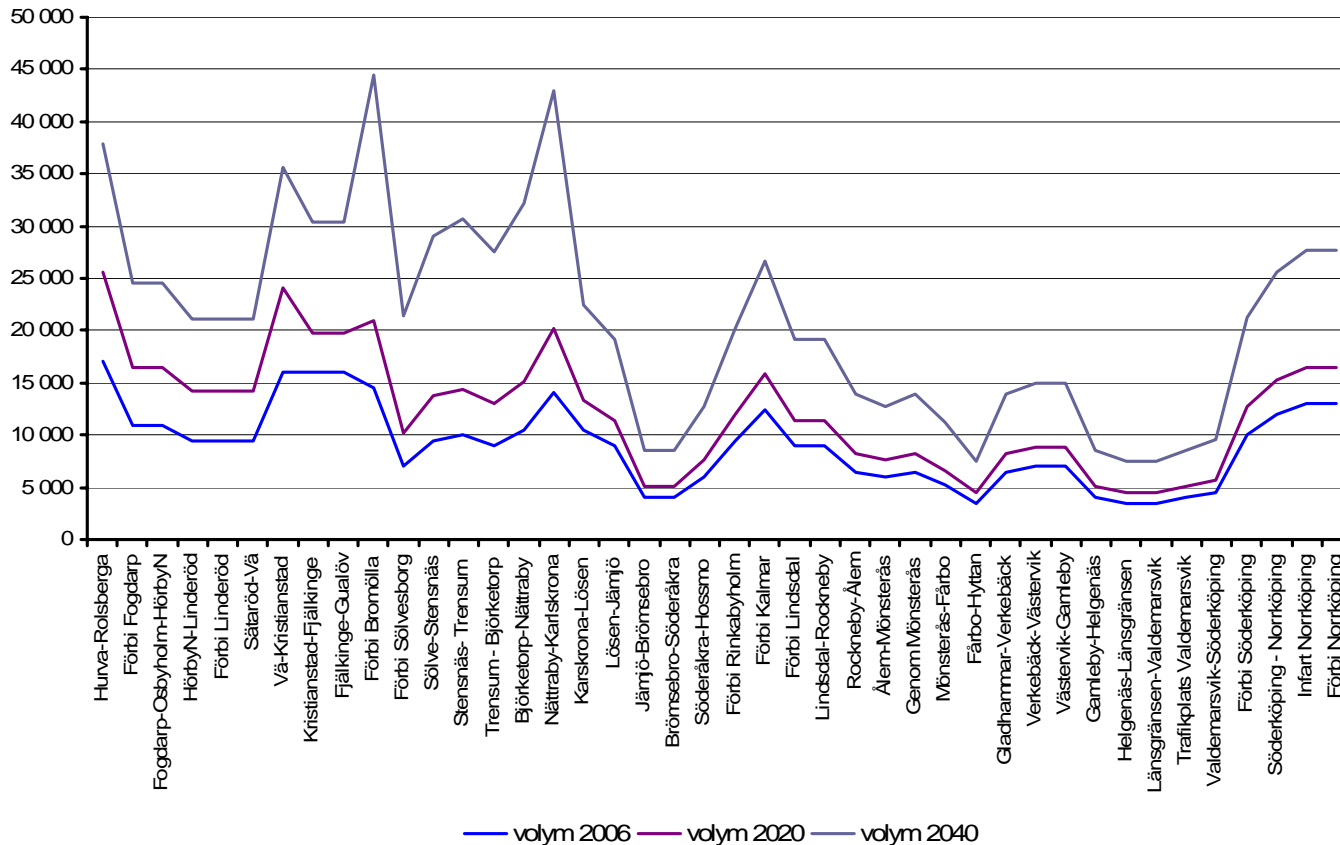
# Varför E22 som OPS/PPP?

---

- **Hög effektivitet**
  - Stort behov och samhällsekonomiskt lönsamt
  - Snabbare och effektivare genomförd utbyggnad
  - Väl förberett och förankrat hos primärbrukarna
- **Låg risk**
  - Väl definierade projekt enligt vedertagen "standard"
  - Långt framme i planeringen (fastställda arbetsplaner)
  - Tekniskt okomplicerat
- **Anpassad investeringskostnad**
  - Etapper på 1,0–2,0/3,0 mdr
  - Attraktivt för internationella entreprenörer
  - Medfinansiering



# Volymtillväxt per sträcka, 2006 – 2040



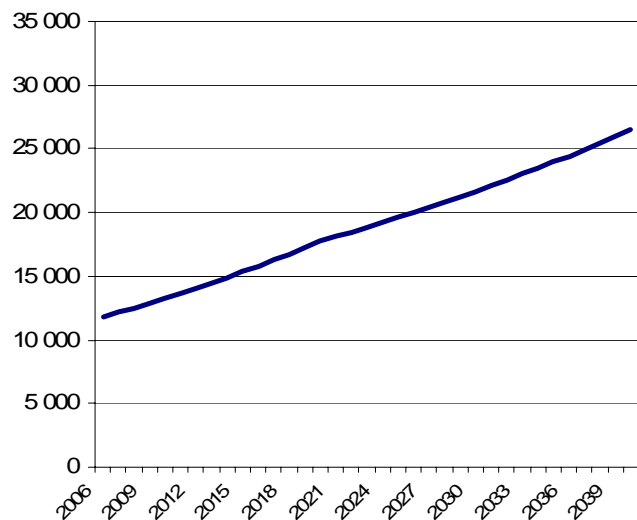
Vägverkets prognos indikerar en starkare volymtillväxt än riksgenomsnittet i Skåne samt i Blekinge, väster om Karlskrona.

Ettap Skåne förväntas ha en ÅDT >15000 fordon redan vid färdigställandet.

Den genomsnittliga ÅDT för Ettap Blekinge när 15000 fordon i början av 2020-talet

# Etapp Skåne

VV:s bedömning av trafikvolymen  
Hurva-Kristianstad



Årlig volymtillväxt beräknas till

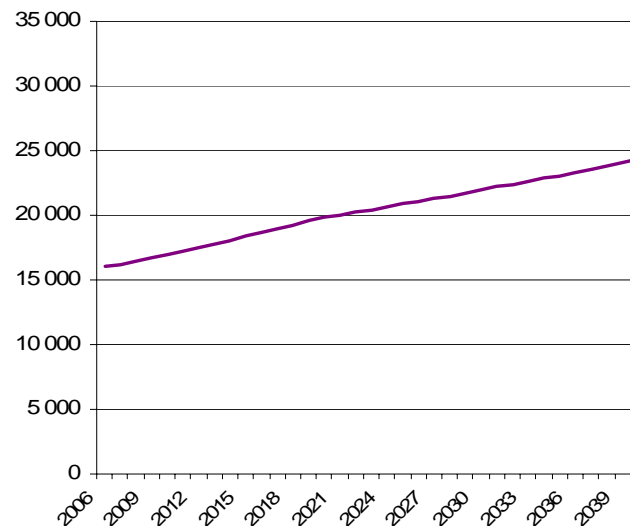
	2006-2020	2021-2040
Pb	2,7%	1,8%
Lv	5,0%	3,3%

Lastbilars andel av totala volymen beräknas till

2006	10-12%
2020	c:a 13%
2040	c:a 17%

Källa: Vägverket Skåne och bearbetning av E22 AB

VV:s bedömning av trafikvolymen  
Kristianstad-Blekinge



Årlig volymtillväxt beräknas till

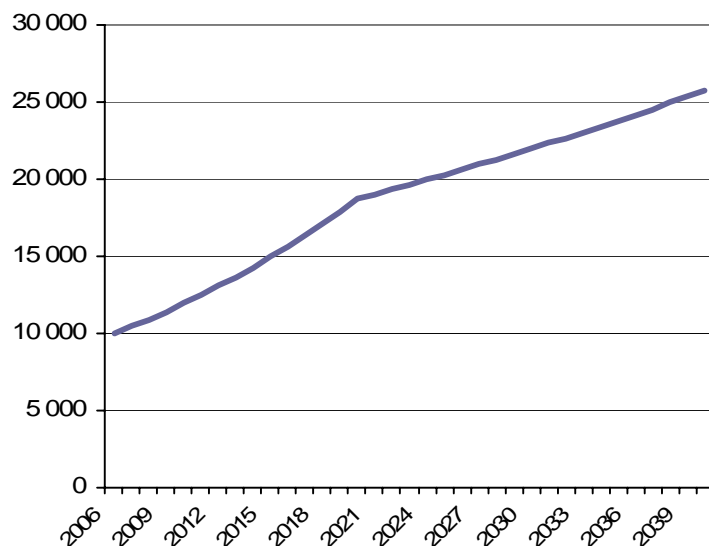
	2006-2020	2021-2040
Pb	1,4%	0,9%
Lv	2,8%	1,8%

Lastbilars andel av totala volymen beräknas till

2006	10-12%
2020	c:a 15%
2040	18-20%%

# Etapp Blekinge

VV:s bedömning av trafikvolymen  
väster om Karlskrona



Årlig volymtillväxt beräknas till

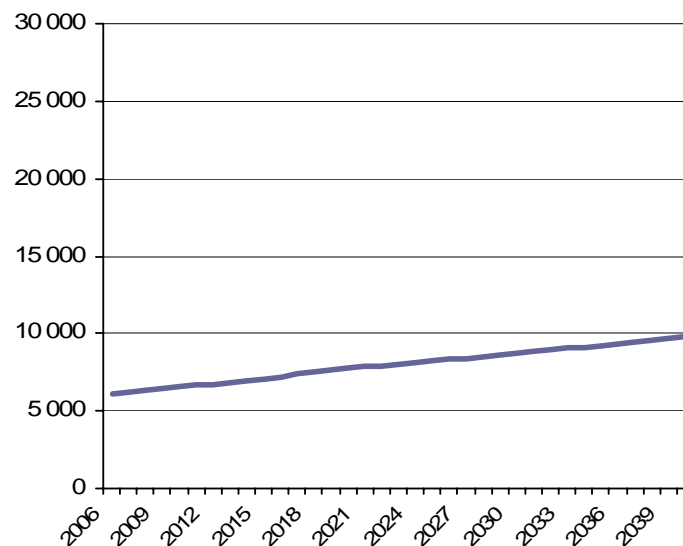
	2006-2020	2021-2040
Pb	2,4%	1,6%
Lv	4,8%	3,1%

Lastbilars andel av totala volymen beräknas till

2006	10-12%
2020	c:a 13%
2040	c:a 17%

Källa: Vägverket Skåne och bearbetning av E22 AB

VV:s bedömning av trafikvolymen  
öster om Karlskrona



Årlig volymtillväxt beräknas till

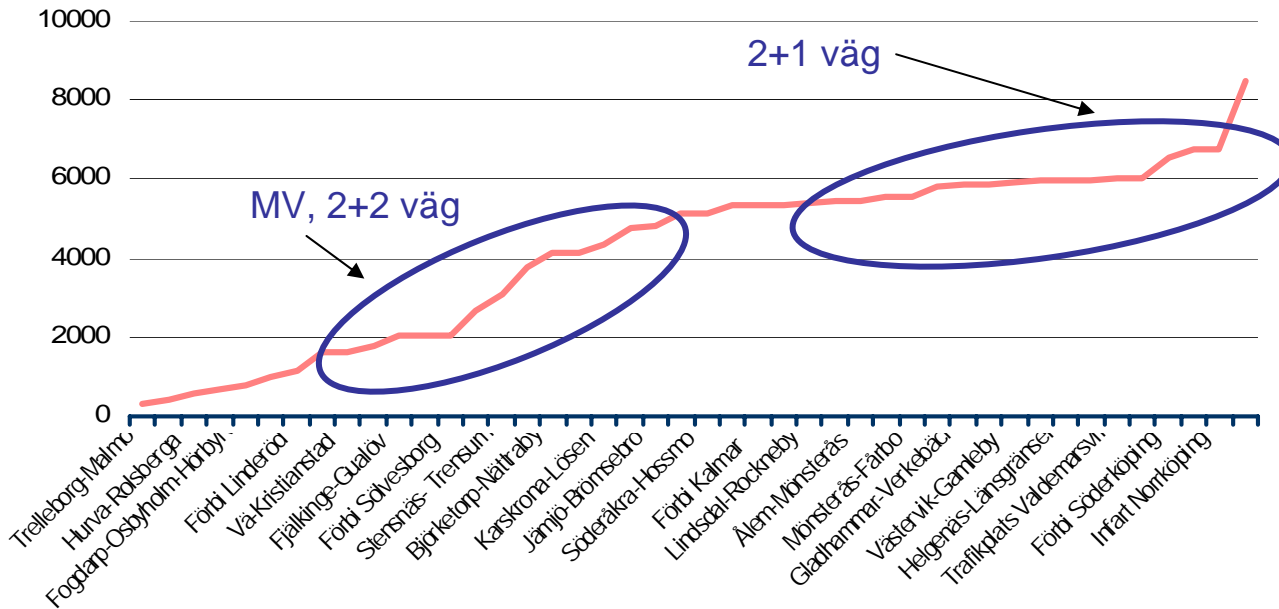
	2006-2020	2021-2040
Pb	1,4%	0,9%
Lv	4,2%	2,7%

Lastbilars andel av totala volymen beräknas till

2006	10-12%
2020	c:a 15%
2040	18-20%%

# E22 Investeringskostnad

Akkumulerade belopp i mSEK

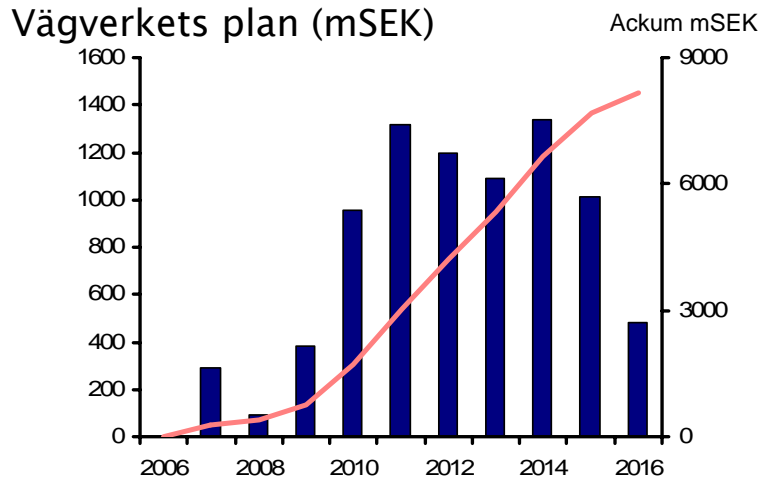


I Skåne är drygt 30% av totala sträckan färdigställd.

I Blekinge påverkas 85% av befintlig sträcka. Kostnaden beräknas till 2,5 mdr.

E22s anslutning till E4 i Norrköping är kostnadsberäknat till 1,7 mdr

# E22 AB:s förslag

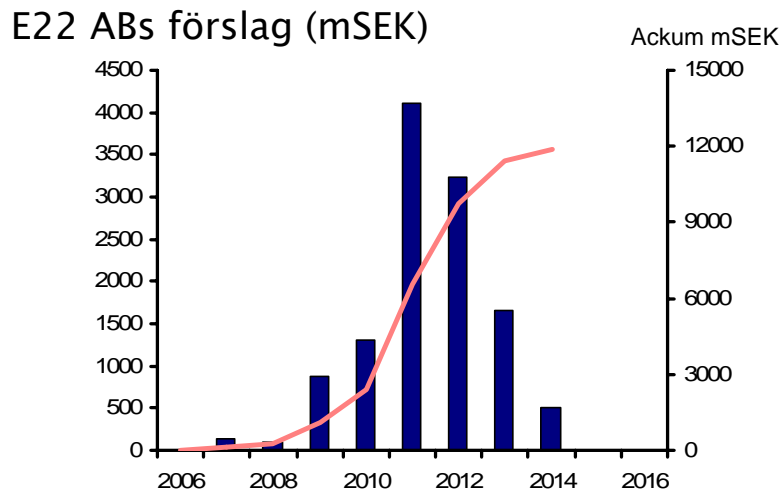


## Tidigarelagd utbyggnad:

Snabbt politiskt beslut om utbyggnad och en fokuserad planering

## Sammanhängande utbyggnad:

E22 AB föreslår en koncentrerad utbyggnad i högst tre etapper



## Kapacitet för framtiden:

E22 AB föreslår 2+2 som lägsta standard för hela sträckan

## Finansiering och Riskfördelning

E22 AB föreslår OPS/PPP-lösning.  
Merkostnad balanseras genom snabbare genomförande

# Finansiering

---

En optimal riskfördelning förutsätter entreprenörens ansvar att själv svara för nödvändig finansiering.

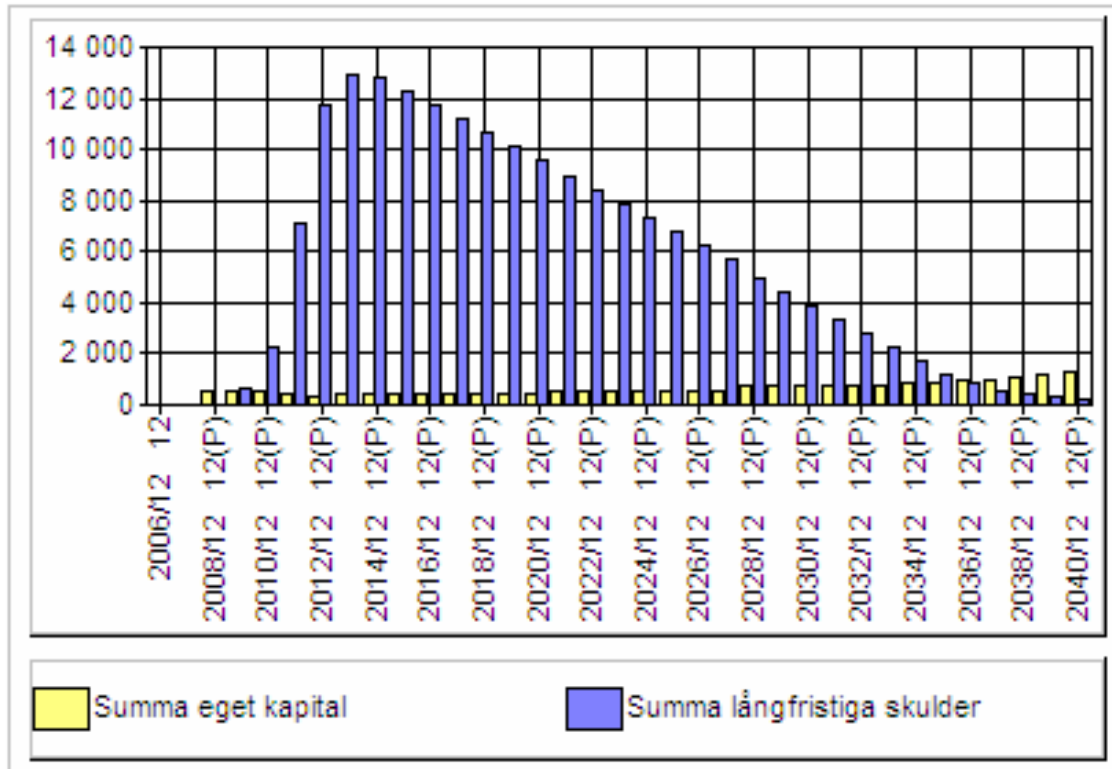
Under byggtiden	Efter färdigställandet
Risikkapital Kortfristiga bankkrediter	Risikkapital Banklån EIB/NIB Lån i AP-fonder/försäkringsbolag Obligationer
<i>Kortfristig upplåning</i>	<i>Långfristig upplåning</i>

Risikkapitalet speglar ägandet i konsortiebolaget.

För att erbjudas lämna anbud skall bakomliggande ägare accepteras av Uppdragsgivaren.

# Skuldprofil

En schematisk bild av projektets finansiering under dess livstid.



De långa skulderna finansierar dels själva investeringskostnaden, dels den räntekostnad som uppstår under byggtiden och som kapitaliseras och omfördelas över koncessionsperioden.

Andelen eget kapital är c:a 5% av det totala kapitalbehovet.

Avgiften från beställaren är incitamentsbaserad och erläggs från den dag vägen öppnas för trafik





---

# Projektet

# E22 AB

---

- Ägare Sydsvenska Industri- och Handelskammaren  
Region Skåne  
Region Blekinge  
Regionförbundet i Kalmar  
(Regionförbundet Östsam)
- Styrelse
- Kapital
- Målsättning
  - Primärt: *att få Regeringens uppdrag att, tillsammans med Vägverket, utreda hur utbyggnaden av E22 kan tidigareläggas utan att kostnaderna för utbyggnaden belastar redan beslutade ramar för infrastrukturinvesteringar.*
  - Sekundärt *att driva projektet i samarbete med Vägverket fram till dess att offertunderlag för upphandlingen har upprättats och upphandlingen har påbörjats.*

# Ansvarsfördelning

---

	Beställare	E22 AB	Entreprenör
<b>Planering</b>			
Förberedelse för projektet		X	
Underlag och Analyser till beslutsfattare		X	
Definiera projektet	X	X	
Risk- och finansieringsanalys	X	X	
Fastställa tekniska krav	X		
Kostnads kalkyler/-jämförelser	X	X	
Projektavtal	X	X	
<b>Beslutspunkt</b>			
<b>Upphandling (LOU)</b>			
Utarbeta anbudsunderlag	X	(X)	
Prekvalificering	X	(X)	X
Utvärdering/kontraktsförhandling	X	(X)	X
Finansiering		(X)	X
<b>Byggnation</b>			
Byggnation			X
Kontroll och godkännande	X		
<b>Förvaltning</b>			
Utförande av underhåll			X
Kontroll och godkännande	X		

# OPS/PPP kontrakt – principer

---

- Fyra eller fem intressenter kommer att bjudas in till förhandlingar om det slutliga uppdraget
  - Offertunderlag
    - Kontraktsförslag
    - Viktigare villkor
    - Relevant tidplan
- Kontraktsdokument
  - Beskrivning av projektet
  - Teknisk specifikation
  - Betalningsmekanism
  - Beskrivning av handläggning och procedurer
  - Förhandlad offert från PPP-bolaget

# OPS/PPP kontrakt – principer

---

- Upphandlande part/parter
  - Vägverket
- PPP-bolagets åtaganden specificeras i offertunderlaget och förhandlas i kontraktet
  - Fullt ansvar för vägen E22 – Etapp I
  - Driftstid 25 år från det att vägen är helt öppnad
  - PPP-bolaget ansvarar för god tillgänglighet, hög säkerhet samt att vägen fyller höga miljö- och estetiska krav
  - Vissa tillstånd skall inhämtas
- Betalning
  - Betalning börjar erläggas när vägen är färdig
- Finansiell modell
  - Kontraktet skall innehålla en detaljerad beskrivning av PPP-bolagets inkomster och utgifter under kontraktperioden

# OPS/PPP kontrakt – principer

---

- Riskfördelning
  - Projektriskerna skall fördelas mellan parterna
  - PPP-bolaget ansvarar för risker avseende vägens utformning, konstruktion, byggande, drift underhåll och finansiering
  - Beställaren svarar för sådana risker som enligt kontraktet ligger utanför PPP-bolagets kontroll
  - Kontraktet anger också villkoren vid förändringar, force majeure, försäkringar, avbrott, upphörande etc
- Kvalitetskontroll
  - PPP-bolaget skall införa rutiner för kvalitetskontroll av bl.a tillgänglighet, vägstandard, trafiksäkerhet och miljö
  - Beställaren har rätt att löpande kontrollera PPP-bolagets arbete
- Villkor vid överlämnande
- Tvister

# Tidplan för anbudsprocessen

	Kvartal I	Kvartal II	Kvartal III	Kvartal IV	Kvartal I	Kvartal II
Tillkännagivande i OJEC	●					
Sista dag för att anmäla intresse	●					
För-kvalificerade anbudsgivare	—					
Anbudsperiod		—				
Utvärdering av anbud			—			
Förhandling med utvalda anbudsgivare				—		
Presentation av slutbud				●		
Analys av slutbud					—	
Val av anbudsgivare för slutförhandling					●	
Slutförhandling					—	
Teckna finansieringen					—	
Tillkännage valt anbud						●
Slutföra tekniska förutsättningar					—	
Slutföra DBFO-kontraktet					—	
Underteckna kontrakt						●
Utfärda igångsättningstillstånd						●

Highways Agency, UK, *Value in Roads*, 2002

# Projektbolagets ansvar

---

Projektbolaget (Entreprenören) skall ansvara för:

- *att* anskaffa och vidmakthålla tillstånd som inte Vägverket ansvarar för
- *att* projektera, konstruera och bygga vägen i enlighet med uppställda krav;
- *att* driva och underhålla vägen i enlighet med uppställda krav;
- *att* finansiera vägen;
- *att* agera som väghållare (Vägverket är formellt väghållare enligt väglagen)
- *att* överlämna vägen till Vägverket vid avtalstidens utgång i skick som överensstämmer med uppställda krav.

*Referens: Ds 2000:65*



# Vägverkets ansvar

---

Vägverket (Beställaren) skall ansvara för:

- *att* anskaffa och vidmakthålla tillstånd för byggande av vägen enligt väglagen (förstudie, vägutredning och arbetsplan) och annan tillämplig lagstiftning;
- *att* anskaffa mark (vägrätt) enligt väglagen samt ställa marken till projektbolagets förfogande;
- *att* erlægga periodisk ersättning till projektbolaget för utförandet av infrastrukturtjänst, inklusive tillhandahållandet av vägen;
- *att* bevaka statens intressen i projektet.

*Referens: Ds 2000:65*

# Rättsliga förutsättningar

---

- Politiska beslut
- Väghållare
  - Vägverket alltid formell väghållare men kan delegera väghållaransvaret till vägbolaget
- Tillstånd
  - Förstudie
  - Vägutredning
  - Regeringens prövning
  - Arbetsplan (VV:s ansvar men utarbetas av vägbolaget)
- Vägrätt
  - Innehas av väghållaren som ger vägbolaget i uppdrag att anlägga vägen
- Äganderätt till vägen
  - Staten via Vägverket
- Ersättning
  - Staten kan betala ersättning (direkt eller skuggtullar)
  - Vägavgifter kan tas ut

*Referens: Ds 2000:65*

---

# Övriga frågor

---

- **Upphandling**

- Förhandlad upphandling med föregående prekvalificering enligt LOU
- Koncession
- Genomförs av vägbolaget pua Vägverket

- **Beskattning av Vägbolaget måste utredas**

- Risk för att skyldighet att betala inkomstskatt inte följer intäktströmmarna. (Måste utredas)
- Momsfrågan är oklar
- Avskrivningar bör kunna göras över avtalstiden

- **Bolagsform**

- Aktieföretag bör kunna användas
- Kan ägas helt eller delvis av kommuner och regioner

*Referens: Ds 2000:65*

# Sammanfattning och slutsats

---

- Utbyggnaden av E22 är lämplig att genomföra i samverkan mellan offentlig (stat/region/kommun) och privat sektor
- E22-projektet innebär att utbyggnaden kan genomföras betydligt snabbare och till lägre kostnad för samhället, utan att göra avkall på säkerhet, kvalitet och miljö
- Regioner/kommuner är beredda att bilda Vägbolaget E22 AB och att starta en planering, i samverkan med Vägverket, av utbyggnaden av E22 som ett PPP-projekt

Samverkansprojekt

# **E22 AB**

Stephan Müchler

Mobil: 0708 20 35 06

E-mail: [stephan.muechler@handelskammaren.com](mailto:stephan.muechler@handelskammaren.com)

Claes Magnuson

Mobil: 0762 32 71 03

E-mail: [claes.magnuson@navita.se](mailto:claes.magnuson@navita.se)