

KAN NYE GRENSEKRYSSSENDE JERNBANER BYGGES FØR 2035 MED LÅN?

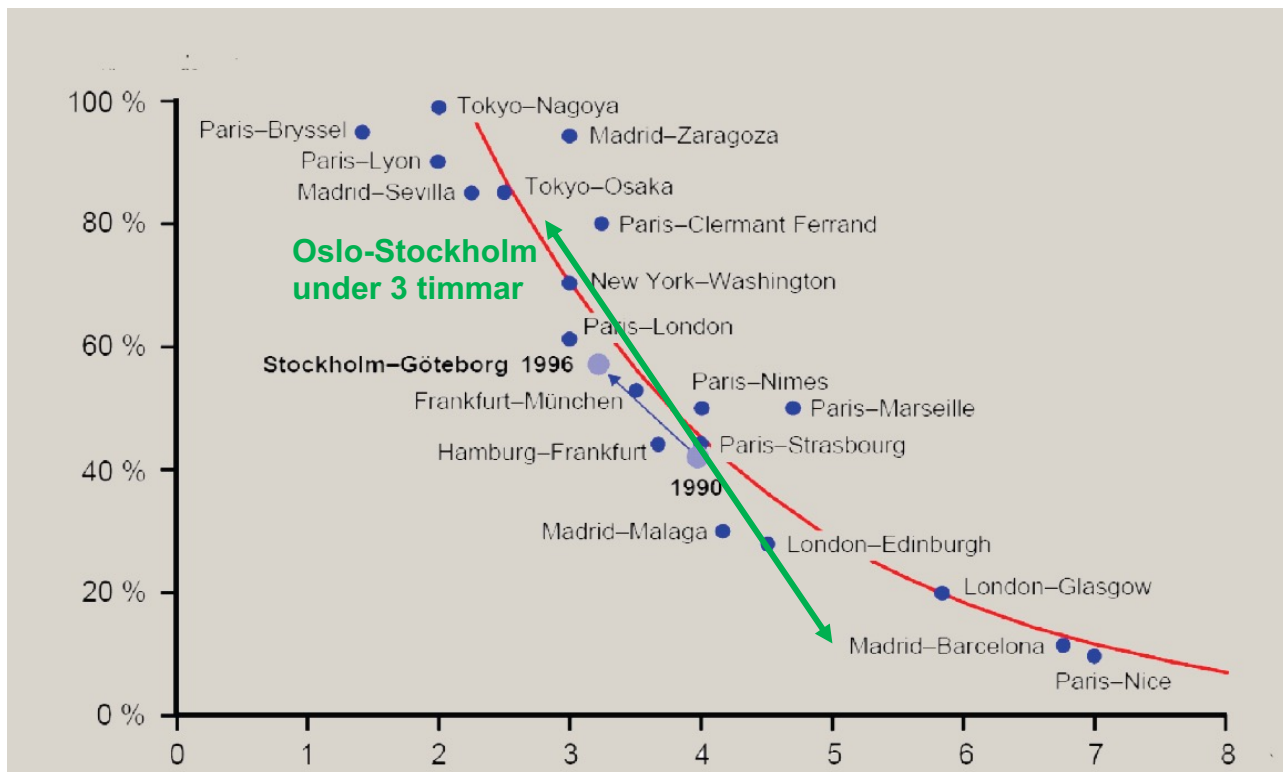
Oslo 29.10.2021

Börje Lundvall

Lundvall Projektfinans AB

Oslo-Stockholm

- Idag 1.4m resor med flyg (88%), 0.2m med tåg (12%)
- Paris-Lyon 0.7m resor med flyg: då beslutade man bygga TGV
- Oslo-Stockholm under 3 timmar förskjuter marknadsandelarna till 80% tåg och 20% flyg



Case study: Oslo-Stockholm 2:55

- Uppgradering av existerande banor och två nya sträckningar Gränsbanan och Nobelbanan
- Skiftar resande från flyg till tåg
- Arbetsmarknadsförstoring ger ökad regionaltrafik
- Gränsbanan och Nobelbanan lämpar sig mycket väl för privat finansiering i en OPS-avtal
- Visar att projektet är kommersiellt lönsamt

Möjliga leveransmodeller

- **Offentlig:** NTP, priolista, allokering av statliga medel, realisering av projektet i egen regi (Bane Nor, Vegdirektoratet, Nye Veier,....)
- **Offentlig Privat Samverkan (OPS):**
 - Offentlig beställning
 - Privatsektorn planering, design, finansiering, bygger, drift, och underhåll, typiskt 30 år
 - Ersättning antingen från
 - Trafikintäkter (Trafikrisk!)
 - Offentlig tillgänglighetsavgift (“månadshyra”)
 - Eller en kombination av ovanstående
- **Privat:** Kommersiellt lönsamt projekt attraktivt för privata investorer och riskvilligt kapital

Fördelar med OPS

- Oberoende av offentliga budgetbegränsningar;
- Mer infrastrukturkapacitet snabbare;
- Tillgången på investeringsvilligt kapital;
- Korrekt prissättning av risken;
- Synliggör livstidskostnaden;
- Beprövad kontrakstform;
- Rutinmässigt accepterat på flera områden;
- Goda referenser i OPS-finansierade vägar i Norge och Arlandabanan;
- TGV en framgångshistoria – lärdomar därifrån

Hur hanteras Trafikrisken*?

- OPS-avtal baserat på s.k. Tillgänglighet. Det innebär att det offentliga bär trafikrisken.
 - Exempel: Norska vägprojekt
- Privat finansiering med inslag av offentliga garantier och/eller bidragsfinansiering som reducerar konsekvenser av trafikrisken.
 - Exempel: Tours-Bordeaux TGV, Texas Central
Dallas-Houston

* Trafikrisk = Resande- och intäktsprognos

Bra projekt med bra sponsorer blir alltid finansierade

- Bra projekt:
 - Kommersiellt lönsamma projekt;
 - Risk minimering och vettig fördelning av risker;
 - Starkt institutionellt ramverk
- Bra sponsorer:
 - Industriella, långsiktiga, "deep pocket"
 - Byggbolag, trafikbolag
 - Offentliga institutioner; stat, region, kommun
 - Infrastrukturfonder
 - Pensionsfonder

KAN NYE GRENSEKRYSSSENDE JERNBANER BYGGES FØR 2035 MED LÅN?

- Visa vem som ska betala
 - Trafik- och intäktsprognos
- Vettig riskfördelning och risk mitigering
 - Hur hanteras Trafikrisken?
- Privat & offentlig finansiering i samverkan
- Gott om kapital där ute
- Norden är attraktivt för investerare och banker
- Planera och bygg snabbt – har stor ekonomisk betydelse

Tack!

Börje Lundvall

Lundvall Projektfinans AB

borje.lundvall@gmail.com

+46 70 5242044

Extrabilder

Problemet är i regel inte finansieringen, det är snarare vem som ska betala som är problemet:

Visa vem som ska betala, så brukar finansieringen alltid ordna sig!

Järnvägar är svårt

- I litteraturen få framgångshistorier (Flyvbjerg)
- Trafik- och prisprognoser går snett ("Trafikrisk")
- Investeringen har karaktären av "sunk cost"
 - Alternativ användning för spåren saknas
 - Lågt utnyttjande leder till stora nedskrivningar
- Tekniska utmaningar (ERTMS, Hallandsåsen, ...)
- Utdragen genomförandetid

Kombination av privat och offentlig finansiering

Privat finansiering	Lån, garanterade
	Lån
	Egenkapital
Offentlig finansiering	Garantier
	Lån
	Budgetallokering



Privat publik samverkan - koncessioner

Lärdomar från Frankrike

Problematisksa projekt:

- Channel Tunnel
 - Kostnadsöverskridelser, stora skulder
- Perpignan-Figueres HSL
 - Oinfriade trafikprognoser, stora skulder

Tillgänglighetsrisk:

- Bretagne-Pays de la Loire HSL
- Nimes-Montpellier HSL

Trafikrisk:

- Tours-Bordeaux HSL



Paris, 16 June 2011

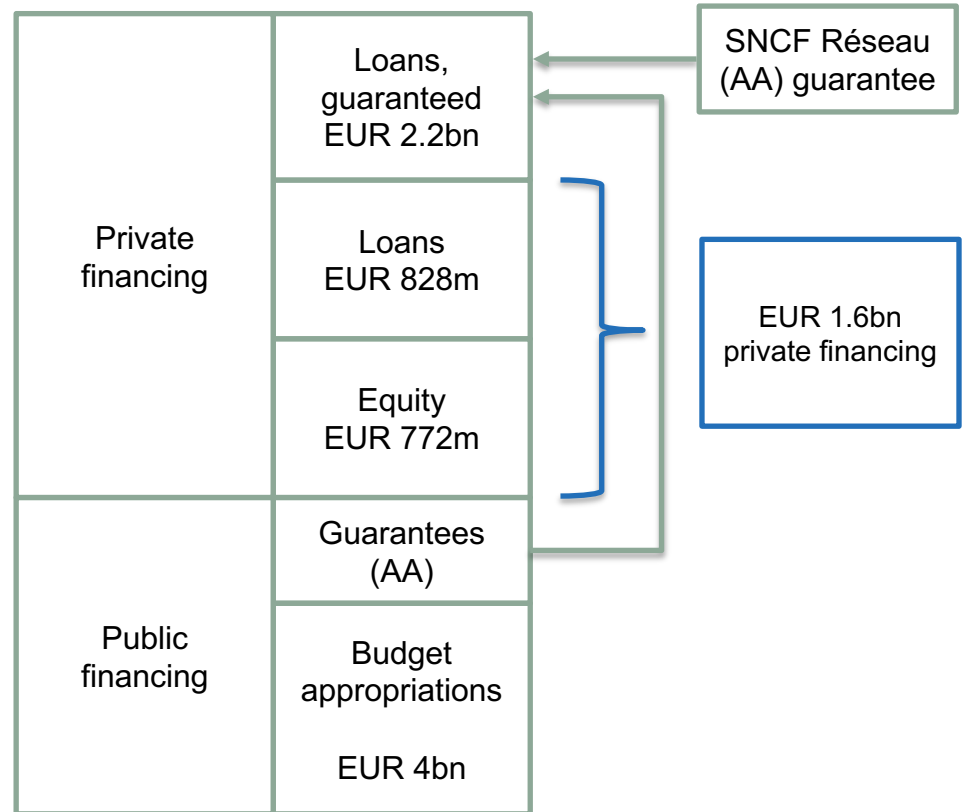
Press release

**High-speed rail between Tours and Bordeaux
Réseau Ferré de France and VINCI sign world's biggest rail concession
contract**

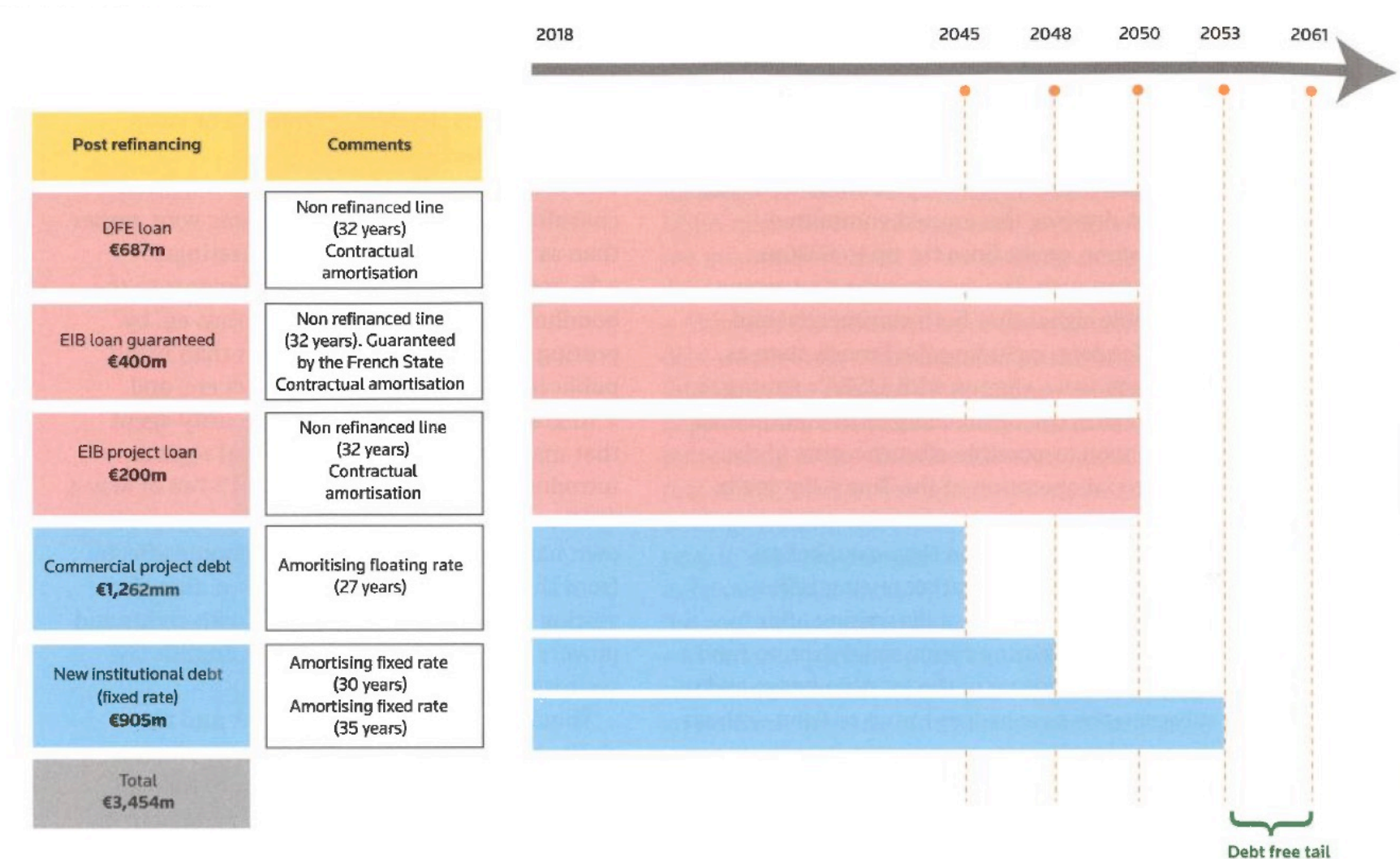
- **A 50-year concession contract signed between Réseau Ferré de France and LISEA, a company run by VINCI**
- **Total investment of €7.8 billion includes €6.2 billion of construction works**
- **A key economic issue for south-west France and the French high-speed rail network**

Tours-Bordeaux EUR 7.8bn

- 306 km
- Construction started 2011
- In traffic July, 2017
- 50 year concession
- Traffic risk
- SNCF (AA-) 19 daily return services guaranteed
- 80 trains/day on average
- 94% punctuality
- Availability based (no traffic risk):
 - Bretagne-Pays de la Loire
 - Nimes-Montpellier



Tours-Bordeaux 2018 EUR 2.1bn refinancing



Finansieringsprocessen

