

# **Finansiering av infrastrukturella satsningar inom det offentliga**

– traditionellt eller genom samverkan

**Kandidatuppsats**

Vårterminen 2008

**Författare**

Sara Bengtsson & Magdalena Patriksson

**Handledare**

Leif Holmberg & Nils-Gunnar Rudenstam

## **Abstract**

**Degree thesis in Business Administration, Kristianstad University, Bachelor thesis, spring 2008**

**Authors:** Sara Bengtsson och Magdalena Patriksson

**Mentor:** Leif Holmberg och Nils-Gunnar Rudenstam

**Title:** Financing of infrastructure investment – traditional or through interplay

**Background and problems:** infrastructure is one big part of Sweden's commercial and industrial life. That's why it's important that there is one operating infrastructure. Problems come when decisions are made how it would be financed and who is ultimately responsible for solving the financing problem. Infrastructure is one collective product and it's a big project to build new roads and railways. It's a democratic process and decision-making process and therefore takes time. It takes big resource consumption by financing of infrastructure which need different angle of vision before a decision can be made.

**Purpose:** The purpose of this study is to look at different financing possibilities which are available.

**Limitations:** This study is limited to E6:an Trelleborg – Vellinge, E22 Hurva – Vää and a smaller analysis of Citytunneln in Malmö city. We wanted to look closer at two similar projects where the financing distinguishes from each other. We have chosen to look more deeply at OPS which stands for public – private interplay, when it's more current in other countries.

**Method:** We have gathered primary data with help of interviewing persons in leadership in two municipalities, Trelleborg and Malmö city and even a member of the Parliament about OPS.

**Suggested further research:** When it's not many projects with OPS in Sweden it should be interesting to see if E22 between Hurva – Vää will get the OPS financing solution to be able to build out the road to interstate. In general see if OPS would be accepted as an alternative way to financing infrastructure in Sweden.

## **Sammanfattning**

### **Examensarbete i företagsekonomi, Kristianstad Högskola, Kandidatexamen VT 2008**

**Författare:** Sara Bengtsson och Magdalena Patriksson

**Handledare:** Leif Holmberg och Nils-Gunnar Rudenstam

**Titel:** Infrastruktur satsningar inom det offentliga – traditionellt eller genom samverkan

**Bakgrund och problem:** Infrastruktur är en viktig del av Sveriges näringsliv. Därför är det viktigt att det finns en väl fungerande infrastruktur. Problemen uppkommer hur det ska finansieras och vem som står som ytterst ansvarig för att lösa finansieringsproblematiken. Infrastrukturen är en kollektiv vara och det är oftast stora projekt att bygga ny väg och järnväg. Det är även en demokratisk process och beslutsprocessen tar därför flera år. Det krävs en stor resursförbrukning vid finansiering av infrastruktur vilket gör att man måste ta in flera olika aspekter innan beslut kan fattas.

**Syfte:** Studien syftar till att visa på olika finansieringsmöjligheter som finns att tillgå.

**Avgränsning:** Studien har begränsats till E6:an Telleborg - Vellinge, E22 Hurva – Vää och mindre djupgående analys av Citytunneln i Malmö stad. Vi ville titta närmare på två liknade projekt där finansieringen skiljer sig åt även om projekten i sig är väldigt lika varandra. Vi har valt att titta mer djupgående på OPS som står för offentlig – privat samverkan, då det är mer vanligt förekommande i andra länder.

**Metod:** Vi har insamlat primärdata genom intervjuer med personer i ledande ställning i två kommuner, Trelleborg och Malmö stad samt även en riksdagsledamot om OPS.

**Resultat och slutsats:** Då infrastrukturbehoven och ambitionerna är större än vad statsbudgeten har att tillgå måste nya finansieringslösningar komma fram. Ett alternativ är OPS som är vanligt i andra länder och är på frammarsch i Sverige.

**Fortsatt forskning:** Då det finns inte så många projekt med OPS i Sverige. Skulle vara intressant att se om E22 mellan Hurva – Vää kommer att använda sig av OPS lösning för att bygga ut vägen till motorvägsstandard. I övrigt se om OPS kommer att bli accepterat som ett alternativt sätt att finansiera infrastruktur i Sverige.

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING

<b>1. INLEDNING .....</b>	<b>6</b>
<b>1.1 Bakgrund.....</b>	<b>6</b>
<b>1.2 Problemdiskussion .....</b>	<b>13</b>
<b>1.3 Problemformulering.....</b>	<b>13</b>
<b>1.4 Syfte .....</b>	<b>14</b>
<b>1.5 Avgränsning.....</b>	<b>14</b>
<b>16. Disposition.....</b>	<b>15</b>
<b>2. METOD.....</b>	<b>16</b>
<b>2.1 Datainsamling .....</b>	<b>16</b>
<b>2.2 Metodansats .....</b>	<b>16</b>
<b>2.3 Datainsamling .....</b>	<b>17</b>
<b>2.4 Primärdata och sekundärdata .....</b>	<b>17</b>
<b>2.5 Personlig intervju .....</b>	<b>17</b>
<b>2.6 Studenters respondenter .....</b>	<b>18</b>
<b>3. TEORETISK REFERENSRAM .....</b>	<b>19</b>
<b>3.1 Intressentteori.....</b>	<b>19</b>
<b>3.1.1 Modifierad intressentteori .....</b>	<b>19</b>
<b>3.2 Agentteori.....</b>	<b>21</b>
<b>3.3 OPS .....</b>	<b>22</b>
<b>3.3.1 Syfte med OPS .....</b>	<b>22</b>
<b>3.3.2 Ansvarsfördelning .....</b>	<b>23</b>
<b>4. EMPIRI .....</b>	<b>24</b>
<b>4.1 Förskottering .....</b>	<b>24</b>
<b>4.2 OPS .....</b>	<b>26</b>
<b>4.3 Finansiering Citytunneln .....</b>	<b>27</b>
<b>4.4 Argument för och emot OPS .....</b>	<b>27</b>
<b>4.4.1 Fördelar med OPS.....</b>	<b>28</b>
<b>4.4.2 Nackdelar med OPS .....</b>	<b>29</b>
<b>4.5 Riksdag och Regering OPS.....</b>	<b>30</b>
<b>4.6 Statlig finansiering .....</b>	<b>32</b>
<b>4.6.1 Skattefinansiering.....</b>	<b>32</b>
<b>4.6.2 Anslag .....</b>	<b>34</b>

<b>4.6.3 Lån</b> .....	<b>34</b>
<b>4.6.4 Avgifter</b> .....	<b>35</b>
<b>4.6.5 Slutsatser oavsett finansieringsform</b> .....	<b>36</b>
<b>5. ANALYS</b> .....	<b>38</b>
<b>5.1 E6 intressentmodellen</b> .....	<b>38</b>
<b>5.1.1 E6 agentteori</b> .....	<b>38</b>
<b>5.2 E22 intressentmodellen</b> .....	<b>38</b>
<b>5.2.1 E22 agentteori</b> .....	<b>39</b>
<b>5.3 Citytunneln intressentmodellen</b> .....	<b>39</b>
<b>5.3.1 Citytunneln agentteori</b> .....	<b>40</b>
<b>6. SAMMANFATTNING</b> .....	<b>41</b>
<b>6.1 Slutsats</b> .....	<b>41</b>
<b>6.2 Slutsats OPS</b> .....	<b>41</b>
<b>7. KÄLLFÖRTECKNING</b> .....	<b>43</b>
<b>7.1 Litteratur</b> .....	<b>43</b>
<b>7.2 Artiklar</b> .....	<b>43</b>
<b>7.3 Webbadresser</b> .....	<b>44</b>
<b>7.4 Övriga källor</b> .....	<b>44</b>

## 1. Inledning

---

*I inledningskapitlet presenteras bakgrunden till vårt problemområde och en problemdiskussion genomförs. Därefter behandlas problemformulering, syfte, avgränsning, nyckelbegrepp och disposition.*

---

Sverige är ett stort land till ytan med få människor som gör att behovet av infrastruktur är stort. Det är en viktig förutsättning för Sveriges import och export att det finns bra och fungerande vägar och transportsätt. Investeringar i infrastruktur kan dessutom leda till en ökad produktivitet inom näringslivet.

Vägar kan delas in i två grupper, nationella och regionala vägar. De nationella vägarna är de vägar som staten har ansvar för då de anses vara en allmän angelägenhet och inte bara viktig för just boende i området infrastrukturen är belägen. Därför ska de också finansieras med statligt medel. Exempel på nationella vägar är E6:an och E22:an som vi behandlar mer grundläggande senare. Kommunerna är själva ansvariga för de så kallade regionala vägarna. Till dem räknas den infrastruktur som inte anses vara en nationell angelägenhet. De regionala vägarna får kommunerna själva finansiera och ansvara för nybyggnation och underhåll.

Till följd av det stora behovet av en väl fungerande infrastruktur är det just nu stora infrastrukturella satsningar främst inom Skåne. Vi har tittat närmare på E6:an Trelleborg – Vellinge och E22:an Hurva - Vää. Även Citytunneln i Malmö stad är behandlat, dock inte fullt så djupgående.

### 1.1 Bakgrund

”En väl fungerande infrastruktur är en grundpelare för framtidens tillväxt. Sveriges infrastruktur ska vara modern och svara mot framtidens krav på effektiva och miljövänliga transporter och därigenom också bidra till hög tillväxt.”<sup>1</sup>

Sverige är i stort behov av en välfungerande infrastruktur då det är ett starkt handelsberoende land med en stor utrikeshandel. Det geografiska läget gör att det finns ett ständigt behov av

---

<sup>1</sup> Vårpropositionen 2008

bra transportmöjligheter genom hela landet.<sup>2</sup> Trycket på landets infrastruktur ökar när möjligheten att arbeta nära hemmet tenderar att minska då arbetslivet blir alltmer specialiserat. Om inte politiska beslut fattas som uppmuntrar flexibiliteten hos arbetstagare kan det på sikt innebära en ökad arbetslöshet. En alltmer specialiserad produktion, som en konsekvens av effektivisering, leder också till en ökad godstransport som förutsätter en väl fungerande infrastruktur.<sup>3</sup>

Miljömedvetenheten ökar och likaså kraven på att transporterna ska vara hållbara ur ett miljöperspektiv. Det är därför av högsta vikt att utvärdera transporternas samhällsekonomiska kostnader vid en eventuell nyetablering av infrastruktur.<sup>4</sup> Vidare har det ansetts vara ej politiskt korrekt att debattera för nybyggande av infrastruktur när den politiska debatten handlat om att minska resandet.<sup>5</sup>

Infrastruktur har alltid haft en stor betydelse för ekonomisk tillväxt och välstånd. Med infrastrukturella satsningar vill man uppnå en bättre fungerande arbetsmarknad och även förbättrad konkurrenskraft som leder till högre tillväxt. Sverige har legat efter vad gäller satsningar på främst vägar och järnvägar samt även underhållet av den redan befintliga infrastrukturen och enligt undersökningar visas att dagens låga finansieringsnivåer inte ens räcker till för att bevara det redan gjorda investeringarna.<sup>6</sup>

Sedan 1960-talet har väginvesteringar som andel av BNP minskat från 1.2 procent till att idag ligga på 0.5 procent. När vägarna svarar för en så stor andel av transportarbetet kan man dra slutsatsen att det idag faktiskt investeras mindre än vad som egentligen skulle vara samhällsekonomiskt lönsamt.<sup>7</sup>

De senaste decennierna har Sveriges ekonomiska tillväxt varit betydligt lägre än många andra länder. En förklaring till detta är att man har satsat mer kortsiktigt samtidigt som konsumtionen har ökat på bekostnad av framtidssatsningar och ett mer långsiktigt perspektiv. Investeringar i infrastruktur har minskat både vad gäller nyinvesteringar och underhåll och Vägverket har varje år tvingats att avvisa helt eller skjuta upp flera projekt som egentligen har varit samhällsekonomiskt lönsamma.<sup>8</sup>

---

<sup>2</sup> Ibid

<sup>3</sup> Öka farten

<sup>4</sup> Vårpropositionen 2008

<sup>5</sup> Öka farten

<sup>6</sup> Finansiering av infrastruktur

<sup>7</sup> Öka farten

<sup>8</sup> Finansiering av infrastruktur

Det primära syftet med infrastruktur är att hålla samman landet och är därmed en nationell angelägenhet och kan därför inte härledas till en viss kommun eller region. Därför måste man ta hänsyn till fördelningsaspekterna. Vägar betraktas inte som ett lokalt eller regionalt intresse utan som ett allmänt intresse.<sup>9</sup>

Vidare i vårpropositionen 2008 kan man utläsa följande:

”I budgetpropositionen för 2008 föreslogs en satsning på drygt en miljard kronor årligen, vilket medför nuvarande planeringsperiod möjliggör en satsning på bl.a. drift, underhåll och nyinvesteringar på sammanlagt cirka 10 miljarder kronor. Regeringen kommer i höstens budgetproposition att återkomma med ytterligare förslag till satsningar i syfte att förbättra den svenska infrastrukturen dels genom en närtidssatsning, dels genom höstens infrastrukturproposition. I närtid handlar det om att åtgärda de allvarligaste bristerna i nuvarande planer. Syftet är bl.a. att säkra finansieringen för att antal angelägna projekt som i annat fall riskerar att skjutas på framtiden.”

I den ovan nämnda infrastrukturpropositionen presenterar regeringen ramar för nästa planeringsperiod, därefter får trafikverken och regionerna ge förslag på investeringar inom de angivna ramarna. Det slutliga är att regeringen både fastställer prioriteringsordningen vad gäller åtgärder som behövs på nationell nivå samt även att länsplanerna för regional transportinfrastruktur fastställs av regionerna.

I regeringsformen (1996:1059) står att regeringen i första hand ska finansiera infrastrukturinvesteringar med anslag från staten. Dock kan åtagandet kompletteras genom att exempelvis företag, resenärer, transportörer, kommuner och regioner går in och medfinansierar.<sup>10</sup>

Riksdag och regering reglerar investeringsverksamheten över en 10 års plan. Därefter revideras den vart fjärde år. Budgetbesluten fattas varje år. Där beslutar man hur mycket medel som ska avsättas till infrastruktur men även vilka vägar som ska prioriteras enligt deras prioriteringsordning.

---

<sup>9</sup> Ibid

<sup>10</sup> Vårpropositionen 2008



Varje beslut om finansiering innebär ett framtida åtagande, om än i olika omfattning och med olika grad av fördelning över tiden. Dom har ingen fastställd investeringsbudget för infrastruktur.<sup>11</sup>

Riksdagen fattar beslut om årliga ramar och bemyndigar seden regeringen att göra vissa åtaganden som innebär utgifter i framtiden s.k. beställningsbemyndiganden. I den offentliga budgeten tar konsumtionen av bland annat vård omsorg och utbildning samt transfereringar en allt större andel. Investeringar i infrastruktur som långsiktigt skulle stärka Sveriges tillväxtpotential trängs med andra ord ut.<sup>12</sup>

### **E6:an och E22:an.**

E6:an är en av de farligaste vägarna i Sverige med flera dödsfall om året. Samtidigt som det är en av de viktigaste vägarna för Sverige import och export är det en viktig tillgång för hela kommunen då vägen genererar positiva effekter som etablering av företag och turism. Trelleborg har en av de största hamnarna i Sverige där det går färjor både till Tyskland och Polen. Detta leder till att det är en stor genomströmning av både personbilar och tunga lastbilar som sliter hårt på vägen.

Väg E6 ingår i det nationella vägnätet och består till största delen av utbyggd motorväg. Sträckan mellan Trelleborg och Vellinge är dock inte av motorvägsstandard. Trelleborgs hamn är en av de största i Sverige och färjeförbindelserna går tätt till Tyskland och Polen. Det är både personbilar och lastbilar som kommer med färjorna vilket medför att vägen från Trelleborg är starkt trafikerad. Både invånarna och Trelleborgs kommun anser att vägbygget är viktigt då den dåliga standarden och den tunga trafiken leder till minskad trafiksäkerhet och att framkomligheten är låg.<sup>13</sup>

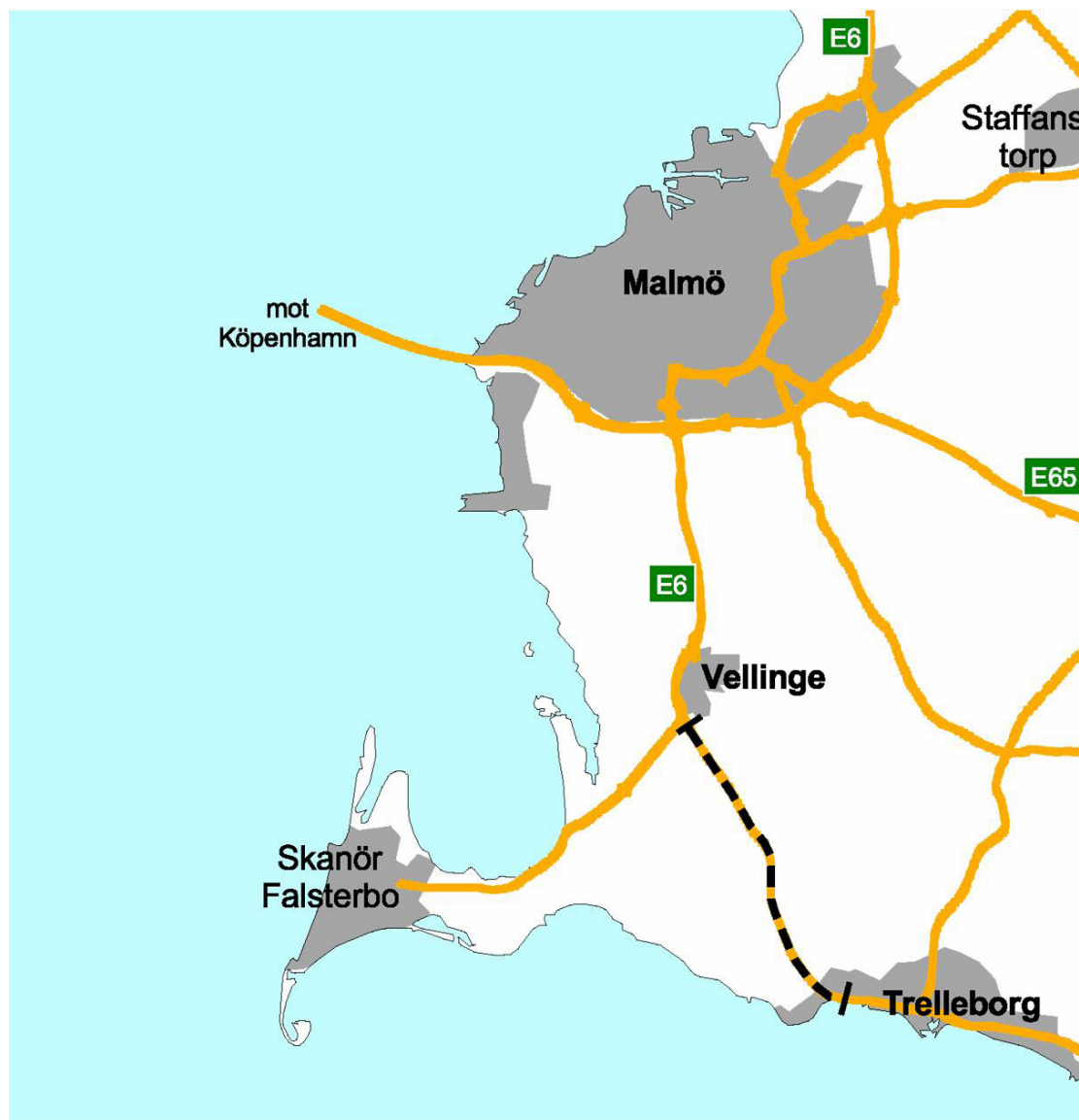
E6:an har stor betydelse för Sveriges export och import och ingår därför i den nationella planen och staten har ansvar för finansiering och byggandet. Trelleborgs kommun är angelägen att vägen byggs om så fort som möjligt och är därför beredd att gå in och förskottera pengar till vägen.

---

<sup>11</sup> Intervju med Christer Nylander

<sup>12</sup> Finansiering av infrastruktur

<sup>13</sup> Väg E6 Trelleborg



## E22

E22 är viktig för hela Skåne och inte minst för nordöstra Skåne där det är av högsta intresse att få en snabb, säker och miljömässigt bra väg till Malmö/Lundområdet. Även tillgång till hela Öresundsregionen är syftet med ombyggnation av vägen. Det anses då viktigt för regionen att E22:an blir motorvägstandard då regionen blir mer sammanlänkad med Öresundsregionen.<sup>14</sup>

Motorvägen tar slut utanför Lund vilket missgynnar de norra delarna av Skåne, från Lund upp till Kristianstad. För att hela Skåne ska kunna vara med och konkurrera med

---

<sup>14</sup> e22

Öresundsregionen behövs E22 byggas ut till motorvägsstandard. Vägen ingår i den nationella planen och är därmed inte bara ett regionalt utan också ett nationellt intresse. En ombyggnation av vägen hoppas man leder till att fler investeringar görs, fler arbetstillfällen och ökat välstånd.

Framkomligheten och säkerheten har minskat då trafiken har ökat kraftigt jämfört med riksgenomsnittet. Vägen tillhör de mest 100 olycksdrabbade i landet och därför är en ombyggnad av största prioritet. För att ytterligare förbättra säkerheten på sträckan föreslås att också separera gång och cykeltrafikanter från övrig trafik.<sup>15</sup>

### **Citytunneln**

”Citytunnelprojektet i Malmö bör genomföras för att förbättra förutsättningarna för den spårburna kollektivtrafiken i regionen och över Öresund samt för att avlasta Kontinentalbanan så att en från miljösynpunkt godtagbar lösning kan uppnås”.

Ett utdrag ur regeringens proposition 1996/97:161.<sup>16</sup>

Öresundsregionen är under stark utveckling och en ökad integration som kräver ökade och förbättrade kommunikationsmöjligheter. Det befintliga järnvägsnätet räcker inte till för den förväntade trafikökningen inom regionen.<sup>17</sup>

Planer att bygga en citytunnel i Malmö blev redan planerat när Öresundsbron byggdes mellan Malmö och Köpenhamn. Tunneln började byggas år 2005 och den beräknas vara färdig 2011. Syftet med tunneln är att knyta samman järnvägar mellan Malmö, Trelleborg, Ystad och Köpenhamn och öka tillgängligheten inom Malmö stad och också göra den mer tillgänglig för andra regioner. Bygget av en citytunnel främjar tågturen kollektivtrafik mer än något annat alternativ.<sup>18</sup>

Malmö centralstation är byggd som en så kallad ”säckstation” och genomgående trafik är på så sätt inte möjlig. Tåg som ska vidare från Malmö till Köpenhamn och vice versa måste byta färdriktning på Malmö centralstation.

---

<sup>15</sup> e22

<sup>16</sup> Citytunnelprojektet 2003

<sup>17</sup> Ibid

<sup>18</sup> Ibid

Tågen som går vidare över Öresundsbron till Köpenhamn går via Kontinentalbanan som passerar bostadsområden som i sin tur kräver en begränsning av trafik av miljöskäl. Det leder till att trafiken över Öresundsbron hämmas och också den önskade integrationen och utvecklingen av den regionala tågtrafiken.<sup>19</sup>



**Bild över Citytunnelns sträckning**

Citytunneln möjliggör för tåg att åka genom Malmö och inte via Kontinentalbanan och det leder till kortare restider då man undviker byte av färdriktning och tågbyte på centralstationen. Det ger också direkta tågresor utan byte inom Malmös innerstad. När citytunneln är klar kommer det inte gå några persontåg på Kontinentalbanan.<sup>20</sup>

Även ett miljöperspektiv ligger som grund för beslutet av Citytunneln. Om det befintliga järnvägsnätet inte räcker till för den ökade trafiken i regionen kommer transporterorna till stor del i stället gå via vägnätet. Detta leder inte bara till fler trafikolyckor utan också en ökning av miljöbelastningen.<sup>21</sup>

Citytunneln består sammanlagt av 17 kilometer järnväg genom Malmö. Två parallella tunnlar ska byggas under Malmö stad som ska förbinda centralstationen med de två nya stationerna vid Triangeln och Hyllie. Vid de tre nämnda stationerna kommer både Öresundståg och Pågatåg att stanna. Fjärrtåg kommer även att trafikera Malmö centralstation.<sup>22</sup>

---

<sup>19</sup> Citytunnelprojektet 2003

<sup>20</sup> Ibid

<sup>21</sup> Ibid

<sup>22</sup> Ibid

## 1.2 Problemdiskussion

Vilka olika samverkansformer finns det och hur ser en sådan ut? Varför är en lösning mer eller mindre intressant och vilka följder kommer det att få? Vad är det som gör att man väljer en finansieringsform före en annan och vem står för finansieringen? En fråga som kan ställas är om det nu är så att offentlig sektor inte klarar av att lösa finansieringen till infrastruktur i landet fast att det är en nödvändighet, ska det då fortfarande vara en offentlig angelägenhet?

### 1.2.1 Varför ska vägar vara en offentlig angelägenhet?

Det finns olika ekonomiska och teoretiska förklaringar till varför en väg ska vara en offentlig angelägenhet. Som nämntes tidigare att vägar är av nationellt intresse och är således en kollektiv vara som kan brukas av alla. De ger upphov till externa effekter, såsom ökad transportmöjlighet och sammanlänkar olika regioner. Vägar har dessutom inslag av monopol. Med kollektiv vara brukar avses sådana varor som samtidigt kommer flera konsumenter till del oavsett om de betalar för varan eller ej. Man kan göra en väg till en privat vara genom att ta ut vägavgifter. Svårigheter med att ta betalat av utnyttjandet av väger har varit det tyngsta argumentet till att det ska förbli en kollektiv vara. Uppkomsten av nya vägar leder till externa effekter såsom miljöförstöring men leder även till positiva externa effekter såsom ekonomiskt tillväxt. Vid monopol är risken stor att vägavgifterna blir högre samhällsoptimalt. Det finns sällan skäl att bygga en ny väg för att konkurrera ut monopolet.<sup>23</sup>

Ett alternativ istället för infrastruktur handhas av stat och kommun är att privata aktörer tog betalt för infrastrukturens tjänster genom någon typ av avgift. Ex. Öresundsbron

Sen 1988 är det tillåtet att ta ut en vägavgift på ny väg.<sup>24</sup>

## 1.3 Problemformulering

Hur löses infrastrukturella investeringsproblem i en kommun?

---

<sup>23</sup> Finansiering av infrastruktur

<sup>24</sup> Ibid

## **1.4 Syfte**

Syftet med denna studie är att titta närmare på olika finansieringssätt som en kommun kan använda sig av. Då Sverige är i stort behov av en fungerande infrastruktur, här har vi främst inriktat oss på vägar. Vilka finansieringslösningar finns och vad innebär respektive sätt för kommunerna. Studien har även tagit upp Citytunneln.

## **1.5 Avgränsning**

Infrastrukturprojekt är väldigt omfattande och därför har vi valt att avgränsa oss till Trelleborgs kommun och en mer grundläggande beskrivning av OPS som är på frammarsch i Sverige och ännu ej tagits i bruk på infrastrukturella satsningar.

Även om det finns flera aktörer inom projektet med E6:an har vi valt att endast se det från Trelleborgs kommuns synvinkel. Vi har lite information av de andra aktörerna men vi har inte valt att gå vidare med analys utifrån deras synvinkel. Projekt E22 har vi främst avgränsat oss genom Vää och Hurva, då det ligger inom Skånes gränser.

Även en mindre djupgående analys av Citytunnel och hur de har löst finansieringen där.

## **1.6 Disposition**

### **Kapitel 1 Inledning**

Problembakgrunden tas upp och en problemdiskussion förs kring problemet i fråga. Studiens huvudproblem och ett syfte med arbetet formuleras. Därefter kommer en avgränsning följt av en teoretisk avgränsning.

### **Kapitel 2 Metod**

Metodavsnittet förklarar studiens tillvägagångssätt. Kapitlet representerar även studiens metod. Vidare tar det upp datainsamling, primärdata samt sekundärdata.

### **Kapitel 3 Teoretisk referensram**

Teori kapitlet inleds med en förklaring till valet av teoretisk referensram. Därefter behandlas agentteorin, intressentmodellen och en modifierad intressentmodell för att bättre passa in på vår studie samt OPS som en teori.

### **Kapitel 4 Empirisk undersökning**

Empiriavsnittet är en sammanställning av data som vi fått fram genom intervjuer. Där kommer vi att ta upp de olika finansieringsformerna som vi valt att titta närmare på, det är bl.a. OPS, statlig finansiering, skattefinansiering, anslag och lån.

### **Kapitel 5 Analys**

Detta kapitel visar en jämförelse av den teori och empiri som sammanställts. Egna ställningstaganden och åsikter presenteras i samband med tolkningen.

### **Kapitel 6 Slutsats**

I slutsatsen besvaras studiens frågeställning. Avsnittet avslutas med att en diskussion och våra egna reflektioner med finansieringsalternativ till infrastruktursatsningar i kommun.

## 2. Metod

---

*Detta kapitel förklarar studiens tillvägagångssätt för att kunna besvara problemformuleringen. Vidare så kommer även avsnittet att beskriva valet av metod, metodansats samt primär och sekundärdata.*

---

### 2.1 Datainsamling

Datainsamling för studier kan göras på två olika sätt kvalitativ och kvantitativ.

Valet av insamlingsmetod beror på studiens inriktning. Den kvalitativa metoden innebär att man gör en smal och bred undersökning. Denna typ av studier kallas för fallstudier eller ett annat ord är kvalitativa studier. Det är denna metod som vi valt då vårt syfte är att skapa en bättre förståelse för finansieringsproblematiken. Data som baseras på ord och text har en kvalitativ karaktär.<sup>25</sup>

En studie som baseras på insamlad data i form av siffror och mängd har en kvantitativ inriktning. Denna metod fördjupar sig att främst upptäcka, fastställa och mäta samband mellan olika variabler. Vår studie kommer som ovan nämnt att bygga på insamlat material från litteratur och artiklar men även på intervjuer som gjorts med personer i ledande ställning på Trelleborgs och Malmös kommun samt en riksdagspolitiker från Kristianstad.

### 2.2 Metodansats

Teorierna som vi valt att använda oss av är främst beslutsteori men även agentteorin. Vidare valde vi en deduktiv ansats vilket innebär att vi utgår ifrån en teori och tester den. Eftersom vi bara har tittat på två olika projekt, som skiljer sig åt vid många aspekter även om det är inom samma område fann vi det mest lämpligt att använda den kvalitativa ansatsen. Då vi endast har studerat två projekt har vi kunnat gå mer in på djupet och göra undersökningen mer grundligt. Syftet med en kvalitativ ansats är att bättre förstå sammanhanget och helheten.<sup>26</sup> Vi har valt att intervjua nyckelpersoner inom respektive projekt. Som intervjuform valde vi den ostrukturerade metoden som innebär att den intervjuade får resonera fritt kring ett fenomen och fördjupa sig i det som denna finner betydelsefullt.

---

<sup>25</sup> Christensen et al. 2001

<sup>26</sup> Andersen 1998



Vi har främst tillämpat sekundärdata genom att vi har hittat bakgrundsfakta och kompletterat med primärdata i form av intervjuerna.

### **2.3 Datainsamling**

Vi har sökt information på bl. a. internet, böcker, artiklar samt andra uppsatser för att få fram information om OPS-lösningar och bakgrundsinformation till de andra projekten.

med intervjuer av betydande personer. Vidare är vår primärdata byggd på intervjuer.

Vårt tillvägagångssätt för att ta reda på mer om infrastrukturella satsningar har vi utgått ifrån kommunerna. Vi har intervjuat två ekonomichefer i Malmö respektive Trelleborgs kommun.

Vi har även haft kontakt med riksdagsledamoten Christer Nylander om E22:an som kom till Kristianstads bibliotek för en intervju.

### **2.4 Primärdata och sekundärdata**

I denna studie har vi använt oss av både primärdata och sekundärdata. Primärdata är införskaffad genom intervjuer och därmed har vi kunnat återge deras syn på finansieringen men även OPS. Sekundärdata är hämtat från tryckta källor som litteratur och artiklar som behandlat ämnet i studien. Sekundärdata är även inhämtat från det material vi fått ta del av från våra intervjupersoner. Teori avsnittet bygger endast på sekundärdata men empiriavsnittet bygger på både primärdata och sekundärdata.

### **2.5 Personlig intervju**

Vi har valt att göra personliga intervjuer som har varit ostrukturerade. Den ostrukturerade metoden används för att undersöka ett speciellt område på djupet, ett annat ord är ofta djupintervjuer. Fördelen med metoden är att respondenten har större möjlighet utifrån undersökningsproblemet att prata fritt. En annan stor möjlighet med personlig intervju är att följdfrågor kan ställas, diskussioner kan föras och kroppsspråket kan avslöja mycket.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> Christensen 2001

## **2.6 Studiens respondenter**

Denna studies respondenter har kontaktats via e-post och telefon där vi har förklarat vårt syfte och problemformuleringen. Respondenterna har bestått av personer i ledande ställning på Trelleborg och Malmö kommun samt en riksdagspolitiker från Kristianstad. Dom har alla varit vänligt inställda och försökt svara så gott de kan på våra frågor.

### 3. Teoretisk referensram

---

*I detta kapitel tar vi upp de olika teorier som vi anser kan appliceras till finansieringsproblemet av infrastrukturella satsningar och hur man kan se hur staten agerar i olika situationer. Vi tar vidare upp OPS som en teori och förklarar det grundläggande.*

---

Det har varit ont om lämpliga teorier att applicera på vårt problemområde. Vi har därför valt att modifiera redan befintliga teorier för att lättare kunna göra en jämförande studie mellan teori och verklighet. Vidare har vi valt att applicera intressentteorin och agentteorin.

#### 3.1 Intressentteorin

Teorin är en normativ teori som försöker förklara vilka olika intressenter en organisation har och vilka som har inflytande över organisationens verksamhet. Intressentteorin vill påvisa att det finns fler som har inflytande över organisationen än bara ägarna och att man måste tillgodose även deras intressen.<sup>28</sup> Teorin vill förklara varför organisationer väljer att agera på ett visst sätt och den utgår från att det finns olika intressenter i samhället som på något sätt påverkar organisationen och det finns ett ömsesidigt beroende dem emellan. Teorin delar upp intressenterna i två olika huvudgrupper, de primära och sekundära intressenterna. Den förstnämnda är den gruppen som organisationen är beroende av för överlevnad. De har starkt inflytande på organisationen då de oftast har stor röstandel eller mycket kapital att tillskjuta organisationen. De sekundära är de som på något sätt har en anknytning till organisationen men saknar inflytande.

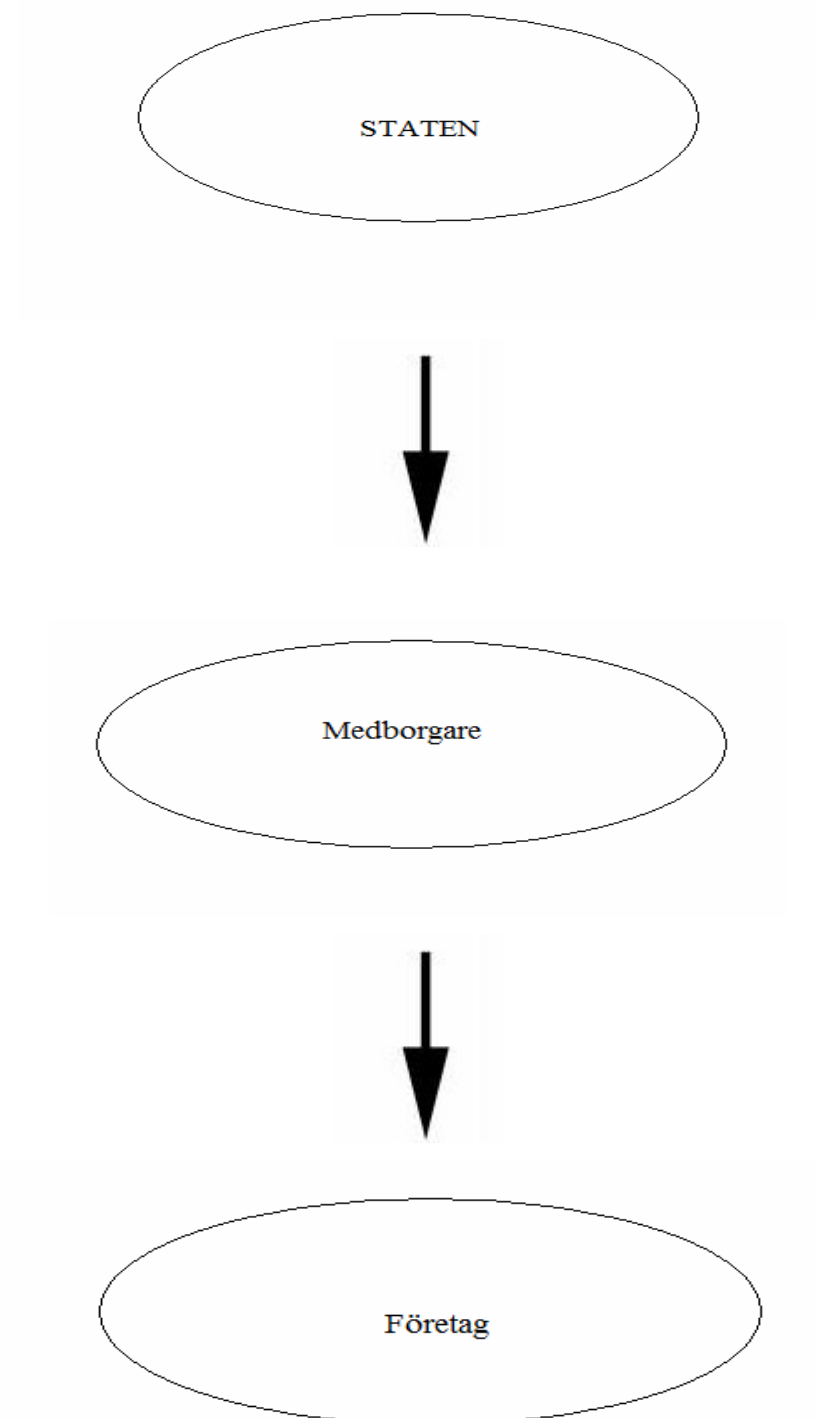
##### 3.1.1 Modifierad intressentmodell

Vi har valt att modifiera intressentteorin då den främst inriktar sig på vinstdrivande företag och därmed skiljer sig åt till vilka intressenter man vänder sig till. Staten skiljer sig avsevärt från företag då man inte kan referera statens intressenter som kunder på samma sätt som ett vinstdrivande företag. Det som skiljer stat och företag åt är deras mål och medel. Företagets mål är att gå med vinst och för att uppnå detta producerar de varor och tjänster som är deras medel för att uppnå vinst. Statens mål är att kunna leverera tjänster till medborgarna genom

---

<sup>28</sup> Nationalencyklopedin.

deras verksamhet och för att uppnå detta krävs medel i form av exempelvis skattebetalningar från medborgarna och andra aktörer i samhället.



Figur modifierad intressentmodell.

Primärgrupper gällande infrastruktur är de som i störst utsträckning kommer att använda sig av vägen. Främst medborgarna som bor i den regionen som infrastrukturen finns men även företag som använder sig av den för transporter av olika slag. De sekundära intressenterna är dem som använder sig av vägen mer sällan, exempelvis medborgare som inte bor i just den regionen och använder sig inte av vägen på en daglig basis. Ytterligare exempel på en sekundär intressent kan vara turister.

### 3.2 Agentteori

Agentteorin beskriver relationen mellan två ekonomiskt agerande parter.

Den ena parten kallas för principal och vill få ett uppdrag utfört. Man kan med andra ord förklara principalen som ”beställaren”. Den som väljer att ta emot det uppdraget och utföra det åt principalen kallas för agent. Den som åtar sig att utföra uppdraget. Det kan finnas flera olika principal- agentförhållanden i en organisation.<sup>29</sup>

Delegering av beslutsfattande från en part (principalen) till en annan part (agent) och detta förhållande kallas för agentförhållandet.<sup>30</sup>

Agentteorin bygger på sex olika grundläggande principer vilka är;

1. Principalen och agenten är bägge nytto-maximerande. Båda parter handlar för att få ut maximal nytta, men principalagentrelationen är pareto-optimal, vilket går ut på att då den enas nytta ökar så minskar den andres.
2. Mellan principalen och agenten finns det en målkonflikt. Principalen vill, för en så liten kompensation som möjligt, få ut så stor nytta som möjligt av agenten. Agentens målsättning är istället det motsatta, det vill säga han/hon vill utöka sin ersättning utan att öka sin arbetsinsats.
3. Mellan principalen och agenten är information asymmetrisk. Principalen hamnar i underläge då agenten har ett informationsövertag och kan på detta sätt tillskansa sig mer belöning än vad han/hon är värd, utefter den arbetsprestation han/hon har utfört.

---

<sup>29</sup> Nygaard & Bengtsson, 2002

<sup>30</sup> Deegan & Unerman 2006

4. Agenten är opportunistisk. Agenten kan på grund av sitt informationsövertag handla för egen nytta.

5. Agenten handlar begränsat rationellt. Agenten har inte tillgång till all information för ett rationellt beslutsunderlag utan enbart ett informationsövertag. Agentproblemet hade inte funnits om inte även principalen handlar med begränsad rationalitet, eftersom då hade denne kunnat avslöja agentens otillbörliga beteende.

6. Agenten är riskovillig. Det innebär att då agenten tvingas ta en högre risk med det egna bidraget kräver han/hon en högre ersättning för detta.<sup>31</sup>

### **3.3 OPS**

Definition av OPS enligt statskontoret

”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.”

OPS står för offentlig och privat samverkan.<sup>32</sup>

#### **3.3.1 Syfte med OPS:**

Syftet med OPS har varit de att staten inte har haft tillräckligt med medel för att kunna investera i ny infrastruktur. Därför har OPS växt fram som en lösning på problemet där man vänt sig till den privata sektorn som bidragit med finansiering, byggande och drift av infrastruktur.<sup>33</sup>

Trots att det finns ett stort behov av investeringar i infrastruktur har man endast haft möjlighet att finansiera vissa av dem. Det är på grund av att finansieringen går via statsbudgeten och att utgifter för kärnverksamhet prioriteras högre och tränger ut infrastrukturinvesteringarna.

Många av infrastrukturprojekten som har gjorts har varit kostnadsöverskridande och lidit av förseningar. Genom att fördela ansvar för utformning, konstruktion, finansiering och drift

---

<sup>31</sup> Nygaard & Bengtsson, 2002

<sup>32</sup> Finansiering av infrastruktur

<sup>33</sup> Vägverket, en svensk modell

över en längre tidsperiod bidrar det till en effektivitetsvinst till samhället då man kostnaderna fördelas över en längre period.<sup>34</sup>

Vid OPS skrivs ett långsiktigt kontrakt mellan den offentliga sektorn och de privata aktörerna som har tagit på sig åtagandet av att leverera en offentlig tjänst. Kontraktet skrivs på av samtliga aktörer och där det är specificerat att offentlig sektor förbinder sig till att betala ut en ersättning till de privata aktörerna. I utbyte mot det ska de få tjänsten levererad, här infrastruktur, över en bestämd tidsperiod som brukar sträcka sig över 25 till 35 år. De privata aktörerna ansvarar själva i sin tur att med egna medel stå för finansieringen och bygga den nya infrastrukturen.<sup>35</sup>

### 3.3.2 Ansvarsfördelning:

Entreprenören genom OPS ska ansvara för att

- Anskaffa och vidmakthålla tillstånd som inte Vägverket ansvarar för
- Projektera, konstruera och bygga vägen i enlighet med uppställda krav
- Driva och underhålla vägen i enlighet med uppställda krav
- Finansiera vägen
- Agera som väghållare (Vägverket är formellt väghållare enligt väglagen)
- Överlämna vägen till Vägverket vid avtalstidens utgång i skick som överensstämmer med uppställda krav.<sup>36</sup>

Vägverkets ansvar: Beställaren skall ansvara för att:

- Anskaffa och vidmakthålla tillstånd för byggande av vägen enligt väglagen( förstudie, vägutredning och arbetsplan) och annan tillämplig lagstiftning;
- Anskaffa mark (vägrätt) enligt väglagen samt ställa marken till projektbolagets förfogande;
- Erlägga periodisk ersättning till projektbolaget för utförandet av infrastruktur tjänst, inklusive tillhandahållandet av vägen. Bevaka statens intressen i projektet.<sup>37</sup>

---

<sup>34</sup> e22

<sup>35</sup> Vägverket, en svensk modell

<sup>36</sup> e22

## 4. Empiri

---

*I detta kapitel kommer vi att redogöra vad vi fått fram genom intervjuer. Hur Trelleborg tänker finansiera E6.*

*Vi beskriver dom olika finansieringssätten som en infrastruktur kan uppkomma på.*

---

### 4.1 Förskottering

Utbyggnaden finansieras genom den nationella vägplanen för perioden 2004 – 2015.

För Trelleborgs kommun är ombyggnation av vägen så pass viktig att de är beredda att förskottera pengar till vägverket för att snabba på processen. Detta är alla parter eniga om och ingen har opponerat sig angående beslutet av både vägbygget och finansieringen och ett avtal är skrivit hos vägverket. Då E6:an är en nationell angelägenhet och staten ska ansvara för finansiera den kommer förskottering endast att ske om riksdagen inte fattat beslut om hur de ska finansiera det när resurserna behövs.

Vissa villkor måste vara uppfyllda för att förskottering ska kunna genomföras. Dels måste det finnas en fastställd arbetsplan med bygghandlingar över infrastrukturen. Man räknar ut den verkliga investeringskostnaden, vad den beräknas komma att kosta som sedan förskotteras.

När man räknar ut investeringskostnaden räknar man inte med produktionsstöd och redan nedlagda kostnader. Utbetalning sker i den takt medlen förbrukas men den som skall förskottera medel måste kunna garantera att pengar kan levereras.

Kommunen återbetalas utan någon omräkning till vare sig index eller ränta och det sker när Vägverket har medlen tillgängliga i sin budget.<sup>38</sup>

Enligt kommunallagen 2 kap 1§ kan man läsa följande

”Får kommuner och landsting själva ha hand om sådana angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller landstingets område eller deras medlemmar och som inte skall handhas enbart av staten, en annan kommun ett landsting eller någon annan.”<sup>39</sup>

---

<sup>37</sup> e22

<sup>38</sup> Förskottering av statliga medel

<sup>39</sup> Kommunallag (1991:900)



Även i Väglagen 9 § kan man läsa att:

”Bestämmelserna i denna lag utgör inte hinder för en kommun eller en landstingskommun att lämna bidrag till byggande av väg”.<sup>40</sup> Lag (1987:459).

Det är den så kallade lokaliseringsprincipen som gäller vilket innebär att förskotteringarna avser investeringar inom den egna kommunen. Då det råder brist på statliga medel är det också accepterat sedan några år tillbaka att en kommun går in och förskotterar för statliga investeringar. Om det är över 20 miljoner måste en prövning ske hos regeringen innan det kan bli aktuellt.<sup>41</sup>

Förskottering kommer dock endast att ske om riksdagen inte fattat beslut hur de ska finansiera vägen när byggandet startar. Man förskotterar för att Vägverket inte har tillräckligt med pengar. Parterna lånar ut pengar sen betalar Vägverket tillbaka i samma takt som de får pengar från staten. Vägverket ska begära att få ta emot förskotteringen hos regeringen för att godkänna det och då kommer parterna in och lånar ut pengarna.

Parter som förskotterar:

Trelleborg kommun, 235 miljoner

Vellinge kommun, 50 miljoner

Trelleborgs hamn AB, 50 miljoner

Region Skåne, 50 miljoner.

Trelleborg kommer att förskottera mer pengar än de andra parterna och mycket av det beror på att vägbygget har blivit ”Trelleborgs fråga” Främst är det den låga trafiksäkerheten som gör att de driver på frågan.

Det är många utländska aktörer som använder vägen när de kommer från färjorna samtidigt som de inte kommer bidra till finansieringen av vägen, även om det också ligger i deras intresse att vägen blir till motorväg. Detta framkom i intervjun med Agneta Sjölund. Det är inte heller aktuellt att lösa problemet med vägtull eller någon liknande betalningsfunktion för

---

<sup>40</sup> Ibid.

<sup>41</sup> Förskottering av statliga medel

de utländska brukarna av vägen. En stor bidragande faktor till den tunga trafiken på E:6an är hamnen som är en viktig del av kommunen och tillika stolthet och den genererar många andra positiva effekter, som etablering av företag i kommunen. Därför är det inte aktuellt att minska på färjetrafiken för att på så sätt få ner den tunga trafiken.

Om förskottering blir aktuell kommer Trelleborgs kommun att låna pengar då de ej har kapitalet tillgängligt. Det innebär att de kommer få betala en räntekostnad. Hade de haft pengarna tillgängliga hade de gått miste om ränteintäkter därför spelar det ingen roll för Trelleborgs kommun hur de går tillväga, eller om de inte har pengar när förskotteringen blir av.

När vägverket betalar tillbaka pengarna kommer den ursprungliga summan inte räknas om på grund av inflation. Därför kommer kommunen inte att bli fullt kompenserade för åtagandet. Det medför en ytterligare kostnad för kommunen.

## **4.2 OPS**

### **Finansiering Kristianstad**

Om det ska bli en OPS lösning blir beslutat till hösten, då en stor infrastrukturproposition kommer att tas upp. I den propositionen ingår hur mycket pengar som ska läggas på infrastruktur och vad som behöver göras. Man ventilerar detta då pengarna inte räcker till all infrastrukturensatsning som behöver göras och de måste då prioritera. I brist på pengar kommer nya finansieringslösningar fram däribland OPS lösning.

Regionen och kommuner har gått samman och bildat E22 AB, följande parter är med;

Sydsvenska Industri – handelskammaren, Region Skåne, Region Blekinge, Regionförbund i Kalmar; (Regionförbund Östsam).

Deras målsättning med E22 AB är ”att få Regeringens uppdrag att, tillsammans med Vägverket, utreda hur utbyggnaden av E22 kan tidigareläggas utan att kostnaderna för utbyggnaden belastar redan beslutande ramar för infrastrukturinvesteringar”.<sup>42</sup>

Eventuella privata aktörer som är intresserade av att vara delaktiga i projektet är en bank, Skanska och NCC. Inget beslut är dock inte fattat angående parterna. Skanska och NCC har

---

<sup>42</sup>e22

OPS erfarenheter sen tidigare då de varit med i andra OPS projekt i andra länder, såsom vägbyggen, skolor och även fängelser.<sup>43</sup>

Vi är på väg ner i en lågkonjunktur och som en följd av det kommer förmodligen beslut fattas att staten går in och finansiera. Det finns för tillfället gott om resurser och görs det inte nu kommer det inte att bli av på grund av den kommande lågkonjunkturen. En möjlig orsak är att staten själv vill sysselsätta medborgarna och vara arbetsgivare.<sup>44</sup> Malmö stad ska betala för stationerna triangeln och Hyllie och de ska även lämna bidrag till tunnlarna. Malmö stad kommer sedan att äga dessa två stationer.<sup>45</sup>

### **4.3 Finansiering Citytunneln**

Enligt en kostnadsberäkning som är gjord av citytunneln kommer slutkostnaden att bli 9.45 miljarder kronor. Aktörerna som är med och medfinansierar är Malmö stad - 1088 miljoner kronor, Banverket – 6 811 miljoner kronor, Region Skåne – 859 miljoner kronor och man har också fått EU-bidrag på 692 miljoner kronor.<sup>46</sup> Malmö stad ska betala för stationerna triangeln och Hyllie och de ska lämna bidrag till tunnlarna. Malmö stad kommer sedan att äga dessa två stationer.

Samtidigt som kostnadsberäkningen gjordes togs det även fram en samhällsekonomisk analys av Citytunneln, under ansvar av Centrum för Transportekonomi i Borlänge. Den visade att citytunneln var lönsam och kommer att bära sina egna kostnader. Citytunneln är alltså direkt lönsam för samhället. Men enligt en resandeprognos från Banverket som visar en lägre ökningstakt på resandet får man ut att projektet inte är en samhällsekonomisk lönsam investering. Alla prognoser och analyser som görs grundar sig på vissa antaganden och man kan inte i förskott med säkerhet påvisa att projektet kommer bli lönsamt eller ej.<sup>47</sup>

### **4.4. Argument för och emot OPS**

OPS är en relativt ny form av finansiering inom infrastrukturen. Det finns för- och nackdelar med finansieringsformen. Finansiella investerare som är aktiva på den privata

---

<sup>43</sup> Ibid

<sup>44</sup> Christer Nylander

<sup>45</sup> Marianne Jönsson

<sup>46</sup> Citytunnelprojektet 2003

<sup>47</sup> Ibid

kapitalmarknaden ser fördelar i en säker och stabil avkastning på sitt satsade kapital. Det är säkerställt genom kontraktet där staten förpliktigar att betala ut en årlig summa till finansierarna. Entreprenadföretag bygger infrastrukturen och tror på att fler infrastrukturprojekt kommer till stånd. Kommuner, regioner och näringsliv förväntar sig att investeringsprojekt som har särskild betydelse för just dem ska bli av eller tidigareläggas.<sup>48</sup> Frågan är vilka för- och nackdelar OPS kan ha för staten och medborgarna?

#### **4.4.1 Fördelar med OPS**

Väginvesteringar är kostsamma och tar en väldigt stor del av statsbudgeten i anspråk. Samtidigt är det statens ansvar att medborgarna får ut mesta möjliga värde per inbetald skattekrona. Man anser att OPS kan skapa bättre förutsättningar att effektivisera och tillhandahålla infrastruktur till en lägre kostnad jämfört med traditionell finansiering. Storbritannien som har kommit längst med OPS har uppgifter om en kostnadsbesparing på ca: 5 – 20 %.

Hur uppnås då dessa effektivitetsvinster? Det är konceptet att en och samma part är ansvarig för samtliga moment, byggande, drift och underhåll. Vidare att man tar en längre sträcka att bygga alternativt att underhålla då blir det färre engångskostnader.

Effektivitetsvinsterna kan även uppnås med en bättre riskhantering. Risker kan aldrig försvinna helt men genom att fördela ansvaret till den part som bäst kan sin sak kan de eventuella riskerna mildras.<sup>49</sup>

#### **Tidigareläggningsvinster**

Riksdagen beslutar om infrastrukturinvestering för en period av 10 till 12 år. Anslagstilldelningen sker som tidigare nämnt för ett år i taget i samband med statsbudgetsprocessen. Med den årliga anslagstilldelningen är det sällan att stora investeringar kan genomföras i den takt som planerna angett från början.

Genom att tillåta OPS lösningar skulle satsningarna på infrastrukturen kunna ökas kraftigt under ett antal år. Istället för som nu ständigt förskjuta angelägna projekt framåt i tiden skulle

---

<sup>48</sup> Vägverket, en svensk modell

<sup>49</sup> Vägverket, en svensk modell

många projekt kunna genomföras de närmsta åren. Utöver att underlätta finansieringen skulle OPS leda till ett långsiktigt effektivare resursutnyttjande.

Den privata sektorn har större möjligheter att förkorta byggtiden pga. av en noggrannare planering och genom en bättre styrning, vilket i sin tur ger en lägre produktions- och finansieringskostnader samt möjliggör en tidigareläggning av projektet.

När man gjort kalkyler i andra länder som används sig av OPS lösningar har man sett att det har lett till betydande kostnadsbesparingar för offentlig sektor dvs. en effektivare resursanvändning. Upphandlingsprocessen har varit effektiv. Konkurrensen mellan anbudsgivarna har varit hård och det har funnits tillräckligt antal anbud per projekt.

Det finns heller ingen indikation på att OPS skulle innebära väldigt höga vinstmarginaler för projektbolagen. Projekten har kunnat påbörjas tidigare än vid traditionell finansiering via budgeten och det har också i större utsträckning har gjort att man har kunnat hålla angivna tids- och kostnadsramar. Det ger inte bara positiva effekter på statsbudgeten men även på samhällsekonomiska vinster.

#### **4.4.2 Nackdelar med OPS**

Upphandlingen av OPS projekt har tagit mycket längre tid än vanlig upphandling eftersom flera konkurrerande privata aktörer måste lägga stora resurser på anbudsförfarandet. Det medför högre transaktionskostnader.<sup>50</sup>

Vidare ska risker och ansvar fördelas under investeringens hela livstid, som kan variera mellan 20 – 35 år. Det kräver att man har en väl genomtänkt planeringsprocess och man har skickliga kontraktsskrivare för att varken beställare eller verkställare ska hamna i meningsskiljaktigheter längre fram.

En annan nackdel är att när väl kontraktet är underskrivet är det svårt att göra några ändringar i efterhand. Kostnadsberäkningen som gjordes när kontraktet skrevs är byggt på ett antal antaganden. Skulle man göra några ändringar därutöver vad som skrevs i kontraktet blir dessa dyra såvida inte beställaren skrivit in förbehåll, formulera klausuler som klargör hur och vem som ska lösa olika problem som kan tänkas uppstå.<sup>51</sup>

---

<sup>50</sup> Vägverket, en svensk modell

<sup>51</sup> Fokus

Staten uppfattas oftast som mer kreditvärdig än privata aktörer på marknaden och kan därför låna till en lägre ränta än vad staten kan. Det innebär att de privata aktörerna måste låna till en något högre ränta än vad staten kunnat få. Denna ränteskillnad kan vara betydande då det medför högre upplåningskostnader för de privata aktörerna.

De tre redan befintliga argumenten mot marknadslösningar, OPS är att det anses vara tekniskt svårt att ta betalt för vägtjänster, Vägarna och dess trafik har negativa effekter på miljön och vägar ofta har inslag av monopol vilket gör att risken anses vara hög att en privat aktör tar ut en alltför hög avgift. Dock har alla dessa argument förlorat i styrka över tiden. Den tekniska utvecklingen har gjort det lättare att på ett smidigt sätt ta betalt för vägtjänster, ny teknik gör det också enkelt att differentiera avgifterna efter fordonens miljöbelastning. Monopolargumentet håller inte heller då det finns andra alternativa transportmöjligheter som tåg och flyg.<sup>52</sup>

#### **4.5 Riksdag och Regering OPS**

Genom OPS får staten säkrare kunskap om sina kostnader för att investeringsprojekt under anläggningens hela livslängd då risken för kostnadsförändringar delas med privat aktör och offentlig sektor.

Vägväsendet är det enda i Sverige som inte tar ut någon avgift, då järnvägen, sjöfarten och flyget tar ut en avgift.

Lokala och regionala intressenter arbetar aktivt för att projektet ska genomföras i deras region. Det skapar förutsättningar för att dessa intressenter bidrar till att täcka statens kostnader för projektet. Det gör att det kan påverka beslutet om att tidigarelägga ett projekt eller utföra projektet med en annan standard. Det gör att prioriteringsordningen kan sättas ur spel.<sup>53</sup>

#### **Demokratiska processen**

En ytterligare viktig aspekt av OPS är den demokratiska processen. Årligen regleras anslagsfinansieringen till myndigheterna så att de politiska beslutsfattarna löpande ska kunna

---

<sup>52</sup> Alternativ finansiering

<sup>53</sup> Ibid

styra över hur den offentliga sektorns resursanvändning ska se ut.<sup>54</sup> Väljer man en OPS lösning låser staten in sig i ett långsiktigt åtagande som man inte kan upphäva hur som helst.<sup>55</sup>

Det grundläggande är att den privata sektorn helt eller delvis övertar risken och ansvaret för att projektera bygga, förvalta, driva och finansiera investeringar. Det gör att utgiftsfördelningen för staten jämnas ut över åren, på grund av att staten överför projektrisker till den privata aktören. Risköverföringen kan bidra till att minska projektets totala kostnader. Båda parterna vill minimera projektets totala kostnader som i sin tur minskar statens kostnader. Belastningen av statsbudgeten blir lägre.<sup>56</sup>

Det enda exemplet vi har i Sverige med OPS-lösning är Arlandabanan. Flera länder har kommit betydligt längre med OPS.

Transaktionskostnaderna ökar med OPS då finansieringen är mer komplex jämfört med traditionell finansiering som leder till ökade kostnader för planering och upphandling.<sup>57</sup>

Merparten av all infrastruktur kännetecknas av att det finns ett stort antal användare.

Var och en har nytta av infrastrukturen, men nyttan för den enskilde är liten i relation till helheten.

Det uppstår en samhällsnytta därför att det finns så många konsumenter att den totala nyttan många gånger är så stor att den överstiger kostnaderna för den infrastruktur som byggs. I vissa situationer kan emellertid en viss användare ha så stor nytta av en ny väg att denne kan tänka sig att själv betala för att få investeringen till stånd.<sup>58</sup> Ett exempel på detta är att Volvo som är beroende av att transporten till och från fabriken är av hög kvalitet men vägen till fabriken var i så pass dåligt skick att det fanns en nytta för dem att gå in och finansiera en ny bättre väg till fabriken.<sup>59</sup>

---

<sup>54</sup> Vägverket, en svensk modell

<sup>55</sup> Ibid

<sup>56</sup> Alternativ finansiering

<sup>57</sup> Ibid

<sup>58</sup> En svensk modell

<sup>59</sup> Christer Nylander

## 4.6 Statlig finansiering

Det finns tre huvudsakliga sätt för staten att finansiera infrastruktur, genom skatteintäkter, lån eller avgifter. Samtliga behandlas mer grundläggande nedan. Infrastruktur är som tidigare nämnt en kollektiv vara och ofta anses då en statlig finansiering bäst lämpad.<sup>60</sup> En mer grov uppdelning kan göras och den slutliga finansieringen av en statlig investering kan ske på två sätt, antingen med skatter eller avgifter.<sup>61</sup>

Grovt kan man dela upp de offentliga utgifterna i offentlig transferering, offentlig konsumtion och offentlig investering. Alla de olika utgiftsslagen hamnar inom samma budgetprocess och det blir då ett beslut av politiker att avgöra hur mycket som ska fördelas till de olika områdena. Oavsett vad politikerna väljer att satsa på innebär de olika utgiftsslagen en direkt kostnad för väljarna i form av skatter. Skillnaden är att den offentliga konsumtionen och transfereringarna är att de levererar nyttigheter direkt till skattebetalare såsom offentlig verksamhet eller i form av bidragsöverföring till hushållen. Offentliga investeringar ger inte samma direkta effekter utan mer ge effekter på lång sikt och riskerar på grund av det att inte prioriteras.<sup>62</sup> Politiker är röstmaximerare och fattar beslut efter att väljarna ska se samband mellan resultat och det tagna beslutet.<sup>63</sup> Den offentliga konsumtionen är mer sysselsättningsintensiv i ett kort perspektiv och skapar nya jobb direkt vilket gör att politiker tenderar att prioritera det före investeringar som mer stimulerar tillväxten och sysselsättningen på längre sikt. Investeringar sätter igång en kedja där den nya infrastrukturen stimulerar marknaden och skapar successivt nya jobb i olika företag. Under vissa förutsättningar kan också offentliga investeringar bidra till förbättrade förutsättningar för näringslivet.<sup>64</sup>

### 4.6.1 Skattefinansiering

Den vanligaste finansieringsformen idag av infrastruktur är så kallat anslagsfinansiering med direktavskrivning. Det är i huvudsak löpande inkomster såsom skatter som investeringsutgiften finansieras av. Dessa utgifter direktavskrivas sedan. Årligen betalas sedan drift, underhåll och nyinvesteringar ut med anslagsmedel under anläggningens hela livslängd.<sup>65</sup> Staten bär på grund av detta den största risken med projektet.<sup>66</sup> Detta sätt medför

---

<sup>60</sup> Öka farten

<sup>61</sup> Nya vägar

<sup>62</sup> Öka farten

<sup>63</sup> Deegan & Unerman, 2006

<sup>64</sup> Öka farten

<sup>65</sup> Finansiering av infrastruktur

<sup>66</sup> Alternativ finansiering



att det blir väldigt stora kostnader de första åren vid projektets början som sedan kraftigt avtar efterföljande år.<sup>67</sup> Därför kommer generationen som beslutar om infrastrukturen bära den största andelen av kostnaderna medan efterföljande generation kan nyttja infrastrukturen till en förhållandevis låg kostnad då de endast betalar endast för underhåll och drift.<sup>68</sup>

Den främsta anledningen till att man väljer att direktavskriva investeringsutgiften är att infrastruktur inte har någon alternativ användning. Andra investeringar som har ett alternativ användningsområde kan man debattera att fördela avskrivningarna över hela livslängden och på så sätt få en mer jämn kostnad som vidare inte påverkar generationen som beslutar om investeringen negativt.<sup>69</sup>

En risk med skattefinansiering är att vinster överskattas samtidigt som kostnader underskattas vilket medför att investeringarna kan verka samhällsekonomiskt lönsamma. Skattefinansiering kan leda både till positiva och negativa fördelningseffekter. Den största negativa effekten är att de som inte efterfrågar infrastrukturen och inte heller brukar den kommer att stå för finansiering av den. Samtidigt ser man att en väl fungerande infrastruktur öppnar upp för nya möjligheter och positiva effekter, exempelvis etablering av företag och en ökad effektivisering som i sin tur kan gynna även dem som inte direkt nyttjar vägen.<sup>70</sup>

Ett grundläggande problem är att ambitionerna hos staten alltid är större än vad statsbudgeten tillåter och som en konsekvens av det är att infrastrukturprojekten över hela landet måste värderas så en prioriteringsordning kan göras. Alla investeringar konkurrerar om de begränsade statliga resurserna. Det finns inte utrymme att göra allt samtidigt, även om ambitionen att göra så finns.

Vad som kan vara av vikt att påpeka är att staten får in betydande belopp från bilismen i form av skatter och avgifter, dessa är dock ej öronmärkta till att användas till finansiering av drift och underhåll av vägar. Dessa intäkter kan man ej härleda till att täcka kostnader som infrastruktur bär med sig utan är fritt av staten att användas till vad som anses vara mer viktigt, vanligast kärnverksamhet.<sup>71</sup> Det finns på grund av det en svag koppling mellan skatteintäkter och kostnader för infrastruktur och det är heller inte lagstiftat att ökade intäkter

---

<sup>67</sup> Finansiering av infrastruktur

<sup>68</sup> Alternativ finansiering

<sup>69</sup> Finansiering av infrastruktur

<sup>70</sup> Finansiering av infrastruktur

<sup>71</sup> Ibid

från exempelvis fordonsskatt eller drivmedelskatt ska leda till ökade investeringar inom infrastruktur eller vice versa.<sup>72</sup>

Starkt förenklat bygger skatteargumentet på att alla skatter för med eller mindre skada på samhällsekonomin. Ju högre pris desto mindre konsumeras men samtidigt är inte konsumtionsminskningen samma på alla varor på grund av att alla varor har olika så kallat priselasticitet. Med det menas hur mycket efterfrågan minskar på varan när priset ökar med exempelvis en procent. Om efterfrågan minskar drastiskt är varan priskänslig och är då ingen nödvändig vara, tvärtom när efterfrågan inte minskar märkbart vid en prisökning och varan är då inte priskänslig.<sup>73</sup> Därför kan det vara lämpligt att beskatta de mindre priskänsliga varorna högre än de varor som är mer priskänsliga, då konsumtionsförändringen minimeras och man behöver få in en viss intäktsvolym. Infrastruktur brukar klassas som en vara med låg priselasticitet och är inte speciellt priskänslig. Konsumtionen minskar således inte så mycket vid en ökad beskattning, det finns inget samband mellan användandet av vägen och en högre beskattning. Ett ytterligare argument för skattefinansiering är de externa effekterna som infrastruktur ger upphov till, i form av vägslitage, olyckor, miljöförstöring osv.

Om man inte la på en skatt skulle inte trafikanterna uppmärksamma effekternas kostnader.<sup>74</sup>

#### **4.6.2 Anslag**

Det svenska grundsystemet förutsäger en finansiering med anslag. Det innebär att budgetutgifterna fördelas mer jämt över tiden jämfört med anslagsfinansiering med direktavskrivning. Även utgifter för drift och underhåll och nyinvesteringar betalas med anslagsmedel.<sup>75</sup>

#### **4.6.3 Lån**

Ett alternativ till anslagsfinansiering vid större projekt är så kallat lånefinansiering. Dock måste beslut först fattas i riksdagen. Investeringen finansieras sedan med hjälp av lån från Riksgäldskontoret eller från privata aktörer med särskild lånegaranti. Återbetalning av lånet sker sedan med anslagsmedel under en redan bestämd amorteringsperiod som inte får

---

<sup>72</sup> En svensk modell

<sup>73</sup> Nationalencyklopedin

<sup>74</sup> En svensk modell

<sup>75</sup> Finansiering av infrastruktur

överskrida den beräknade ekonomiska livslängden av infrastrukturen. Det är först när infrastrukturen har tagits i bruk som amorteringen börjar.<sup>76</sup> Fördelen och till skillnad från anslagsfinansiering är att kostnaderna sprids över hela ekonomiska livslängden och det gör det ekonomiskt möjligt för staten med sin knappa budget att finansiera flera projekt samtidigt.<sup>77</sup> Negativa följder av lånefinansiering är att statskulden ökar.

#### 4.6.4 Avgifter

Ett alternativt sätt att få in medel för att betala amorteringarna är att ta ut en brukaravgift, vilket innebär att de som brukar infrastrukturen får betala en avgift.<sup>78</sup> Avgiften ska motsvara den kostnad som nyttjandet av infrastrukturen ger upphov till, såsom slitage, olycksrisker, miljöeffekter etc. Om däremot dessa kostnader finns inbakade i skatten finns det inga argument för att ta ut ytterligare avgifter såsom exempelvis vägtull vid nyttjande av vägen.<sup>79</sup> Brukaravgifter minskar de negativa fördelningseffekterna, då de som inte använder sig av infrastrukturen kommer undan en viss del av kostnaden.<sup>80</sup> Avgifter skulle innebära att det blir dyrare för trafikanterna att använda infrastrukturen och det kan i sin tur leda till att man avstår från att använda sig av den och hitta ett alternativt transportsätt, om det är möjligt. Detta leder till en ineffektiv resursanvändning då man avstår användandet även om den egentliga kostnaden är låg. Ett exempel med brukaravgifter är Öresundsbron, men det finns inga starka argument som tyder på att effektivitetsförlusterna är speciellt höga då de alternativa transportsätten är begränsade.

Den största effektivitetsförlusten är därför de resor som inte blir av på grund av avgiften som också påverkar integrationen mellan Sverige och Danmark negativt. Förmodligen hade integrationen mellan de två länderna varit större om det inte hade tagits ut några avgiften vid nyttjandet av bron. Ett ytterligare argument, som dock ej går att applicera på så många fall, är om det finns trängsel på banan eller vägen. Avgiften kommer få somliga att avstå från att bruka infrastrukturen och på så sätt minska trängseln. Argument för att använda brukaravgifter ökar när möjligheten att ta ett alternativt transportsätt minskar. Finns det flera alternativa sätt att ta sig från punkt a till punkt b kommer användandet av den avgiftsbelagda

---

<sup>76</sup> Alternativ finansiering

<sup>77</sup> Alternativ finansiering

<sup>78</sup> Finansiering av infrastruktur

<sup>79</sup> En svensk modell

<sup>80</sup> Finansiering av infrastruktur

infrastrukturen att minska dramatiskt jämfört med de infrastrukturerna som är utan konkurrens. Även om det blir billigare för den enskilda resenären kommer detta beteende att leda till att ny och fin infrastruktur inte används i den utsträckning som är samhällsekonomiskt motiverat.<sup>81</sup> Även om det fortfarande är staten som står för själva investeringsutgiften minskar man med hjälp av brukaravgiften de offentliga utgifterna.<sup>82</sup>

#### **4.6.5 Slutsatser oavsett finansieringsform**

Det finns vissa gemensamma effekter vid en statlig finansiering oavsett vilken finansieringsform som väljs. Generationsproblematiken är en faktor som inte går att komma ifrån. Då alla infrastrukturprojekt är stora, ekonomiskt räknat, och har en lång livslängd som sträcker sig över generationer kommer kommande generationer få bära kostnader för projekt som de inte beslutat om. Varje beslut om finansiering av infrastruktur låser statsbudgeten i mer eller mindre utsträckning och detta leder också till att kommande mandatperioder och efterföljande riksdagar får ett minskat handlingsutrymme. Samtidigt kommer riksdagen att kunna ange inriktning, omfattning och takt för infrastrukturprojekt genom att de årliga budgetbesluten och på så sätt skyddas prioriteringsordningen.<sup>83</sup>

Det är allmänt taget att all infrastruktur som tillhandahålls av Banverket och Vägverket ska vara bekostad via statsbudgeten, oavsett vilken finansieringsform man sedan väljer. Starka argument finns också för olika former av gemensamma finansieringslösningar mellan stat- och landsting/region/kommun. Framförallt på grund av att nyttan av infrastruktur är starkt förankrat i den region som infrastrukturen faktiskt finns belägen i och tillfaller de som bor i regionen.<sup>84</sup>

Skattefinansiering medför många fördelar, framförallt att man på så sätt undviker de snedvridningar som brukaravgifter ger upphov till då det kan innebära att en underutnyttjande av infrastrukturen sker. Det är endast i de få fall det är trängsel som brukaravgifter är samhällsekonomiskt motiverade. Även om det i det flesta fall innebär en effektivitetsförlust vid brukaravgift kan det ändå vara att föredra om förlusten är mindre jämfört med

---

<sup>81</sup> En svensk modell

<sup>82</sup> Finansiering av infrastruktur

<sup>83</sup> Alternativ finansiering

<sup>84</sup> En svensk modell

effektivitetsförlusten vid skattefinansiering. Det är av största vikt att man kan försöka hitta lösningar där privata aktörer går in och medfinansierar, alltså en OPS-lösning men varje projekts finansieringslösning måste prövas från fall till fall. Det finns vidare ingen koppling mellan OPS-lösning och brukaravgift, utan man kan använda sig av avgifter även om projektet är finansierat med eller utan en OPS-lösning.<sup>85</sup>

---

<sup>85</sup> Ibid

## 5. Analys

---

*I detta kapitel kommer vi att jämföra empiri med den teori vi valt att applicera på detta arbete. Vi tar varje teoriavsnitt för sig med de enskilda projekten och ser hur mycket som kan förstås av besluten av finansiering med teorin.*

---

### 5.1 E6 intressentmodellen

En kort redogörelse för vilka intressenterna är i respektive projekt. Vi börjar analysen med E6:an. De främsta intressenterna är medborgarna inom kommunen. Även Trelleborgs hamn och dess resenärer tillhör primärgruppen som dagligen kör till och från färjorna. Som ovan nämnt är sekundärgruppen främst turister och andra som använder vägen mer eller mindre regelbundet. E6:an ingår i den nationella vägplanen som åligger staten att finansiera och underhålla. Med utgångspunkt från intressentmodellen kommer vägen att byggas om främst genom påtryckningar från primärintressenterna. Till stor del att vägen ska byggas år 2009 är att Trelleborgs kommun med resterande parter har starkt pådrivit frågan.

#### 5.1.1 E6 agentteori

Alla parter är nyttomaximerare då de söker att tillgodose sina intressen.

Då Trelleborg med sina aktörer vill att vägen ska byggas om snarast medan staten dröjer med sitt beslut finns det målkonflikt dem emellan. Den asymmetriska informationen kan vi inte säga råder. Det finns inget skäl att mörklägga eller hålla undan någon information.

Trelleborg med parter vill främja sina intressen och gör allt för att det ska uppfyllas. Därför går de också in och förskotterar och det kan inte anses rationellt ur finansieringsperspektivet då en del av kostnaden för ombyggnaden kommer att falla på deras bord.

### 5.2 E22 intressentmodellen

Det är svårare att precisera vilka intressenterna är med E22. Det sker i ett vidare perspektiv där hela region Skåne antas vara den främsta primärgruppen med Öresundsregionen. Med en ombyggnad av E22 vill man åstadkomma en ökad integration och bättre binda samman regionerna. Det finns starka drivkrafter bakom viljan att förbättra vägen. Sydsvenska industri- och handelskammaren, region Skåne och andra berörda parter har startat bolaget E22 AB.

Dock kommer beslutet inte att fattas förrän till hösten så i dagsläget är det inte möjligt att uttala sig om vad som kommer att ske med E22.

### **5.2.1 E22 agentteori**

Man kan urskilja en lobby verksamhet växa fram genom hemsidan e22.nu där olika parter går samman i ett försök att driva på utbyggnaden av E22 till motorvägstandard. E22.nu har även samlat in en namnlista i ett försök att trycka på processen ytterligare. Namnlistan har överlämnats till infrastrukturministern vid en debatt i riksdagen.<sup>86</sup>

De agerar opportunistiskt i sitt syfte att få vägen ombyggd. Vi kan inte se att det råder någon asymmetrisk information dem emellan. Målkonflikten kan gälla att E22 AB vill att byggandet ska komma till stånd samtidigt som staten har andra faktorer som de väger in innan beslut kan fattas. OPS kan vara ett sätt att skynda på processen då staten inte behöver stå fullt ut för både kostnaden och risken. Samtidigt kan det opportunistiska beteendet öka med OPS genom att anbud läggs och den asymmetriska informationen blir mer tydlig.

#### Demokratiska processen

Sverige har inte kommit så långt med OPS vad gäller infrastruktur. Staten har inte tagit ställning till OPS ännu och att det finns begränsad information vad slutresultatet blir vid OPS lösning. Innan OPS blir ett allmänt accepterat finansieringslösning vid infrastruktursatsningar blir det automatiskt en lång statlig process då ett godkännande med OPS lösningar kommer att öppna upp för nya finansieringsformer.

### **5.3 Citytunneln intressentmodellen**

Vi börjar med att definiera intressenterna med projektet. Citytunneln är ett resultat av Öresundsbron som byggas som en länk mellan Sverige och Danmark. Syftet var att öka integrationen länderna emellan och citytunneln byggas i ett syfte att förbättra och öka integrationen ytterligare nu när fler resenärer som pendlar över sundet. Primärintressenterna är invånarna i Malmö stad men även övriga invånare i Skåne, främst då de som pendlar till Danmark. Sekundärintressenter är invånare på båda sidor av sundet. Citytunneln kan också främja arbetsmarknaden då restiderna mellan länderna förkortas.

---

<sup>86</sup> E22

### **5.3.1 Citytunneln agentteori**

Det är svårt att applicera agentteorin på Citytunneln. Vi ser inga konflikter mellan aktörerna. Det har heller inte framgått genom intervjuer eller annan källa att det har funnits någon konflikt. Det är Malmö stad tillsammans med andra finansiärer som går samman och förbättrar framkomligheten i Malmö stad. Beslutet har fattat gemensamt utan någon större opinion då alla har varit överrens om att satsa på Citytunneln.

Beslutet att Malmö stad har gått med och finansierat projektet har underlättats av försäljningen av Sydkrafts aktier. Det är inget man kan räkna med i framtida projekt att en stor inkomstkälla sammanfaller i samma utsträckning. Även om beslutet ändå hade tagits hade det varit svårare politiskt att genomföra, främst på grund av intressekonflikten med skattemedel.



## 6. Sammanfattning

---

*Avsnittet kommer att redogöra vilka slutsatser vi kan utläsa från den studie som har genomförts. Vi tar upp våra synpunkter på hur de har valt att finansiera projekten.*

---

### 6.1 Slutsats

Både finansieringsalternativen till infrastrukturen bygger på att staten ej har fattat beslut om när de ska finansiera. Båda vägarna ingår i den nationella planen och ska finansieras av staten men pga. av fördröjning och prioriteringsordningen kan det bidra till att kommunerna och andra parter bestämmer sig för att finansiera projekten eller att låna ut pengar.

Beroende på hur viktig en fråga är för en kommun kommer de bli mer benägna att gå in och medfinansiera ett projekt även om det är statens åtagande. Pga. politiska processer och andra fördröjningar blir det att staten inte beslutar om finansiering i tid som gör att kommuner mer eller mindre känner sig tvingade att förskottera eller på något annat sätt bidra till finansiering så infrastrukturprojektet kommer till stånd. Vår slutsats av det är att kommuner och dess invånare som har en väg som är i behov av ombyggnad eller annat, drabbas negativt ekonomiskt. I omfördelningspolitiken ska det inte spela någon roll var någonstans i Sverige man bor, men i praktiken kan det spela roll. Kommuner går in med deras skattemedel och finansierar något som rör hela landet och avsätter då pengar till infrastruktur istället för att satsa mer på kärnverksamhet, som i sin tur kan ge negativa effekter till kommunens invånare som nerskärningar.

### 6.2 Slutsats OPS

Även om OPS lösningar har använts i andra länder och i flera olika projekt som har skiljt sig avsevärt från varandra. I Storbritannien har det använts till bl.a. skolor, fängelser, sjukhus samt vägar. Även om projekten inte har avslutats helt då det är på en tidsfrist på ca 30 år så ser det i nuläget ut som en lyckad lösning. Av det kan man dra slutsatsen att OPS är ett alternativt lösning till finansiering som vilken annan finansieringslösning. Fungerar det i andra länder så ser vi ingen anledning till varför det inte skulle kunna vara en bra lösning även i Sverige. Eftersom det är en totalentreprenör som tar hand om byggandet och underhåll av en lång tid framåt bidrar det till att man bygger med mer kvalitet från början för att undvika höga

reparationskostnader under infrastrukturens livslängd. OPS bidrar till ökad konkurrens som alltid är bra ur en samhällsekonomisk synvinkel. Det är bättre blanda in privata aktörer än att projektet skjuts fram ytterligare år. Sverige är i stort behov av infrastrukturella satsningar över hela landet och då är det bättre att satsningar kommer till stånd när. Infrastruktur är också en viktig del av den ekonomiska tillväxten genom export och import och genererar alltid positiva effekter för samhället i stort, genom exempelvis ökad sysselsättning, etablering av företag och ökad trafiksäkerhet. Prioriteringsproblematiken av statliga medel kommer alltid att finnas då behov av tjänster och satsningar alltid är större än de medel som finns tillgängliga.

Vidare är det svårt att sätta ett värde på ökad trafiksäkerhet som bidrar till minskade dödsolyckor och som också ökar den positiva effekten av en väl fungerande infrastruktur. Även om det inte är ekonomiskt möjligt att ange en direkt summa är det av största vikt att ta med det i beräkningarna när man ska satsa på en utbyggnad av en väg. Regeringen har också en nollvision inom bilolyckor och ett sätt att efterleva den visionen är att ha bättre och säkrare vägar.

## 7. KÄLLFÖRTECKNING

### 7.1 Litteratur

Andersen, Ib (1998) *Den uppenbara verkligheten: val av samhällsvetenskaplig metod*, Studentlitteratur, Lund

Christensen, Lars, Engdahl, Nina, Carlsson, Carin & Haglund, Lars *Marknadsundersökning – en handbok*, Studentlitteratur 2001, andra upplagan

Deegan, Craig & Unerman, Jeffrey (2006) *Financial Accounting Theory*, European Edition

Nygaard, Claus (red) & Bengtsson, Lars *Strategizing – en kontextuell organisationsteori* Studentlitteratur 2002, första upplagan

Nationalencyklopedin

### 7.2 Artiklar

#### **Citytunnelprojektet 2003**

**Ekonomistyrningsverket** – *Nya vägar till vägar och järnvägar, 2001*

**Finansiering av infrastruktur** - *En rapport från Sveriges Byggindustrier*

**Regeringen** - *Alternativ finansiering genom partnerskap - Ett nytt sätt att finansiera investeringar i vägar och järnvägar*

**Skanska - OPS** Offentligt Privat Samarbete - *Ett livscykelkoncept för tillväxt och välfärd*

**Svenskt Näringsliv** – *Öka farten på väginvesteringarna, 2006*

**Vägverket** - *En svensk modell för offentlig-privat samverkan vid Infrastrukturinvesteringar –*

Rapport framtagen av en för Banverket, VTI och Vägverket gemensam arbetsgrupp

**Vägverket – Väg E6 Trelleborg – Vellinge, 2006**

### **7.3 Webbadresser**

<http://www.notisum.se/rnp/SLS/lag/19910900.htm>

### **Förskottering av statliga medel:**

[http://www.lul.se/upload/6693/30\\_F%C3%B6rskottering%20av%20v%C3%A4g%20709.pdf](http://www.lul.se/upload/6693/30_F%C3%B6rskottering%20av%20v%C3%A4g%20709.pdf)

<http://www.citytunneln.se/sv/2154/Ekonomi/>

### **7.4 Övriga källor**

Fokus, Sveriges nyhetsmagasin - *Någon måste betala för infrastrukturen* - Publicerad 29 februari, 2008

Regionala nyheter, Sydnytt, 15/5 2008