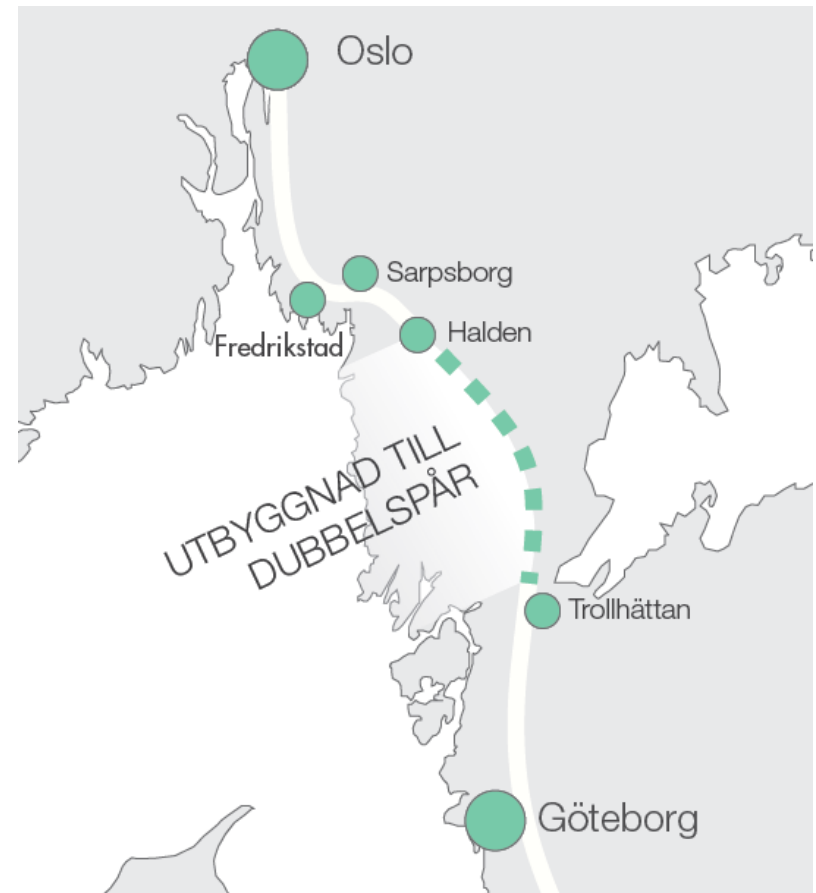


# Idéförslag: Alternativ finansiering av dubbelspårsutbyggnad Halden- Öxnered



# Utgångspunkt idéförslag

- Utbyggnad av dubbelspår Halden – Öxnered (250 km/h och godstrafik)
- Finansiering av projektet med hjälp av:
  - Brukaravgifter
  - Miljöavgifter
  - EU-finansiering
  - Tillväxtmedel (exploatering mm)
  - Gröna obligationer
- Finansiering på liknande sätt som Öresundsbron och Fehmarn Bält, utan omfattande anslagsfinansiering



# Idéförslag för genomförande

- Statligt norsk-svenskt aktiebolag bildas för planering, finansiering, byggande och drift av väg och järnväg över nationsgränsen enligt modell från Öresundsförbindelsen
- Bolaget övertar Svinesundsbron och avgiftssystemet med syfte att finansiera järnvägsutbyggnad mellan Oslo och Göteborg
- En utökad miljöavgift för lastbilar över Svinesund införs



# Föreslagen tidplan

- 2018 ev. lagändring för utnyttjande av broavgift
- 2019 bildande av norsk-svenskt aktiebolag
- 2021 Svinesundsbron förväntas vara avbetald
- 2022 broavgifter börjar tas ut av det nya bolaget
- 2025 järnvägsbygget påbörjas
- 2030 järnvägen öppnas för trafik
- 2034 hela dubbelspåret Oslo-Göteborg färdigställt
- 2070 järnvägen avbetalad



# Förutsättningar för analysen

Anläggningsinvestering	2,34 mrd €
Förväntat EU stöd på svensk projektandel, inget på norsk andel	25%
Förväntat exploateringsbidrag	2%
Byggperiod	5 år
Återbetalning	<40 år
Trafikväxt, årlig	2,7%
Realränta	3,0%
(Gröna obligationer betyder sannolikt betydligt lägre ränta, ca 2,0%)	



# Avgifter

- Avgifter anger genomsnittlig intäkt/fordon
- En miljöavgift för lastbilar införs på +50 kr jämfört med dagens avgifter
- Passageavgifter för tåg

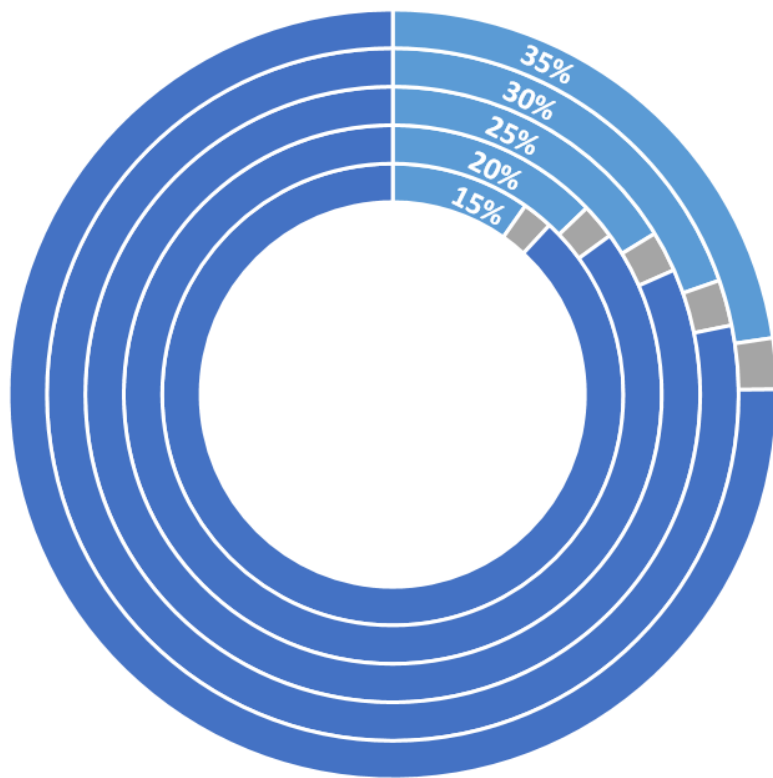
Taxa / avgift - genomsnitt	NOK
Personbil	19,00 kr
Lastbil	145,00 kr
- Varav lastbilar betalar en miljöavgift på:	50,00 kr
Persontåg	1.000,00 kr
Godståg	2.000,00 kr

- Passageavgift för Godståg på Öresundsbron är ca 8000 kr



# Förutsättningar för analysen

- Gränsöverskridande järnvägsprojekt kan finansieras med upp till 40% EU-stöd
- Antagande: uppskattningsvis är 25% stöd möjligt på den svenska delen = 16% EU-stöd för hela sträckningen
- Projektet kan finansieras med lånekapital
- Ett bidrag från exploatering antages kunna ingå i finansieringen

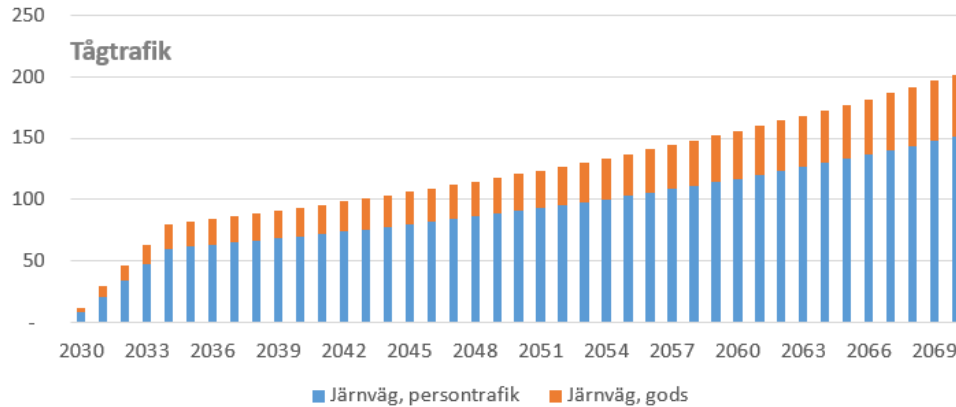


■ EU stöd   ■ Exploatering stöd   ■ Lån

Finansiering, mrd €	15%	20%	25%	30%	35%
EU-stöd	0,23	0,30	0,38	0,46	0,53
Exploateringsstöd	0,05	0,05	0,05	0,05	0,05
Lån	2,06	1,99	1,91	1,83	1,76

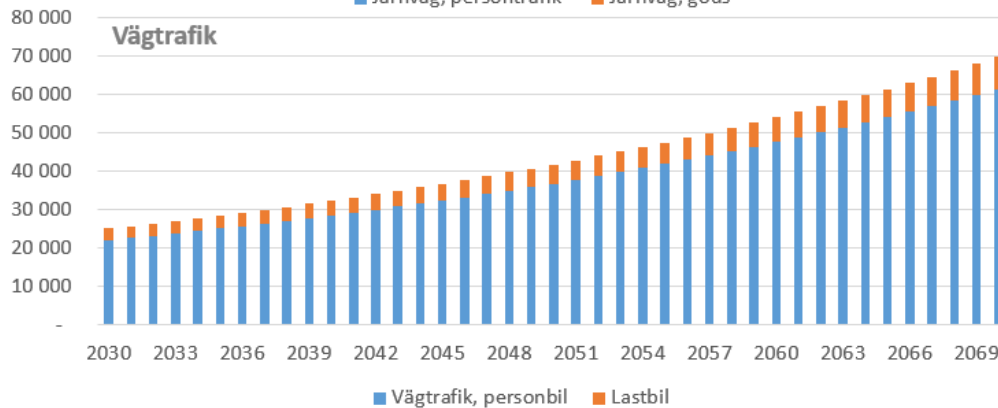


# Trafikutveckling



## → Järnväg

- Trafikstart 2030
- 4 års 'ramp-up' (trafiksprång)
- 60 Persontåg per dygn
- 20 Godståg per dygn (ÅDT / båda riktningarna.)



## → Väg

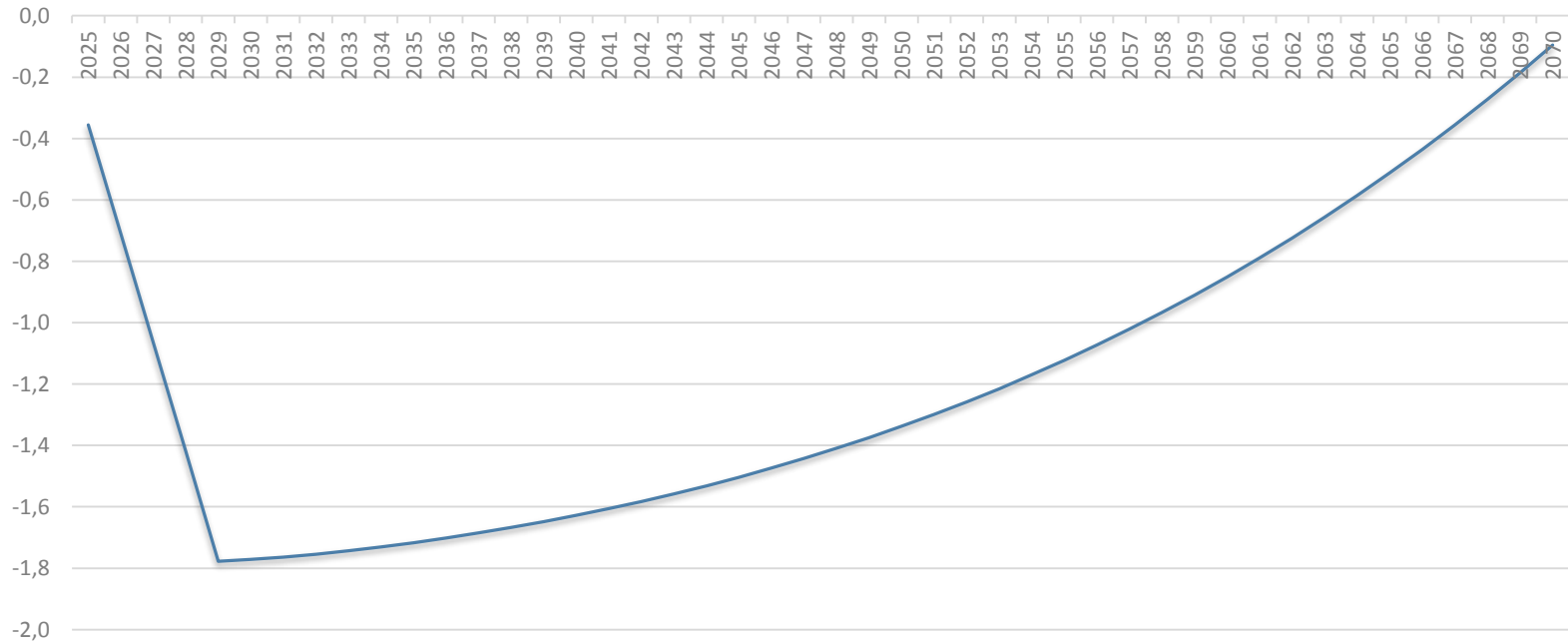
- Trafiken antages växa med 2,7% per år (gns 2,75% sen.10 år)
- Avgift för bilar på Svinesundbron
- Passageavgift och mijöavgift





# Skuldprofil

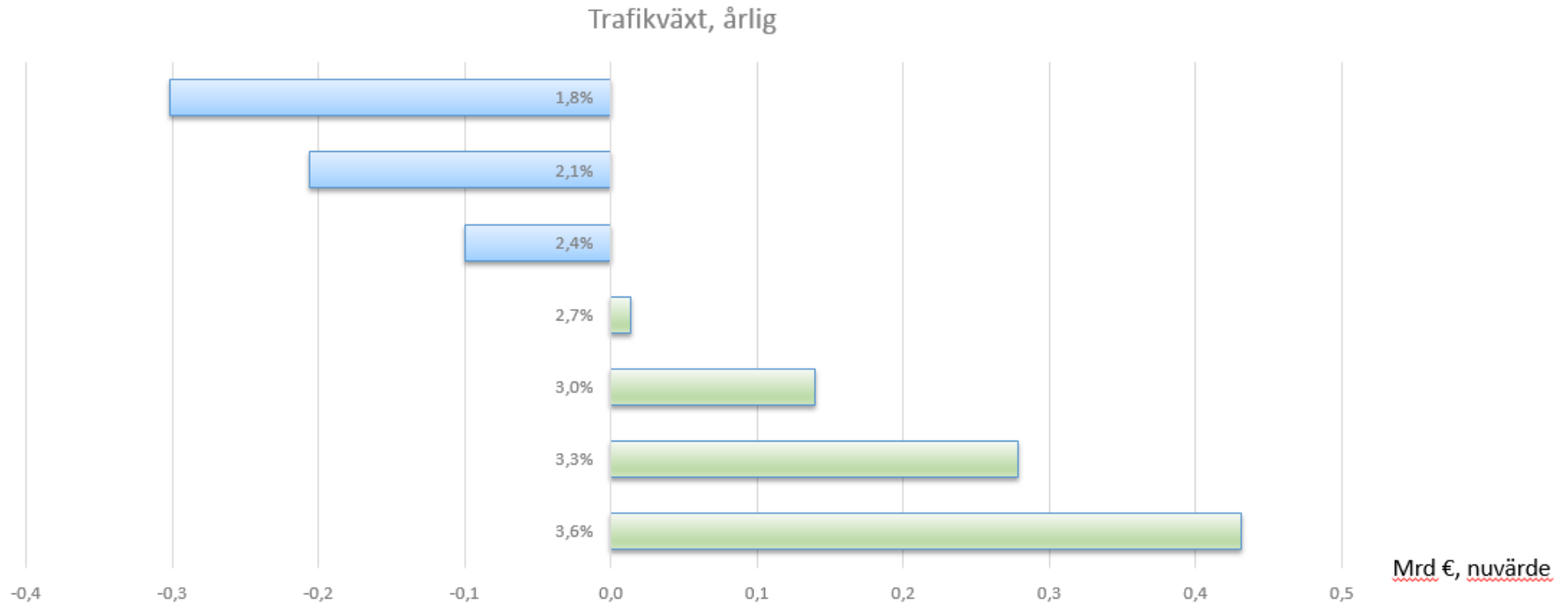
Skuld, mrd €



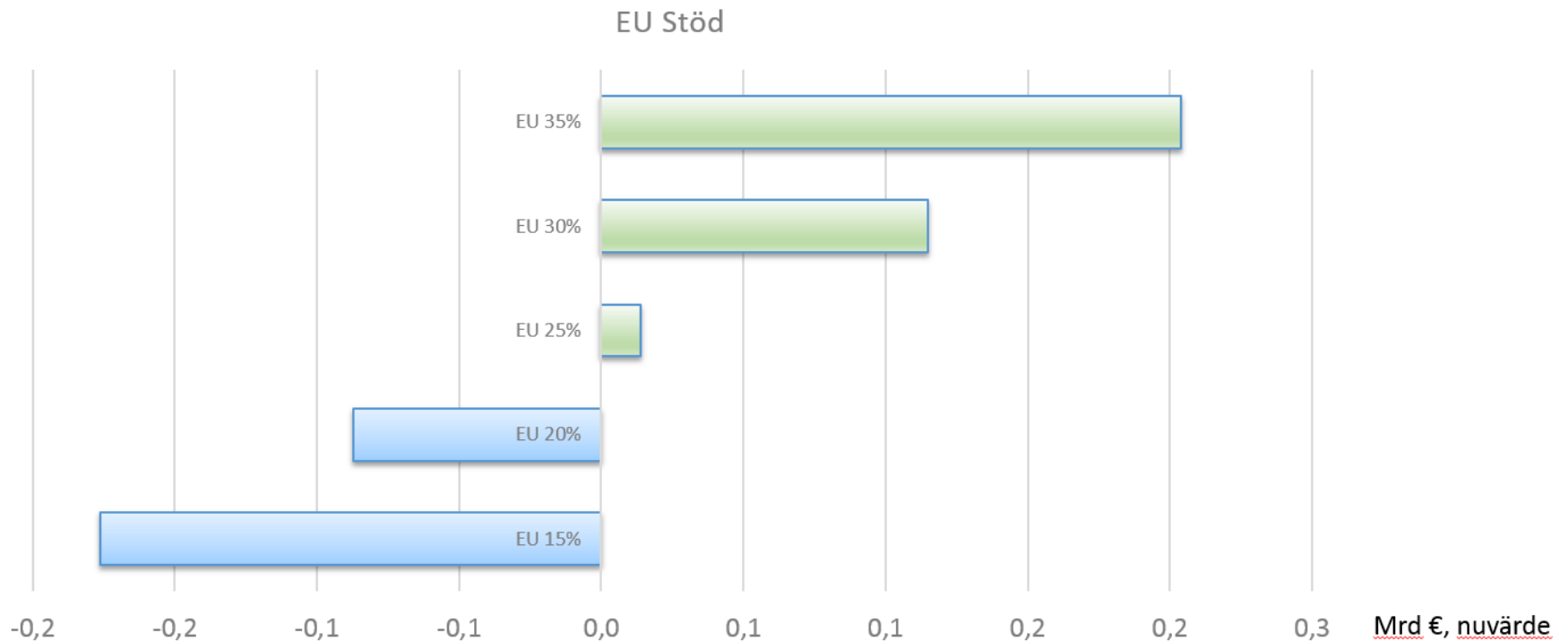
- Det går att återbetala investeringen inom en acceptabel tidshorisont på 40 år



# Känslighetsanalys trafikillväxt

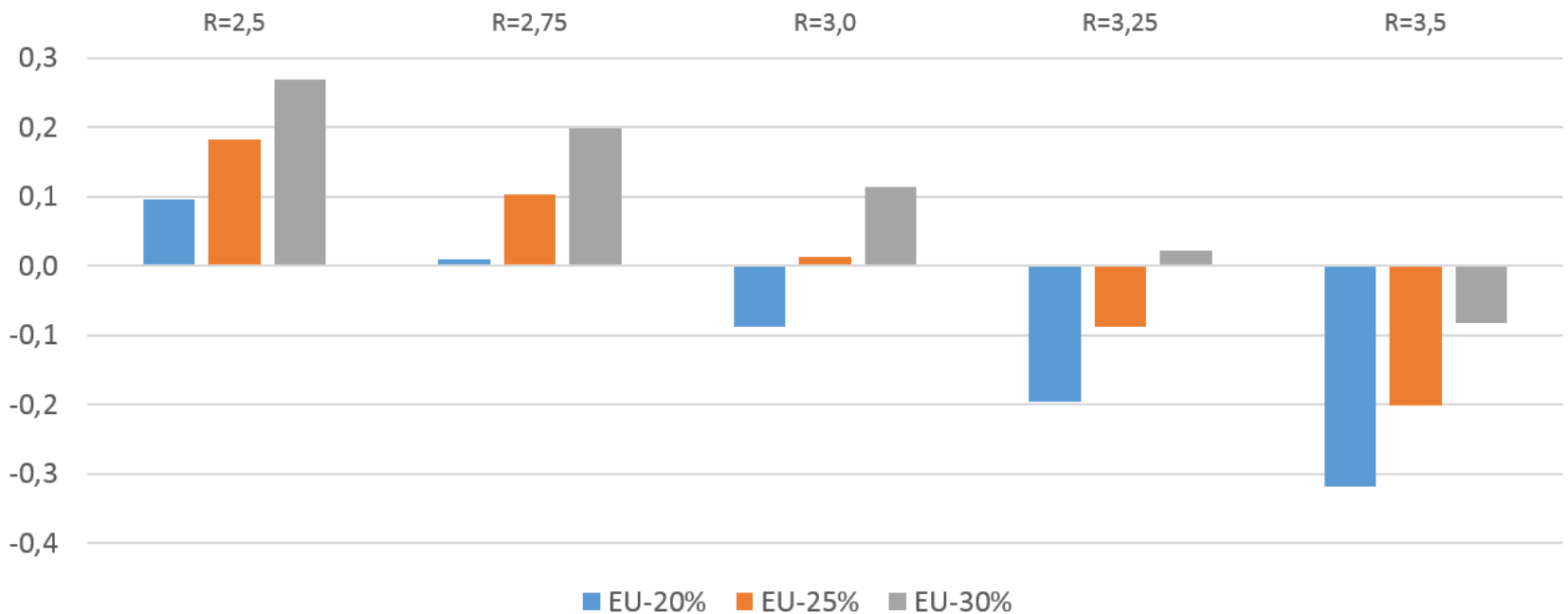


# Känslighetsanalys EU-finansiering (Svensk del)



# Känslighet för olika ränta på lånet

Netto nuvärde, mrd €



- Tydligt lönsamt om räntan är <3%



# Slutsats

- Ny järnväg Halden – Öxnered kan finansieras utan anslagsfinansiering
- Avgifterna på Svinesundsbron förlängs efter vägbron är avbetald och medel från avgifterna är avgörande för finansieringen
- Miljöavgift för lastbilar på minst +50 kr behöver införas
- Gröna obligationer och lägre ränta på lån gör projektet än mer lönsamt



# Tack!

