



Fremtidens jernbane og OPP-organisering

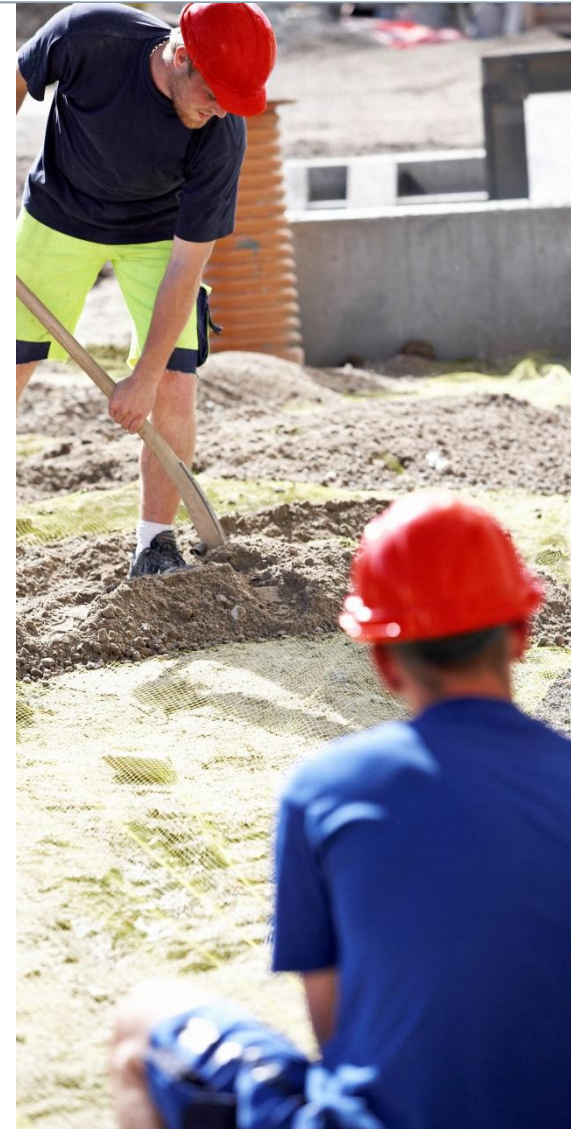
11. april 2013

Pensionspenge i jernbaner – I

Hvorfor investerer pensionskasser i infrastruktur?

- › Lave renter => behov for alternative investeringer

- › OK med lange illikvide investeringer, hvis:
 - › Risiko og forrentning er rimelig
 - › Cash-flows er attraktive og stabile



Pensionspenge i jernbaner – II

- › Hvorfor vil regeringer gerne have pensionskasser på banen?
 - › Offentlige budgetter under pres (Finanspagt osv.)
 - › OPP giver bedre totaløkonomi (lavere udgifter for skatteyderne)



OPP-organisering – potentielle fordele

- > Partnerskab med professionelle private aktører
 - > Adgang til stordriftsfordele
 - > Samtænkning af drift, anlæg og vedligeholdelse i designfasen
 - > Kontraktmæssig sikring af kvalitet
 - > Højere kvalitet af anlæg og bedre vedligeholdelse
 - > Vedligeholdelse fjernes fra politiske budgetforhandlinger

- > Evaluering af danske OPP-projekter

Andel af projekter med positive resultater for ordregivende myndighed

Totaløkonomisk optimering	69 pct.
Højere kvalitet i byggeriet	75 pct.
Gennemført til aftalt pris	88 pct.
”Projektet var en succes”	100 pct.

Kilde: Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen (2012).

Det er i grænsefladerne, problemerne opstår

Samling af ansvaret i én projektorganisation mindsker risikoen for fejl

Offentlig bygherre



OPP-organisering



Grænseflader med risiko for fejlkommunikation og manglende ansvar

D	Design
P	Projektering
A	Anlæg
D&V	Drift og vedligehold

Forudsætninger for, at OPP-organisering er velegnet

- > Driftsudgifter udgør relativt betydelige beløb i forhold til anlægssummens størrelse
 - ➔ Grundlag for totaløkonomisk optimering
- > Stort element af gentagelse
 - ➔ Erfaringer kan sikre optimering af efterfølgende projekter
- > Eventuelt en vis brugerbetalingsandel
 - ➔ Mulighed for optimering af efterspørgslen



Tak for opmærksomheden

Adm. direktør Torben Möger Pedersen