

## Referat af ”Alternativ finansiering af fremtidens infrastruktur”

**Kort introduktion af Ute efterfulgt af mødelederen Brian Gardner Mogensen Grontmij A/S, som præsenterede formålet med sessionen.**

### **Oplæg af Kaj V. Holm Sund & Bælt**

Et spørgsmål: Er der en grænse for hvor stort et projekt man kan finansiere?

Svar: Det skal ikke være for stort, for så vil det være en dårlig finansiering. Også ved PPP, kan det være risikabelt, fordi firmaet kan gå konkurs.

SP: Kan der være noget krydsfinansiering? EU støtter bl.a. til nogle bæltter.

Svar: Man fik 10% finansiering af EU til (Femern?). Man kan også låne penge af EU's finansieringsbank. Det er ikke gratis.

### **Oplæg af Jonathan Beckitt, Infrastructure & Project Finance Group, UK**

Der er en bro i England. 7-sea-brigde, hvor 'lejeren' fik ret til indtægter fra den eksisterende bro, samt den nye som skulle opføres, og det gav en kæmpe succes. Tilbagebetalingstiden var omkring 3 år.

Humber-bro mellem England-Wales var ikke var en succes.

Broen mellem Cardiff og Bristol, hvor samspillet mellem byerne gav en fin transportmængde byerne imellem.

SP: De kritiske problemer som der blev forevist på første slide, passer ikke helt med danske projekter. Der mangler en pengestrøm, som der ikke tidligere har været et problem.

SV: (Jeg er ikke helt sikker, men jeg tænker at 'Balance' betalingsbalance) Man går mere i England til at få direkte tilskud fra staten eller via pensionselskaber.

SP: Hvad er den maksimale tilbagebetalingstid?

SV: For små projekter er det ikke så meget, en 20-30 år, men som vist ved højhastighedsbanen, er der stadig kun tilbagebetalt 1/3 for de første 30 år. Hvorfor skal man tilbagebetale i én generation, når der er flere generationer der benytter sig af den nye dyre forbindelse?

### **Oplæg af Frederik Østergaard Christiansen, Bech-Bruun**

#### **Åben diskussion af Ute Stemmann, Grontmij A/S:**

SP fra Jonathan: Er der en standard kontrakt til OPP-projekter?

SV fra Frederik: Ja

SV fra Jonathan: I England er der nogen der ligesom skal godkende de nye OPP før at de kan udfærdiges.

SP: Hvordan sikrer man sig mod markedsrisikoer såsom betalingsafgifter, ny jernbaneforbindelse, kørselsafgift i England?

SV fra Jonathan: Det er en fælles aftale man laver for at sprede risikoen.

Bl.a. i England inddrog man busselskaberne i forbindelse med opførelsen af en ny jernbane/letbane. Så der kom en fællesforståelse for billetpriser osv. At busselskabet var med i aftalen, var ikke engang med fra kommunens side, men blev bragt på bane af selskabet bag den nye jernbane/letbane.

SP: Er der nogen tendenser i UK som er ved at vise sig? Er bl.a. der flere eller færre OPP end tidligere?

SV fra Jonathan: Der er større fokus på OPP, og det skaber nogle bedre projekter, da det er sværere at komme til penge og få projekterne finansieret. Der er færre projekter end tidligere, men bedre...

SV fra Kaj: I Danmark benytter man oftest OPP i små, lette og ukomplicerede projekter.