



# OPS – ett smart sätt att bygga framtidens infrastruktur

Behovet av nya och bättre vägar, broar och järnvägar är en ständigt aktuell fråga, i Sverige och på andra håll i världen. Den traditionella metoden att genomföra denna typ av stora infrastrukturprojekt är genom anslagsfinansiering över statsbudgeten med direktavskrivning, där ansvarig myndighet sedan upphandlar en byggentreprenad. Dessa projekt har ofta blivit försenade och dyrare än planerat samt att angelägna projekt fått skjutas på framtiden. På allt fler håll runt om i världen, bland annat i våra grannländer Norge och Finland, används därför Offentligt Privat Samarbete (OPS) för infrastrukturprojekt. Genom OPS kan infrastruktursatsningar tidigareläggas och risken för förseningar och fördyringar minimeras. Frågan är när det politiska motståndet i Sverige mot OPS ska ge vika.

OPS är en term som används för att beskriva samhällsprojekt där offentlig och privat sektor samverkar för att planera, finansiera, bygga och underhålla större projekt som till exempel vägar, järnvägar, sjukhus, skolor eller andra samhällsnyttiga institutioner. Det handlar om ett professionellt och affärsmässigt samarbete, där den offentliga uppdragsgivaren har hela beslutanderätten över projektets inriktning och omfattning men där privata företag tar ett långsiktigt ansvar för projektets genomförande och underhåll. Betalningen sker sedan under den tid man använder anläggningen och på så sätt sprids den offentliga sektorns utgifter över projektets ekonomiska livslängd. I ett OPS-projekt upphandlar staten, landstinget eller kommunen tillhan-



**Hans Widell,**  
civilingenjör Väg  
och vatten,  
Projekt-  
utveckling,  
Skanska  
Infrastructure  
Development

dahållandet av en fungerande tjänst som inbegriper alla ingående moment: design, finansiering, byggande, drift och underhåll under en längre period om kanske 15-35 år.

### Samhällsnyttan med OPS

Det finns oftast två olika syften med att använda OPS, dels att lösa finansieringsproblem men framförallt för att uppnå effektivitetsvinster.

Finansieringsproblemet kommer av att infrastruktursatsningar traditionellt finansieras via statsbudgeten och att andra utgifter ofta tränger ut infrastrukturinvesteringarna. Situationen har varit likartad i många andra länder i Västeuropa och blivit en drivkraft för att hitta nya finansieringslösningar. För att kunna möta ett stigande behov inom infrastrukturområdet har det därför varit nödvändigt att söka andra finansieringskällor.

OPS är dock inte främst en finansieringsform, utan en upphandlingsform med syfte att uppnå högre effektivitet och kvalitet samt sänka kostnaderna för en offentlig tjänst, och inte minst möjliggöra ett tidigare genomförande av prioriterade investeringar.

### Större ansvar

Kostnadsöverskridanden och förseningar har ofta karakteriserat stora infrastrukturinvesteringar upphandlade på traditionellt sätt. OPS innebär att uppförande och drift av infrastrukturinvesteringar hanteras annorlunda. Den nya ansatsen lägger en större del av ansvaret på den privata entreprenören och frambringar ett livscykelänkande i och med att entreprenören har ansvar för anläggningens hela livslängd och inte enbart på uppförandet.

Utförandet av infrastrukturprojekt med driftsansvar för en lång tidsperiod skapar också incitament till nytänkande hos den privata utföraren. Staten kan dra nytta av den privata aktörens kommersiella kompetens och tekniska förmåga i syfte att uppnå optimala lösningar och god kvalitet för hela avtalsperioden.

## Betongens unika egenskaper nödvändiga för ett uthålligt samhällsbyggande

*Cementa tillverkar och marknadsför cement i Sverige. Våra kunder är betongtillverkare och entreprenörer i bygg- och anläggningsbranschen. Omsättningen är ungefär 1,3 miljarder kronor och antalet medarbetare uppgår till cirka 425. Cementa är ett av Sveriges största byggmaterialföretag och ingår i den internationella koncernen HeidelbergCement.*

*Inom Cementas marknadsavdelning arbetar 35 personer. Vi utvecklar cement- och betonganvändningen inom nya områden och ligger långt framme inom forskning och utveckling. Nu behöver vi förstärka vår organisation med en ny medarbetare.*

## Senior Projektledare

Du är civilingenjör med bred erfarenhet från husbyggande till exempel som projektör, byggherre eller entreprenör. Ditt nya arbete präglas av en helhetssyn på den byggda miljöns utformning och dess samspel med miljö och samhälle i ett långsiktigt perspektiv.

Du har lätt för att skapa kontakter och särskilt god förmåga att samverka i och leda projekt.

### Arbetsuppgifter

- Utveckla helhetskoncept inom betongbyggande inklusive mjuka värden som energi, miljö, ekonomi och estetik
- Arbeta i utvecklingsprojekt med våra kunder
- Utveckla och sprida kunskap om ny betongteknik samt nya produkter och tillämpningar
- Följa utvecklingen inom betongbyggandet, med speciell inriktning på nya marknadsområden för betong
- Göra tekniska/ekonomiska utredningar om cement- och betonganvändning
- Ge råd till och influera konstruktörer och arkitekter
- Samverka med myndigheter, institut och högskolor.

### Mer information

Kontakta vVD Fredrik Winberg telefon 08-625 68 04 eller FoU-chef Bo-Erik Eriksson telefon +358-19 345 12 08 så får du veta mer om bland annat arbetssätt och arbetsuppgifter.

Skicka din ansökan senast den 9 oktober under adress [carin.korhonen@cementa.se](mailto:carin.korhonen@cementa.se).

**CEMENTA**  
HEIDELBERGCEMENT Group

Cementa AB, Box 144, 182 12 Danderyd



► En central komponent i en OPS-lösning är den tydliga fördelningen av ansvar och uppgifter. I ett OPS-projekt fördelar den offentliga upphandlaren och den privata leverantören riskerna mellan sig baserat på vem som har störst möjlighet att bedöma, påverka och hantera risken.

#### Billigare eller dyrare för staten?

En kritik som förekommit i den svenska debatten går ut på att lånekostnaderna (ränta på lån och utdelning på aktiekapital) är högre för privata aktörer än för staten och att det därför blir dyrare för skattebetalarna med OPS.

Dock uppnås ofta en lägre totalkostnad med OPS genom en snabbare byggprocess och därmed kortare kapitalbindningstid, dessutom har skillnaden i räntemarginal mellan privat och offentlig finansiering minskat betydligt. Den privata finansieringen är också mer heltäckande och innehåller bland annat riskpremier för kostnads- och tidsöverskridanden. Med OPS-modellen byggs incitament till bättre långsiktig ekonomi in i projektet,

*OPS-metoden erbjuder därmed en möjlighet för beställarna att tillsammans med entreprenören bygga långsiktigt hållbart*

man kan säga att en försäkring ingår i priset.

#### Långsiktigt hållbart

En av de viktigaste komponenterna i OPS-projekt är alltså att de genomförs med livscykelperspektiv. Det innebär att den privata aktören redan från början kan ta t ex högre material- eller konstruktionskostnader då det betalar sig genom minskade kostnader under driftsperioden. Eftersom projektet omfattar en lång period bygger modellen in ett långsiktigt incitament till effektivare resursutnyttjande.

OPS-metoden erbjuder därmed en möjlighet för beställarna att tillsammans med entreprenören bygga långsiktigt hållbart – vilket ofta är samhällsekonomiskt effektivare än att sträva efter lägsta anbud för själva uppförandet.

#### Goda erfarenheter i grannländer

Storbritannien ligger långt fram i utvecklingen när det gäller OPS (i Storbritannien kallas det Private Finance Initiative, PFI, eller Public Private Partnership, PPP). Upp-

handlingsformen introducerades 1992 och omfattar såväl vägar som sjukhus, skolor och fängelser. Skanska har under det senaste decenniet byggt ett antal större projekt i Storbritannien genom OPS, bland annat flera stora sjukhusprojekt.

Finlands första OPS-projekt var motorvägen mellan Helsingfors och Lahti som byggdes av Skanska och omfattar 69 km väg inklusive 88 broar. Vägen rymdes inte i den ordinarie statsbudgeten men ansågs vara samhällsekonomiskt lönsam och därför valdes OPS. Ersättningsmodellen baseras på skuggtullar där ersättningen styrs av trafikmängden, med en maxnivå, samt omfattar kvalitet och tillgänglighet.

Projektet påbörjades 1997 och hela vägen öppnades för trafik 1999, vilket var ett år före utsatt tid. Enligt Finnras, det finska vägverkets, bedömningar öppnades vägen fem år tidigare jämfört med om man hade använt traditionell finansiering. Projektbolaget, där Skanska är delägare, ansvarar för vägen fram till 2012, sedan lämnas den över till det finska vägverket.





För att få ännu större livscykelfokus förordar Finnra att leverantörerna i framtiden får större utrymme för att utveckla nya idéer och att avtalsperioderna blir längre.

Norges första vägprojekt enligt OPS-modellen är E39 mellan Klett och Bårdshaug. Skälet till att man valde OPS var inte att lösa finansieringen utan att uppnå effektivitetsvinster. Skanska har byggt 22 km väg inklusive 10 km tunnlar och 12 broar som öppnade för trafik vid halvårsskiftet 2005, två månader tidigare än planerat. Efter 25 år, 2030, överlämnas vägen till det norska vägverket, Vegdirektoratet.

Projektbolaget, där Skanska äger 50 procent, får ersättning baserat på vägens tillgänglighet, dvs att hela vägen är öppen för trafik. Eftersom ett av syftena med den nya vägen var att öka säkerheten på vägsträckan utgår även en bonus som baseras på antalet olyckor på vägen i jämförelse med en genomsnittlig motsvarande väg.

#### När kommer OPS till Sverige?

Regeringen har hittills sagt nej till OPS som modell för att bygga infrastruktur. Motståndet verkar huvudsakligen botten i en misstro mot privata aktörers förmåga att tillhandahålla infrastruktur mer samhällsekonomiskt lönsamt än staten.

Regeringen har dock gett förre landshövdingen Bo Holmberg i uppdrag att utreda en tidigareläggning av Ostlänken. Ostlänken är en ny planerad järnvägssträckning mellan Stockholm och Linköping. Den omfattar bland annat nybyggnad av en cirka 15 mil lång dubbelspårig järnväg mellan Järna och Linköping. Inom uppdraget undersöks också möjligheterna till alternativ finansiering. Kanske blir det genombrottet för OPS i Sverige?

#### Läs mer på internet

[www.skanska.com/id](http://www.skanska.com/id)

#### e-post författaren

[hans.widell@skanska.se](mailto:hans.widell@skanska.se)

## Absolut vattentätt med Elastoseal EPDM gummiduk

I år efter år skall dammen behålla sitt vatten. Stora värden står på spel om läckage uppstår, oavsett om det är miljöfarligt lakvatten eller friskt källvatten. Dammens tätskikt måste hålla för markförändringar, rötters utbredning och vädrets makter som UV-strålning och isens rörelser.

Elastoseal EPDM gummiduk är genom sin unika elasticitet och följsamhet den mest långlivade, stryktåligaste och miljövänligaste dammduken.

Det har vi bevis på.

**Elastoseal**

**TRELLEBORG**  
BUILDING SYSTEMS

Rubber Membranes  
Box 1004, 331 29 Värnamo  
Tel: 0370-481 00 Fax: 0370-485 00  
E-post: [rubber.membranes@trelleborg.com](mailto:rubber.membranes@trelleborg.com)  
[www.trelleborg.com/rubber\\_membranes](http://www.trelleborg.com/rubber_membranes)

www.toggi.se