

# NOTAT

Oppdragsnamn **Finansiering av Atløysambandet**

Prosjekt nr. **1350045992**

Kunde **Askvoll kommune**

Notat nr. **1**

Versjon **1**

Til **Askvoll kommune**

Fra **Terje Norddal**

Kopi

Utført av **Terje Norddal**

Kontrollert av **Oppdragsgivar**

Godkjent av **Terje Norddal**

## 1 Om Atløysambandet

Dato 03.08.2021

Atløysambandet er eit fylkeskommunalt vegprosjekt i Askvoll kommune mellom fastlandet og Atløyna. Øya har knapt 500 ibuarar. Det nye veg- og brusambandet vil få ei lengde på 5,2 km med separate vegbaner for bil og gang/sykkel. 4 km er ny veg medan 1,2 km er oppgradering av eksisterande.

I dag er det ferje mellom Askvoll sentrum og øya. Den har ei seglingstid på 10-15 minutt med avgangar omtrent ein gong for timen. Tyngdepunktet for trafikken til/frå Atløy er ved Grov. Mellom Grov og Askvoll sentrum er reisetida i dag i gjennomsnitt ca 45 minutt. Med veg blir den ca 8 minutt. Ca 30 % av trafikken er mellom Atløy og Dale/Førde og resten av landet. Denne trafikken får reisetida redusert med nesten 45 minutt. Til å vere eit ferjeavløysingsprosjekt, er dette ein stor reisetidsgevinst. Det skuldast av vegen kan byggast utan at veglengda blir større enn summen av dagens distanse med veg og ferje.

Rambøll  
Kobbegate 2  
PB 9420 Torgarden  
N-7493 Trondheim

T +47 73 84 10 00  
<https://no.ramboll.com>

## 2 Finansiering med ferjeavløysingsmidlar

I inntektssystemet for fylkeskommunane ligg det eit årleg tilskott frå staten til å betale for investering og drift av fylkesvegferjene. I 2016 vart det innført ei ordning der fylkeskommunane ville behalde dette tilskotet i inntil 40 år for samband som blir erstatta med veg/bru/tunnel. Det vart peika på at det ville legge til rette for å realisere fleire slike samband med positive effektar for vekst og auka verdiskaping i kystkommunane. For Atløysambandet vil staten betale heile investeringskostnaden ved vegen, og etter nye reglar venteleg meir enn 50% av berekna rentekostnad etter visse reglar.

For det offentlege er denne ordninga er eit klassisk døme på situasjon der ein kan erstatte ein årleg kostnad, som ein i prinsippet har til evig tid, med ei investering med lang økonomisk levetid og relativt små årlege kostnader. Ny veg har i vanlege kalkylar ei levetid på 40 år. Ny bru skal konstruerast med teknisk levetid på 100 år. Ny veg til Atløy, som er bygd med dagens krav til utforming og vedlikehald, vil ha betydeleg lengre levetid enn 40 år.

For brukarane av dagens ferje vil vegsamband normalt gi store gevinstar i form av reduserte reisetider og individuell transport med bil, sykkel og til fots tilgjengeleg heile døgeret, veka og året (24/7/365). Når veglengda ikkje er særleg lengre enn veg og ferjestrekning i kombinasjon, gir dette relativt store gevinstar per trafikant, så med mange trafikantar blir dette også store beløp i eit samfunnsøkonomisk perspektiv.

Det vil også vere føreseielege miljøeffektar knytt til det å bygge veg i staden for ferje, men heilt avhengig av lokale tilhøve. Viktige årlege miljøkonsekvensane kan også kalkulerast. I seinare tid er det sett sterkare fokus på energiforbruk med følgjer for utslepp av klimagassar. Typisk vil ferje ha 5-10 gonger så høgt energiforbruk som når bilane køyrer på veg som erstattar ferja, men utan lang omveg. Dette gjeld uavhengig av energikjelde, så det spelar lita rolle om ferja nyttar diesel og bilane det same, eller både transportmiddel nyttar elektrisitet eller annan energiberar frå fornybare kjelder. For Atløysambandet har vi kalkulert at bilane på vegen ville hatt eit årleg energiforbruk mindre enn 1/10-del av ferja sitt.

### 3 Retningslinjer for ferjeavløysingsmidlar

Retningslinjene for bruken av denne ordning med ferjeavløysingsmidlar er sist godkjend av regjeringa 7. oktober 2020. Dei inneheld nokre viktige krav til prosjektstatus og finansieringsopplegg:

1. Det skal vere ein godkjend reguleringsplan.
2. Det skal vere eit kostnadsoverslag med uvisse på +/- 10 %.
3. Det skal vere ein realistisk finansieringsplan.
4. Det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring etter KS2 når prosjektet har kostnad større enn 1 mrd 2019-kroner.

For Atløysprosjektet er desse vilkåra innfridde når revidert KS2 er ferdig i nær framtid.

Regelverket for tilskottssystemet kan bli opplevd som relativt komplisert, men har nokre tydelege hovudelement.

1. Byggjekostnaden, etter meirverdikompensasjon, blir betalt ut med årleg beløp til nominell byggjekostnad er betalt, men i maksimalt 45 år.
2. Årleg beløp blir inflasjonsjustert (nominelt auka) med 2,5 % per år.
3. Rentekostnader blir kompensert med inntil 50 % av berekna kostnad. I revidert nasjonalbudsjett for 2021 er etablert ei ordning som i praksis kan auke denne prosentsatsen.
4. Rentekostnaden blir rekna etter 5-årleg swap-rente med tillegg på 0,5 %. Det tilsvarar for tida ca 2,5 % p a.
5. Renteberekinga skal baserast på serielån over 40 år.
6. Utbetalinga skjer frå året etter at ferja er avløyst og i inntil 45 år.

På nokre punkt er regelverket ikkje heilt presist på reknemåten. Finanskostnad i byggeperioden blir ofte rekna som del av byggjekostnaden, men kan også bli sett på som rentekostnad som får inntil 50 % refusjon frå staten. Vi vel å legge til grunn at rentekostnaden i byggeperioden ikkje inngår som investering, men inngår som renter med 50 % dekning frå staten.

5-årleg swap-rente varierer over tid. Kommunalbanken kalkulerer årleg rente og lagar prognoser inklusiv påslaget på 0,5 % 5 år fram i tid. Renta var 2,19 % i 2019, og er prognosert til 2,5 % i 2025. Det er ikkje klart kva år som skal leggest til grunn. Vi legg til grunn prognosert rentenivå det året første utbetaling skjer. Det blir etter 2025 med 2,5 % som beste anslag.

Fylkeskommunen sine budsjett blir over tid belasta med 50 % av rentekostnaden. Dette er ein kostnad som fylkeskommunen får ein gong i framtida. Den bør diskonterast til noverdi slik at denne kostanden kan samanliknast med andre kostnader i dag. Ved slik diskontering kan vi nytte statens krav til rente ved verdsetting av eigenkapital hos fylkeskommunen. Det er på 2,5 %. Eller det kan argumenterast for å velje krav til rente i samfunnsøkonomiske kalkulasjonar for offentlege investeringar. Det er på 4 %.

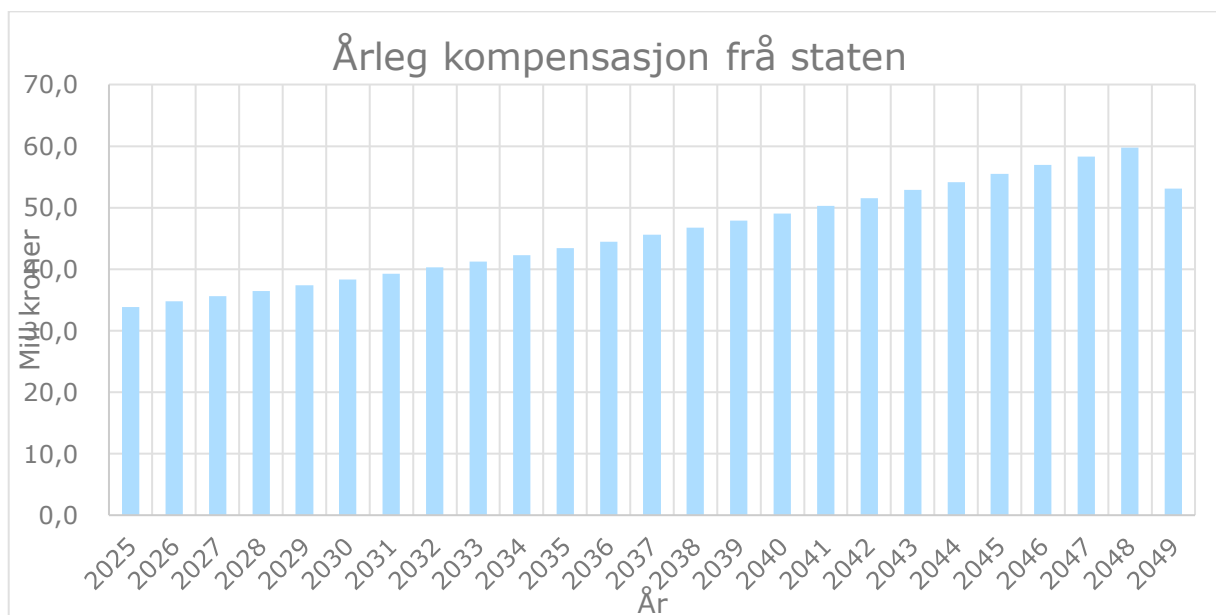
Om prosjektet blir så dyrt inklusiv rentekompensasjon at det ikkje er betalt av kompensasjonsmidlane innan 45 år, må fylkeskommunen sjølv dekke det overskytande.

#### 4 Finansieringskalkyle

Årleg ferjekompensasjonen er rekna til 27, 8 mill i 2017. Dette beløpet skal årleg aukast med 2,5 % til siste utbetaling.

Investeringa er kalkulert til 1060 mill kroner inkl. mva i 2021. Eks . mva blir dette 862 mill kroner. Det er basert på at mva utgjør eit påslag på 23 % av byggekostnad eks. mva. Kor stor reduksjon det skal vere i høve 25% er avhengig av korleis byggearbeidet er organisert. Det er ikkje mva på arbeid utført av fylkeskommunen sine tilsette. Kalkulert byggekostnad skal prisjusterast med endring i indeks for vegleggskostnader fram til byggstart. Vi nyttar 2,5 % årleg prisstigning. Vi legg til grunn ei byggetid på 3 år med like stor del av byggekostnaden kvart år, og at fylkeskommunen sine utbetalningar skjer samtidig med kostnaden.

I tillegg til investeringskostnaden på 862 mill kroner vil fylkeskommunen få dekt inntil 50 % av rentekostnaden rekna som serielån over 40 år. Denne kostnaden vil verte 486 mill kroner. Vi legg til grunn at staten betalar attende halvparten, så fylkeskommunen må finansiert 243 mill kroner av total prosjektkostnad, og staten 1 105 mill kroner. Betalt mva kjem i tillegg som utbetaling frå fylkeskommunen, men den blir refundert av staten fortløpande gjennom anleggsperioden.

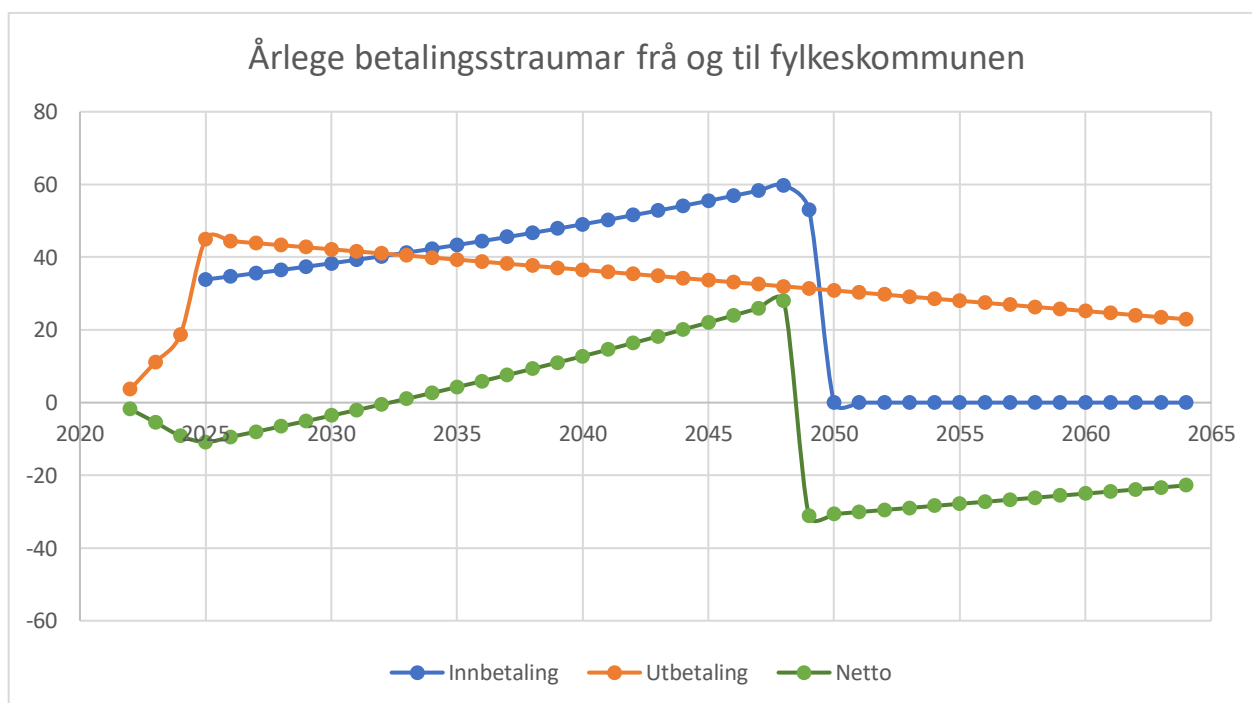


Figur 1 Årleg ferjeavløysingskompensasjon frå staten. Mill kroner

Figur 1 viser årleg betaling frå staten til fylkeskommunen. Den er basert på at vedtak om bygging blir gjort i 2021, at arbeidet startar i 2022 og blir fullført etter tre år i 2024. Då vil staten kome med si første betaling i 2025 med 33,9 mill kroner. Det årlege beløpet vil vekse med 2,5 % per år til siste utbetaling for fullt år i 2048 med 58,9 mill kroner. Året etter får fylkeskommunen eit sluttbeløp på 53 mill kroner. Då har staten betalt 1 148 mill kroner som er heile investeringskostnaden inkl. prisstigning i byggeperioden og halve rentekostnaden.

**Fylkeskommunen får i prinsippet ein årleg rente- og avdragskostnad. Dei årlege utbetalingane vil følgje eit anna mønster enn innbetalingane frå staten. Staten sine utbetalingar aukar med fast prosentsats per år. Fylkeskommunen sine kostnader skal kalkulerast som eit serielån over 40 år som dermed har faste avdrag på 2,5 % av opphaveleg lånebeløp. Årlege renter blir redusert etter kvart som lånebeløpet blir redusert. I dette tilfellet vil staten ha betalt sin del av kostnaden fullt ut etter 25 år medan fylkeskommunen skal betale avdrag og renter i 40 år.**

Figur 2 viser årlege betalingsstraumane.



**Figur 2** Årlege betalingsstraumar til og frå fylkeskommunen. Mill kroner

#### Den oransje kurva i

Figur 2 viser fylkeskommunen sine årlege utbetalingar til renter og avdrag. Avdraga startar samtidig som staten startar å betale. Før det har fylkeskommunen renter på finansiering i byggeperioden. Den blå kurva viser dei årlege betalingane frå staten. Den grønne kurva viser fylkeskommunen sin netto betalingsstraum kvart år. Fram til 2033 er den negativ, men deretter blir den positiv fram til 2049, det året staten er ferdig med si betaling. Fram til 2064 har fylkeskommunen berre utbetalingar som i starten blir dekt av opparbeidd overskott, men der fylkeskommunen til slutt må betale til saman 243 mill kroner.

I åra 2022 til 2040 blir fylkeskommunen «långivar» til staten med ein topp på 82 mill i 2032. Deretter får fylkeskommunen eit årleg likviditetsoverskott som samlar seg opp til ein topp på 160 mill i 2049.

Først etter 2055 må fylkeskommunen betale sin reelle kostnad ved Atløysambandet, 243 mill 2021-kroner.

For fylkeskommunen sin framtidige kostnad er det mest korrekt å gjere kalkylar i dagens kroneverdi, altså 2021 kroner. Då kan tala lettare samanliknast med fylkeskommunen sine andre kostnader og gjeldande årsbudsjett, d v s i 2021 prisnivå. Summen av fylkeskommunen sine netto åreleg inn- og utbetalingar fram til 2064 har ein noverdi på 103 mill kroner når ein nyttar kalkulasjonsrente på 2,5%, eller 70 mill om ein nyttar kalkulasjonsrente på 4 %. I dagens kroneverdi er det tal i dette området som er fylkeskommunen sin reelle kostnad til finansiering av Atløysambandet. For fylkeskommunen bør dette talet samanliknast med den lokale samfunnsnyttan av prosjektet.

## 5 Samfunnsnyttan av Atløysambandet

Reguleringsplan for prosjektet er godkjent juli 2020. Den baserer seg på kommunedelplan med konsekvensutgreiing som vart utarbeidd i 2014. Den kalkulerer trafikken til ÅDT på ca 320 (ca 400 PBE) når vegen blir opna ein gong mellom 2025 og 2030. For det alternativet som seinare vart valt, hadde ein fylgjande tal for samfunnsøkonomisk nytte og kostnad som noverdi i 2014:

Trafikantane sine tidskostnader	317
Offentlege ferjekostnader	242
Trafikantane sine køyre- og ferjekostnader	26
Ulukseskostnader veg/ferje	-5
Kommunale driftskostnader	33
Vegvedlikehald	-21
Investering i veg	-688
Resteverdi veg	94
Skattekostnad	-86
Sum netto nytte	-87

TØI hadde i 2014 forslag om ein ny reknemodell for trafikantane sine sparde tidskostnader. Den ga ein trafikantnytte på 524 mill kroner, noko som vil gi ein netto nytte på 137 mill kroner. Ut frå ei samfunnsøkonomisk vurdering er dette eit prosjekt som bør realiserast så fort som mogeleg sidan det høgst truleg gir positiv netto nytte. Det er ganske unikt til å vere eit vegprosjekt i distrikts-Norge. Typiske prosjekt har kalkulert nytte som kan vere 10-30 % av kalkulert kostnad, men med stor variasjon i begge retningar får dette spennet.

Den lokale nyttan er trafikantane sine sparde tidskostnader og nettoeffekten av trafikantane sine betalte køyre og ferjekostnader. Dessutan får kommunen innsparingar i sine driftskostnader. I 2014 vart summen av lokal nytte vart kalkulert til minst 366 mill kroner. I 2021 er dette minst 440 mill kroner. Dette er den lokale nyttan ein kan få etter 2025 mot at fylkeskommunen tar ein kostnad på inntil 103 mill 2021-kroner i tidsrommet 2055-2064. Staten får i tillegg nyttan av dei sparde ferjekostnadane når staten har betalt heile byggekostnaden og sin del av rentekostnaden.