



Rapport 0602

Lage Lyche, Edvard Thonstad Sandvik og Leif Magne Lillebakk

Finansiering av Atløysambandet



MØREFORSKING
Molde AS

Lage Lyche, Edvard Thonstad Sandvik og Leif Magne Lillebakk

FINANSIERING AV ATLØYSAMBANDET

Rapport 0602

ISSN 0806-0789
ISBN 82-7830-087-9
Møreforskning Molde AS
Januar 2006

Tittel:	Finansiering av Atløysambandet
Forfatter(-e):	Lage Lyche, Edvard Thonstad Sandvik og Leif Magne Lillebakk
Rapport nr.:	0602
Prosjektnr.:	2110
Prosjektnavn:	Finansiering av Atløysambandet
Prosjektleder:	Lage Lyche
Finansieringskilde:	Askvoll kommune og Sogn og Fjordane fylkeskommune

Rapporten kan bestilles fra: Høgskolen i Molde, biblioteket,
Boks 2110, 6402 MOLDE.
Tlf.: 71 21 41 61, faks: 71 21 41 60,
epost: biblioteket@himolde.no - www.himolde.no

Sider: 27
Pris: Kr 50,-

ISSN 0806-0789
ISBN 82-7830-087-9

Sammendrag:

Med de finansieringskildene som vi har lagt til grunn vil Atløysambandet fortsatt mangle hhv 125 mill. kr eller 113 mill. kr med lånerente på 5,5 % eller 4,5 % for å kunne dekke inn kostnadene til prosjektet.

Brutto bompengeneinntekter vil utgjøre 76 mill. kr. Finansieringskostnadene knyttet til bompengelånet vil være på hhv. 22 eller 20 mill. kr med 5,5 % eller 4,5 % rente. Vi har da forutsatt en priselastisitet på -0,5 knyttet til generaliserte reisekostnader. Dvs. at dersom bompengetakstene (samt de andre generaliserte reisekostnadene) økes med 1 % så vil trafikken reduseres med 0,5 %. Med priselastisitet på -0,5 eller -0,8 har vi beregnet at hhv 158 eller 166 kjøretøy vil passere bommen per døgn i åpningsåret. Brutto bompengeneinntekter vil utgjøre 79 mill. kr dersom priselastisiteten blir satt til -0,8.

Når priselastisiteten er -0,5 utgjør innkrevingskostnadene 22 % av bompengeneinntektene noe som er i overkant av det som Samferdselsdepartementet anser som akseptabelt (se tabell 3). Bompenger vil også føre til et samfunnsøkonomisk nyttetap. I n/k-analysen beregnet vi at 244 kjøretøy i døgnet vil reise over sambandet i åpningsåret, dersom det ikke ble krevd bompenger. Bompenger vil derfor gi en trafikkavvisning på 244-158=86 kjøretøy i døgnet med elastisitet på -0,5. Det betyr et nyttetap på 59 mill. kr med kalkulasjonsrente på 4 %. Innkrevingskostnadene og det samfunnsøkonomiske nyttetapet (17+59=76 mill. kr) vil omtrent tilsvare bompengeneinntektene. I tillegg kommer finansieringskostnadene knyttet til bompengelånet. Ut i fra dette bør man derfor gjøre noen kritiske vurderinger, før man eventuelt velger å delfinansiere prosjektet med bompenger.

Forskottering av innsparte tilskudd til kapitalkostnader for ei ferge vil gi 55 mill. kr til prosjektet. Videre vil forskottering av innsparte tilskudd til drift av fergesambandet Askvoll-Gjervik-Fure gi 54 mill. kr, mens forskottering av innsparte utgifter til ambulanserbåt vil gi 41 mill. kr. Finansieringskostnadene knyttet til låneopptaket i forbindelse med forskotteringen og kostnader knyttet til prisstigningen vil utgjøre hhv 47 eller 36 mill. kr fra disse finansieringskildene med 5,5 % eller 4,5 % lånerente.

Finansieringsplanen er relativt følsom for endringer i forutsetningene. Dersom lånerenten økes til 7 % samtidig med at kostnadsoverslaget på utbygningsprosjektet økes med 10 % og vi ikke får årlig vekst i trafikken og årlige innkrevingskostnader blir 1,5 mill. kr, vil regnestykket se helt annerledes ut. Innkrevingskostnadene vil da utgjøre 32 % av bompengeneinntektene. Netto bompengeneinntekter (inntekter-innkrevingskostnader) vil da utgjøre 48 mill. kr og finansieringskostnadene vil være på 25 mill. kr. I en slik situasjon vil Samferdselsdepartementet neppe godkjenne en bompengordning for prosjektet.

FORORD

Rapporten er et oppdrag fra Askvoll kommune og Sogn og Fjordane fylkeskommune. Møreforskning Molde gjorde samfunnsøkonomiske analyser av prosjektet vinteren 2004/2005. Sluttrapport (Møreforsk rapport 0502) ble levert Sogn og Fjordane fylkeskommune i februar 2005. Med visse forutsetninger viste det seg at prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt. I ettertid har oppdragsgiverne fokusert mye på hvordan Atløysambandet eventuelt kan finansieres. På bakgrunn av dette er Møreforskning Molde blitt bedt om å utarbeide en finansieringsanalyse av prosjektet.

Kontaktpersoner hos oppdragsgiver har vært administrasjonssjef i Askvoll kommune Alfred Vørland.

Forsker Lage Lyche har vært prosjektleder for arbeidet og har skrevet rapporten og gjennomført mesteparten av beregningene. Forsker Leif Magne Lillebakk har tilrettelagt og bidratt i beregningsgrunnlaget, mens forsker Edvard T Sandvik har vært en viktig diskusjonspartner og kvalitetssikrer av prosjektet.

Forfatterne
Molde, 20. januar 2006

INNHold

1	SAMMENDRAG	6
2	INNLEDNING	9
2.1	BAKGRUNN	9
2.2	KORT BESKRIVELSE AV ATLØYSAMBANDET	9
2.3	PROBLEMFORMULERING	11
3	MULIGE FINANSIERINGSKILDER	12
3.1	BOMPENGER	12
3.2	ALTERNATIV BRUK AV FERGETILSKUDD	16
3.3	SPARTE UTGIFTER TIL DRIFT AV AMBULANSEBÅT	18
3.4	KOMMUNAL OG/ELLER LOKAL PRIVAT FORSKOTTERING/AKSJEKAPITAL	19
3.5	KOMMUNALE TILSKUDD	19
3.6	FYLKESKOMMUNALE TILSKUDD	19
3.7	TILSKUDD FRA NÆRINGS LIV OG INTERESSEGRUPPER	19
3.8	KONSEJONSKRAFTINNTEKTER OG EIENDOMSSKATT	19
3.9	KOMPENSASJONSMIDLER	20
3.10	ANDRE FORUTSETNINGER FOR FINANSIERINGSPLANEN	20
4	FINANSIERINGSPLAN FOR ATLØYSAMBANDET	22
5	OPPSUMMERING	25
	LITTERATUR	26
	TABELLER	27
	FIGURLISTE	27

1 Sammendrag

Prosjektet er en finansieringsanalyse av Atløysambandet. Vi har valgt å se på utbyggingsalternativet med undersjøisk tunnel. Dette tilsvarer en investeringskostnad på 245 mill. kr. I tillegg kommer investeringskostnader til ny fergekai på Hærland til 20 mill kr, finansieringskostnader (rentekostnader og kostnader knyttet til prisstigning) og innkrevingskostnader og kostnader til drift av et bompengeselskap, dersom en velger å delfinansiere prosjektet med bompenger.

Vi har foretatt en gjennomgang av mulige finansieringskilder knyttet til ferjeavløsningsprosjekter, og vi har omtalt viktige forutsetninger som skal være med i en finansieringsanalyse. Mulige finansieringskilder kan for eksempel være:

- Bompenger
- Alternativ bruk av sparte fergetilskudd
- Alternativ bruk av sparte utgifter til ambulansébåt
- Lokale tilskudd fra berørte kommuner eller fylkeskommunen
- Kommunal og/eller lokal privat forskottering/aksjekapital
- Fylkeskommunal forskottering/aksjekapital
- Konesjonskraftinntekter og eiendomsskatt
- Kompensasjonsmidler

Følgende basisforutsetninger er lagt til grunn i finansieringsanalysen:

- Lånerente 5,5 % eller 4,5 %
- Gj.snittlig engangsøkning i trafikken 11 % og 16 % (elastisiteter hhv -0,5 og -0,8)
- Årlig trafikkvekst 2005-2012 1,5 %
- Årlig trafikkvekst 2012-2025 1,1 %
- Årlige kostnader til innkreving av forskuddsbompenger kr 100 000,-
- Årlige kostnader til innkreving av etterskuddsbompenger 1,1 mill. kr
- Utbetaling av innsparte tilskudd til drift av fergesambandet Askvoll-Gjervik-Fure over 15 år justert for driftskostnader på nytt veisystem og uten kompensasjon for renteutgifter og prisvekst 3,6 mill. kr årlig
- Utbetaling av innsparte tilskudd til kapitalkostnader for ei ferge over 15 år med kompensasjon for pristigning med utgangspunkt i 2003-kr, men uten kompensasjon for renteutgifter 3,7 mill kr årlig.
- Utbetaling av innsparte utgifter til ambulansébåt over 15 år med kompensasjon for pristigning, men uten kompensasjon for renteutgifter 2,7 mill. kr årlig.
- Alle tall er oppgitt i 2005-kr

Tabell 1 viser den mest sentrale finansieringsplanen i rapporten. For andre finansieringsplaner se kapittel 4.

Finansieringskilde	Bompenger		Uten bompenger	
	Lånerente 5,5 %	Lånerente 4,5 %	Lånerente 5,5 %	Lånerente 4,5 %
Forskottering - Innsparte tilskudd til kapitalkostnader for ei ferge	55	55	55	55
Forskottering - Innsparte tilskudd til drift av fergesambandet Askvoll-Gjervik	54	54	54	54
Forskottering - Innsparte utgifter til ambulansebåt	41	41	41	41
Bompenger - forskuddsbompenger 2007-2009	2	2		
Bompenger - etterskuddsbompenger på prosjektet 2010-2025	74	74		
Nødvendige tilskudd	125	113	162	152
SUM	351	338	312	301

Kostnader				
Investering i fastlandssamband	245	245	245	245
Investering i ny fergekai samt nedlegging av 3 ferjekaier	20	20	20	20
Finanskostnader	69	56	47	36
Innkrevingskostnader og drift av bompengeselskap	17	17		
SUM	351	338	312	301

Tabell 1: Finansieringsplan for Atløysambandet når trafikkendringene er basert på priselastisitet på -0,5 (alle tall er oppgitt i mill 2005-kr)

I denne finansieringsplanen er gjennomsnittlig bompengeretakst er satt til kr 71,50. Vi ser at det er behov for 125 mill. kr i tilskudd for å kunne dekke inn de totale kostnadene (inkl finans og innkrevingskostnader) knyttet til prosjektet. Med en lånerente på 4,5 % vil nødvendig tilskudd ligge på 113 mill. kr. Lavere lånerente gir ca 13 mill. kr i sparte finanskostnader over nedbetalingsperioden på 15 år.

Brutto bompengeinntekter vil utgjøre 76 mill. kr. Finansieringskostnadene knyttet til bompengelånet vil være på hhv. 22 eller 20 mill. kr med 5,5 % eller 4,5 % rente. Vi har da forutsatt en priselastisitet på -0,5 knyttet til generaliserte reisekostnader. Dvs. at dersom bompengeretakstene (samt de andre generaliserte reisekostnadene) økes med 1 % så vil trafikken reduseres med 0,5 %. Med priselastisitet på -0,5 eller -0,8 har vi beregnet at hhv 158 eller 166 kjøretøy vil passere bommen per døgn i åpningsåret. Brutto bompengeinntekter vil utgjøre 79 mill. kr dersom priselastisiteten blir satt til -0,8.

Når priselastisiteten er -0,5 utgjør innkrevingskostnadene 22 % av bompengeinntektene, noe som er i overkant av det som Samferdselsdepartementet anser som akseptabelt (se tabell 3). Bompenger vil også føre til et samfunnsøkonomisk nyttetap. I n/k-analysen beregnet vi at 244 kjøretøy i døgnet vil reise over sambandet i åpningsåret, dersom det ikke ble krevd bompenger. Bompenger vil derfor gi en trafikkavvisning på $244-158=86$ kjøretøy i døgnet med elastisitet på -0,5. Det betyr et nyttetap på 59 mill. kr med kalkulasjonsrente på 4 %. Innkrevingskostnader og det samfunnsøkonomiske nyttetapet ($17+59=76$ mill. kr) vil omtrent tilsvare bompengeinntektene. I tillegg kommer finansieringskostnadene knyttet til bompengelånet. Ut i fra dette bør man derfor gjøre noen kritiske vurderinger, før man eventuelt velger å delfinansiere prosjektet med bompenger.

Forskottering av innsparte tilskudd til kapitalkostnader for ei ferge vil gi 55 mill. kr til prosjektet. Videre vil forskottering av innsparte tilskudd til drift av fergesambandet Askvoll-

Gjervik-Fure gi 54 mill. kr, mens forskottering av innsparte utgifter til ambulansébåt vil gi 41 mill. kr. Finansieringskostnadene knyttet til låneopptaket i forbindelse med forskotteringen og kostnader knyttet til prisstigningen vil utgjøre hhv 47 eller 36 mill. kr fra disse finansieringskildene med 5,5 % eller 4,5 % lånerente.

Finansieringsplanen er relativt følsom for endringer i forutsetningene. Dersom lånerenten økes til 7 % samtidig med at kostnadsoverslaget på utbygningssprosjektet økes med 10 % og vi ikke får årlig vekst i trafikken og årlige innkrevingskostnader blir 1,5 mill. kr, vil regnestykket se helt annerledes ut. Innkrevingskostnadene vil da utgjøre 32 % av bompengerinntektene. Netto bompengerinntekter (inntekter-innkrevingskostnader) vil da utgjøre 48 mill. kr og finansieringskostnadene vil være på 25 mill. kr. I en slik situasjon vil Samferdselsdepartementet neppe godkjenne en bompengordning for prosjektet.

2 Innledning

2.1 Bakgrunn

Møreforsking Molde har gjennomført en samfunnsøkonomisk analyse av Atløysambandet i Askvoll kommune (Lyche, Sandvik, Bergem, & Bråthen, 2005). Analysen ble ferdigstilt i februar 2005 og oppdragsgiver var Sogn og Fjordane fylkeskommune. Den samfunnsøkonomiske analysen viste at Atløysambandet under gitte forutsetninger er et samfunnsøkonomisk lønnsomt prosjekt. Det er sparte fergekostnader som drar hoveddelen av nyttevirkningene. I tillegg står også sparte kostnader til ambulanserbåt for en god del av sparte offentlige utgifter ved at prosjektet bygges.

Ved behandlingen av Samferdselsdepartementets [St.prp. nr. 60 \(2001-2002\) Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område](#) uttrykte et flertall i samferdselskomiteen blant annet tilfredshet "[...] med at Regjeringen nå har slått fast at innsparte drifts-, vedlikeholds- og kapitalkostnader knyttet til fergesamband kan benyttes til delfinansiering av samband som gjør ferge overflødig", jf. [Innst. S. nr. 227 \(2001-2002\)](#). Flertallet understreket også at alle reelle innsparinger må tas med fullt ut, men at man bør unngå overkompensasjon som kan føre til dårligere tilbud på andre fergestrekninger eller økte statlige utgifter.

Som en konsekvens av at Atløysambandet gir forholdsvis store sparte kostnader til drift av ferger og ambulanserbåt ønsket Askvoll kommune å få hjelp til å gjennomføre en finansieringsanalyse av prosjektet. Møreforsking har i denne rapporten sett på alternative sammensetninger av et finansieringsopplegg for Atløysambandet.

2.2 Kort beskrivelse av Atløysambandet

Den mest vanlige ruta å benytte når en skal reise til Atløy er å følge Rv 609 og Rv 608 fra Førde og fram til fergekaia i Askvoll. Man kan også ta seg fram til Askvoll langs Rv 57, Rv 609 og Rv 608. Man må da benytte riksveiferja over Dalsfjorden mellom Dale og Eikenes. Fra Askvoll benyttes riksveifergestrekningen Askvoll-Gjervik. På Atløya er det Fv 364 som er hovedveien. Den går langs kysten fra Høyvika til Hærland, en distanse som tilsvarer ca 20 km. Fra Askvoll er det også fergeforbindelse til Fure i Fjaler kommune og til Værlandet.

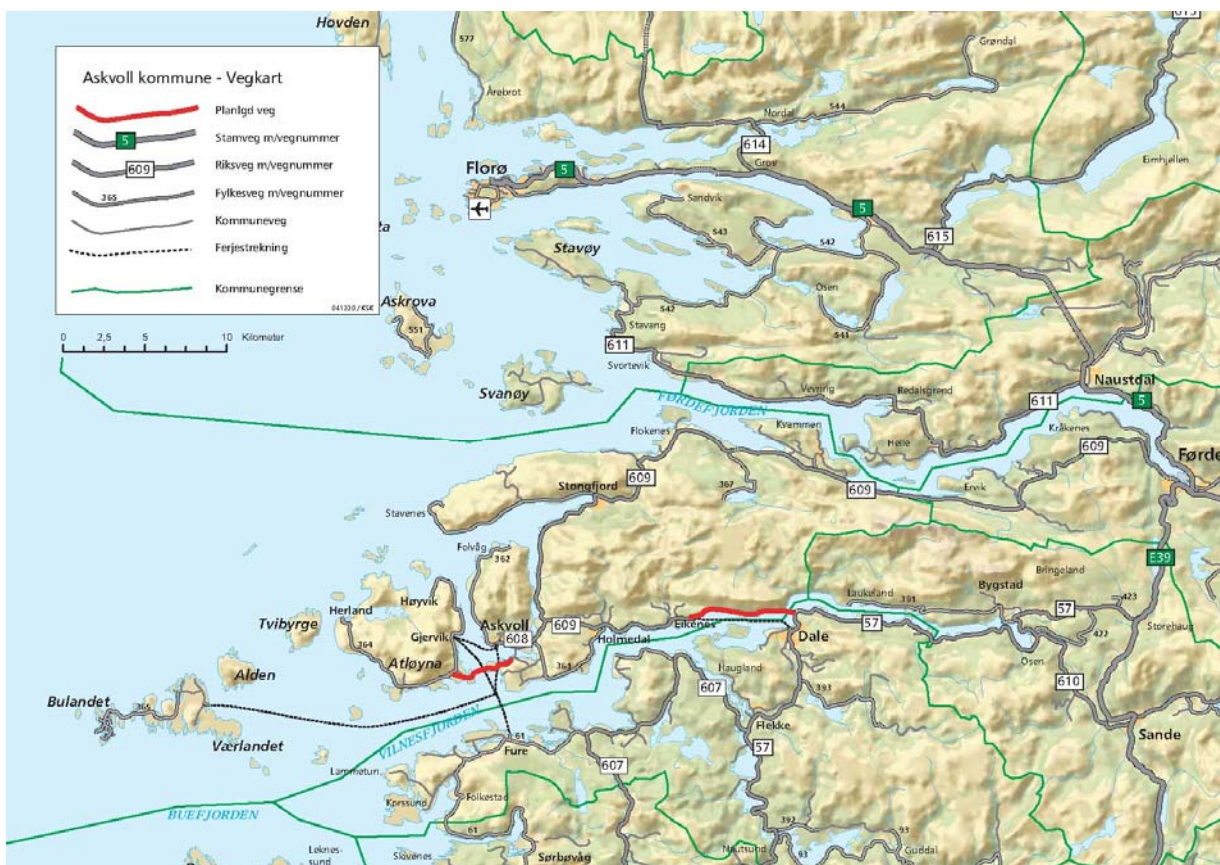
Vi vil også i finansieringsanalysen basere beregningene på et utbyggingsalternativ med undersjøisk tunnel som hovedalternativ. Dette innebærer en investeringskostnad på 245 mill. kr. Vi vil likevel påpeke at et brualternativ vil være mer fleksibelt bl.a. med tanke på myke trafikanter. Atløy vil med dette prosjektet bli så nært knyttet til kommunesenteret Askvoll at det er snakk om sykkelavstand. Spesielt tror vi at dersom det blir innkrevd bompenger knyttet til prosjektet, vil dette kunne medføre at mange velger sykkel i stedet for bil. Dette kan øke usikkerheten i inntektsgrunnlaget. Et godt eksempel på dette er Sykkylvsbrua i Møre og Romsdal, hvor der et stort omfang av sykkeltrafikk.

Med fast veiforbindelse til Atløy, vil trolig fergetilbudet til Fure og Værlandet bli endret. Den mest naturlige løsningen vil være å flytte fergekaia fra Askvoll til Hærland på Atløy for å nedkorte fergestrekningen til Værlandet. Så lenge det ennå ikke er bygd bru over Dalsfjorden vil det fortsatt også være et visst behov for ferge til Fure. Av intervjuer vi har foretatt i forbindelse med den samfunnsøkonomiske analysen, er det også noe kontakt mellom næringslivet på Værlandet og Bulandet og næringslivet i Fjaler. Det er også pendling mellom disse stedene. Undersøkelsen indikerer at dersom fergetilbudet på strekningen blir nedlagt, kan denne kontakten bli vanskelig og opprettholde. Vi vil likevel i finansieringsanalysen

konsentrere oss om den rimeligste og enkleste løsningen for videre ferge drift da dette vil gi størst mulig sparte fergesubsidier til finansieringen av prosjektet. Dette innebærer altså et pendelsamband mellom Atløy og Værlandet. I vår nyttekostnadsanalyse er det også denne løsningen som gjør prosjektet mest samfunnsøkonomisk lønnsomt. Investeringskostnaden for et nytt fergeleie utgjør 20 mill. kr, noe som også må være inkludert i finansieringsanalysen.

Nullalternativet i nyttekostnadsanalysen baserer seg på at Dalsfjordbrua som avløser fergesambandet Dale-Eikenes vil være utbygd når Atløysambandet blir ferdigstilt. Dette vil ha trafikkmessige virkninger på prosjektet og rettferdiggjør en nedleggelse av fergetilbudet til Fure. Vi baserer oss også på denne forutsetningen i finansieringsanalysen.

Figur 1 viser en kartskisse over prosjektet og influensområdet.



Figur 1: Kartskisse over Atløysambandet, Dalsfjordbrua og influensområdet

2.3 Problemformulering

Formålet med analysen har vært å se på mulige finansieringsopplegg for investeringen i et nytt fastlandsamband til Atløy. Prosjektkostnaden for Atløysambandet tilsvarer ca 265 mill. kr (inkl ny fergekai på Hærland), og prosjektet er tenkt gjennomført uten ordinære statlige investeringsmidler. Vi har sett på et finansieringsopplegg som bygger på følgende elementer:

- Alternativ bruk av fergetilskudd
- Alternativ bruk av kostnader til ambulanserbåt
- Bompenger

Samtidig vil vi skissere og beskrive andre mulige finansieringskilder som for eksempel:

- Forskuttering gjennom lokal aksjekapital
- Tilskudd fra kommunene som får nytte av prosjektet
- Tilskudd fra næringsliv og interesseorganisasjoner

Vi har i samråd med Statens vegvesen vurdert hvor stor lånerente som skal ligge til grunn i analysen.

I lignende prosjekter har det vært vanlig å legge følgende basisforutsetninger til grunn i finansieringsanalysen jfr. for eksempel Imarsundsambandet (Stortinget, 2004):

- Lånerente 5,5 %
- Engangsøkning i trafikk
- Årlig trafikkvekst
- Årlige kostnader til bompengeneinnkreving
- Forskuttering i første byggeår gjennom innbetaling av ekstra aksjekapital
- Utbetaling av lokale årlige tilskudd i de første 5 åra etter åpning av sambandet.
- Utbetaling av innsparte fergetilskudd over 15 år uten kompensasjon for renteutgifter og delvis kompensasjon for prisvekst.

Det er også vanlig i forbindelse med slike finansieringsanalyser å regne på et alternativ med pessimistiske forutsetninger. Dette kan for eksempel være:

- Kostnadsoverslaget øker med et antall %
- Lånerenten øker
- Engangsøkningen i trafikken reduseres

3 Mulige finansieringskilder

3.1 Bompenger

Det er små trafikkmengder knyttet til Atløysambandet. Det vil derfor i utgangspunktet stilles spørsmål til om det er fornuftig å delfinansiere prosjektet med bompenger. Ut fra rene samfunnsøkonomiske betraktninger bør veitbygginger i distriktene, på grunn av avvisnings-effekten, vurderes kritisk, særlig i de tilfeller der en har trafikksvake prosjekter som kan kreve høye bompengavgifter og samtidig innebærer høye innkrevingskostnader. Vi synes likevel at vurderinger/beregninger rundt dette bør være en del av finansieringsanalysen. Dette innebærer også en analyse av trafikkløslomheten overfor bompenger. Dersom det skal være aktuelt med bompengeneinnkreving i et såpass trafikksvakt prosjekt, må man i alle tilfeller begrense innkrevingskostnadene. Dvs. at man bl.a. må satse på elektronisk innkreving (autopass eller lignende), slik at man slipper å bemanne bomstasjonen.

Bompenger vil, i motsetning til generell beskatning, kun berøre de individene som benytter den aktuelle veien. De samfunnsøkonomiske virkningene av visse former for brukerbetaling kan imidlertid i mange tilfeller ha likhetstrekk med virkningene av generell beskatning. Hvis det ikke er noen kø på veien, er det ikke noen merkbar merkostnad knyttet til en liten økning i antall biler, og det bør i utgangspunktet være gratis å benytte veien. Hvis det innføres bompengebetaling i en slik situasjon, vil bilistene bli stilt overfor en pris som er høyere enn den samfunnsøkonomiske kostnaden ved bruk av veien. Dermed vil veien bli mindre brukt enn det som er samfunnsøkonomisk ønskelig. Vi forutsetter da at bilistene dekker sine samfunnsøkonomiske kostnader gjennom drivstoffavgiftene, noe vanlige personbiler ser ut til å gjøre (Eriksen, Markussen, & Pütz, 1999).

En viktig forskjell mellom et veiprojekt finansiert over statsbudsjettet og et veiprojekt finansiert ved bompengeneinnkreving, er at det førstnevnte prosjektet kun trenger å være lønnsomt i samfunnsøkonomisk forstand, mens det sistnevnte prosjektet i tillegg må tilfreds-stille bedriftsøkonomiske lønnsomhetskrav. Det lokale bompengeselskapet påtar seg investeringskostnadene gjennom låneopptak og tilbakebetaler dette lånet gjennom inntekter fra veibrukerne.

Samferdselsdepartementet har gjennom Bompengemeldingen (St. meld. nr. 46 (1990-91)) (Samferdselsdepartementet, 1991), gitt sitt prinsipielle syn på bompengefinansiering. Departementet vektlegger at prosjektet skal være ønsket, som en hovedregel ved at fylkes-kommunen og de berørte kommuner går inn for prosjektet, samt at prosjektet også må være bedriftsøkonomisk lønnsomt, noe som etter Samferdselsdepartementets syn innebærer at de økonomiske forpliktelser et bompengeselskap tar på seg normalt må kunne innfris i løpet av 15 år.

3.1.1 Trafikkendring som følge av bompenger

Innkreving av bompenger på en veistrekning fører til at trafikken på denne strekningen blir lavere enn den ville ha vært uten bompengavgiften. Denne avvisningseffekten må betraktes som et rent samfunnsøkonomisk nyttetap dersom bompengekostnaden er høyere enn de samfunnsøkonomiske marginalkostnadene ved å benytte veien. Nyttetapet vil øke jo mer elastisk etterspørselen er.

Vi har i dette prosjektet ikke hatt anledning til å gjøre økonometriske analyser for å finne etterspørselsfunksjonen for reiser i området. I håndbok 140 (Statens vegvesen, 1995) opereres det med en priselastisitet på $-0,5$. Dette betyr at dersom reisekostnadene økes med 1 % vil etterspørselen etter reiser avta med 0,5 %. I den samfunnsøkonomiske analysen brukte vi en elastisitet på $-0,8$ når vi beregnet nyskapt trafikk som følge av Atløysambandet. Denne trafikken består av trafikanter som tidligere ikke reiste, men som nå får utløst et latent reisebehov. Erfaringer med bompengeprojekter har vist at dette er en riktigere priselastisitet ved fergeavløsning. (Bråthen, Hervik, Nettet, Bræin, & Sunde, 1995).

På den tyngste trafikkestrekningen knyttet til prosjektet, Atløy-Askvoll valgte vi å benytte en priselastisitet på $-2,0$ i n/k-analysen, bl.a. med bakgrunn i erfaringer fra Atlanterhavsvegen. Vi antok da at det vil bli betydelig økt samkvem mellom Atløy og Askvoll både med hensyn til handel, næringsliv, arbeid, kulturliv og private relasjoner. Befolkningen på øya blir tilknyttet kommunesenteret på en helt annen måte. Atløy og Askvoll vil etter utbyggingen ligge i sykkelavstand fra hverandre. Samkvemmet mellom folk på begge sider av Gransundet vil få en helt annen form. På Atløy finnes det 1 butikk og ellers svært få sørvistilbud bortsett fra en frisørsalong, skole, kirke og barnehage. Med fast samband vil øybefolkningen få tilgang til et helt annet sørvistilbud.

Også i forbindelse med finansieringsanalysen får vi en engangsvekst i trafikken som følge av fastlandsforbindelsen. Det er viktig å være nøktern når man skal analysere trafikktutviklingen, samtidig må man prøve å estimere tall som gjenspeiler mest mulig virkeligheten. Vi tror fortsatt på den høye engangsveksten mellom Atløy og Askvoll når det er snakk om et bompengefritt fastlandssamband, som følge av de helt nye mulighetene for fri ferdsel som åpner seg. Bompenger vil bidra til en betydelig økning i reisemotstanden, og vi kan ikke lenger forsvare å bruke $-2,0$ i elastisitet mellom Atløy og Askvoll. Vi tror at reisende mellom Atløy og Askvoll da vil se etter alternative reisemåter og i og med at avstanden er såpass kort vil sannsynligvis sykkel kunne få en betydelig økning på bekostning av bil (forutsatt brualternativet). I finansieringsanalyser bør man også være ennå mer nøktern når det gjelder å estimere trafikktutviklingen, da dette vil få store konsekvenser i forhold til bompengeselskapet inntjeningsmuligheter. Statens vegvesen anbefaler å bruke $-0,5$ i priselastisitet knyttet til generaliserte reisekostnader i alle slike analyser, selv om den mest robuste utførte analysen gir $-0,8$ (Bråthen et al., 1995). Vi har valgt å estimere trafikktutviklingen med bruk av begge.

Når man fastsetter bompengetakster i forbindelse med etterskuddsbompenger, er det vanlig å øke gjennomsnittstakstene på ferga med 40 %. I dette prosjektet med et såpass lite trafikkg grunnlag tror vi at takstnivået bør minst ligge så høyt. Med denne forutsetningen vil en gjennomsnittlig bompengepassting koste: $\text{kr } 51 * 1,4 = \text{kr } 71,50$. Dette vil gi trafikkenringer som vist i tabell 2 med priselastisitet på hhv $-0,5$ og $-0,8$:

Reisestrekning		ÅDT i åpningsåret uten engangsøkning	Trafikkendring elastisitet -0,5	Trafikkendring elastisitet -0,8
Holmedal	Atløy	5	19 %	30 %
Askvoll	Atløy	50	19 %	31 %
Fure	Atløy	17	8 %	12 %
Hyllestad	Atløy	2	9 %	15 %
Lavik	Atløy	3	8 %	13 %
Øst for Førde og indre sogn	Atløy	5	7 %	11 %
Førde m. omegn	Atløy	16	9 %	15 %
Dale og Gular	Atløy	4	13 %	20 %
Holmedal	Værlandet	2	3 %	5 %
Askvoll	Værlandet	22	3 %	6 %
Fure	Værlandet	3	-14 %	-22 %
Hyllestad	Værlandet	1	2 %	4 %
Lavik	Værlandet	1	2 %	4 %
Øst for Førde og indre sogn	Værlandet	2	2 %	3 %
Førde m. omegn	Værlandet	7	2 %	4 %
Dale og Gular	Værlandet	2	3 %	5 %
SUM/Gj.snittlig vekst		143	11 %	16 %

Tabell 2: Trafikkendring ved overgang fra ferge til fastlandsforbindelse med gjennomsnittlig bompengetakst på kr 71,50 beregnet ut fra endringer i generaliserte kostnader

Vi ser at trafikkveksten med dette beregningsopplegget blir mye mindre enn i nyttekostnadsanalysen (gratis passering), hvor vi blant annet beregnet en vekst på 164 % mellom Askvoll og Atløy og på 61 % mellom Holmedal og Atløy. Dersom det fortsatt er ferge i 2010, har vi estimert at 143 kjøretøy i døgnet vil reise på strekningen med årlig trafikkvekst på 1,5 %. Dersom ferga blir erstattet med bompengefinansiert fastlandssamband vil trafikken øke til 158 kjøretøy i døgnet med etterspørselelastisitet på -0,5 og til 166 kjøretøy i døgnet med elastisitet på -0,8. I forhold til førsituasjonen vil trafikanter fra Værlandet få reduserte takster på ferja pga kortere overfartsstrekning, men altså bompenger i tillegg.

Når vi skal se på eventuell bompengerekraving på Atløysambandet kan det være nærliggende å sammenligne prosjektet med Bjørøytunnelen. Dette er en undersjøisk tunnel som forbinder Bjørøy og Tyssøy til Bergen ved ytre Laksevåg. Prosjektet ble nedbetalt i januar 2005. Bomstasjonen var ubetjent med kortleser og myntautomat. Bjørøytunnelen var etter det vi er kjent med et av de rimeligste bompengeprojektene i landet mht driftskostnader. Årlige innkrevingskostnader utgjorde ca 1,1 mill. kr. Driftsinntektene for 2004 utgjorde ca kr 7,5 mill, og for 2003 ca 6,7 mill. kr. Anlegget hadde i 2004 gjennomsnittlig 287 betalende kjørt pr dag (hver vei), og 265 i 2003. Man valgte enveisinnkreving på prosjektet dvs. at de reisende betalte 120 kr for en enkelttur på vei ut til øyene. Man hadde også rabathefter på 20 reiser til 40 % rabatt. Et slikt hefte kostet kr 1440. Statens vegvesen har oppfordret oss til å bruke tilsvarende innkrevingskostnader som på Bjørøytunnelen også på Atløysambandet.

Vegdirektoratet har laget en oversikt over kostnadssituasjonen for bompengeprojekter i Norge i 2003 (Tabell 3). Oversikten er ment å gi et bilde av inntektene relatert til kostnadene i de ulike prosjektene, som grunnlag for sammenligning. Tallene som blir presentert er driftsresultater eksklusive kostnader til avskrivninger og rentekostnader.

Inntekts- og kostnadstall for Bompengeselskapene i 2003

Bompengeprojekt	Inntekt	Kostnad	% andel
E18 Kristiansand	95 018 000	19 700 000	21 %
E18 Aust-Agder	77 600 000	15 600 000	20 %
E18 Vestfold	135 768 200	10 848 100	8 %
Rv 23 Oslofjordtunnelen	87 560 000	7 921 700	9 %
Rv 9 Setesdal	5 500 000	300 000	5 %
Østfold bompengeselskap	160 000 000	23 300 000	15 %
Fjellinjen	1 082 676 000	104 865 000	10 %
Oppland bompengeselskap	11 804 000	4 100 000	35 %
Hadelandsveien AS	2 160 000	1 380 000	64 %
Hvalertunnelen	25 416 000	4 190 000	16 %
Nordkapp Bompengeselskap 2003	25 339 446	3 898 492	15 %
Alsten Fastlandsforbindelse	21 415 193	3 188 741	15 %
Tromsø vei	20 013 664	642 111	3 %
Skålaveien	37 472 871	4 409 474	12 %
Krifast	75 366 347	5 967 550	8 %
Hitra-Frøya	27 637 800	4 014 200	15 %
Trondheimsringen	177 391 107	18 183 836	10 %
E6 Øst Trøndelag	130 571 163	18 143 255	14 %
Skarnsundbrua	13 015 059	3 177 281	24 %
Sykkylvsbrua	11 961 411	2 140 269	18 %
Namdal Bompengeselskap AS	12 597 000	3 731 000	30 %
Eiksundsambandet	2 805 550	219 130	8 %
Øysand - Thamshavn	5 465 098	451 800	8 %
Hareid riksveifergesamband	4 978 426	227 000	5 %
Askøybrua/ Askøybrua AS (RV 562)	101 600 000	7 100 000	7 %
Austevollsbrua/Austevoll Bruselskap AS (RV 546)	2 200 000	100 000	5 %
Bjørøytunnelen/ Fastlandssambandet Tyssøy Bjørøy AS (FV 207)	6 700 000	1 100 000	16 %
Bompengeringen i Bergen / Bergen bompengeselskap	160 000 000	22 500 000	14 %
Følgefonntunnelen/ Følgefonntunnelen AS (RV 551)	7 800 000	2 700 000	35 %
Nordhordlandsbrua/ (Hordaland Fylkeskommune) (Ev 39)	122 186 000	7 485 000	6 %
Osterøybrua / Osterøy Bruselskap AS (RV 566)	30 700 000	5 100 000	17 %
Trekantsambandet/ Sunnhordland Bru- og Tunnelsselskap AS	108 200 000	8 000 000	7 %
E-39 over Stord/ Hordaland fylkeskommune	13 159 000	130 000	1 %
Rullestadjuvet (Hordaland Fylkeskommune) (Ev 134)	16 000 000	3 700 000	23 %
Nord Jæren – Pakken/Nord-Jæren Bompengeselskap	80 000 000	20 000 000	25 %
Rennfast (AS Tungenes fergeterminal) E-39	121 500 000	10 600 000	9 %
T-forbindelsen/ Haugaland Bompengeselskap A/S	44 501 000	170 000	0 %
Ryfast (Ryfylkesambandet as)	9 000 000	400 000	4 %
Finnfast AS	3 500 000	400 000	11 %
Fjærland – Sogn (Rv 5)	44 639 000	3 000 000	7 %
Fodnes-Mannheller (Rv 5) Årdal	25 578 000	200 000	1 %
Naustdal-Svarthumle (Rv-5)	17 900 000	400 000	2 %
Teigen-Bogen (E-39)	8 200 000	100 000	1 %
Sum	3 172 895 335	353 783 939	11 %

Tabell 3: Vegdirektoratets anslag for 2003 - kostnader og inntekter for bompengeselskapene.

Av tabell 3 kan vi se at kostnadsandelen i gjennomsnitt utgjør 11 % av inntektene for bompengeselskapene i landet. For Bjørøytunnelen var andelen 16 %. Samferdselsdepartementet anbefaler en kostnadsandel som ikke overstiger 20 %. Med en gjennomsnittstakst på kr 71,50, vil dermed trafikk tallene vi har beregnet være knappe i forhold til å anbefale finansiering med bompenger. Bompengefinansiering vil også føre til en så stor trafikkavvisning at det blir et stort samfunnsøkonomisk nyttetap. I n/k-analysen beregnet vi at 244 kjøretøy i døgnet vil reise over sambandet i åpningsåret, dersom det ikke ble krevd bompenger. Bompenger vil derfor gi en trafikkavvisning på hhv: $244-158=86$ eller $244-166=78$

kjøretøy i døgnet med elasticitet på -0,5 eller -0,8. Det betyr et nyttetap på hhv 59 mill. kr eller 55 mill. kr. med kalkulasjonsrente på 4 %.

Vi har også sett litt på mulighetene for forhåndsbompenger. Med utbygging i 2010, antar vi at det blir innbetalt forhåndsbompenger på ferga i perioden 2007-2009. Vi regner med at man kan innkreve forhåndsbompenger på strekningene Atløy-Askvoll og Værlandet-Askvoll. Statens vegvesen anbefaler å øke fergetakstene med 3 takstsoner når det er snakk om forhåndsinnkrevning. Dette tilsvarer en takstøkning i størrelsesorden 25-30 %. Hvis vi antar en takstøkning på 30 % tilsvarer dette kr 15 per kjøretøy. Tabell 3 viser administrasjonskostnader på 100-200 tusen kroner i året ved innkreving av forhåndsbompenger. Trafikken på Atløy-Askvoll og Værlandet-Askvoll i perioden 2007-2009 tilsvarer i gjennomsnitt ca 125 kjøretøy per døgn. Dette gir bompenginntekter på ca kr 698 000 i året. Netto inntekter av forhåndsinnkrevningen over tre år blir dermed ca 1,8 mill. kr forutsatt innkrevingskostnader på kr 100 000,- per år.

Med ÅDT på 158 kjøretøy i åpningsåret vil brutto bompenginntekter over 15 år utgjøre ca 76 mill. kr. Totale innkrevingskostnader for både forskudds- og etterskuddsbompenger over 15 år vil være på ca 17 mill. kr. Det betyr at det samfunnsøkonomiske nyttetapet samt driftskostnadene ved bommen ($17+59=76$ mill. kr) omtrent tilsvarer bompenginntektene. I tillegg kommer rentekostnader som følge av bompengelånet. Ut i fra dette anbefaler vi ikke å bruke bompenger i finansieringen av prosjektet.

3.2 Alternativ bruk av fergetilskudd.

Prinsippene for bruk av innsparte statlige fergetilskudd til finansiering av et fast veisamband er behandlet i St.prp. nr. 67 (2002-2003)

Innsparte statlige fergetilskudd ved et fergesamband vil ikke i noe kjent tilfelle alene kunne finansiere et fast veisamband til erstatning for fergesambandet. Det vil være behov for betydelige tilskudd ut over dette, normalt også statlige tilskudd ut over det innsparte fergetilskuddet.

I prosjekter der staten åpner for alternativ bruk av fergetilskuddet, stilles det krav om lokal finansiering gjennom bompenger, i den grad trafikkgrunnlaget er stort nok til at bompenginnkreving kan gi et positivt bidrag til finansieringen.

Samferdselsdepartementet mener at man skal beregne innspart fergetilskudd ut fra et tidsperspektiv på 15 år. En lengre periode vil øke de totale kostnadene som følge av rentebelastning. En ordning kan være at et bompengeselskap/ finansieringsselskap forskotterer midlene, og så får dette tilbakebetalt gjennom årlige tilskudd. Eventuelt kan lokale myndigheter på en eller annen måte forskottere beløpet. Departementet anbefaler at bompengeselskapet/finansieringsselskapet som eventuelt skal forskottere innspart statlig fergetilskudd blir nedlagt, når perioden på 15 år er over.

Forslag om forskottering av penger basert på innsparte fergesubsidier, skal skje etter de samme prinsipper som ved ordinære søknader om forskottering. Det betyr at lokale myndigheter legger frem en søknad om forskottering for Statens vegvesen for vurdering. Vegvesenet må vurdere søknaden og eventuelt sende saken videre til Samferdselsdepartementet. Stortinget skal gjøre endelig vedtak om bruk av forskottering etter forslag fra Departementet. Renteutgifter og utgifter som følge av prisstigning knyttet til forskottingen

skal dekkes av lokale myndigheter/finansierings- eller bompengeselskap. Dette gjelder ikke sparte kapitalkostnader, der staten dekker pristigningen.

Det er et viktig vilkår for slik finansiering av veisambandet at den bygger på formelle politiske vedtak lokalt. I disse vedtakene må det bl.a. komme klart frem hvilke plikter som oppstår når man legger ned fergesambandet, medregnet tilskudd fra lokal myndigheter og/eller næringslivet til finansiering av veisambandet.

Samferdselsdepartementet legger til grunn at det er de netto innsparte drifts-, vedlikeholds- og kapitalkostnadene etter fergerokeringer som finansieringsplanen for fastlandssambandet må ta utgangspunkt i. Dvs. at det bl.a. skal korrigeres for økte utgifter til drift og vedlikehold av det nye veinettet.

3.2.1 Vedlikeholds- og driftskostnader

Avløsning av et fergesamband vil føre til bortfall av trafikkinntekter og kostnader til drift av sambandet. Dette kan en regne ut basert på de årlige tilskuddsregnskapene som Statens vegvesen får fra fergeselskapene. I samband som omfatter flere strekninger må en spesielt beregne hvordan inntekter og kostnader fordeler seg på den enkelte strekningen.

Samferdselsdepartementets forslag er at man tar utgangspunkt i et gjennomsnittlig kostnadsnivå for de to siste regnskapsårene. Dette gir et bedre bilde av kostnadene til drift av et samband enn ved bare å ta utgangspunkt i kostnader fra det forrige året.

Fergeavløsningsprosjekter betyr normalt at det skal bygges en bru eller en tunnel med et tilhørende veinett. Dette gir økte drifts- og vedlikeholdskostnader som må trekkes fra det innsparte fergetilskuddet. Fergeavløsning vil også medføre nedlegging av en eller flere fergekaier som igjen gir en innsparing. Når det gjelder Atløysambandet er det snakk om nedlegging av tre og bygging av en ny.

3.2.2 Kapitalkostnader

Statens vegvesen disponerer riksveifergeflåten i samarbeid med fergeselskapene. Dette betyr bl.a. at når et fergesamband blir nedlagt, vil en eller flere ferger flyttes til et annet fergesamband. Samtidig kan en eller flere av de eldste fergene i fergeflåten utrangeres. På denne måten, medfører fergeavløsningsprosjekter ofte en viss standardheving av fergeflåten uten at det blir bygd en ny ferge. Riksveifergeflåten har en høy gjennomsnittsalder. For å oppnå best mulig trafikkavvikling er det derfor viktig å flytte ferger mellom fergesamband og landsdeler i takt med bygging av nye ferger og fergeavløsning. De fergene som en kan ta ut av riksveifergedriften, er gamle. De har dermed lave eller ingen kapitalkostnader. Netto kapitalinnsparinger i riksveifergedriften samlet sett som følge av etablering av fastlandssamband har vært og vil bli begrenset inntil fergeflåten blir optimal.

Samferdselsdepartementet har vurdert ulike modeller, og tilrår at tilskudd fra innsparte kapitalkostnader i finansieringsplanen for fergeavløsningsprosjekt blir basert på gjennomsnittlige kapitalkostnader i hele fergeflåten.

Gjennomsnittlig alder for riksveifergeflåten er om lag 20 år. Bygging av nye ferger og bedring av eksisterende ferger er nødvendig for å oppfylle de kravene som blir stilt til

fergeflåten med hensyn til bl.a. tryggheten til sjøs. Man må derfor kunne legge til grunn at fergeflåten vil gjennomgå en gradvis oppgradering i løpet av de neste 10-15 årene. Departementet regner derfor med at tilsvarende beregninger basert på en mer optimal situasjon i fergeflåten, med tiden vil gi et høyere tall for innsparte kapitalkostnader. Det må likevel påpekes at det er knyttet stor uvisshet til utviklingen, og at dette er innsparinger som i alle tilfeller vil ligge en del år fram tid.

3.2.3 Sparte fergetilskudd knyttet til Atløysambandet

Vi forutsetter at Atløysambandet vil føre til at dagens riksveifergerute 14-431 Askvoll-Gjervik-Fure-Askvoll i sin helhet kan nedlegges og at fylkesveifergerute nr 14-434 Askvoll-Fure-Værlandet vil bli endret til et rent pendelsamband mellom Atløy (Hærland) og Værlandet. Vi antar videre at driften av det nye fylkesveifergesambandet tilsvarer kostnadene ved dagens drift av fylkesveifergerute nr. 14-434 Askvoll-Fure-Værlandet. Dette kan vi anta uten altfor store feil, da det er åpningstiden i sambandet og ikke utseilt distanse som er den største kostnadsdriveren. Med disse forutsetningene til grunn kan vi regne med at sparte statlige subsidier inkludert kapitalkostnader til drift av riksveifergesambandet kan brukes i finansieringen av Atløysambandet.

Foreløpige beregninger som Samferdselsdepartementet har gjort knyttet til sparte kapitalkostnader for en gjennomsnitts ferge utgjør om lag 3,5 mill. kr per år. Samferdselskomiteen har anbefalt at dette skal være det årlige beløpet som bompengeselskapet/finansierings-selskapet skal få refundert fra staten i 15 år med årlig prisjustering på 2,5 %. Utgangspunktet er 2003-kr.

Innsparte drifts- og vedlikeholdskostnader er mer komplisert å beregne. Sambandet Askvoll-Gjervik-Fure-Værlandet er som nevnt over et såkalt kombinert fergesamband. Dvs. at både stat og fylke finansierer driften av sambandet.

Ved å se på regnskapene for 2003 og 2004, har vi beregnet at staten sparer 4,5 mill. kr årlig ved at riksveifergestrekningen Askvoll-Gjervik-Fure blir nedlagt. Dersom Atløysambandet blir bygd vil fergekaiene i Askvoll, Gjervik og Fure bli nedlagt, mens det blir bygd en ny fergekai på Hærland. Det betyr at man sparer driftsutgifter på to fergekaier og dette utgjør årlig kr 470 000.

Nytt veisystem gir årlige drifts- og vedlikeholdskostnader på 550 kr/m for undersjøisk tunnel, 200 kr/m for bruer og 100 kr/m for vei i dagen. Alternativet med tunnel gir med dette årlige driftsutgifter på til sammen kr 1 350 000, mens alternativet med bruer gir kr 540 000 i årlige driftsutgifter. Med disse forutsetningene vil årlige sparte driftsutgifter ved å gå fra ferge til vei utgjøre 3,6 mill. kr i tunnelalternativet og 4,4 mill. kr i brualternativet. Da brualternativet har investeringskostnader som ligger 10 mill høyere enn tunnelalternativet vil forskjellen utgjøre svært lite i totalregnestykket når en tar høyde for rentekostnadene. Det er i tråd med behandlingen av St.prp. nr. 60 (2001-2002) (Stortinget, 2002b), jf. Innst. S. nr. 227 (2001-2002) (Stortinget, 2002a), lagt til grunn at bompengeselskapet/lokale styresmakter dekker prisstiging og renter når det gjelder sparte drifts- og vedlikeholdskostnader.

3.3 Sparte utgifter til drift av ambulansébåt

Som følge av fast vegforbindelse til Atløy, vil lokale myndigheter spare 2,7 mill. kr årlig, ved å legge ned ambulansébåten. Det er lokal enighet om at disse midlene kan brukes til

finansieringen av sambandet. Bompengeselskapet får innbetalt dette beløpet prisjustert i forhold til konsumprisindeksen (kpi) 1 gang per år i 15 år. Kommunen har signalisert at det årlige beløpet skal prisjusteres.

3.4 Kommunal og/eller lokal privat forskottering/aksjekapital

På lokalt hold kan man forskottere midler til bygging av et fergeavløsningsprosjekt som senere refunderes fra staten. Forskottering må vurderes i hvert enkelt tilfelle iht. gjeldende retningslinjer og ut fra behovet for å innfri øvrige forpliktelser. I henhold til retningslinjene skal kun prosjekter som er prioritert i Nasjonal transportplan tillates forsert ved en forskottering. Videre kreves det fylkeskommunal prioritering. Det er forutsatt at staten vil tilbakebetale forskottinga gjennom årlige utbetalinger fordelt over 15 år, uten kompensasjon for prisstigning og renteutgifter jfr. St.prp. nr. 67 (2002-2003) (Stortinget, 2003).

Aksjekapital har som formål å redusere nødvendig låneopptak. Bruk av aksjekapital til slike formål er vanlig. Med de reglene som gjelder for tilbakebetaling av aksjekapitalen, vil en slik aksjekapital kunne redusere rentekostnadene.

Ekornes gikk inn med aksjekapital i Sykkylvsbrua som de mente var nedbetalt over tre år ved egne besparelser og bedre rekruttering. Langfjordtunnelen AS går i disse dager til lokale banker for å øke aksjekapitalen i selskapet, og regner med at dette kan bidra til å framskynde byggestarten på prosjektet

Forskottering kan for eksempel skje ved at banker og næringsliv innbetaler ekstra aksjekapital. Tilbakebetalingen kan for eksempel skje mot slutten av 15 års perioden med kompensasjon for prisstigning. Det vanlige i slike avtaler er at aksjekapitalen betales tilbake med en sum som er lik innbetalt aksjekapital justert med 80 % av endringa i Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks. I realiteten er innbetalingen av ekstra aksjekapital en forskottering på lik linje med ordinære forskottinger. Forskjellen er at når det gjelder aksjekapital så skal tilbakebetalingen skje med kompensasjon for pristigning.

Vi har ikke i denne finansieringsanalysen regnet med lokal aksjekapital eller annen lokal forskottering bortsett forskottingen knyttet til innsparte utgifter til ambulansebåt. Prosjektet er foreløpig ikke prioritert i Nasjonal transportplan

3.5 Kommunale tilskudd

Vi har ikke regnet med kommunale tilskudd i denne finansieringsanalysen.

3.6 Fylkeskommunale tilskudd

Vi har ikke regnet med fylkeskommunale tilskudd i denne finansieringsanalysen.

3.7 Tilskudd fra næringsliv og interessegrupper

Vi har ikke regnet med tilskudd fra næringsliv og interessegrupper.

3.8 Konesjonskraftinntekter og eiendomsskatt

Konesjonskraftinntektene fremkommer som differansen mellom inntekter ved salg av konesjonskraft og kjøpskostnadene. Konesjonskraftinntektene vil være avhengig både av markedspris på kraft og konesjonskraftprisen. I tillegg vil inntektene være påvirket av om

kommunene velger å selge kraften til markedspris. Hvis kommunen f.eks. selger konsesjonskraften til egne innbyggere til selvkost, kan kommunen stå oppført uten konsesjonskraftinntekter. Om lag 250 kommuner mottar konsesjonskraft fra offentlige og privat eide kraftverk. Det var 182 kommuner som regnskapsførte konsesjonskraftinntekter i 1996.

Blant de 182 kommunene som mottok konsesjonskraftinntekter i 1996 var det 132 kommuner som også har innført eiendomsskatt. Disse 132 kommunene sto imidlertid for over 96 prosent av de samlede konsesjonskraftinntektene. Det er således vanlig at kommuner med konsesjonskraftinntekter også har inntekter fra eiendomsskatt.

Infrastrukturinvesteringer som for eksempel et nytt vegsamband kan føre til økte eiendomsverdier. Det kan være en konsekvens av Atløysambandet at eiendomsverdiene på Atløy øker. Dette kan eventuelt gi grunnlag for eiendomsbeskatning.

I enkelte tilfeller har kommuner med slike inntekter brukt noe av inntjeningen til finansiering av infrastrukturtiltak. Vi har ikke regnet med slike inntekter til bruk i finansieringsanalysen.

3.9 Kompensasjonsmidler

Et veiprojekt kan knytte kommuner tettere sammen slik at det kan være aktuelt med kommunesammenslåing. I slike tilfeller kan det være aktuelt med kompensasjonsmidler til finansiering av prosjektet. For eksempel ble det tildelt et slikt tilskudd på 15 mill. kr fra KRD til Imarsundsambandet som førte til at kommunene Tustna og Aure på Nordmøre ble sammenslått.

Atløysambandet fører ikke til noen kommunesammenslåing og gir relativt små gevinster på lokale offentlige budsjetter utover sparte utgifter til ambulansébåt. Det er derfor ikke regnet med kompensasjonsmidler knyttet til Atløysambandet.

3.10 Andre forutsetninger for finansieringsplanen

I finansieringsanalyser for bompengeprojekter har det vært vanlig å legge til grunn en lånerente på 8 %. Ut fra dagens rentenivå er dette høyt, men lånerenta skal avspeile usikkerheten i hele låneperioden. I finansieringsplanen for Atlanterhavstunnelen St.prp. 28 (2005-2006) (Stortinget, 2005) har bompengeselskapet inngått en opsjons- eller fastrenteavtale med en bank som gjør det mulig for selskapet og binde lånerenta for 90 % av kostnadene med en maksimal rente på 4,5 % i 20 år.

Vi forutsetter at et bompengeselskap/finansieringsselskap eller lokale myndigheter knyttet til Atløysambandet greier å inngå en tilsvarende opsjonsavtale. Bompengeperioden i forbindelse med Atlanterhavstunnelen er 18 år. Dette er en uvanlig forutsetning og i forbindelse med Atløysambandet regner vi 15 år. Vi har gjort beregninger med lånerenter på både 4,5 og 5,5 % og trafikkendringer basert på priselastisiteter på -0,5 og -0,8

Følgende basisforutsetninger er lagt til grunn i finansieringsanalysen:

- Lånerente 5,5 % eller 4,5 %
- Gj.snittlig engangssøkning i trafikken 11 % og 16 % (elastisiteter hhv -0,5 og -0,8)
- Årlig trafikkvekst 2005-2012 1,5 %
- Årlig trafikkvekst 2012-2025 1,1 %
- Årlige kostnader til innkreving av forskuddsbompenger kr 100 000,-
- Årlige kostnader til innkreving av etterskuddsbompenger 1,1 mill. kr
- Utbetaling av innsparte tilskudd til drift av fergesambandet Askvoll-Gjervik over 15 år justert for driftskostnader på nytt veisystem og uten kompensasjon for renteutgifter og prisvekst 3,6 mill. kr årlig
- Utbetaling av innsparte tilskudd til kapitalkostnader for en ferge over 15 år med kompensasjon for pristigning med utgangspunkt i 2003-kr, men uten kompensasjon for renteutgifter 3,7 mill. kr årlig.
- Utbetaling av innsparte utgifter til ambulansébåt over 15 år med kompensasjon for pristigning, men uten kompensasjon for renteutgifter 2,7 mill. kr årlig.
- Alle tall er oppgitt i 2005-kr

Det er også regnet på et alternativ med følgende pessimistiske forutsetninger.

- Kostnadsoverslaget økes med 10 %
- Lånerenta øker til 7 %
- Ingen årlig trafikkvekst
- Innkrevingskostnader på 1,5 mill. kr per år

Det vil alltid i slike finansieringsplaner være en forutsetning at lokale myndigheter stiller garanti for alle lån knyttet til prosjektet. Som regel er det fylkeskommunen som stiller som garantist. Det er vanlig at garantien først vil komme til utbetaling etter at realkostene er økt med 20 % og innkrevingsperioden er økt med inntil 5 år.

4 Finansieringsplan for Atløysambandet

Finansieringskilde	Bompenger		Uten bompenger	
	Lånerente 5,5 %	Lånerente 4,5 %	Lånerente 5,5 %	Lånerente 4,5 %
Forskottering - Innsparte tilskudd til kapitalkostnader for ei ferge	55	55	55	55
Forskottering - Innsparte tilskudd til drift av fergesambandet Askvoll-Gjervik	54	54	54	54
Forskottering - Innsparte utgifter til ambulansebåt	41	41	41	41
Bompenger - forskuddsbompenger 2007-2009	2	2		
Bompenger - etterskuddsbompenger på prosjektet 2010-2025	74	74		
Nødvendige tilskudd	125	113	162	152
SUM	351	338	312	301

Kostnader				
Investering i fastlandssamband	245	245	245	245
Investering i ny fergekai samt nedlegging av 3 ferjekaier	20	20	20	20
Finanskostnader	69	56	47	36
Innkrevingskostnader og drift av bompengeselskap	17	17		
SUM	351	338	312	301

Tabell 4: Finansieringsplan for Atløysambandet når trafikkendringene er basert på priselastisitet på -0,5 (alle tall er oppgitt i mill 2005-kr)

Tabell 4 viser en finansieringsplan med lånerenter på hhv. 5,5 og 4,5 % og etterspørselselastisitet på -0,5 knyttet til generaliserte reisekostnader. Gjennomsnittlig bompengetakst er satt til kr 71,50. Vi ser at det er behov for 125 mill. kr i tilskudd for å kunne dekke inn de totale kostnadene (inkl finans og innkrevingskostnader) knyttet til prosjektet. Med en lånerente på 4,5 % vil nødvendig tilskudd ligge på 113 mill. kr. Lavere lånerente gir ca 13 mill. kr i sparte finanskostnader over nedbetalingsperioden på 15 år.

Ellers er det grunn til å legge merke til at innkrevingskostnadene utgjør 22 % av bompenginntektene noe som er i overkant av det som Samferdselsdepartementet anser som akseptabelt (se tabell 3). Det er likevel et inntektspotensial forbundet med bompenger, og lokal vilje til å bidra til finansieringen kan være positivt. Med forskuddsbompenger i 3 år og etterskuddsbompenger i 15 år blir bruttoinntektene ca 76 mill. kr. Vi har da beregnet at 158 kjøretøy vil passere bommen hvert døgn i åpningsåret.

Bompenger vil også føre til et samfunnsøkonomisk nyttetap. I n/k-analysen beregnet vi at 244 kjøretøy i døgnet vil reise over sambandet i åpningsåret, dersom det ikke ble krevd bompenger. Bompenger vil derfor gi en trafikkavvisning på $244 - 158 = 86$ kjøretøy i døgnet med elastisitet på -0,5. Det betyr et nyttetap på 59 mill. kr med kalkulasjonsrente på 4 %. Innkrevingskostnader og det samfunnsøkonomiske nyttetapet ($17 + 59 = 76$ mill. kr) vil omtrent tilsvare bompenginntektene. I tillegg kommer rentekostnader som følge av bompengelånet. Disse vil ligge på ca 22 mill. kr med en lånerente på 5,5 % og ca 20 mill. kr med en lånerente på 4,5 %. Ut i fra dette bør man derfor gjøre noen kritiske vurderinger, før man eventuelt velger å delfinansiere prosjektet med bompenger.

Tabell 5 viser en finansieringsplan hvor vi operer med trafikk basert på en etterspørselselastisitet på -0,8 knyttet til generaliserte reisekostnader. Som vi ser utgjør dette svært liten forskjell i forhold til tallene i tabell 4. Trafikkveksten fører til ca 3 mill. kr mer i bompengereinntekter over 15 års perioden.

Finansieringskilde	Lånerente 5,5 %	Lånerente 4,5 %
Forskottering - Innsparte tilskudd til kapitalkostnader for ei ferge	55	55
Forskottering - Innsparte tilskudd til drift av fergesambandet Askvoll-Gjervik	54	54
Forskottering - Innsparte utgifter til ambulansebåt	41	41
Bompenger - forskuddsbompenger 2007-2009	2	2
Bompenger - etterskuddsbompenger på prosjektet 2010-2025	77	77
Nødvendige tilskudd	123	110
SUM	351	354

Kostnader		
Investering i fastlandssamband	245	245
Investering i ny fergekai samt nedlegging av 3 ferjekaier	20	20
Finanskostnader	69	56
Innkrevingskostnader og drift av bompengeselskap	17	17
SUM	351	354

Tabell 5: Finansieringsplan for Atløysambandet når trafikkendringene er basert på priselastisitet på -0,8 (alle tall er oppgitt i mill 2005-kr)

I tabell 6 har vi lagt inn de kritiske forutsetningene fra kapittel 3.9.

Finansieringskilde	Bompenger	Uten bompenger
	Lånerente 7,0 %	Lånerente 7,0 %
Forskottering - Innsparte tilskudd til kapitalkostnader for ei ferge	55	55
Forskottering - Innsparte tilskudd til drift av fergesambandet Askvoll-Gjervik	54	54
Forskottering - Innsparte utgifter til ambulansebåt	41	41
Bompenger - forskuddsbompenger 2007-2009	2	
Bompenger - etterskuddsbompenger på prosjektet 2010-2025	69	
Nødvendige tilskudd	181	204
SUM	402	354

Kostnader		
Investering i fastlandssamband	270	270
Investering i ny fergekai samt nedlegging av 3 ferjekaier	22	22
Finanskostnader	87	63
Innkrevingskostnader og drift av bompengeselskap	23	
SUM	402	354

Tabell 6: Finansieringsplan for Atløysambandet med kritiske forutsetninger (se kapittel 3.9)(alle tall er oppgitt i mill 2005-kr)

Vi ser av tabell 6 at kritiske forutsetninger som 0 vekst i trafikken, investeringskostnadsøkning på 10 % og lånerente på 7 %, samt økte innkrevingskostnader til 1,5 mill. kr årlig, gjør det nødvendig med et tilskudd på 181 mill. kr dersom en velger bompenger og 204 mill. kr i tilskudd uten bompenger.

Med disse forutsetningene vil innkrevingskostnadene utgjøre 32 % av bompenginntektene, og skepsisen til bompengefinansiering i dette prosjektet blir forsterket. Netto bompenginntekter vil utgjøre 48 mill. kr og bompengelånet vil ha en finanskostnad på 25 mill. kr.

5 Oppsummering

Med de finansieringskildene som vi har lagt til grunn vil Atløysambandet fortsatt mangle hhv 125 mill. kr eller 113 mill. kr med lånerente på 5,5 % eller 4,5 % for å kunne dekke inn kostnadene til prosjektet.

Brutto bompengelinntekter vil utgjøre 76 mill. kr. Finansieringskostnadene knyttet til bompengelånet vil være på hhv. 22 eller 20 mill. kr med 5,5 % eller 4,5 % rente. Vi har da forutsatt en priselastisitet på -0,5 knyttet til generaliserte reisekostnader. Dvs. at dersom bompengetakstene (samt de andre generaliserte reisekostnadene) økes med 1 % så vil trafikken reduseres med 0,5 %. Med priselastisitet på -0,5 eller -0,8 har vi beregnet at hhv 158 eller 166 kjøretøy vil passere bommen per døgn i åpningsåret. Brutto bompengelinntekter vil utgjøre 79 mill. kr dersom priselastisiteten blir satt til -0,8.

Når priselastisiteten er -0,5 utgjør innkrevingskostnadene 22 % av bompengelinntektene noe som er i overkant av det som Samferdselsdepartementet anser som akseptabelt (se tabell 3). Bompenger vil også føre til et samfunnsøkonomisk nyttetap. I n/k-analysen beregnet vi at 244 kjøretøy i døgnet vil reise over sambandet i åpningsåret, dersom det ikke ble krevd bompenger. Bompenger vil derfor gi en trafikkavvisning på $244 - 158 = 86$ kjøretøy i døgnet med elastisitet på -0,5. Det betyr et nyttetap på 59 mill. kr med kalkulasjonsrente på 4 %. Innkrevingskostnader og det samfunnsøkonomiske nyttetapet ($17 + 59 = 76$ mill. kr) vil omtrent tilsvare bompengelinntektene. I tillegg kommer finansieringskostnadene knyttet til bompengelånet. Ut i fra dette bør man derfor gjøre noen kritiske vurderinger, før man eventuelt velger å delfinansiere prosjektet med bompenger.

Forskottering av innsparte tilskudd til kapitalkostnader for ei ferge vil gi 55 mill. kr til prosjektet. Videre vil forskottering av innsparte tilskudd til drift av fergesambandet Askvoll-Gjervik-Fure gi 54 mill. kr, mens forskottering av innsparte utgifter til ambulansebåt vil gi 41 mill. kr. Finansieringskostnadene knyttet til låneopptaket i forbindelse med forskotteringen og kostnader knyttet til prisstigningen vil utgjøre hhv 47 eller 36 mill. kr fra disse finansieringskildene med 5,5 % eller 4,5 % lånerente.

Finansieringsplanen er relativt følsom for endringer i forutsetningene. Dersom lånerenten økes til 7 % samtidig med at kostnadsoverslaget på utbyggingssprosjektet økes med 10 % og vi ikke får årlig vekst i trafikken og årlige innkrevingskostnader blir 1,5 mill. kr, vil regnestykket se helt annerledes ut. Innkrevingskostnadene vil da utgjøre 32 % av bompengelinntektene. Netto bompengelinntekter vil da utgjøre 48 mill. kr og finansieringskostnadene vil være på 25 mill. kr. I en slik situasjon vil Samferdselsdepartementet neppe godkjenne en bompengedordning for prosjektet

Litteratur

- Bråthen, S., Hervik, A., Nettet, E., Bræin, L., & Sunde, Ø. 1995. *Erfaringer med bompengeprosjekter*. Møreforskning Molde, rapport nr. 9507
- Eriksen, K. S., Markussen, T. E., & Pütz, K. 1999. *Marginale kostnader ved transportvirksomhet*. TØI rapport 464/1999
- Lyche, L., Sandvik, E. T., Bergem, B. G., & Bråthen, S. 2005. *Samfunnsmessige virkninger av Atløysambandet*. Møreforskning Molde Rapport 0502
- Samferdselsdepartementet. 1991. *Om endringer i rammebetingelser for bompengeprosjekter*. St. meld. nr. 46 (1990-91)
- Statens vegvesen. 1995. *Konsekvensanalyser - Del 1 Prinsipper og metodegrunnlag*. Håndbok 140
- Stortinget. 2002a. *Innstilling fra samferdselskomiteen om ein del saker på Samferdselsdepartementets område*. Innst. S. nr. 227 (2001-2002)
- Stortinget. 2002b. *St.prp. nr. 60 (2001-2002) Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område*. Stortinget 2002
- Stortinget. 2003. *St.prp. nr. 67 (2002-2003) Om ein del saker på Samferdselsdepartementets område*. Stortinget, 2003
- Stortinget. 2004. *St.prp. nr. 69 (2003-2004) Om utbygging og finansiering av Imarsundprosjektet (Rv 680 Imarsundsambandet og Rv 669 Sandvika ferjekai med veg) i Møre og Romsdal*. Stortinget, 2004
- Stortinget. 2005. *St.prp. nr. 28 (2005-2006) Om utbygging og finansiering av vegsambandet rv 64 Bremsnes-Kristiansund (Atlantehavstunnelen) i Møre og Romsdal*. Stortinget 2005

Tabeller

Tabell 1: Finansieringsplan for Atløysambandet når trafikkendringene er basert på priselastisitet på -0,5 (alle tall er oppgitt i mill 2005-kr)	7
Tabell 2: Trafikkendring ved overgang fra ferge til fastlandsforbindelse med gjennomsnittlig bompengeretakst på kr 71,50 beregnet ut fra endringer i generaliserte kostnader.....	14
Tabell 3: Vegdirektoratets anslag for 2003 - kostnader og inntekter for bompengeselskapene.	15
Tabell 4: Finansieringsplan for Atløysambandet når trafikkendringene er basert på priselastisitet på -0,5 (alle tall er oppgitt i mill 2005-kr)	22
Tabell 5: Finansieringsplan for Atløysambandet når trafikkendringene er basert på priselastisitet på -0,8 (alle tall er oppgitt i mill 2005-kr)	23
Tabell 6: Finansieringsplan for Atløysambandet med kritiske forutsetninger (se kapittel 3.9)(alle tall er oppgitt i mill 2005-kr)	23

Figurliste

Figur 1: Kartskisse over Atløysambandet, Dalsfjordbrua og influensområdet.....	10
--	----