

Herøy kommune

# ► Finansieringsanalyse av Brasøyforbindelsen

Oppdragsnr.: 52107151 Dokumentnr.: 01 Versjon: D01 Dato: 2021-09-30



**Oppdragsgiver:** Herøy kommune  
**Oppdragsgivers kontaktperson:** Roy Paul Skogsholm  
**Rådgiver:** Norconsult AS, Vestfjordgaten 4, NO-1338 Sandvika  
**Oppdragsleder og fagansvarlig:** Christine Oma Nordstrøm  
**Andre nøkkelpersoner:** Einar Bowitz

D01	2021-09-30	Endelig rapport. Finansieringsanalyse av Brasøyforbindelsen.	CHONO, EIBOW	CHONO, EIBOW	CHONO
B01	2021-09-29	Utkast til ferdig rapport. For kommentarer og gjennomgåelse hos oppdragsgiver.	CHONO, EIBOW	CHONO, EIBOW	CHONO
Versjon	Dato	Beskrivelse	Utarbeidet	Fagkontrollert	Godkjent

Dette dokumentet er utarbeidet av Norconsult AS som del av det oppdraget som dokumentet omhandler. Opphavsretten tilhører Norconsult AS. Dokumentet må bare benyttes til det formål som oppdragsavtalen beskriver, og må ikke kopieres eller gjøres tilgjengelig på annen måte eller i større utstrekning enn formålet tilsier.

## Innhold

<b>1</b>	<b>Innledning</b>	<b>4</b>
1.1	Om rapporten	4
1.2	Finansieringskilder	4
<b>2</b>	<b>Trafikkutvikling</b>	<b>5</b>
2.1	Befolkningsutvikling	5
2.2	Dagens trafikk til og fra Brasøy	6
2.3	Forventet trafikkutvikling	7
2.4	Bompengebetaling	8
<b>3</b>	<b>Finansieringsanalyse</b>	<b>9</b>
3.1	Finansieringsbehov	9
3.1.1	<i>Fergeavløsningsmidler</i>	9
3.1.2	<i>Rentekompensasjonsmidler fra staten</i>	10
3.2	Kontantstrøm	10
3.3	Oppsummering	11
<b>4</b>	<b>Referanser</b>	<b>12</b>

# 1 Innledning

## 1.1 Om rapporten

Herøy kommune har engasjert Norconsult til å gjennomføre en finansieringsanalyse av bru mellom Brasøy og Tenna. Den nye bruforbindelsen er et fergeavløsningsprosjekt for fergene Brasøy–Søvik og Brasøy–Herøy. Ny fastlandsforbindelse mellom Brasøy og Tenna vil bidra til at Brasøy får bedre tilgjengelighet til Herøy.

Det er foreslått ulike bru/tunnelforbindelser mellom Herøy og fastlandet. I denne analysen *forutsettes* det at det allerede er bygget eller vedtatt bygget en fastlandsforbindelse mellom Herøy/Dønna og Alstahaug, slik at bru mellom Brasøy og Tenna vil gi Brasøy fergefri forbindelse også til Sandnessjøen og Helgelandsregionen for øvrig. Tiltaket vil sikre en bedre transportinfrastruktur for beboere og næringsliv.

## 1.2 Finansieringskilder

I finansieringsanalysen er ulike kilder til finansiering vurdert. Fordelingen av det samlede finansieringsbehovet på finansieringskildene er gjort skrittvis. Bompengelån er vurdert som første finansieringskilde og dimensjoneres slik at sum netto bompengeinntekter fratrukket renter og avdrag på dette lånet er lik null over nedbetalingsperioden. Deretter vil utbyggingen finansieres gjennom et lån over 45 år finansiert med fergeavløsningsmidler og rentekompensasjonsmidler. Eventuelt resterende lånebehov forutsettes dekket opp med 50 prosent statlig bidrag og 50 prosent fylkeskommunalt lån som nedbetales over 45 år.

Det er forutsatt en årlig prisstigning på 2 prosent, som er Norges Bank sitt inflasjonsmål. Alle kronebeløp er angitt i løpende priser med mindre annet er angitt.

## 2 Trafikkutvikling

Det er i utgangspunktet tenkt at den nye vegen skal delfinansieres gjennom bompenger. For å finne inntektsgrunnlaget er det antatt at trafikkutviklingen vil få en engangsøkning på 50 prosent ved åpning for deretter å følge den forventede befolkningsutviklingen på Brasøy og Husvær.

### 2.1 Befolkningsutvikling

Figur 2-1 under viser den historiske utviklingen over bosatte i Herøy kommune totalt sett og i grunnkretsene Brasøy og Husvær i årene 1999–2021. Befolkningsdataene er indeksert slik at befolkningen i 1999 er lik 100 i begge tidsseriene.

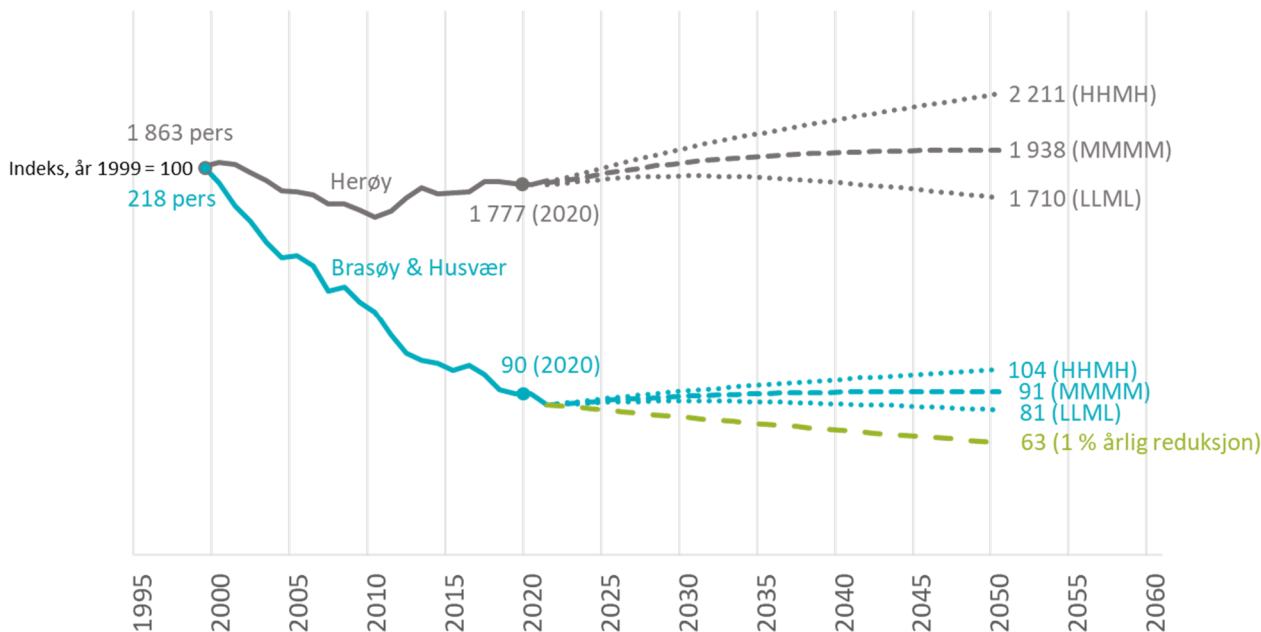
Som vist i Tabell 2-1 under har Brasøy og Husvær opplevd en betydelig fraflytting de siste 20 årene. Det har vært en gjennomsnittlig årlig reduksjon i bosatte på 4,2 prosent. Reduksjonen har imidlertid vært noe lavere de siste ti årene, med gjennomsnittlig årlig reduksjon på 3,7 prosent, og enda lavere nedgang de siste årene. Utviklingen for Herøy kommune samlet sett er mer positiv med en gjennomsnittlig vekst på i underkant av én prosent det siste tiåret.

Tabell 2-1: Gjennomsnittlig årlig befolkningsvekst for Herøy kommune og grunnkretsene Brasøy og Husvær. Kilde: SSB tabell 04317.

Gjennomsnittlig årlig vekst	1999–2021	2011–2021
Herøy kommune	-0,2 %	0,8 %
Brasøy & Husvær	-4,2 %	-3,7 %

SSBs befolkningsframskrivninger anslår hvordan befolkningens størrelse og sammensetning vil utvikle seg framover basert på ulike forutsetninger om fruktbarhet, dødelighet, innenlandske flyttinger og inn- og utvandring. Middelalternativet (MMMM), også kalt hovedalternativet, tar utgangspunkt i antakelser som blir ansett som mest rimelige. Befolkningsprognoser gjøres kun på kommunenivå, ikke helt ned på grunnkrets nivå. I tillegg til hovedalternativet utarbeides det prognoser for ulike utviklinger for de ulike faktorene. I figuren under er det vist utvikling for middelalternativet (MMMM), høy nasjonal vekst (HHMH) og lav nasjonal vekst (LLML).

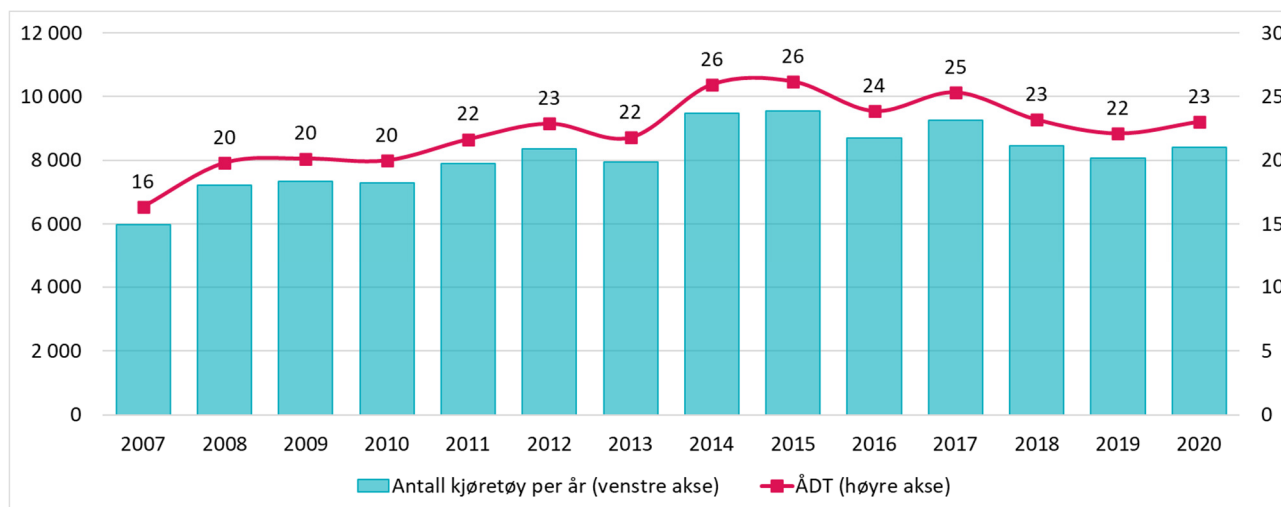
I figuren under er det derfor vist prognoser for Brasøy og Husvær med tilsvarende prosentvise årlige utvikling som for Herøy kommune. Basert på historiske data er det tydelig at Brasøy og Husvær har opplevd en betydelig fraflytting, det er derfor også vist utviklingen for en situasjon med én prosent årlig reduksjon i befolkningen.



Figur 2-1: Befolkningsutvikling 1999–2021 og befolkningsprognoser 2021–2050 for Herøy kommune og grunnkretsene Brasøy og Husvær. Indeks hvor befolkning i 1999 = 100. Kilde: SSB tabell 04317 og 12882.

## 2.2 Dagens trafikk til og fra Brasøy

Trafikkutviklingen på fergene til Herøy og Søvik er vist i Figur 2-2 under. Dataene er basert på total trafikk for ferjestrekningene Brasøy–Herøy og Brasøy–Søvik og er hentet fra ferjedatabanken [1]. Utviklingen er vist i antall kjøretøy per år på venstre akse og ÅDT (årsdøgntrafikk) på høyre akse. De siste årene har antall kjøretøy ligg rett i overkant av 8 000 som gir en ÅDT på ca. 22 kjt/døgn. 8 000 årlige kjøretøy benyttes derfor som trafikkgrunnlag i beregningen av mulig inntekt fra bompengeneinnkreving. Tungtrafikkandelen er på 11 prosent.



Figur 2-2: Trafikkutvikling for totalt antall kjøretøy per år (venstre akse) og antall kjt/døgn (ÅDT) høyre akse, på fergene Brasøy–Herøy og Brasøy–Søvik i perioden 2007–2020.

Om lag 75 prosent av de reisende reiser mot Søvik og de resterende reiser til Herøy. Det betyr at store deler av de reisende også vil måtte betale bompenger på den fremtidige fastlandsforbindelsen mellom Herøy/Dønna–Alstahaug. Dersom fastlandsforbindelsen Herøy/Dønna–Alstahaug ikke bygges, må de reisende fra Brasøy som skal til Søvik, betale fergebillett på strekningen Herøy–Søvik.

## 2.3 Forventet trafikkutvikling

### Utvikling frem mot åpning

Basert på historiske data er det tydelig at Brasøy og Husvær har opplevd en betydelig fraflytting de siste 20 årene. Utviklingen de siste årene har vært mer positiv og flere faktorer indikerer at utviklingen kan være i ferd med å snu. Det er likevel ikke realistisk å legge til grunn samme forventede vekst (MMMM) som for Herøy kommune samlet. I denne analysen er det derfor lagt til grunn en årlig reduksjon på én prosent frem til åpning av bru mellom Brasøy og Tenna.

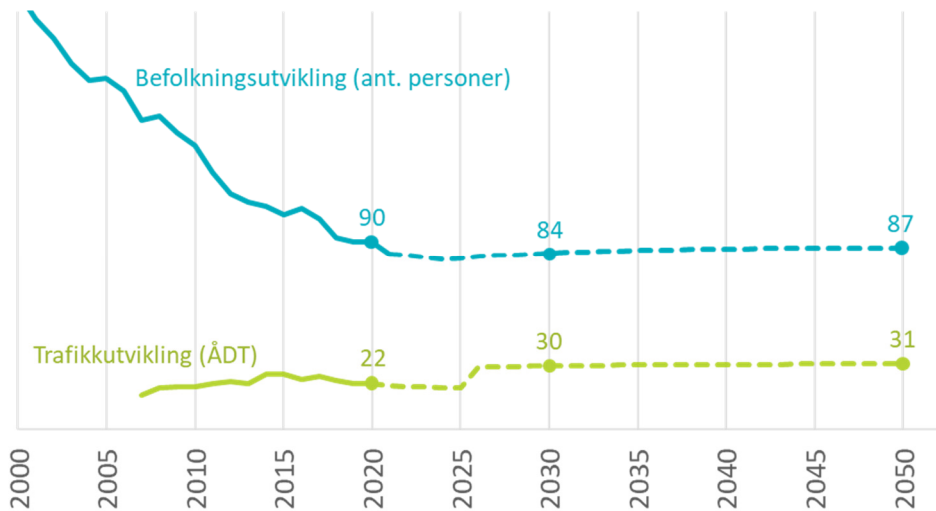
### Engangsøkning som følge av tiltak

En rekke studier har tatt for seg hvordan fastlandsforbindelser har påvirket reisemønster og reiseomfang på kort sikt. Når fergesamband erstattes med fastlandsforbindelse, blir områdene knyttet tettere sammen ved at reisende får endret reisetid/reisekostnader og dessuten kan reise når man vil og ikke bare når fergen går. Dette kan føre til endringer i trafikanters reisevaner og kan bidra til at reiseomfang, reisemiddelvalg og destinasjonsvalg endres. En engangsøkning representerer slike effekter. I denne rapporten forutsettes det en engangsøkning i trafikken på 50 prosent for både lette og tunge kjøretøy når fergeforbindelsen erstattes av bruforbindelse. Dette er i tråd med funn i tidligere evalueringer og undersøkelser av denne typen prosjekter.

### Utvikling etter åpning

Etter åpning av brua er det sannsynlig at flere vil se på Brasøy og Husvær som attraktive boligområder. Det er derfor i perioden etter åpning, lagt til grunn samme prosentvise utvikling her som for hele Herøy kommune samlet sett. Det er forutsatt SSBs hovedalternativ (MMMM) for fremtidig vekst.

Den samlede utviklingen for befolkning på Brasøy og Husvær og forventet trafikkutvikling ved utbygging av brua er vist i Figur 2-3 nedenfor.



Figur 2-3: Forventet befolkningsutvikling på Brasøy & Husvær (blå linje) og forventet trafikktvikling ved fergeavløsning (grønn linje).

## 2.4 Bompengebetaling

Selv med befolkningsutviklingen som kan forventes med SSBs MMMM-alternativ vil trafikknivået mellom Brasøy og Tenna være så lavt at bompengesatsen må settes uforholdsmessig høyt<sup>1</sup> for å i det hele tatt kunne dekke driftskostnadene ved bomstasjonen. Det er også en stor andel av de reisende fra Brasøy som skal til fastlandssiden og de ville derfor også måttet betale bompenger mellom Herøy og Alstahaug, noe som ville gitt en urimelig høy bompengebelastning for disse.

Det anbefales derfor at prosjektet ikke benytter bompenger som en del av finansieringen.

<sup>1</sup> Dette krever en bompengesats på om lag 125 kr per passering for lette kjøretøy og 375 kr per passering for tunge kjøretøy.



## 3 Finansieringsanalyse

### 3.1 Finansieringsbehov

Det er tatt utgangspunkt i kostnadsestimat utarbeidet av oppdragsgiver. Vi regner her investeringskostnadene ekskl. mva., siden betalt merverdiavgift uansett blir refundert gjennom merverdiavgiftsrefusjonsordningen. Det som skal finansieres er investeringskostnadene pluss renter i byggeperioden. Det betales ikke avdrag på lånet i byggeperioden.

Det er forutsatt byggestart i 2023 og to års anleggsperiode slik at åpning av den nye brua vil være i 2025. Finansieringsanalysen gjøres i løpende kroner. Investeringskostnaden er beregnet til 590 millioner kroner (prisnivå 2021) og det er forventet et jevnt årlig investeringsnivå. Finansieringsbehovet er beregnet til 638 millioner kroner ved åpning (løpende priser).

Med de forutsetninger som ligger til grunn for denne analysen, vil utbyggingen kunne finansieres gjennom et fylkeskommunalt lån over 45 år finansiert med fergeavløsningsmidler og rentekompensasjonsmidler. Ved endringer i forutsetningene vil eventuelt resterende lånebehov dekkes opp med 50 prosent statlig bidrag og 50 prosent fylkeskommunalt lån som nedbetales over 45 år. Slike endringer er ikke vurdert i denne utredningen.

#### 3.1.1 Fergeavløsningsmidler

Fergeavløsningsmidler består av to elementer: statlige fergeavløsningstilskudd og fylkeskommunens innsparte egenfinansierte overføringer til fergeselskapet.

##### Statlig fergeavløsningstilskudd

Fergeavløsningstilskuddet regnes ut på bakgrunn av reduksjon i tilskudd gjennom inntektssystemet for fylkeskommunene når et fergesamband blir avløst<sup>2</sup>. Fylkeskommunen får en reduksjon i beregnet utgiftsbehov til ferger og en (i praksis mindre) økning i beregnet utgiftsbehov til vedlikehold av fylkesveger. I utgangspunktet blir det dermed netto en reduksjon i det rammetilskuddet til fylkeskommunen. Denne reduksjonen kan fylkeskommunen isteden motta i form av et statlig fergeavløsningstilskudd. Dette beløpet regnes ut med grunnlag i hvordan inntektssystemet er utformet på vedtakstidspunktet, og inflasjonsjusteres deretter i tilskuddsperioden.

Maksimal lengde på fergeavløsningstilskuddet er 45 år. Årlige beløp i fergeavløsningsmidler utbetales imidlertid ikke lenger enn til at man når de nominelle byggekostnadene eller inntil 50 prosent av de beregnede rentekostnadene. Dette er hensyntatt i beregningene. Rentekostnadene på lånet som finansieres av fergeavløsningsmidlene beregnes med utgangspunkt i den 5-årige-swap-renten pluss et påslag på 0,5 prosent, i dette tilfellet en lånerente på 2,55 prosent. Dette følger av regelverket for fergeavløsningstilskuddet.

##### Sum fergeavløsningsmidler

Fylkeskommunen vil også spare egenfinansierte midler til fergedriften når fergen erstattes av bruforbindelse. Det er ikke hensiktsmessig å forsøke å gjennomføre en detaljert utregning der det skilles mellom statlig fergeavløsningstilskudd og innsparte egenfinansierte fergesubsidier. Isteden benyttes en forenklet beregning der vi beregner denne samlede innsparingen. Det er tatt utgangspunkt i dagens driftskostnader for de aktuelle fergerutene, fratrukket billettinntektene på disse rutene. Differansen er det som i dag må dekkes i form av fylkeskommunale tilskudd. Dette beløpet er sum fergeavløsningsmidler, som skal fordeles mellom statlig fergeavløsningstilskudd og fylkeskommunenes innsparte egenfinansierte fergesubsidier.

<sup>2</sup> For mer detaljert omtale, se Regjeringens retningslinjer for fergeavløsningsordninga for fylkesveggerferjer [4].

Mens de egenfinansierte fergesubsidiene vil kunne være finansieringskilde fram til minst år 45, er det som vist over en mulig begrensning i hvor lenge fylkeskommunene kan motta det statlige fergeavløsningstilskuddet.

Det foreligger ikke data som gjør at vi enkelt kan beregne hvor stor andel statlig fergeavløsningstilskudd utgjør av de samlede fergeavløsningsmidlene. På grunnlag av finansieringsanalyser gjort av Møre og Romsdal fylkeskommune for et fergeavløsningsprosjekt [2] har vi forutsatt at denne andelen er 15 prosent. Det er viktig å påpeke at analysen er sensitiv for hvor stor denne størrelsen er. Dersom det statlige fergeavløsningstilskuddet øker noe særlig over 17-18 prosent vil man nå taket på størrelsen på det statlige fergeavløsningstilskuddet.

### 3.1.2 Rentekompensasjonsmidler fra staten

Staten har etablert en ordning med rentekompensasjon for transporttiltak i fylkene. De samlede rammene for ordningen fastsettes i statsbudsjettene. Beløpene til den enkelte fylkeskommune regnes ut av Samferdselsdepartementet. Vi har også her gjort en forenklet beregning og tatt utgangspunkt i Møre og Romsdal fylkeskommunes beregninger [2] og forutsatt at sum rentekompensasjonsmidler fra Staten utgjør fem prosent av de samlede rentebetalingene på prosjektet. Disse er fordelt over ti år fra byggeperiodens start. Rentekompensasjonsmidlene inngår derfor både i beregningen av lånebehovet i byggeperioden og som finansieringskilde for gjelden ved ferdigstillelse av prosjektet.

## 3.2 Kontantstrøm

Nedenfor vises kontantstrømmen for fylkeskommunen over de første årene og ved noen utvalgte tidspunkt.

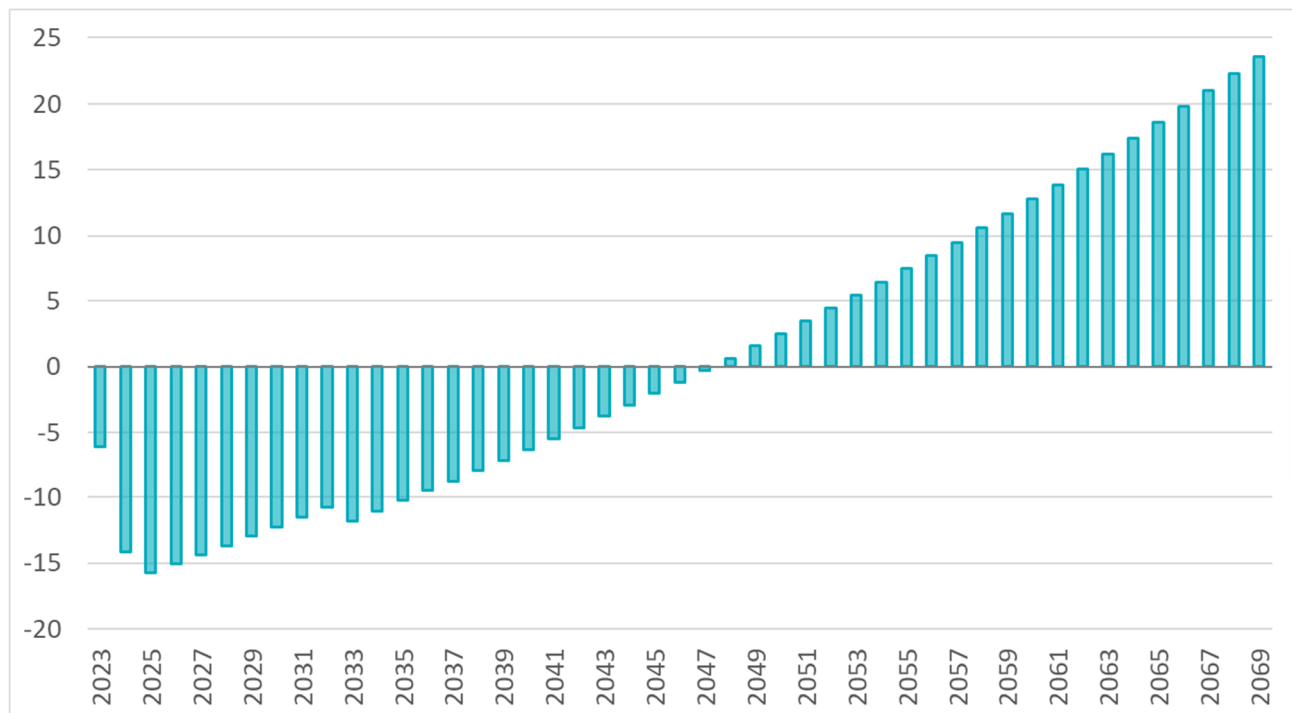
Tabell 3-1: Kontantstrømsanalyse. Millioner kroner (ekskl. mva.)

BRASØYFORBINDELSEN	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2050	2060
<b>DRIFTSINNEKTER</b>																				
Bompengeinntekter																				
Fergeavløsningsmidler			13	13	13	14	14	14	15	15	16	16	16	17	17	18	18	19	24	30
Rentekompensasjonsmidler	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2										
<b>SUM INNEKTER</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>19</b>	<b>24</b>	<b>30</b>
<b>DRIFTSKOSTNADER</b>																				
Driftskostnader bomselskap																				
Avdrag			-14	-14	-14	-14	-14	-14	-14	-14	-14	-14	-14	-14	-14	-14	-14	-14	-14	-14
Påløpte renter	-8	-16	-16	-16	-15	-15	-15	-14	-14	-14	-13	-13	-12	-12	-12	-11	-11	-11	-7	-3
<b>SUM DRIFTSKOSTNADER</b>	<b>-8</b>	<b>-16</b>	<b>-30</b>	<b>-30</b>	<b>-30</b>	<b>-29</b>	<b>-29</b>	<b>-28</b>	<b>-28</b>	<b>-28</b>	<b>-27</b>	<b>-27</b>	<b>-27</b>	<b>-26</b>	<b>-26</b>	<b>-26</b>	<b>-25</b>	<b>-25</b>	<b>-21</b>	<b>-18</b>
<b>TOTALT NETTO/ KONTANTSTR</b>	<b>-6</b>	<b>-14</b>	<b>-16</b>	<b>-15</b>	<b>-14</b>	<b>-14</b>	<b>-13</b>	<b>-12</b>	<b>-12</b>	<b>-11</b>	<b>-12</b>	<b>-11</b>	<b>-10</b>	<b>-9</b>	<b>-9</b>	<b>-8</b>	<b>-7</b>	<b>-6</b>	<b>3</b>	<b>13</b>

Etttersom det ikke er anbefalt å benytte bompengefinansiering, består inntektene utelukkende av statlige fergeavløsningsmidler, frigjorte midler og rentekompensasjonsmidler. Utgiftene består av avdrag på lånet og påløpte renter. Med disse forutsetningene vil bruprosjektet være finansiert med fergeavløsningsmidler og rentekompensasjonsmidler over 45 år.

Det fremgår imidlertid av tabellen at påløpte renter allerede etter utbyggingsperioden utgjør et betydelig beløp. De første årene oppstår det en negativ netto kontantstrøm som fylkeskommunen må finansiere. Først mellom 2045 og 2050 blir de løpende inntektene større enn de løpende utgiftene.

I Figur 3-1 nedenfor er kontantstrømmen for hele 45 års perioden vist.



Figur 3-1: Netto kontantstrøm for Brasøyforbindelsen. Millioner kroner

### 3.3 Oppsummering

Med de forutsetninger som ligger til grunn for denne analysen vil utbyggingen kunne fullfinansieres gjennom et lån over 45 år finansiert med fergeavløsningsmidler og rentekompensasjonsmidler. Ved endringer i forutsetningene vil denne konklusjonen kunne endres. Slike endringer er ikke vurdert i denne utredningen.

## 4 Referanser

- [1] Ferjedatabanken, [Internett]. Available: <https://ferjedatabanken.no/Statistikk>.
- [2] Møre og Romsdal Fylkeskommune, «Finansiering - Nordøyvegen. Saksfremlegg datert 24.10.2016».
- [3] Autopass, «Veileder bompengeprojekter,» [Internett]. Available: <https://www.autopass.no/for-bompengibransjen/veileder-bompengeprojekter-og-takstretningslinjer>. [Funnet 2021].
- [4] Regjeringen, «Retningslinjer for ferjeavløyningsordninga for fylkesvegferjer,» [Internett]. Available: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/retningslinjer-for-alternativ-bruk-av-ferjetilskot-for-fylkesvegferjer/id2500238/>.