Landsbanki Føroya
FAROE ISLANDS GOVERNMENTAL BANK

Argir oktober 2024

Fyrivarni Landsbankans til samanbering av kostnaði av suðuroyarsigling og suðuroyartunli

Føroya Landsstýri hevur sett ein arbeiðsbólk, sum hevur fingið til uppgávu at samanbera kostnaðin av verandi suðuroyarsigling við kostnaðin av einum undirsjóvartunli til Suðuroyar.

Landsbankin hevur luttikið í arbeiðinum og útvegað tøl og greitt frá um væntaða rentukostnaðin.

Leisturin

Fíggingarleisturin, sum er mentur í sambandi við hetta arbeiðið er eitt rokniark, sum samanber kostnaðin av farleiðini við Smyril og kostnaðin av einum undirsjóvartunli til Suðuroyar.

Hesin leistur kann tó bara brúkast til at fáa vitan um, hvussu nógv av tunnilskostnaðinum verður rindaður av ferðsluni og hvussu nógv skal rindast av landskassanum.[1]

Hetta kann als ikki nýtast sum grundarlag fyri, um íløgan skal gerast ella ikki. Tað er tó ávísur vandi fyri, at tað júst er tað, ið politikararnir gera.

Kost-nyttu greiningar er rætti hátturin at meta um infrakervisíløgur

Kost-nyttu greiningar taka bæði atlit til kostnað og samfelagsnyttu av infrakervisætlanum og eigur tí altíð at verða nýtt sum høvuðsgrundarlag undir avgerðum um infrakervisíløgum.

Landsverk hevur gjørt eina kost-nyttu greining um farleið til Suðuroyar í 2021. Umframt verandi farleið við Smyrli, hevur Landsverk í hesi greining kannað fimm aðrar farleiðir.

Hetta er rætti greiningarhátturin at meta um, hvørt ein íløga í infrakervi eigur at vera framd ella ikki.

Landsverk hevur júst dagført metingina. Dagføringin er gjørd fyri tunnil frá Skarvanesi til Suðuroyar, og fyri tunnil frá Skarvanesi til Suðuroyar, har eisini farið verður upp í Skúvoy. Hesar verkætlanirar eru settar upp móti verandi farleið við Smyrli.

Úrslitið vísir eitt negativt nútíðarvirði á góða hálva milliard krónur; ávikavist 557 mió. kr. og 554 mió. kr. Tí eiga hesir møguleikar ikki at fremjast, tí teir geva eitt samfelagsbúskaparligt tap.

[1] Lutfallið er í stórum tølum, at landskassin fíggjar 80% meðan ferðslan fíggjar 20%. Hesin tunnil kann tí ikki samanberast við ES-tunlarnar, tí har er lutfallið umvent; at ferðslan fíggjar 80% meðan landskassin fíggjar 20%.

Kost-nyttu greiningin er bert dagførd fyri leiðina frá Skarvanesi til Suðuroyar (+ har Skúvoy er við). Men Landsbankin heldur, at dagføringin eisini átti at verið gjørd fyri fleiri loysnum, eins og tey hava gjørt í teirra frágreiðing frá 2021. Tað vil siga ein kost-nyttu greining av 1) ferjusambandinum yvir Sand, sum gevur besta samfelagsavkastið sambært greiningini hjá Landsverk frá 2021 og 2) beinleiðis suðuroyartunlinum frá Sandi til Sandvíkar, sum gevur næstbesta avkastið. Eisini hevði grundarlagið fyri eini avgerð verið enn betri, um ein kost-nyttu greining verður gjørd av einum ferjusambandi millum Sand og Hvalba, heldur enn Tvøroyar.

Landsbankin heldur tað vera skeivt at greina triðbesta møguleikan í greiningini hjá Landsverk frá 2021, men ikki besta og næstabesta møguleikan.

Rætta samanberingin er millum undirsjóvartunnil og ferjusamband millum Sand og Suðuroy

Landsbankin heldur ikki at samanberingin av kostnaðinum av undirsjóvartunli og verandi suðuroyarsigling er viðkomandi fyri støðutakan til ein møguligan suðuroyartunnil.

Nú, ið koyrandi er frá Havnini til Sands, er tann viðkomandi samanberingin kostnaðurin av ferjusambandi millum Sand og Suðuroynna øðrumegin og tunnilssambandið hinumegin.

Suðuroyarsiglingin, sum er eitt dýrt samband, er ikki viðkomandi fyri samanberingina, tí sambandið yvir Sandoy er bíligari.

Samanbering av kostnaði á fíggjarlógini er ikki ein góður og tryggur háttur at meta um infrakervisíløgur

Landsbankin heldur ikki, at samanberingin millum, hvussu nógv núverandi suðuroyarsiglingin øðrumegin og ein suðuroyartunnil hinumegin kosta fyri landskassan á fíggjarlógini, er ein góður háttur at meta um, hvørjar infrakervisíløgur eiga at vera gjørdar.

Suðuroyarsiglingin kostar sera nógv fyri landskassan, men tað kemur av, at ferðaseðlaprísurin varð munandi lækkaður í 2007 og síðan ikki er javnaður við kostnaðar- ella lønargongdini.

Trupulleikin við útrokningarháttinum er, at hann er ov tilvildarligur, tí úrslitið er ov nógv treytað av fakliga ógrundaðum politiskum avgerðum.

Samanberingarhátturin tekur bert atlit til kostnað, men tekur ikki atlit til, at ávísar íløgur hava ymsa samfelagsnyttu við styttri ferðatíð og minni bíðitíð.

Harafturat verður ikki tikið atlit til, at landskassans skuld veksur við upp til 5 mia. kr. (íløgan íroknað rentur), um íløgan í tunnil verður gjørd. Hetta fer at gera rásarúmið at gera *neyðugu* íløgurnar komandi tíðina nógv verri.

Atlit verður ikki tikið til fíggjarpolitiska haldførið og rásarúmið

Landsbankin heldur, at myndugleikar landsins, umframt kost-nyttu greiningina eisini eiga at taka atlit at, hvussu íløgan og lántøkan fara at ávirka haldførið og rásarúmið hjá landskassanum komandi árini.

Búskaparráðið hevur gjørt eina meting av fíggjarpolitiska haldførinum, sum greitt vísir, at haldførið er sera vánaligt. Um hugt verður eftir rásarúminum uppá millumlangt sikt, so vísir ein framrokning av verandi inntøkum og útreiðslum, at hallið hjá almenna geiranum støðugt veksur upp til 1 mia. kr. árliga í 2035. Fíggingartørvurin er tí umleið 6 mia. kr. fram til 2035[2], um eingi tiltøk verða framd. Tiltøk mugu sostatt gerast fyri stórar upphæddir longu sum er, fyri at fáa almenna búskapin at hanga saman.

Landsbankin heldur tað tí ikki vera ráðiligt at gera ein suðuroyartunnil sum er, serliga um avgerðin verður tikin, áðrenn neyðugu tiltøkini eru framd at fáa javnvág í almenna búskapin.

[2] Støðið verður tikið í úrslitinum í 2023 og roknað er frameftir til 2035.