Fylgiskjal 10

FÍGGINGARLEISTUR

—

SUÐUROYARTUNNILIN

OKTOBUR 2024

LØGMANSSKRIVSTOVAN
Prime Minister's Office

LØGMANSSKRIVSTOVAN
Prime Minister´s Office

INNIHALDSYVIRLIT

1. Inngangur 3
1.1 Arbeiðssetningurin 4
1.2 Avmarkingar 4
1.3 Fíggingarleistur 7
2. Fíggingarmodell 8
2.1 Fortreytir 8
2.1.1 Íløguparturin 8
2.1.2 Fíggingarparturin 8
2.2. Útrokningar viðvíkjandi tunlinum 9
2.2.1 Rakstur av Smyrli 9
2.2.2 Rakstur av Suðuroyartunli 9
2.3 Samanberingar 9
2.3.1 Nettoávirkan á løgtingsfíggjarlógina 9
2.3.2 Munur á Smyrli og SUðuroyartunli 10
2.4 Simuleringar 10
3. Lýsing av faktorunum, sum eru við í fíggingarleistinum 12
3.1 Kostnaðarmeting tunnil 12
3.1.1 Sandalíð 13
3.1.2 Skúvoy 13
3.1.3 Óvissa um kostnaðarmetingar 14
3.2 Ferðslu- og inntøkumeting 16
3.2.1 Ferðslumeting 16
3.2.2 Inntøkumeting 17
3.3 Lánimøguleikar og renta 18
3.3.1. Statsveðhald 21
3.4 Kostnaðarmeting fyri framhaldandi sjóvegis farleið 21
3.5 Rakstur av Suðuroyartunli 24
4. Ávirkan á løgtingsfíggjarlógina 24
5. Dømir og viðkvæmisgreining 28
5.1 Dømi, nettoávirkan á fíggjarlógina 28
5.2 Viðkvæmisgreining 30
5.3 Munur á Smyrli og Suðuroyartunli 32
6. Samanumtøka 33

1. Inngangur

Seinastu hálvu øldina hava skiftandi landsstýri og løgting gjørt munandi íløgur í føroyska samferðslukervið soleiðis, at føroyingar kunnu búgva, virka, arbeiða og ferðast í øllum landinum. Við Sandoyartunlinum hava 91 % av føroyingum fingið fast vegsamband, og við einum møguligum Suðuroyartunli verða 99 % av fólkinum í Føroyum knýtt saman við føstum vegasambandi.

Sitandi løgting hevur eisini tikið tráðin upp, og Løgtingið hevur samtykt at fara undir at fyrireika ein Suðuroyartunnil og hevur játtað samanlagt 20 mió. kr. á fíggjarlógini yvir 2 ár til neyðugar forkanningar, sum P/F Suðuroyartunnilin stendur fyri.

Forkanningararbeiðið fevnir um jarðfrøðiligar kanningar, linjuføring og trygdarkanningar. P/F Suðuroyartunnilin hevur fingið heimild til at fáa alt tilfar, sum er framleitt av Landsverki.

Í 2023 varð farið undir arbeiðið at lýsa og menna ein fíggingarleist fyri ein møguligan Suðuroyartunnil. Miðað hevur verið eftir at fáa forkanningararbeiðið liðugt og fíggingarleistin kláran í 2024 soleiðis, at politiska skipanin og Løgtingið, áðrenn árslók 2024, kunnu taka støðu til, um arbeiðast skal víðari við at skapa grundarlag fyri einum Suðuroyartunli. Støða skal takast til, um játtan skal latast til at gera prosjekteringina av einum tunli lidna og senda verkætlanina í útboð fyri at fáa eitt neyvt boð uppá endaliga prísin fyri verkætlanina.

Løgmaður, sum hevur heimild Landsstýrisins mótvegis P/F Suðuroyartunlinum, hevur sett arbeiðið í gongd, og Løgmansskrivstovan hevur skipað arbeiðið.

Talan er um størstu einstøku íløgu í samferðslukervið í føroyskari søgu bæði viðvíkjandi vavi og fígging.

Løgmaður hevur tí valt at fáa allar politiskar flokkar, sum eru umboðaðir í Løgtinginum, við í arbeiðið í eini roynd at fáa breiða politiska semju um verkætlanina. Politisku flokkarnir hava valt hvør sítt umboð í ein politiskan fylgibólk.

Í politiska fylgibólkinum eru, umframt løgmann og Dennis Holm, landsstýrismann í samferðslumálum, hesi umboð: Bjarni Hammer, Javnaðarflokkurin; Annika Olsen, Tjóðveldi; Sólvit Nolsøe, Framsókn; Jacob Vestergaard, Fólkaflokkurin; Erhard Joensen, Sambandsflokkurin og Jenis av Rana, Miðflokkurin.

Ein arbeiðsbólkur við umboðum frá Løgmansskrivstovuni, Fíggjarmálaráðnum, Fiskivinnu- og samferðslumálaráðnum, Landsbankanum og P/F Suðuroyartunlinum hevur staðið fyri arbeiðinum at finna ein fíggingarleist. Arbeiðið hevur verið undir leiðslu av løgmansstjóranum, aðalstjóranum í Fíggjarmálaráðnum og aðalstjóranum í Fiskivinnu- og samferðslumálaráðnum Viðmerkjast skal, at uppgávan hjá Landsbankanum hevur verið at lýsa lánimøguleikar og rentu. Landsbankin hevur ynskt at gera serstakar viðmerkingar, har Landsbankin greiðir frá, at teir ikki meta, at fíggingarleisturin, sum fyriliggur, er eitt nøktandi grundarlag fyri at taka avgerð um at gera ein Suðuroyartunnil.

Viðmerkingarnar hjá Landsbankanum eru hjálagdar uppskotinum til løgtingslóg um Suðuroyartunnilin við tilhoyrandi tunnils- og vegakervum.

1.1 Arbeiðssetningurin

Arbeiðssetningurin er soljóðandi:

“At viðgera fíggingarleist fyri verkætlanina og lýsa hvørja ávirkan verkætlanin at gera ein Suðuroyartunnil fara at hava á løgtingsfíggjarlógina.”

Fíggingarleisturin má taka støði í einari kostnaðarmeting av verkætlanini, ferðslu- og inntøkumetingum, og hvørjar útreiðslur verða, um eingin Suðuroyartunnil verður gjørdur. Tað vil siga, um framhaldandi sjóvegis farleið skal vera um Suðuroyarfjørð, herundir endurnýggjan av “Smyrli”.

Samlaða verkætlanin at gera ein Suðuroyartunnil er umfatandi og fevnir um nógv ymisk viðurskifti.

Arbeiðsbólkurin hevur tulkað arbeiðssetningin soleiðis, at uppgávan hjá arbeiðsbólkinum hevur verið avmarkað til einans at finna ein fíggingarleist, sum kann lýsa, hvørja ávirkan verkætlanin hevur á fíggjarlógina.

Uppgávan hjá arbeiðsbólkinum er **ikki** at gera eitt tilmæli til ella eitt frámæli frá, um verkætlanin skal fremjast ella ikki.

Arbeiðsbólkurin hevur harumframt tulkað arbeiðssetningin soleiðis, at fíggingarleisturin skal fevna um fylgjandi:

- Kostnaðarmeting av verkætlanini at gera ein Suðuroyartunnil
- Ferðslu- og inntøkumetingar fyri ein Suðuroyartunli
- Kostnaðarmeting av eini framhaldandi sjóvegis farleið um Suðuroyarfjørð, um ongin Suðuroyartunnil verður gjørdur, herundir endurnýggjan av Smyrli
- Meting av rentu og lánimøguleikum

Til tess at lýsa ymisku faktorarnar í fíggingarleistinum, hevur arbeiðsbólkurin fingið til vega tilfar, upplýsingar og íkast frá avvarðandi myndugleikum. Eisini er eitt fíggingarmodell ment, sum verður lýst nærri í kapitli 2.

1.2 Avmarkingar

Í sambandi við uppgávuna at lýsa og menna ein fíggingarleist, hevur arbeiðsbólkurin lýst, hvørja ávirkan ein Suðuroyartunnil møguliga kann hava á løgtingsfíggjarlógina. Tað er í hesum sambandi

umráðandiat siga, at talan er um eitt einfalt modell, sum út frá innløgdu fortreytunum kann geva eitt kvalifiserað boð uppá, hvussu ein Suðuroyartunnil fer at ávirka fíggjarlógina.

Arbeiðsbólkurin hevur ikki viðgjørt spurningar um linjuføring, trygdarviðurskifti og onnur viðurskifti, sum eru partar av fyrireikingararbeiðinum, sum Løgtingið hevur samtykt, at P/F Suðuroyartunnilin skal standa fyri.

Fíggjarliga haldførið í almenna búskapinum er ikki við í fíggingarleistinum

Tað hevur ikki verið uppgávan hjá arbeiðsbólkinum at gera eina greining av fíggjarliga haldførinum í almenna búskapinum. Tó vísa útrokningarnar av, hvørja ávirkan verkætlanin fer at hava á fíggjarlógina upp á longri sikt - við teimum fyrivarnum, sum fylgja við fortreytunum fyri útrokningarnar - hvussu verkætlanin ávirkar haldførið. Í kapitli 4 verður í stuttum lýst, hvørja ávirkan ein møguligur Suðuroyartunnil kann hava á fíggjarlógini yvir tíð.

Umframt ávirkanina á fíggjarliga haldførið ávirkar verkætlanin eisini fíggjarliga rásarúmið. Eftir fíggingarleistinum skal íløgan í høvuðsheitum rindast við innskoti úr landskassanum ella við láni, sum landskassin heftir fyri. Í tíðini, til koyrandi verður gjøgnum Suðuroyartunnilin, skal harumframt rindast fyri verandi sjóvegis farleið. Skuldarbyrðan frá verkætlanini, sum landskassin hevur tikið á seg, verður størst, tá ið Suðuroyartunnilin verður tikin í nýtslu. Út frá fyriliggjandi kostnaðarmeting frá P/F Suðuroyartunlinum verður hon smáar 3 mia. kr. í 2024-prísum og er mett til umleið 11% av mett BTÚ fýri 2024.[1]

Landsbankin og Fíggjarmálaráðið hava víst á, at íløgan og lántøkan fara at ávirka haldførið og rásarúmið hjá landskassanum komandi árini, og at tað ikki er ráðiligt at gera ein Suðuroyartunnil, áðrenn neyðug tiltøk eru framd, sum kunnu fáa langtíðar javnvág í almenna búskapin og betra um haldførið.

Í hesum sambandi verður víst til meting, sum Búskaparráðið hevur gjørt av fíggjarliga haldførinum hjá almenna búskapinum, sum greitt vísir, at avbjóðingar eru við haldførinum.

[1] Til samanberingar kann nevnast, at lánið sum P/F Eystur- og Sandoyartunlar tóku í 2016 við ferðsluveðhaldi var góð 14 % av bruttotjóðarúrtøkuni í 2016.

Kost-nyttu greining er ikki við í fíggingarleistinum

Forkanningin hjá Landsverki frá 2021 av einari nýggjari suðuroyarleið fevnir eisini um eina kost-nyttu greining. Kost-nyttu greining er ein vanligur háttur at meta um infrakervisíløgur, tí hon bæði greinar, hvussu stórur kostnaðurin er av infrakervisíløgum, og hvussu stór samfelagsnyttan er við at taka bæði jaligar og neiligar avleiðingar av verkætlanini við í greiningina. Við hesum verður eitt meira kvantifiserað grundarlag útvegað fyri at avgera, um ein infrakervisverkætlan fer at geva ein samlaðan nettofyrimun fyri samfelagið.

Arbeiðsbólkurin hevur mælt til, at kost-nyttu greiningin verður dagførd og tillagað sambært nærri avtalu við Landsverk, áðrenn støða verður tikin til, um farast skal víðari við arbeiðinum at gera ein Suðuroyartunnil.

Aðrar sjóvegis farleiðir eru ikki við

Arbeiðssetningurin fevnir um eina kostnaðarmeting av einari framhaldandi sjóvegis farleið um Suðuroyarfjørð, um eingin Suðuroyartunnil verður gjørdur – herundir endurnýggjan av Smyrli.

Tí hevur arbeiðsbólkurin ikki viðgjørt spurningin, um verandi sjóvegis farleið er hin rætta, og heldur ikki viðgjørt aðrar farleiðir enn Tvøroyri-Tórshavn.

Í tilgongdini hevur møguleikin fyri einari sjóvegis farleið millum Sandoy og Suðuroy verið umrøddur, nú koyrandi er millum Streymoy og Sandoy. Umrøðan hevur m.a. snúð seg um, hvørt sjóvegis samband millum Sandoy og Suðuroy er ein bíligari loysn enn at gera ein Suðuroyartunnil.

Sambært Strandfaraskipum landsins er miðalkostnaðurin fyri rakstri og løgum á einari leið millum Krambatanga og Sand á leið 125 mió. kr. um árið, um eingin tunnil verður gjørdur. Tá er kostnaðurin av neyðugum tillagingum á havnarlagnum á Sandi ikki við.

Landsbankin hevur víst á, at umframt verandi farleið og tunnil millum Skarvanes og Suðuroy eigur kost-nyttu greiningin eisini at fevna um sjóvegis farleið millum Sand og Hvalba og tunnil millum Sandoy og Suðuroy.

Upplýsast kann, at kost-nyttu greiningin hjá Landsverki frá 2021 fevnir eisini um nýtt sjóvegis samband millum Sandoy og Suðuroy.[2] Greiningin vísti, at henda farleiðin var hin einasta, sum hevði eitt positivt nettonútíðarvirði, meðan hinar loysnirnar við alternativum tunnilsloysnum høvdu eitt negativt nettonútíðarvirði. Ein viðkvæmisgreining vísti tó, at niðurstøðan viðvíkjandi nýggjari sjóvegis farleið millum Sandoy og Suðuroy ikki var eins sannførandi, um treytirnar broyttust.

[2] Landsverk, 2021: Forkanning av einari nýggjari Suðuroyarleið - Samfelagsligar, búskaparligar og umhvørvisligar greiningar.

Verandi sjóvegis farleið verður ikki eftirmett

Arbeiðsbólkurin hevur heldur ikki viðgjørt spurningar um hvørt túratalið kundi verið lækkað ella um ferðaseðlaprísir kundu verið broyttir. Spurningurin um flutningsskyldu v.m. er heldur ikki viðgjørdur í sambandi við arbeiðið.

Í tilgongdini hava Fíggjarmálaráðið og Landsbankin víst á, at verandi sjóvegis farleið við Smyrli er sera kostnaðarmikil, og at ótroyttir rationaliseringsmøguleikar eru, sum kunnu gera farleiðina bíligari at reka.

Mett verður ikki, at tað er partur av uppgávuni hjá arbeiðsbólkinum at lýsa og menna ein fíggingarleist við tí endamáli at meta um, hvussu verandi farleið verður rikin, og um møguleikar eru at fáa kostnaðin niður.

1.3 Fíggingarleistur

Endamálið við fíggingarleistinum er at geva innlit í og fatan av verkætlanini í einum fíggjarligum høpi. Fíggingarleisturin gevur eina yvirskipaða mynd av, hvørja ávirkan verkætlanin hevur á fíggjarlógina yvir eitt longri tíðarskeið 2025-2064. Harumframt vísir fíggingarleisturin, hvussu viðkvom verkætlanin er fíggjarliga, um faktorar broytast.

Niðanfyri verður greitt frá einum fíggingarmodelli til konsekvensrokning av íløgu í ein Suðuroyartunnil.

Síðani verður greitt frá einstøku faktorunum, sum fíggingarmodellið fevnir um, og sum lýsa, hvørja avleiðing verkætlanin kann hava á fíggjarlógina.

Við ymiskum dømum verður síðani víst á, hvørja ávirkan verkætlanin kann hava á løgtingsfíggjarlógina, og hvussu viðkvom verkætlanin er fyri broytingum í einstøkum ella fleiri faktorum.

Modellið er einfalt á tann hátt, at tað einans samanber ávirkanina á úrslitið á fíggjarlógina við tveimum ítøkiligum møguleikum útfrá hesum einføldum fortreytum:

1. Verandi farleið við Smyrli

2. Tunnil millum Sandoy/Skarvanes og Suðuroy/Sandvík sambært fyrireikingum og uppskotum frá P/F Suðuroyartunlinum um linjuføring

Fíggingarmodellið vísir sostatt ikki, hvørjar avleiðingar verkætlanin hevur fyri aðrar raðfestingar, og modellið er heldur ikki ein yvirskipað búskaparlig kost-nyttu greining.

Modellið kann einans nýtast til at geva eina fatan av, hvat tað merkir fyri løgtingsfíggjarlógina og landsins fíggjarstøðu, um mann - innan fyri givnu fortreytirnar, ið verða settar í modellinum - velur at gera ein Suðuroyartunnil.

2. Fíggingarmodell

Fíggingarmodellið til konsekvensrokning av íløgu í Suðuroyartunnil verður lýst í hesum fýra pørtum:

1. Fortreytir
2. Útrokningar viðvíkjandi tunlinum
3. Samanberingar
4. Simuleringar

2.1 Fortreytir

2.1.1 Íløguparturin

Her verður støða tikin til metta kostnaðin av tunlinum. Eisini verður støða tikin til, nær verkætlanin væntast at byrja og enda umframt samlað áramál fyri útrokningunum.

Støða verður síðani tikin til longd av planleggingarfasu og kostnaðin av hesari.

At enda verður støða tikin til longdina av byggifasuni, og hvussu útreiðslurnar fella í byggitíðarskeiðinum.

2.1.2 Fíggingarparturin

Eftir at støða er tikin til íløgupartin, verður støða tikin til fíggingina av byggingini. Her er møguleiki at býta fíggingina upp í eginfígging og lánsfígging. Tann parturin av íløguni, sum ikki verður lagdur inn sum eginfígging, verður lagdur inn sum lánsfígging.

Eginfíggingin verður í modellinum býtt upp í leypandi játtan á løgtingsfíggjarlógini til byggitíðarskeiðið er av og kapitalinnskot frá øðrum keldum enn leypandi játtan á løgtingsfíggjarlógini.

Fyri lánsfíggingina verður síðani tikin støða til rentu og áramál fyri afturgjald av láninum. Í modellinum er roknað við lánsgjaldi grundað á annuitetsháttin, tvs. eins stór gjøld fyri alt avdráttartíðarskeiðið.

2.2. Útrokningar viðvíkjandi tunlinum

Tá ið støða er tikin til íløgu og fígging, verða fortreytir fyri rakstri og íløgum í verandi farleið (Smyril) lagdar inn, umframt árligan rakstur av tunlinum.

2.2.1 Rakstur av Smyrli

Fyri Smyril verður støða tikin til árligar rakstrarútreiðslur, sum verða játtaðar á løgtingsfíggjarlógini, umframt útreiðslur til íløgur í dokking og íløgur í nýggjar ferjur í tíðarskeiðnum fram til 2064.

2.2.2 Rakstur av Suðuroyartunli

Fyrstu árini í ætlanini fyri tunnilin verður einans roknað við íløgukostnaði og fígging av íløguni. Tá ið byggingin er liðug, verður roknað við inntøkum, útreiðslum og lánsgjøldum fyri tunnilsfelagið.

Raksturin av tunlinum fevnir um inntøkur frá ferðslu og útreiðslur at viðlíkahalda og reka tunnilin.

Inntøkurnar eru grundaðar á metingar av ferðslu av persónbilum, vørubilum og stórum akførum umframt prísir fyri koyring fyri tey ymisku akførini.

Harumframt er lánsgjald lagt inn fyri lánið í sambandi við íløguna í tunnilin.

Av tí, at sett er sum fortreyt, at eitt møguligt hall í tunnilsfelagnum verður fíggjað av løgtingsfíggjarlógini, verður árliga upphæddin, sum er neyðug at rinda hallið, roknað út.

2.3 Samanberingar

Samanberingar fevna um tvey høvuðsøki: Árlig nettoávirkan á løgtingsfíggjarlógina og roknaður munur á útreiðslum til Smyril og tunnil.

2.3.1 Nettoávirkan á løgtingsfíggjarlógina

Høvuðsendamálið er at lýsa árliga nettoávirkan á løgtingsfíggjarlógina av sparing í rakstri av Smyrli orsakað av, at farleiðin steðgar, og ta upphædd, sum landskassin skal rinda fyri hallið í tunnilsfelagnum. Her verður sparingin viðvíkjandi Smyrli roknað sum inntøka, og rindan av halli í tunnilsfelagnum roknað sum útreiðsla.

2.3.2 Munur á Smyrli og Suðuroyartunli

Her verður roknaður út munurin á akkumuleraðum útreiðslum av verandi rakstri av Smyrli og akkumuleraðum nettoútreiðslum av tunnilsíløguni fyri ætlanartíðarskeiðið. Tær upphæddir, sum skulu nýtast til samanberingina, síggjast við endan av ætlanartíðarskeiðinum (t.d. í 2064).

2.4 Simuleringar

Simuleringarnar eru ætlaðar at vísa, hvussu broytingar av forteytum um íløgukostnað, eginfígging og rentustøði ávirka "Nettoávirkan árliga á figgjarlóg" og "Munur á Smyrli og tunli".

Víst verður til mynd 1 við broti av modellinum á næstu síðu fyri nærri lýsing og innlit í modellið. Dømið, sum verður víst, er grundað á:

- 10 ára planleggingar- og byggifasu (Planleggingarfasan 2 ár (2025-26) og byggifasan 8 ár (2027-2034)).
- Tunnilin verður tikin í nýtslu í 2035, og afturgjald av láninum byrjar (annuitet, 30 ár)
- Lánið er afturgoldið í 2064.

Niðanfyri verður greitt nærri frá teimum faktorum, sum verða brúktir í modellinum (gulir teigar) og sum eru grundarlagið undir teimum simuleringum/dømum, ið eru at finna í kap. 5 í frágreiðingini:

- Kostnaðarmeting av verkætlanini
- Ferðslu- og inntøkumetingar
- Kostnaðarmeting av framhaldandi sjóvegis farleið
- Lánimøguleikar/renta

Mynd 1: Brot av fíggingarmodell

Tunnilsíløgan

Samlað íløga, uttan rentur í tkr.		4.000.000			** INNTØPPA Í GULU FELTINI **									
Byrjan av verkætlan		2025												
Bygging liðug		2034												
Samlað áramál fyri ætlan, ár		40	Áramál í mesta lagi 50 ár											
Verkætlan liðug		2064												
Planleggingarfasa:														
Áramál		2												
Kostnaður í % av samlaðari íløgu		2%												
Kostnaður, tkr.		80.000												
		2025	*2026*											
Býti av kostnaði upp á ár,%	100%	50%	50%											
Býti av kostnaði upp á ár, tkr	**80.000**	40.000	40.000											
Byggfasa:														
Áramál		8												
Kostnaður í % av samlaðari íløgu		98%												
Kostnaður, tkr.		3.920.000												
		2027	*2028*	*2029*	*2030*	*2031*	*2032*	*2033*	*2034*					
Býti av kostnaði upp á ár,%	100%	18%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	10%					
Býti av kostnaði upp á ár, tkr	**3.920.000**	705.600	470.400	470.400	470.400	470.400	470.400	470.400	392.000					
		2025	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030*	*2031*	*2032*	*2033*	*2034*			
Akkumulerað íløga uttan rentur		40.000	80.000	785.600	1.256.000	1.726.400	2.196.800	2.667.200	3.137.600	3.608.000	4.000.000			
Lánstørvur														
		2025	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030*	*2031*	*2032*	*2033*	*2034*			
Játtan á Løgtingsfíggjarlóg		100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000			
Kontant kapitalhækkan		350.000												
Játtan/Kapitalinnskot til samans		450.000	550.000	650.000	750.000	850.000	950.000	1.050.000	1.150.000	1.250.000	1.350.000			
Íløga, akkumulerað		-40.000	-80.000	-785.600	-1.256.000	-1.726.400	-2.196.800	-2.667.200	-3.137.600	-3.608.000	-4.000.000			
Lánstørvur, akkumulerað		-410.000	-470.000	135.600	506.000	876.400	1.246.800	1.617.200	1.987.600	2.358.000	2.650.000			
Lánstørvur, árið		-410.000		545.600	370.400	370.400	370.400	370.400	370.400	370.400	292.000			
Fremmandafígging														
		2025	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030*	*2031*	*2032*	*2033*	*2034*	*2035*	*2036*	*2037*
Renta		3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%	3,5%
		2025	*2026*	*2027*	*2028*	*2029*	*2030*	*2031*	*2032*	*2033*	*2034*			
Fígging primo			-410.000	-424.350	106.398	480.522	867.740	1.268.511	1.683.309	2.112.625	2.556.967			
Lántøka	**2.938.461**	-410.000	-14.350	530.748	374.124	387.218	400.771	414.798	429.316	444.342	381.494			
Fígging til samans, akkumulerað		**-410.000**	**-424.350**	**106.398**	**480.522**	**867.740**	**1.268.511**	**1.683.309**	**2.112.625**	**2.556.967**	**2.938.461**			
Renta í byggitíð	**288.461**		-14.350	-14.852	3.724	16.818	30.371	44.398	58.916	73.942	89.494			
Niðurgjald, áramál		30												
Niðurgjald byrjar í ár		2035												
Samlað lán við byrjan av niðurgjaldi		2.938.461												
Lánsgjald pr. ár (annuitet)		159.768												
		2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**
Rakstur av tunli												25.000	25.000	25.000
Verandi rakstur av Smyril														
Árligar útreiðslur, tkr		127.000	127.000	127.000	127.000	127.000	127.000	127.000	127.000	127.000	127.000	146.000	146.000	146.000
Dokking, pr. ferð, tkr.														
Nýíløga, tkr														
Inntøkur frá ferðslu														
		2025	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**	**2030**	**2031**	**2032**	**2033**	**2034**	**2035**	**2036**	**2037**
Persónbilar														
Tal av akførum pr. døgn												1.190	1.190	1.190
Prísur pr. akfar												125	125	125
Inntøkur pr. ár, tkr												**54.294**	**54.294**	**54.294**
Vørubilar														
Tal av akførum pr. døgn												140	140	140
Prísur pr. akfar												225	225	225
Inntøkur pr. ár, tkr												**11.498**	**11.498**	**11.498**
Stór akfør														
Tal av akførum pr. døgn												70	70	70
Prísur pr. akfar												500	500	500
Inntøkur pr. ár, tkr												**12.775**	**12.775**	**12.775**
Inntøkur frá ferðslu til samans												**78.567**	**78.567**	**78.567**

3. Lýsing av faktorunum, sum eru við í fíggingarleistinum

3.1 Kostnaðarmeting tunnil

Arbeiðsbólkurin hevur tikið støði í tí kostnaðarmeting, sum Norconsult hevur gjørt fyri P/F Suðuroyartunnilin.

Tað er P/F Suðuroyartunnilin, sum stendur fyri arbeiðinum við forkanningum, sum fevna um jarðfrøðiligar kanningar, trygdarspurningar viðvíkjandi farleiðini, linjuføring o.a.

Landsverk hevur víst á, at tað er neyðugt at avklára týðandi viðurskifti, áðrenn ein neyvari kostnaðarmeting kann gerast. Sí eisini kapittul 3.1.3.

Hesi viðurskifti kunnu hava ávirkan á kostnaðarmetingina, men arbeiðsbólkurin hevur ikki viðgjørt spurningin um linjuføring ella jarðfrøðiligar kanningar nærri. Sí eisini kapittul 1.2 viðvíkjandi avmarking av uppgávuni hjá arbeiðsbólkinum.

Spurningurin um trygdarviðurskifti er í ávísan mun blivin umrøddur. Forkanningin, sum P/F Suðuroyartunnilin hevur gjørt, lýkur sambært P/F Suðuroyartunlinum verandi trygdarkrøv.[3] P/F Suðuroyartunnilin hevur, sum eitt ískoyti til sína verkætlan, fingið eina meting frá norsku ráðgevingarfyritøkuni Norconsult, sum vísir, at um ynskið er, at tunnilin eisini skal hava trygdarrúm fyri hvønn kilometur, kemur hetta at kosta á leið 104 mió. kr. (165 mió. NOK) aftrat.

Kostnaðarmetingin hjá P/F Suðuroyartunlinum vísir, at sjálvur Suðuroyartunnilin kemur at kosta umleið 3,5 mia. kr. Harafturat kemur Sandvíkartunnilin við vegaføring og umkoyringarvegur í Hvalba fyri umleið 400 mió. kr. umframt trygdarrúm fyri umleið 100 mió. kr. Samlaði kostnaðurin er soleiðis mettur til umleið 4 mia. kr. (2024-prísir).[4]

Í tilgongdini hava møguleikarnir at knýta vegastrekkið gjøgnum Sandalíð og tunnilsteymur til Skúvoy uppí verkætlanina verið umrøddir. Útreiðslurnar til hesar báðar verkætlanir eru ikki fevndar av kostnaðarmetingini hjá P/F Suðuroyartunlinum á 4 mia. kr. Kostnaðurin fyri hesar báðar møguligu avleiddu verkætlanirnar er tengdur at valdu loysnunum fyri m.a. linjuføring. Sí meira um hetta í næstu kapitlum 3.1.1. og 3.1.2.

[3] Landsverk hevur eisini fingið gjørt eina trygdarkanning, um eldur kemur í tunnilin. Leinkið til frágreiðinga er: Memo (landsverk.fo)

[4] 4,0 mia. kr. í 2024 fara við einum árligum nominellum prísvøkstri í byggitíðini á 2-3 % at samsvara við umleið 4,9-5,4 mia. kr. í 2034, tá ið ein møguligur tunnil kann vera liðugur.

3.1.1 Sandalíð

Ferðslan gjøgnum Sandalíð verður ein av høvuðsfarleiðum landsins við nógvari og tungari ferðslu. Tí er neyðugt at dagføra og betra leiðina.

Landsverk hevur arbeitt við møguligum loysnum viðvíkjandi farleiðini gjøgnum Sandalíð, um ein Suðuroyartunnil verður gjørdur.

Ein loysn fevnir um ein tunnil, sum verður 500 m langur, og vegagerð, sum er 1,1 km. Landsverk metir, at henda verkætlanin kostar áleið 114 mió. kr. við váðaískoyti.

Ein onnur loysn, sum tekur hædd fyri, at tað er ov síðubratt í Sandalíð til ein høvuðsveg, fevnir um ein longri tunnil gjøgnum alt vegastrekkið í Sandalíð. Mælt verður eisini til, at vegurin gjøgnum Sandsbygd verður tillagaður øktu ferðsluna.

Landsverk metir, at henda verkætlanin kostar áleið 275 mió. kr. við einum váðaískoyti á 40 %.

Støða má takast til, um vegastrekkið í Sandalíð skal vera partur av verkætlanini at gera Suðuroyartunnil – og um P/F Suðuroyartunnilin skal fremja henda partin av verkætlanini.

Upplýsast skal eisini, at vegastrekkið gjøgnum Sandalíð skal dagførast, uttan mun til um Suðuroyartunnilin verður gjørdur.

Landsverk hevur arbeitt við einari dagføringarætlan, sum fevnir um at gera vegin hóskandi til smærru bygdirnar á eystursíðuni á Sandoynni. Sambært langtíðarløguætlan Landsstýrisins hevur ætlanin verið at seta 20 mió. kr. í 2025 og 26 mió. kr. í 2026 til endamálið. Tað vil siga 46 mió. kr. tilsamans.

Metti meirkostnaðurin av Sandalíð, orsakað av Suðuroyartunlinum, liggur sostatt millum knappar 70 mió. kr. og 230 mió. kr.

Arbeiðsbólkurin metir, at tað er neyðugt at arbeiða nærri við møguligari loysn í Sandalíð, áðrenn endalig støða verður tikin til at fremja Suðuroyartunnilin.

3.1.2 Skúvoy

P/F Suðuroyartunnilin hevur latið møguleikan um at knýta Skúvoy upp í Suðuroyartunnilin standa opnan. Mett verður, at tað kostar millum 200 og 400 mió. kr., alt eftir hvør linjuføringin verður. Stytsta linjuføringin verður mett at kosta á leið 200 mió. kr. og hevur við sær, at hallið á “uppkoyringini” verður 12 %, sum er munandi brattari enn í øðrum tunlum. Áðrenn støða verður tikin, er umráðandi, at spurningurin um, hvørja ferðslu og hvussu nógva ferðslu Skúvoy kann bera, verður viðgjørdur nærri.

Verður Skúvoy knýtt uppí verkætlanina, verður byggitíðarskeiðið væntandi longt við einum ári, men hetta má greinast nærri, tá meira ítøkiligt tilfar um linjuføringina fyriliggur.

Møguleiki er eisini at gera eitt tunnilsaøki í Suðuroyartunlinum, sum seinni kann brúkast til at knýta Skúvoy í Suðuroyartunnilin.

Verður Skúvoy partur av Suðuroyartunlinum, verður verandi sjóvegis farleið niðurløgd og játtanin til rakstur, sum er 4 mió. kr. árliga, strikað á fíggjarlógini. Harumframt koma sparingar orsakaða av, at nýggjar ferjur ikki skulu útvegast til verandi ferjuleið.

Arbeiðsbólkurin metir ikki, at tað er partur av uppgávuni at taka støðu til hesar ella aðrar møguleikar at knýta Skúvoy í Suðuroyartunnilin. Heldur mælir bólkurin til, at tað verður nærri útgreinað, hvørja ávirkan møguleikarnir hava á tunnilsverkætlanina sum heild, og hvørjar fíggjarligu avleiðingarnar verða.

3.1.3 Óvissa um kostnaðarmetingar

Kostnaðarmetingar skulu altíð takast við neyðugum fyrivarnum.

Forkanningin hjá Landsverki frá 2021 metti, at kostnaðurin av Suðuroyartunli fór at vera 5,4 mia. kr. (2021-prísir) við Sandvíkstunlinum og tunnilsvegum, sum eru avleiddar verkætlanir.

P/F Suðuroyartunnilin metir, at samlaði kostnaðurin av Suðuroyartunlinum verður áleið 4 mia. kr. í 2024-prísum við ávísum avleiddum verkætlanum. Prísvøkstur í byggitíðini er ikki við í kostnaðarmetingini.

Arbeiðsbólkurin hevur umrøtt spurningin um, hvør munurin er á kostnaðarmetingunum, og um tað ber til at greiða frá muninum. Niðurstøðan er, at tað ber ikki til at samanbera kostnaðarmetingina hjá Landsverki frá 2021 og P/F Suðuroyartunlinum frá 2023, tí metingarnar eru gjørdar út frá ymiskum fortreytum.

Landsverk hevur víst á, at kostnaðarmetingar eru treytaðar av royndarprísum,[5] og hvørjum stigi verkætlanin er á.[6] Treytað av verkætlanarstignum, verður lagt upp fyri einum váðaískoyti, ið er høgt, áðrenn forkanningarnar eru gjørdar, og støða enn ikki er tikin til ávís viðurskifti, so sum linjuføring og trygd, tí at óvissurnar við verkætlanina eru nógvar.

[5] Royndarprísir eru eindarprísir fyri áður gjørdar íløgur

[6] Anslagsmetoden, 2014 (NO) og Hovednotatet for Ny Anlægsbudgettering, 2017 (DK)

Síðani frágreiðingin hjá Landsverki varð gjørd í 2021, eru fleiri forkanningar gjørdar av P/F Suðuroyartunlinum, eitt nú jarðfrøðiligar kanningar umframt at støða eisini er tikin til linjuføring v.m. Hesi viðurskifti tala fyri, at váðaískoytið, sum Landsverk hevur brúkt í sínum metingum, kann minka, tí týðandi óvissur eru avgreiddar.

Landsverk hevur tó viðmælt, at verkætlanin verður uttanhýsis góðskutryggjað, áðrenn farið verður víðari. Í grannalondunum verða íløgur, sum eru dýrari enn 1 mia. NOK í Noreg og 350 mió. DKK í Danmark, góðskutryggjaðar av uttanhýsis serfrøðingum eftir einum skipaðum leisti.

Arbeiðsbólkurin hevur biðið Landsverk um at eftirkanna kostnaðarmetingina hjá tunnilsfelagnum.

Hetta er gjørt við at brúka forritið "Anslag". Talan er um eitt forrit, sum norska Statens Vegvesen hevur ment í sambandi við teirra verkætlanarleist, nevndur Anslagsmetoden.[7] Kostnaðarmetingin hjá tunnilsfelagnum er partvís gjørd í Anslag, har kostnaðarmetingarnar betur kunnu samanberast.

Eftirkanningin vísti, at við at brúka føroyskar eindarprísir fyri nýggjastu undirsjóvar- og landstunlarnar, var kostnaðarmetingin væl dýrari enn verandi kostnaðarmeting hjá tunnilsfelagnum.

Eftirkanningin vísir eisini, at tað eru týðandi munir í spjaðingini av kostnaðarmetingum, sum kunnu hava við sær, at váðin verður undirmettur.

Samanumtikið eru fleiri týðandi óvissur, ið Landsverk mælir til verða kannaðar nærri, áðrenn farið verður undir verkætlanina.

Arbeiðsbólkurin vil vísa á, at tað er umráðandi at arbeiða víðari við kostnaðarmetingini. Givið er, at ein neyv kostnaðarmeting ikki fæst, fyrr enn verkætlanin er projekterað, boðin út og tilboðini eru komin inn.

Um kostnaðurin tá er nøktandi, kann endalig avgerð verða tikin um at gera ein Suðuroyartunnil við at verklagslóg um Suðuroyartunnilin verður løgd fyri Løgtingið og samtykt.

Ein týdningarmikil faktorur, sum kann hava stóra ávirkan á prísin, er áhugin hjá veitarum at bjóða uppá verkætlanina. Størri eftirspurningurin er hjá møguligum veitarum, tess betri prís ber til at fáa.

[7] https://www.vegvesen.no/globalassets/fag/handboker/hb-r764-anslagsmetoden.pdf

3.2 Ferðslu- og inntøkumeting

3.2.1 Ferðslumeting

Eitt ferðslulop kann væntast at koma frá tí, at sambandið broytist frá ferjusambandi til fast samband (samband við undirsjóvartunli). Mett verður, at ferðslan í Suðuroyartunlinum verður 1.400 akfør tilsamans um samdøgrið (báðar vegir).

Metingin tekur støði í tølum frá Landsverki, sum brúkar ferðslumyndilin VISUM til tílíkar metingar.

Landsverk hevur ment ein serstakan ferðslumyndil fyri Føroyar við forritinum VISUM og við ráðgeving frá donsku fyritøkuni COWI.

Í 2023 vóru um 300 akfør í miðal við Smyrli um samdøgrið (báðar vegir). Árligi vøksturin í ferðsluni kann sambært Landsverk og VISUM metast til:

- Ár 2024-40: 1 %
- Ár 2041-2100: 0,5 %

Út frá eini fyrivarnisreglu er eingin árligur vøkstur í ferðsluni nýttur í fíggingarmyndlinum frá tí, at tunnilin í fyrsta lagi kann takast í nýtslu í seinnu helvt av 2030'unum og frameftir. Tó er ferðsluvøkstur á 1 % árliga brúktur frá 2024, til tunnilin í fyrsta lagi kann takast í brúk í seinnu helvt av 2030'unum.

Tey 1.400 akførini fevna um ymisk sløg. Um støði verður tikið í ferðslusamansetingini í ferðslumyndlinum hjá Landsverki fyri Føroyar (VISUM) og ferðslusamansetingina, sum er í verandi undirsjóvartunlum í Føroyum, verður samansetingin í Suðuroyartunlinum henda:

- Vanligir bilar (persónbilar): 1.190 bilar (85 %)
- Stór akfør (lastbilar, bussar o.l.): 70 akfør (5 %)
- Vøruvognar: 140 bilar (10 %)

Tølini omanfyri eru akfør í miðal um samdøgrið (báðar vegir). Arbeiðsbólkurin hevur brúkt hesa samanseting í fíggingarmodellinum.

Leggjast kann afturat, at talan er um eina varisliga meting av ferðsluni og av vøkstrinum í ferðsluni, um sammett verður við vøksturin, sum hevur verið í Vága-, Norðoya-, Eysturoyar- og Sandoyartunlunum.

Viðmerkjast kann eisini, at eitt ferðslulop, sum væntast at koma frá tí, at sambandið broytist frá ferjusambandi til fast samband (samband við tunli), er við í ferðslumetingunum. Hinvegin er eitt møguligt ferðslulop, sum kann koma seinni av vaksandi sameining (integratión) og betri sambandi millum økini báðumegin tunnilin, ikki við í ferðslumetingini.

Ferðslumetingin á umleið 1.400 akfør tilsamans um samdøgrið, tá ið tunnilin kann takast í brúk í seinnu helvt av 2030'unum, kann sammetast við 900 akfør um samdøgrið í Sandoyartunlinum. Metta ferðslan omanfyri er tí ikki høg sammett við ferðsluna í Sandoyartunlinum í dag.

Hinvegin talar drúgva koyritíðin til Tórshavnar ímóti, at ferðslan kann sammetast beinleiðis við ferðsluna í Sandoyartunlinum. Frástøðan frá Tórshavn til Tvøroyrar verður um 77 km, um ein tunnil kemur frá Djúpadali til Sandvíkar.

Harafturat hevur lítið samband verið millum Sandoynna og Suðuroynna søguliga sæð. Tí kann roknast við, at tað fer at taka tíð – helst fleiri ár ella áratíggju – at byggja upp ferðslu og sameining millum Sandoynna og Suðuroynna. Meginparturin av ferðsluni verður helst í fyrsta umfari millum Tórshavn og Suðuroy.

Leggjast kann afturat, at í 2023 vóru í miðal 200 akfør við Teistanum um samdøgrið báðar vegir. Í tíðarskeiðnum februar-juni 2024 koyrdu um 900 akfør í miðal um samdøgrið í Sandoyartunlinum báðar vegir. Hetta gevur eitt lutfall (ferðslulop) á 4,5. (Í juli og august var dagliga talið av bilum í Sandoyartunlinum 250 hægri). Í 2023 vóru um 300 akfør í miðal við Smyrli um samdøgrið báðar vegir. Við einum lutfalli á 4,5 fæst ein ferðsla á 1.350 akfør í miðal um samdøgrið. At mælt verður til at meta ferðsluna til 1.400 akfør tilsamans um samdøgrið er úrslit av, at ferðslan (eisini ferðslan við Smyrli) væntast at vaksa næstu 10-15 árini.

Viðmerkjast skal so eisini, at prísirnir fyri at koyra gjøgnum tunnilin eru á 2024-støði. Skal sama inntøka fáast øll árini, eigur prísurin at hækka við prístalinum. Tað er ikki gjørt í modellinum. Tað kann óbeinleiðis viga upp móti eini sannlíkt hægri ferðslu.

3.2.2 Inntøkumeting

Fíggjarmálaráðið mælir til at brúka príssamansetingina niðanfyri í samband við metingar av inntøkunum, sum kunnu væntast í sambandi við tunnilin (tøl í dagsins prísum):

- Prísur fyri vanligar bilar (persónbilar): 125 kr. (hvønn vegin)
- Prísur fyri stór akfør: 500 kr. (hvønn vegin)
- Prísur fyri vøruvognar: 225 kr. (hvønn vegin)

Tilmælda príssamansetingin omanfyri er í ein ávísan mun grundað á teir prísir, sum akfør rinda í dag á Suðuroyarleiðini, tá ið tey ferðast við Smyrli. Grundað á mettu ferðsluna og príssamansetingina omanfyri kunnu inntøkurnar metast til:

- Um 80 mió. kr. árliga við ferðslubyrjan í seinnu helvt av 2030'unum (dagsins prísir). Av hesum koma:
  - 55-57 mió. kr. frá vanligum bilum
  - 13-14 mió. kr. frá stórum akførum

- 12-13 mió. kr. frá vøruvognum

Viðmerkjast kann, at koyra um 77 km (Tórshavn-Tvøroyri) kostar 4-5 l av brennievni við flestu vanligu bilum og í minsta lagi um 20 l av diesel við flestu lastbilum og bussum. Henda kostnaðin umframt slit o.a. hava akfør ikki á verandi farleið.

Grundað á samlaða kostnaðin av at koyra eitt strekki á um 77 km íroknað brennievni, verður ikki mett, at prísirnir kunnu vera hægri enn í tilmæltu príssamansetingini omanfyri.

Samanumtikið kunnu inntøkurnar í sambandi við ein tunnil millum Sandoynna og Suðuroynna metast til um 80 mió. kr. árliga (dagsins prísir). Viðkvæmisgreining vísir, at inntøkurnar mest sannlíkt verða millum 60 og 100 mió. kr. árliga (dagsins prísir).

3.3 Lánimøguleikar og renta

Landsbankin hevur gjørt eina meting av lánimøguleika og rentu í samráð við Nordea, eins og gjørt verður, tá ið Landsbankin fyrireikar lántøku hjá Føroya landsstýri við at geva út lánsbrøv.

Landsbankin kemur væntandi at taka lán vegna Landsstýrið, og P/F Suðuroyartunnilin tekur lán frá Landsstýrinum við fastari rentu.

Upphæddin, sum lænast skal, er treytað av, hvussu nógv verkætlanin kemur at kosta, hvussu høgt kapitalinnskotið hjá landskassanum verður.

Fíggjarmálaráðið hevur víst á, at tað er skilagott, at eginfíggingin áðrenn byggingina er so stór sum gjørligt fyri at sleppast kann undan ov stórari rentutilskriving í byggitíðarskeiðinum.

Politiskt hevur verið tosað um at seta 350 mió. kr. frá Íleggingargrunninum, sum kemur á føroyskar hendur 1. januar 2025, í verkætlanina. Harumframt er ætlanin at seta av 100 mió. kr. um árið (2024-prísir) á fíggjarlógum 2025-2034, t.v.s. tilsamans 1 mia. kr. í íløgum yvir 10 ár.

Leisturin, sum Landsbankin og Nordea vísa á, er at landið veitir P/F Suðuroyartunlinum lán í 40 ár við fastari rentu, sum er byggitíðarskeiðið á 10 ár umframt 30 ára afturgjaldstíð.

Landskassin tekur lán so við og við, sum tørvur er á pengunum, t.v.s. við til dømis 5, 10 ella 15 ára lánum.

Samstundis sum landskassin upptekur fyrsta lánið, verður ein rentutrygging, ein sokallaður rentuswappur, keyptur, sum beinir burtur rentuváðan soleiðis, at uttan mun til, um rentan hækkar ella lækkar, so hevur rentubroytingin ikki ávirkan á lánið hjá P/F Suðuroyartunlinum.

Í apríl 2024 mettu Landsbankin/Nordea, at rentan eigur at verða ásett til 3,5 % grundað á eina marknaðarrentu á 2,65 % og ein rentumarginal á 0,85 %.

Rentumarginalurin er kredittváðin, sum landskassin skal rinda omaná marknaðarrentuna, og er m.a. treytaður av kreditvirðinum hjá Føroyum, og hvussu long lánitíðin er.

Í august 2024 mettu Landsbankin/Nordea, at fasta rentan er farin niður í 3,27 %.[8] Rentan verður ásett útfrá marknaðarrentu, sum í august 2024 er 2,42 % og einum rentumarginali, sum er 0,85 %.

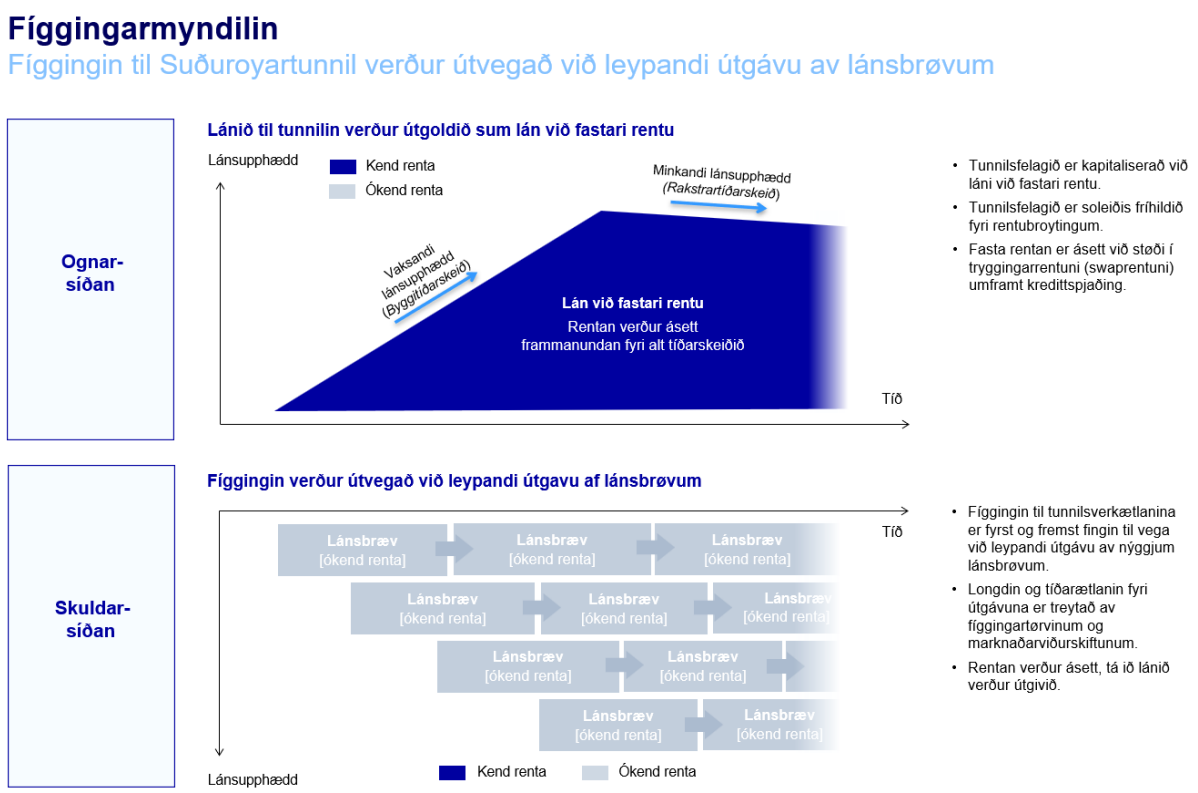
Landsbankin metir tó ikki, at rentan í modellinum skal lækkast, tí óvissa er um, hvussu fíggjarmarknaðurin háttar sær í framtíðini, og hvør rentan verður, tá ið lánini skulu takast. Arbeiðsbólkurin hevur tí hildið fast í einari rentu á 3,5 % í modellinum.

Landsbankin vísir á, at rentan á 3,5 % er nakað hægri, enn landskassin í løtuni rindar fyri 5 ára lán. Tað eru fleiri orsøkir til tað. Víst verður á, at tað er neyðugt at taka atlit til, at partar av lánunum, verða longri enn 5 ár, og at rentumarginalurin er hægri tá. Eisini má atlit takast til teir haldføristrupulleikar, sum eru í almenna búskapinum umframt váðanum fyri, at Føroyar kunnu verða rataðar niður av Moody´s. Harafturat má atlit eisini takast at bæði væntaðum og óvæntaðum broytingum í føroyska búskapinum og heimsbúskapinum komandi 40 árini.

Mynd 2 vísir, hvussu lánið kann fíggjast.

[8] Danski staturin hevur eina vegleiðing um, hvussu roknast skal, tá avgerðir um almennar verkætlanir skulu takast, til dømis í sambandi við fyrimunir og vansar við íløguverkætlanum. Á síðu 48 í hesi vegleiðing, sum er frá 2023 vísi staturin á, at diskonteringsrentan er 3,5 %. Leinkið til frágreiðingina er: Vejledning i samfundsøkonomiske konsekvensvurderinger (fm.dk)

Mynd 2: Fígging av láni



Kelda: Nordea

Um Landsbankin ger lániavtalur við langari rentutrygging, eru eisini aðrar treytir.

Trygd

Báðir partar mugu seta trygd aftanfyri rentutryggingina. Talan kann verða um stóra upphædd, sum krevur, at Landsbankin skal hava størri nøgd av lánsbrøvum, sum kunnu setast í veð, samanborið við tað, sum Landsbankin hevur í dag. Landsbankin metir tó, at tað ber til at regulera hetta við minstagjaldførinum.

Umframt trygd aftanfyri rentutryggingin, skal eisini veitast ein trygd á 200 mió. kr. á konto.

Uppsøgn av rentutrygging

- Landskassin kann altíð siga avtaluna um rentutrygging upp. Nordea kann siga sáttmálan upp eftir 10 árum og síðani fimta hvørt ár eftir tað. Hetta eru standard treytir fyri langar rentutryggingar.
- Nordea kann siga upp lániavtaluna, um Føroyar verða sjálvstøðugar (fara úr ríkisfelagsskapinum), og/ella um Føroyar verða rataðar niður av Moody´s til Baa1 (tað vil siga 5 stig niður frá í dag (Aa2)).

3.3.1. Statsveðhald

Í sambandi við íløgur av hesum slag er spurningurin, um møguligt lán ella veðhald frá danska statinum kann vera viðkomandi.

Partur av fíggjarligu skyldunum hjá danska statinum er eisini veðhald fyri lánum og endurútlán til hálv- og heilalmenn feløg. Tá ið talan er um veðhald, veðheldur staturin fyri, at lántakarin afturrindar lánið til lánveitaran. Endurútlán merkir, at eitt felag fær loyvi til beinleiðis at taka lán frá statinum. Í báðum førum er neyðugt við lógarheimild. Tað merkir, at Fólkatingið skal játta, at veðhald ella endurútlán verður givið.

Staturin gevur, undir vanligum umstøðum, bert endurútlán til hálv- ella heilalmenn feløg, og neyvan er ætlanin, at danski staturin skal eiga part í P/F Suðuroyartunlinum. Tí er tað ikki viðkomandi. Hin møguleikin er, at staturin veðheldur fyri láninum, sum P/F Suðuroyartunnilin tekur. Møguleikin fyri veðhaldi frá danska statinum er ikki viðgjørdur nærri, men Landsbankin hevur tó spurt seg fyri hjá Nordea, hvat rentan hevði verið, um staturin veðhelt fyri láninum til Suðuroyartunnilin.

Sum lýst omanfyri er ikki ætlanin at læna alla upphæddina beinanvegin, men at læna so hvørt, sum tørvurin er har. Ætlanin er eisini at taka fleiri styttri lán heldur enn eitt 30 ára lán. Mest sannlíkt fleiri 5 ára lán og okkurt 10-15 ára lán. Í so fall er mett, at rentan við statsveðhaldi kemur at liggja millum 2,5 % og 3,0 %. T.v.s., at ein renta við statsveðhaldi verður millum 0,5 og 1,0 %-stig lægri enn tey 3,5 %, sum Landsbankin/Nordea metir, at Landsbankin kann taka lán fyri vegna Landsstýrið.

3.4 Kostnaðarmeting fyri framhaldandi sjóvegis farleið

Arbeiðsbólkurin hevur brúkt kostnaðarmetingar frá Strandfaraskipum landsins, sum umsitur verandi sjóvegis farleið um Suðuroyarfjørð til at vísa, hvørja ávirkan verkætlanin kann hava á fíggjarlógina, um farleiðin verður niðurløgd.

Strandfaraskip landsins hava gjørt eina kostnaðarmeting av sjóvegis farleið um Suðuroyarfjørð komandi 40 árini.

Verandi farleið verður mett at kosta umleið 86 mió. kr. at reka. Hetta er íroknað ferðaseðlasølu, men uttan útreiðslur til íløgur.

Sjóvegis farleiðin við Smyrli um Suðuroyarfjørð er undir alsamt størri trýsti. Smyril verður skjótt 20 ár. Strandfaraskip landsins hava víst á, at neyðugt er at gera umfatandi umvælingar og ábøtur, um Smyril framhaldandi skal røkja siglingina. Hvussu umfatandi umvælingar og ábøtur skulu gerast, veldst um:

- Hvørt undirsjóvartunnil millum Suðuroy og Sandoy verður gjørdur
- Nær tunnilin er klárur at taka í nýtslu
- Hvørt núverandi Smyril framhaldandi einsamallur skal røkja siglingina, ella um aðrar loysnir verða funnar til siglingina til tunnilin letur upp.

Umframt til vanligan rakstur, so sum lønir og olja, eru eisini útreiðslur til viðlíkahald og umvælingar av Smyrli. Talan er eitt nú um at skifta og umvæla høvuðsmotorar, spøl og síðuskrúvur. Smyril er javnan í dokk uttanlands, og tá skal avloysaraskip finnast.

Skal verandi Smyril røkja sjóvegis farleiðina til tunnilin letur upp í 2034, skulu umvælingar og ábøtur sambært Strandfaraskip landsins gerast fyri á leið 450 mió. kr. Raksturin av Smyrli verður á leið 950 mió. kr. í tíðarskeiðinum 2024-2034. Samanlagt kostar núverandi Smyril, út frá hesum, í miðal 127 mió. kr. um árið í rakstri, viðlíkahaldi og umvælingum til og við 2034, tá ið ein møguligur Suðuroyartunnil letur upp.

Verður eingin tunnil gjørdur, og verandi sjóvegis farleið varðveitt, er neyðugt at meta um, hvussu nógv hon kostar í rakstri, íløgum og viðlíkahaldi fram í tíðina.

Strandfaraskip landsins meta, at tað í so fall kann gerast viðkomandi at byggja tvær nýggjar ferjur í tíðarskeiðinum 2025-2064. Tað merkir eisini, at verandi Smyril og ein ferja afturat verða seld í sama tíðarskeiði.

Um avgjørt verður at byggja ferjur, sum eru sum verandi Smyril viðvíkjandi klassa, kapasiteti og sama BRT, verður av Strandfaraskip landsins mett, at hvør ferja kostar umleið 800 mió. kr. í 2024 prísum. Skal ferjan hava battarískipan, er kostnaðurin 100 mió. kr. hægri pr. ferju. Tað vil siga tilsamans 900 mió. kr. Við byggieftirliti á 15 % verður ein nýggj ferja soleiðis mett at kosta 1,035 mia. kr. í 2024-prísum.

Mett verður, at Smyril og ein ferja afturat kunnu seljast fyri 150 mió. kr. hvør.

Sambært hesum kostar tað samanlagt umleið 146 mió. kr. um árið í miðal - íroknað rakstur, endurnýggjan/sølu, dokking, leiguskip og leypandi viðlíkahald frá 2035-2064 - at halda fram við verandi ferjuleið. Upplýsast skal, at undir veruligum umstøðum verða útreiðslurnar ikki javnt býttar yvir tíðarskeið. Tað verða ár, har útreiðslurnar eru sera høgar. Eitt nú tá ið nýtt skip verður keypt, ella tá ið skipið er í dokk, og avloysaraskip verður leigað. Men fyri at geva eina einfalda mynd av útreiðslunum eru útreiðslurnar í modellinum javnt býttar yvir øll árini í tíðarskeiðinum

Sum áður nevnt, eru tvær nýggja ferjur tiknar við í útrokningarnar í modellinum - onnur fyrst í tíðarskeiðinum frá 2035 og hin síðst í tíðarskeiðinum.

Galdandi játtanar- og roknskaparreglur áseta, at útreiðslur falla, tá ið ferjan verður bygd og leverað. Tí ávirkar íløgan í nýggjar ferjur eftir galdandi roknskaparreglum fíggjarlógina við fullum kostnaði tey árini, sum útreiðslan verður hildin. Fullur kostnaður av báðum ferjunum er tískil tikin við í modellið.

Arbeiðsbólkurin hevur umrøtt, um tað gevur eina rætta mynd at taka við fulla virðið á seinnu ferjuni í tíðarskeiðið.

Upplýsast kann, at um játtanarreglurnar vóru øðrvísi, og ferjurnar skuldu verið avskrivaðar yvir teirra livitíð, verður mett, at árligu útreiðslurnar av Smyrli í tíðarskeiðinum 2035-2064 høvdu verið umleið 133 mió. kr. í miðal og ikki 146 mió. kr. Hetta tí at íløgan í seinnu ferjuna bara verður tikin við í modellið seinastu 10 árini.

Tað er óvissa um prísin fyri at útvega nýggjar ferjur og kostnaðrin av neyðugum ábótum á verandi Smyril. Harumframt skal upplýsast, at broytingar í oljuprísi hava stóra ávirkan á rakstrarútreiðslurnar hjá Smyrli. Hækkar/lækkar oljuprísurin við einari krónu pr. litur, verður raksturin 10 mió. kr. hægri/lægri um árið.

Kostnaðarmetingin av framhaldandi sjóvegis farleið skal tí eisini takast við neyðugum fyrivarnum.

Kostnaðarmetingin av nýggjum ferjum byggir á, at ferjur sum Smyril verða bygdar í Turkalandi . Skulu nýggjar ferjur byggjast, verða hesar fyrireikaðar, projekteraðar og bjóðaðar út eins og aðrar verkætlanir. Talan verður neyvan um neyvt somu ferjur sum Smyril, sum verða bygdar til at røkja sjóvegis farleið um Suðuroyarfjørð í framtíðini.

Verður eigin tunnil gjørdur, verður avgerð helst tikin um at byggja nýggja ferju fyrr, og tí verður møguliga ikki neyðugt at gera so umfatandi ábøtur á Smyril. Strandfaraskip landsins hevur víst á, at so verður nýggj ferja helst útvegað í 2030 og aftur í 2055.

Omanfyristandandi vísir, at modellið er einfaldað (simplifiserað) og eigur ikki at síggjast sum meira enn ein meting av ávirkanini á fíggjarlógina út frá einføldum fortreytum.

Arbeiðsbólkurin hevur ikki viðgjørt spurningin um, um verandi sjóvegis farleið er hin rætta, og hevur ikki viðgjørt aðrar farleiðir enn Tvøroyri-Tórshavn. Strandfaraskip landsins hava tó víst á eina meting, sum vísir, at miðalkostnaður av rakstri og løgum á einari leið millum Krambatanga og Sand kemur at liggja á 125 mió.kr. um árið, um eigin tunnil verður gjørdur. Tá er kostnaðurin av neyðugum tillagingum av havnarlagnum á Sandi ikki við.

Arbeiðsbólkurin hevur heldur ikki viðgjørt spurningar, um túratalið kundi verið lækkað ella ferðaseðlaprísir kundu verið hægri ella lægri. Spurningurin um flutningsskyldu v.m. er heldur ikki viðgjørdur í sambandi við arbeiðið.

3.5 Rakstur av Suðuroyartunli

P/F Suðuroyartunnilin metir raksturin av Suðuroyartunlinum at kosta 25 mió. kr. um árið (2024-prísir), tá ið tunnilin er farin í rakstur.

Metingin er gjørd út frá rakstrarkostnaðinum av Eysturoyartunlinum, umframt longdina á Suðuroyartunlinum í mun til Eysturoyartunnilin.

Raksturin av Eysturoyartunlinum er umleið 9,5 mió. kr. um árið, sum svarar til umleið 850.000 kr. fyri hvønn kilometur. Suðuroyartunnilin er mettur at vera 22,8 km langur. Hetta gevur sostatt ein rakstrarkostnað á umleið 19,5 mió. kr. Harumframt er nakað lagt upp fyri langtíðar viðlíkahaldi, eyka trygd og óvissum. Teir mest týdningarmiklu kostnaðirnir í sambandi við raksturin av tunlinum eru el-veitingar til at reka pumpur, ljós og viftur. Harumframt kemur umsiting, innkrevjing av tunnilsgjaldi, trygging o.a.

Afturat útreiðslunum hjá P/F Suðuroyartunlinum til rakstur er viðlíkahald av tilhoyrandi vegum og tunlum. Hesi verða helst partur av landsvegakervinum, sum Landsverk umsitur, og sum verður fíggjað við játtan á fíggjarlógini. Útreiðslurnar hjá Landsverki til viðlíkahald og rakstur av landsvegakervinum hækka sostatt samsvarandi.

4. Ávirkan á løgtingsfíggjarlógina

Í samband við uppgávuna at lýsa og menna ein fíggingarleist, hevur arbeiðsbólkurin lýst, hvørja ávirkan ein Suðuroyartunnil møguliga kann hava á løgtingsfíggjarlógina. Tað er í hesum sambandi umráðandi at siga, at talan er um eitt einfalt modell, sum út frá teimum innløgdu fortreytunum bert kann geva eitt kvalifiserað boð uppá, hvussu ein Suðuroyartunnil fer at ávirka fíggjarlógina.

Útgangsstøðið er altíð, at landsins verkætlanir verða tiknar við á fíggjarlógina, og útreiðsluførdar samsvarandi byggigongdini. Tað merkir, at tá ið verkætlanin er liðugt bygd og avhendað, er hon eisini fult útreiðsluførd og goldin.

Við verkætlanunum við undirsjóvartunlum hevur støðan verið nakað øðrvísi vegna eginfíggingina frá nýtslugjøldum. Av tí, at samanfall ikki er millum høgu verkætlanarkostnaðirnar í byggitíðini og eginfíggingina við nýtslugjøldum langt frameftir, er henda samansetingin ikki so vælegnað at taka við í fíggjarlógina. Tó er avgerandi, at landsins partur av verkætlanini verður skotin inn áðrenn, og ímeðan byggingin er í gongd.

Fyri Vágatunnilin og Norðoyatunnilin var galdandi, at eginfíggingin frá nýtslugjøldum rindaði aftur slaka helvt av verkætlanarkostnaðinum. Restfíggingin kom frá landinum við innskotum áðrenn og ímeðan byggingin var í gongd.

Fyri Eystur- og Sandoyartunlar var eginfíggingin frá nýtslugjøldum og spardum rakstrarkostnaði fyri Teistan á 10 mió. kr. árliga rinda um 85 % av verkætlanarkostnaðinum. Restfíggingin er komin frá landinum við innskotum áðrenn og ímeðan byggingin var í gongd. Síðsta gjaldið er fallið í 2024, beint eftir at Sandoyartunnilin varð tikin í brúk. Landsins fígging hevur tó verið heldur lágt sett, tí ferðslutølini vóru ikki eins góð og væntað.

Hetta hevur útloyst ferðsluveðhald, sum tilsamans fer at verða umleið 140 mió. kr.

Við Suðuroyartunlinum er støðan aftur nakað øðrvísi enn við hinum undirsjóvartunlunum.

Roknað verður ikki við, at ferðslan gevur so stórt íkast til afturgjaldingina av verkætlanini. Tó verður mett, at nýtslugjøldini fara at fíggja rakstur og vanligt viðlíkahald og so nakað til afturgjaldingina. Hinvegin kemur landið at spara árliga afturvendandi upphæddir til rakstur og vanligt viðlíkahald av Smyrli, umframt dokkingarútreiðslur og útreiðslur til leiguskip. Harafturat fer landið at spara útreiðslurnar av at skula skifta verandi skip út við nýggjari skip. Tó verður neyðugt at viðlíkahalda Smyril, inntil tunnilin letur upp.

Tí kann grundgevast fyri, at eisini til Suðuroyartunnilin er loysnin við partafelagi nýtilig, sum er treytað av, at tann parturin av verkætlanarkostnaðinum, sum árligu nýtslugjøldini frá ferðsluni og árligu innskotini frá landinum svarandi til spardu rakstrar- og løguútreiðslurnar fyri Smyril ikki kunnu rinda, skal rindast í fyrireikingar- og byggitíðarskeiðnum.

Tískil er skilagott, at eginfíggingin áðrenn byggingina er so stór sum gjørligt fyri at sleppast kann undan stórari rentutilskriving í byggitíðarskeiðinum.

Er lánstørvurin 4 mia. kr. og rentan 3,5 %, er lánsgjaldið umleið 217 mió. kr. um árið. Men er lánstørvurin 5,5 mia. kr. og rentan 3,5 %, so er árliga lánsgjaldið umleið 300 mió. kr.

Í modellinum er afturgjaldstíðin til lánið sett til 30 ár (30 ára annuitet).

Stórar infrastrukturverkætlanir verða vanliga fíggjaðar yvir eitt longri tíðarskeið fyri at býta útreiðslurnar og tryggja, at verkætlanin kann fremjast uttan at áleggja fíggjarlógini ov stóra byrðu í styttri tíðarskeið.

Vanliga kann fíggingartíðarskeiðið fyri slík verkætlan vera millum 20 og 40 ár. Í samband við undanfarnu tunnilsverkætlanir í Føroyum eru brúkt 20 ára lán. Av tí, at verkætlanin at gera ein Suðuroyartunnil er so mikið stór og umfatandi, verður afturgjaldstíðin í modellinum ásett til 30 ár.

Talva 1 vísir dømi um árligt lánsgjald við annuiteti í 30 ár, býtt á ymiskar rentur og lánsupphæddir.

Talva 1: Árligt lánsgjald fyri ymiskar lánsupphæddir við annuiteti í 30 ár og býtt á ymiskar rentur[1)]

	Lánsupphædd, mió. kr.							
Renta	**2.500**	**3.000**	**3.500**	**4.000**	**4.500**	**5.000**	**5.500**	**6.000**
1,50%	-104,1	-124,9	-145,7	-166,6	-187,4	-208,2	-229,0	-249,8
1,75%	-107,8	-129,4	-151,0	-172,5	-194,1	-215,6	-237,0	-258,8
2,00%	-111,6	-133,9	-156,3	-178,6	-200,9	-223,2	-244,9	-267,7
2,25%	-115,5	-138,6	-161,7	-184,8	-207,9	-231,0	-254,1	-277,7
2,50%	-119,4	-143,3	-167,2	-191,1	-215,0	-238,9	-262,1	-287,3
2,75%	-123,3	-148,2	-172,8	-197,5	-222,6	-246,9	-271,6	-297,0
3,00%	-127,5	-153,1	-178,6	-204,1	-230,4	-255,1	-280,6	-306,2
3,25%	-131,7	-158,0	-184,0	-210,7	-237,1	-263,4	-289,9	-316,0
3,50%	-135,8	-163,3	-190,3	-217,4	-244,7	-270,8	-298,0	-325,7
3,75%	-140,0	-168,3	-196,3	-224,4	-252,4	-280,4	-308,2	-336,7
4,00%	-144,6	-173,5	-202,4	-231,3	-260,2	-288,2	-318,1	-347,0
4,25%	-149,0	-178,2	-208,0	-237,7	-267,3	-297,0	-327,7	-358,3
4,50%	-153,5	-184,0	-214,9	-245,6	-276,3	-307,0	-337,7	-368,3
4,75%	-158,3	-188,4	-221,2	-252,7	-284,6	-316,0	-347,8	-378,3
5,00%	-162,6	-195,2	-227,7	-260,2	-292,7	-325,6	-357,3	-389,6
5,25%	-167,3	-200,4	-234,3	-267,2	-301,1	-335,7	-367,8	-401,2
5,50%	-172,0	-206,4	-240,8	-275,2	-309,6	-344,0	-378,4	-412,4
5,75%	-176,8	-212,1	-247,5	-282,9	-318,2	-353,6	-389,4	-423,5
6,00%	-181,6	-217,9	-254,3	-290,6	-326,9	-363,2	-389,6	-435,9

1) Annuitetsfrymilin, sum verður brúktur til at rokna fasta árliga lánsgjald, ið verður goldið fyri eitt lán við fastari afturgjaldingartíð og fastari rentu, er $Lánsgjald = lánsupphædd * \frac{r}{1-(1+r)^{-30}}$

Verkætlanin at gera ein Suðuroyartunnil fer at hava ávirkan á haldførið hjá almenna búskapinum umframt fíggjarliga rásarúmið.

Tað hevur ikki verið uppgávan hjá arbeiðsbólkinum at gera eina greining av fíggjarliga haldførinum hjá almenna búskapinum. Tó vísa útrokningar av, hvussu verkætlanin at gera ein Suðuroyartunnil ávirkar fíggjarlógina í stutta og í langa siktinum eisini óbeinleiðis, hvussu verkætlanin ávirkar fíggjarliga haldførið.

Tað hevur heldur ikki verið uppgávan hjá arbeiðsbólkinum at lýsa, hvørja ávirkan íløgan fer at hava á aðrar raðfestingar, sum skulu ella mugu gerast. Tó lýsa útrokningar av, hvussu stórar upphæddir skulu lænast til verkætlanina, í ávísan mun, hvussu fíggjarliga rásarúmið verður avmarkað í tíðarskeiðinum til lánini verða afturgoldin.

Landsbankin og Fíggjarmálaráðið hava víst á, at íløgan og lántøkan fara at ávirka fíggjarliga haldførið og rásarúmið hjá landskassanum komandi árini, og at tað ikki er ráðiligt at gera ein Suðuroyartunnil, áðrenn neyðug tiltøk eru framd, sum kunnu fáa langtíðarjavnvág í almenna búskapin og betra um haldførið. Í hesum sambandi verður víst til meting, sum Búskaparráðið hevur gjørt av fíggjarliga haldførinum hjá almenna búskapinum, sum greitt vísir, at avbjóðingar eru við haldførinum.

Kapitalinnskotið úr landskassanum skal eftir leistinum í uppskotinum vera partur av íløgukarminum á løgtingsfíggjarlógini. Í tíðini til koyrandi verður gjøgnum Suðuroyartunnilin, skal harumframt rindast fyri kostnaðin av at reka verandi sjóvegis farleið.

Eftir at koyrandi verður ígjøgnum Suðuroyartunnilin, verður sparing á løgtingsfíggjarlógini av, at sjóvegis farleiðin verður niðurløgd. Samstundis verður ein nýggj játtan á fíggjarlógini til rakstrarstuðul til P/F Suðuroyartunnilin.

Skuldarbyrðan, sum verkætlanin leggur á landskassan, verður størst, tá ið Suðuroyartunnilin verður tikin í nýtslu, og afturgjaldingin av láninum byrjar. Út frá fyriliggjandi kostnaðarmeting hjá P/F Suðuroyartunlinum í 2024-prísum verður mesta skuldarbyrðan av verkætlanini mett til umleið 11% av mett BTÚ fyri 2024. Tá er partapeningurin, sum eisini kemur úr landskassanum, ikki taldur við, tí eftir uppskotinum verður hesin partur av íløgukarminum hjá landinum.

So hvørt sum lánið hjá P/F Suðuroyartunnil verður afturgoldið, minkar skuldarbyrðan hjá landskassanum av einum Suðuroyartunli eisini, og fíggjarliga rásarúmið økist aftur tilsvarandi.

Um sæð verður burtur frá øðrum viðurskiftum, kann íløgan í tunnilin í hesum førum vera jalig fyri haldførið, tí útreiðslurnar á fíggjarlógini við einum tunli kunnu verða minni, enn um sjóvegis farleiðin verður varðveitt.

Tann øvugta niðurstøðan kann sjálvandi eisini vera galdandi, um t.d. treytirnar um kostnaðin við at gera og reka tunnilin ikki halda og liggja á einum hægri støði, ella um útreiðslurnar til framhaldandi ferjurakstur gerast minni enn væntað.

Í framtíðini, tá ið lánið, ið varð upptikið til at fíggja tunnilin, er afturgoldið, sum í modellinum er 30 ár eftir, at tunnilin er tikin í nýtslu, kann væntast, at útreiðslurnar til raksturin av einum tunli verða munandi lægri enn útreiðslurnar til eina sjóvegis farleið.

Um Løgtingið velur at fremja verkætlanina, verður samlaða skuldin hjá landskassanum tó økt í eitt drúgt tíðarskeið og avmarkar í ávísan mun fíggjarliga rásarúmið og møguleikarnar at gera aðrar íløgur.

Hvussu nógv landskassaskuldin verður økt sum avleiðing av tunnilsverkætlanini, hongur sjálvandi saman við, hvat endaligi prísurin verður fyri at gera tunnilin, og um tað verður møguleiki fyri øðrum kapitalinnskoti, sum kann minka um tørvin at taka lán.

Í samband við Eystur- og Sandoyartunlarnar varð lántøkan 360 mió. evrur í 2016, svarandi til slakar 2,7 mia. kr. Hetta svaraði til umleið 14,2 % av føroyska BTÚ í 2016. 14,2 % av metta føroyska BTÚ fyri 2024 svarar til slakar 4,0 mia. kr. Lánið til P/F Eystur- og Sandoyartunlar er afturgoldið í 2039, sum er umleið 5 ár eftir, at ein Suðuroyartunnil kann verða liðugur.

Landsbankin hevur víst á, at verkætlanin kann koma at hava ávirkan á ratingina, og at tað kann hava við sær, at rentan á øllum landskassalánum hækkar. Um ratingin lækkar eitt stig, verður mett, at rentan verður 0,05 % hægri, og um ratingin lækkar við tveimum stigum, verður mett, at rentan hækkar við 0,15-0,20 %.

Upplýsast kann, at Føroyar blivu ikki niðurrataðar, tá ið Eysturoyar- og Sandoyartunlarnir skuldu byggjast. Ein orsøk til, at Føroyar ikki vórðu niðurrataðar var helst, at Landsbankin saman við P/F Eystur- og Sandoyartunlar fingu sannført Moody's um, at verkætlanin var sjálvberandi.

5. Dømir og viðkvæmisgreining

5.1 Dømi, nettoávirkan á fíggjarlógina

Faktorarnir, sum lýstir eru omanfyri, eru fyritreytirnar, sum eru settar inn í gulu teigarnar í fíggjarmodellinum. Til dømi 1 eru niðanfyristandandi fortreytir nýttar, sí talvu 2.

Dømi 1

Talva 2: Fyritreytir til dømi 1

Kostnaðarmeting Suðuroyartunnil	4,0 mia. kr.
Kapitalinnskot á fíggjarlógini yvir 10 ár	1,0 mia. kr. (2025-2034)
Rentu- og avdrátturfrít lán frá Íleggingargrunninum	350 mió. kr. (2025)
Lántøka (uttan rentur í byggitíðarskeiðnum)	2,65 mia. kr. (2025-2034)
Lánsrenta	3,5 %
Afturgjaldstíð	30 ár (2035-2064)
Ferðsluinntøka	79 mió. kr. um árið (2035-2064)
Rakstur og viðlíkahald av tunli	25 mió. kr. um árið (2035-2064)
Sparing rakstur/endurnyggjan av Smyril	146 mió. kr. um árið (2035-2064)

Modellið vísir sum dømi, grundað á hesar fortreytir, at verkætlanin í tíðarskeiðinum 2035-2064 fer at ávirka fíggjarlógina jaliga við knøppum 40 mió. kr. um árið, sí talvu 3.

Talva 3: Ávirkan á fíggjarlóg eftir lidna íløgu - árligar upphæddir, 2035-2064

	2035	2036	2037	2038	2039	…..	2064
Sparing verandi rakstur	146.000	146.000	146.000	146.000	146.000	…..	146.000
Landskassastuðul	-106.201	-106.201	-106.201	-106.201	-106.201	…..	-106.201
Nettoávirkan	39.799	39.799	39.799	39.799	39.799	…..	39.799

Viðmerking: Landskassastuðul = Lánsgjøld minus úrslitið av tunnilsrakstrinum (ferðsluinntøkur frároknað útreiðslur til rakstur og viðlíkahald)

Modellið vísir eisini, at landskassin rindar 1,35 mia. kr. í innskoti umframt 106 mió. kr. (146 mió. kr. ÷ umleið 40 mió. kr.) um árið í tíðarskeiðnum 2035-2064, ella at landið rindar tilsamans 4,5 mia. av samlaða kostnaðinum íroknað rentur. Tað er tí í stóran mun landskassin, sum fíggjar Suðuroyartunnilin, og ein minni partur verður fíggjaður av ferðsluni.

Tá ið lánið er afturgoldið, fer landskassin við hesum dømi ikki longur at hava eitt árligt gjald fyri lánið til tunnilin (árlig annuitet 2035-2064 uppá knappar 160 mió. kr.) og fer framhaldandi at spara 146 mió. kr. um árið við ikki longur at skula reka sjóvegis farleiðina. Tó verða framhaldandi rakstrarútreiðslur til tunnilin á í miðal 25 mió. kr. árliga, men tunnilsfelagið hevur samstundis ferðsluinntøkur á 79 mió. kr., sbrt. fortreytunum nevndar omanfyri.

Dømi 2

Í kapitli 3.4 um kostnaðarmeting av framhaldandi sjóvegis farleið verður sagt, at sparingin uppá rakstur og endurnýggjan av Smyril verður 133 mió. kr., um nýggjar ferjur verða keyptar ávikavist í 2030 og 2055, har fyrra ferjan verður innroknað við fullum útveganarprísum, meðan hin seinna ferjan bert verður innroknað við 10 árum (10/25 av 25 árum). Í hesum føri verður nettoávirkanin á fíggjarlógina, við øðrum fortreytum óbroyttum í mun til dømi 1, ikki 40 mió. kr. árliga, men umleið 27 mió. kr. árliga, sí talvu 4.

Talva 4: Ávirkan á fíggjarlóg eftir lidna íløgu - árligar upphæddir, 2035-2064

	2035	2036	2037	2038	2039	…..	2064
Sparing verandi rakstur	133.000	133.000	133.000	133.000	133.000	…..	133.000
Landskassastuðul	-106.201	-106.201	-106.201	-106.201	-106.201	…..	-106.201
Nettoávirkan	26.799	26.799	26.799	26.799	26.799	…..	26.799

Í teimum fylgjandi dømunum, eisini talvunum í kapitli 5.2 við viðkvømisgreining, eru nýttar 146 mió. kr. árliga (2035-2064) sum sparing uppá rakstur og endurnýggjan av ferjum. Um 13 mió. kr. verða drignar frá tølunum fyri nettoávirkan í talvunum 5 - 9, vísir tað hvussu árliga nettoávirkanin á fíggjarlógina hevði verið, um 133 mió. kr. vóru brúkt í staðin fyri 146 mió. kr. sum sparing uppá rakstur og endurnýggjan av ferjum verður nýtt sum útgangsstøði.

Tað eru eisini ein rød av øðrum óvissum um ymisku faktorarnar, sum eru í fíggingarleistinum, sum lættliga kunnu simulerast í modellinum.

Dømi 3 og 4 vísa, hvørja ávirkan tað hevur á fíggjarlógina, um kostnaðarmetingin og/ella kapitalinnskotið broytast og geva eisini eina fatan av, hvussu viðkvom verkætlanin er, um kostnaðarmetingin og/ella kapitalinnskotið broytast, meðan aðrar fortreytir eru tær somu sum í dømi 1.

Dømi 3

Dømi 3 vísir, at um Suðuroyartunnilin onga eginfígging hevur og skal læna 4 mia. kr. til at fíggja verkætlanina, hevur hetta eina neiliga ávirkan á fíggjarlógina í tíðarskeiðinum 2035-2064 uppá knappar 50 mió. kr., sí talvu 5.

Talva 5: Ávirkan á fíggjarlóg eftir lidna íløgu - árligar upphæddir, 2035-2064

	2035	2036	2037	2038	2039	…..	2064
Sparing verandi rakstur	146.000	146.000	146.000	146.000	146.000	…..	146.000
Landskassastuðul	-195.777	-195.777	-195.777	-195.777	-195.777	…..	-195.777
Nettoávirkan	-49.777	-49.777	-49.777	-49.777	-49.777	…..	-49.777

Dømi 4

Vísir tað seg, at tunnilsverkætlanin verður dýrari, t.d. tí at endaligi kostnaðurin eftir útbjóðingarumfarið vísir seg at vera hægri enn væntað, ella um verkætlanin eisini fevnir um íbinding til Skúvoyar ella annað tilhoyrandi vegasamband, er við modellinum lætt at simulera. Verður kostnaðurin t.d. 5,0 mia. kr., ístaðin fyri 4,0 mia. kr., við einum kapitalinnskoti frá landskassanum uppá 1 mia. kr. og 350 mió. kr. úr Íleggingargrunninum, hevur hetta eina neiliga ávirkan á fíggjarlógina í tíðarskeiðnum 2035-2064 uppá knappar 23 mió. kr., sí talvu 6.

Talva 6 : Ávirkan á fíggjarlóg eftir lidna íløgu - árligar upphæddir, 2035-2064

	2035	2036	2037	2038	2039	…..	2064
Sparing verandi rakstur	146.000	146.000	146.000	146.000	146.000	…..	146.000
Landskassastuðul	-168.513	-168.513	-168.513	-168.513	-168.513	…..	-168.513
Nettoávirkan	-22.513	-22.513	-22.513	-22.513	-22.513	…..	-22.513

5.2 Viðkvæmisgreining

Niðanfyri eru nøkur dømi um, hvussu úrslitið á fíggjarlógini verður ávirkað av broytingum í ymiskum viðurskiftum, so sum kapitalinnskoti, tunnilskostnaði og rentustøði.

Sum útgangsstøði hevur matrisan ásett innskot (lán) frá Íleggingargrunninum uppá 350 mió. kr., meðan restin av innskotinum er veitt umvegis fíggjarlógina. Sum dømi kann nevnast, at úrslitið frá dømi 1 upp á 39.799 mió. kr. er frámerkt í talv 7.

Talva 7: Nettoávirkan árliga á fíggjarlógina (2035-2064) við ymiskum samansetingum av innskoti og tunnilskostnaði (1.000 kr.)

		Tunnilskostnaður						
		4.000.000	**4.200.000**	**4.400.000**	**4.600.000**	**4.800.000**	**5.000.000**	**5.200.000**
	350.000	-23.841	-23.841	-23.841	-23.841	-23.841	-23.841	-23.841
	850.000	8.027	-4.435	-16.897	-29.360	-41.822	-54.284	-66.751
	950.000	14.382	1.919	-10.543	-23.005	-35.468	-47.930	-60.392
	1.150.000	27.090	14.628	2.166	-10.297	-22.759	-35.221	-47.684
	1.350.000	39.799	27.337	14.874	2.412	-10.050	-22.513	-34.975
	1.550.000	52.508	40.045	27.583	15.121	2.658	-9.804	-22.267
Kapital-	**1.750.000**	65.216	52.754	40.291	27.829	15.367	2.905	-9.558
innskot	**1.950.000**	77.925	65.462	53.000	40.538	28.075	15.613	3.151
	2.150.000	90.633	78.171	65.709	53.246	40.784	28.322	15.859
	2.350.000	103.342	90.880	78.417	65.955	53.493	41.030	28.568
	2.550.000	116.051	103.588	91.126	78.664	66.201	53.739	41.277
	2.750.000	128.759	116.297	103.835	91.372	78.910	66.448	53.985
	2.950.000	141.468	129.006	116.543	104.081	91.618	79.156	66.694

Viðmerking: Fyritreytir sum í dømi 1, men við ymiskum kapitalinnskoti og tunnilskostnaði.

Fyri at fáa eina fatan av, hvønn týdning rentan hevur fyri verkætlanina, kann fíggingarmodellið eisini nýtast til at simulera, hvussu rentustøðið, saman við ymiskum kostnaðum fyri tunnilin ávirkar fíggjarlógina. Úrslitið frá dømi 1 upp á 39.799 mió. kr. er eisini frámerkt í talvu 8.

Talva 8: Nettoávirkan árliga á fíggjarlógina (2035-2064) við ymiskari rentu (1.000 kr.)

		Tunnilskostnaður						
		4.000.000	**4.200.000**	**4.400.000**	**4.600.000**	**4.800.000**	**5.000.000**	**5.200.000**
	2,00%	74.012	64.361	54.710	45.059	35.408	25.757	16.106
	2,25%	67.613	57.441	47.269	37.097	26.925	16.753	6.581
	2,50%	63.225	52.694	42.164	31.633	21.103	10.572	42
	2,75%	56.458	45.373	34.287	23.202	12.116	1.031	-10.055
	3,00%	51.823	40.356	28.889	17.422	5.955	-5.512	-16.979
	3,25%	44.684	32.627	20.570	8.513	-3.544	-15.601	-27.659
Renta	**3,50%**	39.799	27.337	14.874	2.412	-10.050	-22.513	-34.975
	3,75%	32.282	19.194	6.105	-6.983	-20.071	-33.160	-46.248
	4,00%	27.144	13.626	108	-13.410	-26.928	-40.445	-53.964
	4,25%	19.246	5.065	-9.116	-23.297	-37.478	-51.659	-65.840
	4,50%	13.853	-783	-15.418	-30.054	-44.689	-59.325	-73.960
	4,75%	5.570	-9.766	-25.103	-40.439	-55.776	-71.112	-86.448
	5,00%	-80	-15.897	-31.713	-47.530	-63.347	-79.163	-94.980

Viðmerking: Fyritreytir eins og í dømi 1, men við ymiskum tunnilskostnaði og ymiskari rentu.

Við einum tunnilskostnaði uppá 4 mia. kr. er munurin umleið 12 mió. kr. árliga við einari rentu uppá 2,5 % í mun til eina rentu uppá 3,0 %.

Fíggjarmodellið kann eisini nýtast til at fáa eina ábending um, hvussu ávirkanin á fíggjarlógina sær út við ymiskum kapitalinnskoti og ymiskum rentum. Í døminum niðanfyri er roknað við, at tunnilskostnaðurin er 4,0 mia. kr.

Talva 9 vísir m.a., at størri kapitalinnskotið er í tunnilsverkætlanina frá byrjan, tess minni skal verkætlanin fíggja og gjalda aftur lán.

Í hesum sambandi skal hædd tó takast fyri, at kapitalinnskotið sannlíkt fer at verða partvís fíggjað við landskassalánum og harvið hava við sær eina økta landskassaskuld.

Talva 9: Nettoávirkan árliga á fíggjarlógina (2035-2064) við ymiskum kapitalinnskoti (1.000 kr.) og rentum

		Kapitalinnskot Íleggingargrunnurin (350 mio.kr.) + løgtingsfíggjarlóg					
		350.000	**850.000**	**1.350.000**	**1.850.000**	**2.350.000**	**2.850.000**
	2,00%	25.183	49.618	74.012	98.406	122.800	146.000
	2,25%	16.054	41.858	67.613	93.367	119.122	144.876
	2,50%	9.783	36.532	63.225	89.917	116.610	143.303
	2,75%	96	28.311	56.458	84.606	112.753	140.901
	3,00%	-6.552	22.674	51.823	80.973	110.123	139.273
	3,25%	-16.809	13.981	44.684	75.387	106.089	136.792
Renta	**3,50%**	-23.841	8.027	39.799	71.571	103.342	135.114
	3,75%	-34.681	-1.144	32.282	65.708	99.134	132.560
	4,00%	-42.105	-7.419	27.144	61.708	96.271	130.835
	4,25%	-53.538	-17.077	19.246	55.569	91.892	128.215
	4,50%	-61.361	-23.679	13.853	51.384	88.916	126.447
	4,75%	-73.398	-33.829	5.570	44.970	84.369	123.768
	5,00%	-81.627	-40.762	-80	40.601	81.283	121.965

Viðmerking: Tunnilskostnaður er settur til 4,0 mia. kr.

5.3 Munur á Smyrli og Suðuroyartunli

Modellið kann eisini nýtast til at rokna akkumuleraðar útreiðslur í tíðarskeiðinum 2025-2064 (40 ár) av:

1) verandi rakstri av Smyrli og ætlaðum íløgum í Smyril, og
2) akkumuleraðum nettoútreiðslum av tunnilsíløguni fyri ætlanartíðarskeiðið, íroknað kapitalinnskot umvegis fíggjarlógina og lán frá Íleggingargrunninum.

Í uppgerðini niðanfyri, talvu 10, er roknað við somu fortreytum, sum í dømi 1, men við ymiskum tunnilskostnaðum.

Tey "grønu tølini" vísa sostatt, at mann útfrá givnu treytunum hevur lægri útreiðslur til tunnilsverkætlanina enn til framhaldandi ferjurakstur við endan av 2064, tá ið allar útreiðslur og inntøkur eru gjørdar upp, herundir eisini kapitalinnskotini í planleggingar- og byggifasuna (2025-2034).

Talva 10: Munur á akkumuleraðum útreiðslum á Smyrli og tunli (1.000 kr.)

		Tunnilskostnaður						
		4.000.000	**4.200.000**	**4.400.000**	**4.600.000**	**4.800.000**	**5.000.000**	**5.200.000**
	350.000	-1.065.217	-1.439.233	-1.813.250	-2.187.268	-2.561.277	-2.935.294	-3.309.319
	850.000	-609.171	-983.044	-1.356.910	-1.730.778	-2.104.654	-2.478.520	-2.852.530
	950.000	-518.540	-892.403	-1.266.285	-1.640.150	-2.014.020	-2.387.900	-2.761.760
	1.150.000	-337.279	-711.160	-1.085.020	-1.458.889	-1.832.767	-2.206.630	-2.580.502
	1.350.000	-156.030	-529.890	-903.767	-1.277.636	-1.651.500	-2.025.380	-2.399.250
	1.550.000	25.240	-348.645	-722.510	-1.096.370	-1.470.245	-1.844.120	-2.217.986
Kapital-	**1.750.000**	206.488	-167.380	-541.249	-915.119	-1.288.990	-1.662.850	-2.036.727
innskot	**1.950.000**	387.750	13.880	-359.992	-733.860	-1.107.726	-1.481.599	-1.855.470
	2.150.000	569.010	195.133	-178.730	-552.598	-926.478	-1.300.340	-1.674.207
	2.350.000	750.260	376.400	2.529	-371.350	-745.210	-1.119.080	-1.492.960
	2.550.000	931.530	557.655	183.780	-190.080	-563.959	-937.830	-1.311.690
	2.750.000	1.112.778	738.910	365.050	-8.831	-382.700	-756.560	-1.130.439
	2.950.000	1.294.040	920.180	546.291	172.430	-201.442	-575.310	-949.180

Viðmerking: Fyritreytir eins og í dømi 1, men við ymiskum tunnilskostnaði.

6. Samanumtøka

Samanumtikið vísir fíggingarleisturin, at verkætlanin at gera ein Suðuroyartunnil hevur ávirkan á fíggjarlógina.

Hvussu ávirkanin verður, veldst í stóran mun um kostnaðin av tunlinum, og hvussu høgt kapitalinnskot, landið setir í verkætlanina, áðrenn tunnilin verður liðugur. Tó skal ein vera varin við, at størsti parturin av kapitalinnskotinum kemur frá játtan á fíggjarlógini.

Kostnaðurin av verandi farleið um Suðuroyarfjørð er høgur og varandi. Tí verður sparingin á fíggjarlógini lutfalsliga høg, tá ið tunnilin er liðugur, og sjóvegis farleiðin verður niðurløgd.

Verður støða tikin til at halda fram við verkætlanini, verður næsta stig at fáa lógarheimild og játtan til fyrireiking, prosjektering og útbjóðing av verkætlanini. Løgtingið fer eftir ætlan at taka støðu til hetta á heysti 2024.

Um Løgtingið samtykkir at halda fram og at veita neyðuga játtan, verður arbeitt miðvíst víðari, so verkætlanin kann bjóðast út. Tá ið verkætlanin hevur verið í útboði, og kostnaðarmetingin verður neyvari, skal politisk støða takast til, um tunnilsverkætlanin skal fremjast.

Nýtt lógaruppskot, sum gevur P/F Suðuroyartunlinum heimild og játtan til at fara ígongd við arbeiðið at gera undirsjóvartunnilin, verður lagt fyri Løgtingið til endaliga støðutakan.