

Oversættelse

Rigsombudsmanden på Færøerne

Argir, oktober 2024

Landsbankens forbehold i spørgsmålet om udgiften forbundet med en færgerute til Suðuroy versus en tunnel til Suðuroy

Færøernes landsstyre har nedsat en arbejdsgruppe, som har fået til opgave at sammenligne udgiften forbundet med den nuværende færgerute til/fra Suðuroy med udgiften forbundet med en tunnel til Suðuroy.

Landsbanken har deltaget i arbejdet, tilvejebragt tal og forelagt de forventede renteudgifter.

Modellen

Finansieringsmodellen, som er udviklet i forbindelse med dette arbejde, er et regneark, som sammenligner udgifterne forbundet med færgeruten med Smyril med udgifterne forbundet med en tunnel til Suðuroy.

Denne model kan dog kun anvendes til at skaffe viden om, hvor stor en del af tunneludgifterne, der bliver dækket af tunnelafgifter og hvor meget, der skal dækkes af landskassen.¹

Dette kan slet ikke bruges som grundlag for, om investeringen skal foretages eller ej. Der er dog en vis fare for, at det netop er det, politikerne gør.

Cost-benefit-analyser er den korrekte måde at vurdere infrastrukturinvesteringer på

Cost-benefit-analyser tager både hensyn til infrastrukturplaners udgifter og gevinster for samfundet og bør derfor altid benyttes som primært grundlag for beslutninger om investeringer i infrastruktur.

¹ I store tal finansierer landskassen 80%, hvor tunnelafgifterne til sammenligning finansierer 20%. Dermed kan denne tunnel ikke sammenlignes med Eysturoy- og Sandoy-tunnellerne, da forholdet der er omvendt: Tunnelafgifterne finansierer 80%, mens landskassen finansierer 20%.

Oversættelse

Rigsombudsmanden på Færøerne

Landsverk (Færøernes vejdirektorat) har udarbejdet en cost-benefit-analyse af færgeruten til Suðuroy i 2021. Foruden den nuværende færgerute med Smyril har Landsverk i denne analyse undersøgt fem andre færgeruter.

Det er den korrekte analysemetode, når man skal vurdere, om en investering i infrastruktur bør foretages eller ej.

Landsverk har netop opdateret vurderingen. Opdateringen vedrører en tunnel fra Skarvanes til Suðuroy og for en tunnel fra Skarvanes til Suðuroy, hvor der også anlægges forbindelse via Skúvoy. Disse tunnelprojekter er sammenlignet med den eksisterende færgerute med Smyril.

Resultatet viser en negativ nutidsværdi på godt en halv milliard kroner: Henholdsvis 557 mio. kr. og 554 mio. kr. Man bør derfor ikke udmønte disse muligheder, idet de medfører et samfundsøkonomisk tab.

Cost-benefit-analysen er kun opdateret for strækningen fra Skarvanes til Suðuroy (+ hvor Skúvoy er med). Landsbanken mener imidlertid, at opdateringen også burde omfatte flere løsninger, som det er tilfældet i Landsverks redegørelse fra 2021. Det vil sige en cost-benefit-analyse af 1) færgeforbindelsen via Sandur, som giver det bedste samfundsafkast ifølge deres redegørelse fra 2021 og 2) den direkte Suðuroytunnel fra Sandur til Sandvík, som giver det næstbedste afkast. Grundlaget for en beslutning ville endvidere være endnu bedre, hvis der foretages en cost-benefit-analyse af en færgeforbindelse mellem Sandur og Hvalba i stedet for Tvøroyri.

Landsbanken mener, at det er forkert at behandle den tredjebedste mulighed i Landsverks redegørelse fra 2021, men ikke den bedste og den næstbedste mulighed.

Den korrekte sammenligning er en undersøisk tunnel versus en færgeforbindelse mellem Sandur og Suðuroy

Landsbanken mener ikke, at sammenligningen af udgiften for en undersøisk tunnel og den nuværende færgerute til/fra Suðuroy er relevant for en stillingtagen til en eventuel tunnel til Suðuroy.

Nu, hvor man kan køre fra Tórshavn til Sandur, er det udgiften forbundet med en færgeforbindelse mellem Sandur og Suðuroy versus udgiften forbundet med en tunnelforbindelse, der er den relevante sammenligning.

Færgeruten til/fra Suðuroy, som er en dyr forbindelse, er ikke relevant for sammenligningen, da forbindelsen via Sandoy er billigere.

Oversættelse

Rigsombudsmanden på Færøerne

Sammenligning af udgiften på finansloven er ikke en god og forsvarlig måde at vurdere infrastrukturinvesteringer på

Landsbanken mener ikke, at sammenligningen mellem hvor meget den nuværende færgerute til/fra Suðuroy versus en tunnel til Suðuroy vil koste landskassen på finansloven er en god måde at vurdere, hvilken infrastruktur der skal investeres i.

Færgeruten til/fra Suðuroy er meget dyr for landskassen, men det skyldes, at billetprisen blev sænket væsentligt i 2007 og ikke er blevet pris- eller lønreguleret siden.

Problemet med udregningsmåden er, at den er for tilfældig, fordi resultatet i for høj grad beror på fagligt ubegrundede politiske beslutninger.

Måden man sammenligner på, tager kun højde for udgiften og ikke for, at visse investeringer har forskellige grader af samfundsgevinst i form af kortere rejsetid og mindre ventetid.

Dernæst tages der ikke højde for, at landskassens gæld stiger med op mod 5 mia. kr. (investeringen inkl. renter), hvis der investeres i en tunnel. Det vil forringe råderummet til nødvendige investeringer væsentligt i den kommende tid.

Der tages ikke hensyn til den finanspolitiske holdbarhed og råderummet

Landsbanken mener, at landets myndigheder, i tillæg til cost-benefit-analysen, også bør tage højde for, hvordan investeringen og låntagningen vil påvirke den finanspolitiske holdbarhed og landskassens råderum i de kommende år. Búskaparráðið (Færøernes Økonomiske Råd) har foretaget en vurdering af den finanspolitiske holdbarhed, som klart viser, at holdbarheden er særdeles ringe. Ser man på råderummet på mellemlangt sigt, viser en fremskrivning af de nuværende indtægter og udgifter, at underskuddet i den offentlige sektor stiger støt til 1 mia. kr. årligt i 2035. Finansieringsbehovet er derfor ca. 6 mia. kr. frem til 2035², hvis der ikke iværksættes nogen tiltag. Der må således iværksættes tiltag for store beløb allerede nu for at få den offentlige økonomi til at hænge sammen.

Landsbanken fraråder derfor at bygge en Suðuroytunnel på nuværende tidspunkt, især hvis beslutningen træffes, inden der er taget de nødvendige skridt for at få balance i den offentlige økonomi.

² Der tages udgangspunkt i 2023-resultatet og fremregnes til 2035.