

JUNI 2013

AALBORG LETBANE – FINANSIERING OG ORGANISATION

COWI

JUNI 2013

AALBORG LETBANE - FINANSIERING OG ORGANISATION

PROJEKTNR. A022405
DOKUMENTNR. A022405-004 -Finansiering
VERSION 2
UDGIVELSESDATO 11. juni 2013
UDARBEJDET CHUJ, SLAR; ANW
KONTROLLERET LGJ, CRHO
GODKENDT OWJ

INDHOLD

1	Indledning	7
2	Organisations- og udbudsformer	9
2.1	Udbud / organisation af Letbaner	9
2.2	Fordele og ulemper ved OPP løsninger	10
2.3	Valg af organisationsmodel for Aalborg Letbane	11
3	Finansiell analyse	13
3.1	Antagelser	13
3.2	Øgede ejendomsskatteindtægter	14
3.3	Resultater	15
4	Bilag	19
4.1	Antagelser og metode - ejendomsskatteindtægter	19

1 Indledning

I forbindelse med realisering af ethvert anlægsprojekt udarbejdes en *udbudsstrategi*. Udbudsstrategien omfatter en vurdering af om projektet er bedst egnet til at blive udbudt som fagentreprise, hovedentreprise, totalentreprise eller OPP. Derudover udarbejdes en *finansieringsstrategi*, der omfatter en vurdering af, om projektet skal være skattefinansieret eller helt / delvist brugerfinansieret.

For et projekt af denne størrelse vil det også være relevant at undersøge de *institutionelle rammer* for projektet, dvs. om bygherren skal være Nordjyllands Trafiksel-skab, Aalborg Kommune, eller om man vil vælge at etablere et særligt projektsel-skab, som skal udbyde projektet på vegne af projektejerne. Et projektselskab vil typisk kunne finansiere investeringen med statsgaranteret obligationslån med rente på samme niveau, som staten kan låne til.

I de senere år har der både internationalt og nationalt været meget omtale af mulig-hederne for at få privat / alternativ finansiering af transportinfrastrukturen, og mu-ligheder for offentlig privat samarbejde.

I den forbindelse er det vigtigt at skelne mellem den endelige finansiering og de midlertidige finansieringsløsninger:

Den endelige finansiering af projektet kan kun komme fra skatteyderne eller bruger-ne. Bruger kan i den forbindelse deles op i de direkte brugere (passagererne) og de indirekte brugere (private virksomheder eller lokalsamfund, der har interesse i at fremme infrastruktur som følge af de forretningsmuligheder, som bedre infrastru-ktur giver dem, f.eks. flere og mere attraktive boliger og erhvervsgrunde, større om-sætning i storcentre og lignende).

Den midlertidige finansiering: Såfremt den offentlige udbyder af den ene eller an-den årsag ikke ønsker at betale et infrastrukturprojekt på anlægstidspunktet, kan man finde privat "midlertidig" finansiering til projektet i form af lånefinansiering (bank eller obligationsfinansiering) og egenkapital (f.eks. fra entreprenører, system-leverandører eller infrastrukturfonde).

Dette notat indeholder en beskrivelse af mulige organisations- og udbudsformer for projektet, herunder OPP modeller, hvor den offentlige myndighed efterspørger fi-

nansiering som en del af pakken. Endvidere skitseres de overvejelser som bygherren skal tage i betragtning ved valg af udbudsform. Udarbejdelse af selve udbudsstrategien er et større arbejde, som først kan iværksættes i en senere fase. I den finansielle analyse er der derfor gjort en forudsætning om at bygherren vil vælge en udbudsmodel, der minder om udbudsstrategien for Aarhus Letbane, hvor infrastrukturen er udbudt som totalentreprise model, hvor infrastruktur projektet finansieres af offentlige anlægsmidler, og togdriften er udliciteret til en privat operatør.

Fokus for den finansielle analyse er afdækning af den endelige finansiering, dvs. i hvilket omfang projektet kan dækkes af brugerbetaling fra passagerer, og hvor stor en andel der må finansieres af skatteyderne, enten via anlægstilskud fra staten eller via anlægstilskud fra kommunen / regionen. Derudover analyseres også i hvilket omfang, det kan forventes, at Letbanen vil medføre værdistigninger på ejendomme og grunde langs linjeføringen, og i hvilket omfang disse værdistigninger kan kapitaliseres enten i form af øgede ejendomsskatter eller ved at ejendomsinvestorerne kan motiveres til at indgå udbygningsaftaler med kommunen.

Den finansielle analyse indeholder derimod ikke en vurdering af ”den midlertidige finansiering”, dvs. muligheder for at få privat finansiering til projektet i form af lånefinansiering (bank eller obligationsfinansiering) og egenkapital (f.eks. fra entreprenører, systemleverandører eller infrastrukturfonde). En sådan analyse kan gennemføres i senere faser, såfremt bygherren er interesseret i at udbyde projektet som OPP kontrakt med privat finansiering.

Som led i den finansielle analyse er der opstillet en budgetmodel, der viser likviditeten i projektet i hele projektets levetid (50 år), herunder projekterings- og anlægskostninger, drift- og vedligeholdelsesomkostninger og indtægter fra direkte og indirekte brugere. Beregningerne er foretaget både for en Letbane (LRT) og BRT løsning i Aalborg. Der er beregnet hvor stort et bidrag, der kommer fra nye trafikanter, og fra øgede ejendomsskatter fra værdistigning af bolig og erhverv indenfor en radius af 600 meter fra en station på strækningen.

2 Organisations- og udbudsformer

2.1 Udbud / organisation af Letbaner

I Danmark er den kollektive trafik traditionelt organiseret ved at den offentlige opdragsgiver udbyder og indgår aftaler med private entreprenører om drift og vedligehold i en kortere årrække (typisk 4-8 år). Dette er illustreret nedenfor som model nr. 1 (udliciteringsmodellen).

I forbindelse med de første letbaneprojekter i Danmark har man drøftet forskellige udbudsmodeller. I letbaneprojektet i Aarhus er der valgt en udbudsmodel, der består af en kombination af totalentreprise på infrastrukturen (DB – Design Build) og en kontrakt på anskaffelse og vedligehold af det rullende materiel (M- Maintenance). Den offentlige bygherre står selv for vedligehold af infrastrukturen og udliciterer drift af det rullende materiel i separat kontrakt. Kontrakten for anskaffelse af infrastruktur og rullende materiel er illustreret nedenfor som model nr. 2 (DB og M).

Metrocityringen i København blev udbudt som en DBMO model (Design Build Maintenance and Operation), hvor et privat konsortium (Ansaldo) står for design, anlæg, drift og vedligehold af infrastrukturen samt drift og vedligehold af det rullende materiel i en 5-årig periode (med option på 3 års forlængelse). Denne kontraktform er illustreret nedenfor som model nr. 3 (DBMO).

I udlandet har der været eksempler på en række andre organisationsformer, f.eks. Nottingham Light Rail (England), hvor der i 2006 blev indgået en DBFO (Design Build, Finance, Operate) kontrakt, hvor et privat konsortium står for både design, anskaffelse, drift, vedligehold og finansiering (model nr. 4) og Lyon Leslys Airport Link (Frankrig), hvor et privat konsortium har fået en koncessionskontrakt, der indebærer, at de skal designe, anlægge, drive og finansiere en letbane og påtage sig risikoen for, at der er nok passagerer. De påtager sig med andre ord også efterspørgselsrisikoen.

Figur 1 Eksempler på forskellige OPS modeller inden for skinebåren trafik (kilde: COWI)

	Design	Anlæg	Drift	Vedligehold	Finansiering	Risiko på indtægter
Udlicitering (Trafikselskaberne)			Rullende materiel			
DB (infrastruktur) + M (materiel) (Aarhus)	Infrastruktur			Rullende materiel		
DBMO (Metrocity Ringen)	Infrastruktur og rullende materiel					
DBFO (Nottingham Lightrail)	Infrastruktur og rullende materiel					
Koncession (Lyon-Lesly Airport Link)	Infrastruktur og rullende materiel + passagerindtægter					

2.2 Fordele og ulemper ved OPP løsninger

Når bygherren skal i gang med at forberede og udbyde et projekt udarbejdes en udbudsstrategi. Valget af udbudsstrategi afhænger af forskellige forhold, herunder størrelsen og kompleksiteten af projektet, og om der er mulighed for at opnå effektivisering og bedre totaløkonomi ved at samle nogle af opgaverne i én kontrakt. Men udbudsstrategien afhænger også af konkurrencesituationen på markedet.

Når der skal vælges udbudsform, er det vigtigt at vurdere, om der kan forventes mere værdi for pengene for den offentlige udbyder ved at udbyde projektet som en totalentreprise-model eller som en OPP-variant.

Internationale erfaringer viser, at OPP (Offentligt Privat Partnerskab) kan bibringe Værdi for Pengene for den offentlige udbyder gennem en kombination af:

- > **Totaløkonomisk tankegang:** Det faktum at både anlægs, drift og vedligehold udbydes samlet, giver den private part incitament til at tænke langsigtet, f.eks. vælge mere holdbar kvalitet, og fokusere på god vedligehold, så der ikke opstår store vedligeholdelsesmæssige efterslæb.
- > **Bedre risikoallokering.** Risici bør placeres hos den part der bedst og billigst kan håndtere dem. Ved at vælge en privat part, der er specialiseret i anlæg / byggeri, drift og vedligehold, får kommunen en samarbejdspartner, der har høj kompetence og fuld fokus på dette område. Dette giver kommunen frihed til at fokusere på de kommunale kerneydelser.
- > **Innovation.** OPP projekter giver ofte innovative løsninger, fordi den private part får økonomisk incitament til at udvikle byggeriet, så man får bedre kapacitetsudnyttelse, bedre energiløsninger, mere vedligeholdelsesvenlige løsninger mv.
- > **Øget fokus på effektivitet** Den private part, der er specialiseret i byggeri, vil have bedre mulighed for at opnå stordriftsfordele i drift og vedligehold af byggeriet. Derudover vil den private part have stort incitament til at have stram projektstyring i anlægsfasen, da denne først får betaling når projektet står færdigt.

- › **Alternative indtægtskilder.** OPP leverandøren har ofte større fokus på udnyttelse af overkapacitet og få synergier mellem de kommunale og kommercielle dele af projekterne.

Samtidig involverer OPP-modeller typisk højere transaktions- og finansieringsomkostninger end traditionelle projekter:

- **Højere transaktionsomkostninger.** Juridisk og anden bistand i forbindelse med etablering af selskabskonstruktion og kontraktkompleks samt administrativ byrde ved førstegangsimplementering betyder højere transaktionsomkostninger.
- **Finansieringsomkostninger.** Den private sektors finansieringsomkostninger er som udgangspunkt højere¹ end lånerenten hos stat og kommuner (selv om afskrivningsmuligheder kan forvrænge dette billede).

Fordelene ved OPP er ikke altid tilstrækkelige til at opveje finansierings- og transaktionsomkostningerne. Beslutningen om at anvende OPP bør derfor som udgangspunkt afspejle, at OPP-projektet samlet set giver 'Værdi for Pengene' sammenlignet med en traditionel løsningsmodel.

2.3 Valg af organisationsmodel for Aalborg Letbane

Når man skal vælge organisation og udbudsform er der er således en række faktorer der skal afvejes:

- › **Ønske om størst mulig konkurrenceudsættelse.** Dette taler for at bryde projektet op i flest mulig delkontrakter, i de faser hvor det er muligt. Jo mindre kontrakter jo flere virksomheder kan byde på kontrakterne. Aarhus Letbane, Metrobyggeriet og Bane Danmark har man valgt at udbyde de forberedende arbejder som fagentrepriser blandt lokale entreprenører.
- › **Optimal risikoallokering mellem offentlige bygherre og private leverandører.** Risici bør placeres hos den part der har den største erfaring og kompetence med opgaven og som derfor bedst og billigst kan håndtere dem. Da der endnu ikke er erfaringer med etablering af Letbaner i Danmark og i Aalborg, kan man med fordel udbyde transportsystemet som en Design- Build kontrakt, hvorved risikoen i den kritiske skæreflade mellem design og anlæg placeres hos det private konsortium.

¹ Der er en central metodemæssig diskussion omkring denne forskel i den private og den offentlige sektors lånerente, da det højere afkastkrav for en privat projektfianciering delvist afspejler en risikopræmie for projektspecifikke risici, som den offentlige sektor selv bærer ved det traditionelle projekt, men som ikke eksplicit er prissat i statens lånerente (Staten låner på baggrund af en stor projektporfejlje og har endvidere muligheden for at opkræve skatter).

- › **Reduktion af risiko for interfase mellem forskellige delkomponenter.** Dette taler for at samle ansvaret for leverance af flere dele hos et konsortium. Dette har været baggrunden for at f.eks. Aarhus Letbane og Metrobyggeriet har udbudt f.eks. indkøb af eldrevne tog, elektrificering, sikringsanlæg som samlet pakke.
- › **Særlige ønsker til fleksibilitet eller skræddersyede løsninger,** f.eks. særlige vogntyper eller sporbredde, taler for at bryde projektet op i flere delkontrakter, idet man ellers kan skabe den situation at en delkomponent (f.eks. togleverandør) bliver flaskehals for hvor mange konsortier, der kan byde på projektet. Hvis man i Aalborg er tilfreds med at vælge standardløsninger, vil det være oplagt at vælge at samle ansvaret for leverance af flere dele hos et konsortium, f.eks. både tog og infrastruktur, fordi leverandørerne dermed kan optimere deres løsninger mest muligt.
- › **Totaløkonomisk tankegang.** Hvis man i særlig grad ønsker at give den private part incitament til at tænke langsigtet, f.eks. vælge mere holdbar kvalitet, og fokusere på god vedligehold, så der ikke opstår store vedligeholdelsesmæssige efterslæb, kan det være en god idé at udbyde anlæg, drift og vedligehold sammen.

På Metroprojektet er vedligehold og drift af metroen udbudt sammen med design og anlæg, men i Aarhus Letbane der været faktorer der har talt for at lade bygherren beholde ansvaret for vedligehold af infrastrukturen, fordi en del af anlægget hænger sammen med Grenaabanen, der er opereret af Bane Danmark, mens en anden del af anlægget er drevet af Midtjyske Jernbaner. Hvis der ikke i Aalborg er tilsvarende hensyn, kan det give god mening at udbyde vedligehold af banen sammen med anlægget i en periode til anlægget er sikker i drift. I modsætning til Metrotog, skal Letbaner køre i gadeplan. Der er derfor en vigtig skæreflade i forhold til busdriften, der kan betyde at det kan være en fordel at udbyde driften af det rullende materiel som særskilt driftskontrakt, og ikke sammen med anskaffelse og vedligehold af det rullende materiel.

Baseret på disse overvejelser kunne man forestille sig en model for Aalborg, hvor arbejdet er udbudt i tre separate hovedpakker:

- › Forberedende anlæg (fagentrepriser som udbydes lokalt)
- › Transportsystemet (udbydes som Design Build af infrastruktur samt leverance af rullende materiel, samt evt. vedligehold af infrastruktur og rullende materiel i en årrække)
- › Trafikdrift – operatør (udbydes særskilt)

Udarbejdelse af udbudsstrategi er imidlertid et større arbejde, som man normalt først påbegynder efter VVM fasen, når projektet er detaljeret. Dette er derfor kun foreløbige overvejelser, som skal uddybes i en senere fase.

3 Finansiell analyse

Dette kapitel beskriver antagelser, beregninger og resultater for den organisationsform, hvor Kommunen udbyder infrastrukturen som en hovedentreprise, samt en kontrakt med en driftsoperatør, som sørger for rullende materiel og depot/værksted. Bygherren finansierer selv anlægget og betaler løbende i anlægsfasen. Driftsoperatøren finansierer anskaffelsen af det rullende materiel og har risikoen for driften, og leasingbetalingen indeholder derfor et finansierings- og risikotillæg.

Der analyseres 4 scenarier: BRT, LRT samt BRT og LRT med 40 % statstilskud til anlægssummen.

3.1 Antagelser

- > Anlægsudgiften inkl. projektering og korrektionstillæg for LRT er 1.094 mio. kr. i 2012-priser.
- > Anlægsudgiften inkl. projektering og korrektionstillæg for BRT er 520 mio. kr. i 2012-priser.
- > Anlægsperioden er ligeligt fordelt på år 2022, 2023, 2024 for LRT og 2023, 2024 for BRT.
- > Anlægget afskrives over 50 år. Der er derfor ingen terminalværdi.
- > Driftsperioden er 50 år med åbningsår i 2025 for både LRT og BRT.
- > Driftsudgiften for LRT er årligt 112,9 mio. kr. i 2012-priser.
- > Driftsudgiften for BRT er årligt 43,7 mio. kr. i 2012-priser.
- > Inflation (forbrugerprisindeks) er gennemsnitlig 2 % p.a.
- > Lønomsogningsindekset er gennemsnitlig 2,9 % p.a.
- > Anlægsomsogningsindekset gennemsnitlig 1,7 % p.a.
- > Driftsomsogningsindekset er gennemsnitlig 2,7 % p.a.
- > Anlægs- og driftsomsogninger indekseres med hhv. anlægsomsogningsindekset og driftsomsogningsindekset til anlægsperioden og driftsperioden.
- > Diskonteringsrenten er 5 %.

- › Finansiering beregnes som annuitetslån med en rente på 5 % p.a. og en løbetid på 50 år.
- › Billetindtægterne er baseret på et årligt antal påstigere ganget en gennemsnitspris. I 2012 var den gennemsnitlige billetpris på 9,60 kr. dette er indekseret (fremskrevet) med inflation. Det er forudsat at der i 2025 vil være 18.600 påstigere pr. døgn (svarende til 5,6 mio. kr. i år 2025) for LRT og 17.700 påstigere pr. døgn (svarende til 5,3 mio. kr. i år 2025) for BRT. Passagerantallet er fremskrevet med 1,85 % årligt i de første 25 år (2025-2049).

Hvis anlægsperioden for BRT rykkes til 2022 og 2023, således at åbningsåret for BRT bliver 2024, vil dette påvirke BRT i en positiv retning, da der hurtigere kommer indtægter fra billetter.

3.2 Øgede ejendomsskatteindtægter

Etablering af højklasset kollektiv trafik i Aalborg vil i sig selv medføre, at området bliver mere attraktivt for bolig og erhverv. I LRT løsningen vil områderne omkring stationerne samtidig få status som stationsnære, hvilket medfører, at det bliver attraktivt at bygge tættere. Disse to faktorer vil tilsammen betyde anseelige værdistigninger i områderne omkring stationerne med stigninger i beskatningsgrundlag til følge, og dermed øgede indtægter til Aalborg Kommune.

I København har man registreret tilsvarende effekter af metrobyggeriet, og på basis heraf har Københavns Kommune indvilget i at medfinansiere store dele af metrobyggeriet i forventning om at det vil give øgede skatteindtægter i fremtiden.

På denne baggrund vurderes den forventede stigning i ejendomsværdierne i Aalborg, med henblik på at vurdere hvor stor en andel af investeringen Aalborg Kommune vil kunne forventet at få igen via stigende skatteindtægter i fremtiden.

Internationale studier viser, at værdistigningen på ejendomspriserne, som følge af en letbane eller BRT ligger inden for 2-13 %. Den forventede værdistigning for bolig og erhverv i området der ligger inden for en radius af 600 meter fra en station er antaget til 4,53 %. Tallet gælder både letbane og BRT. Dette tal er fastsat ud fra et empirisk studie af sammenhængen mellem stationsnærhed for Metro og boligpriser i København (A Hedonic Price Study of the Copenhagen Metro, K. Kolstrup).

De øgede ejendomsskatteindtægter kan tilskrives stigning i grundskyld og dækningsbidrag fra eksisterende bolig og erhverv i 2025 samt øget grundskyld og dækningsafgift som følge af øget bebyggelse langs strækningen.

Strækningen er inddelt i 6 områder:

- › Vestbyen vest for Dannebrogsgade
- › Vestbyen mellem Dannebrogsgade og Vesterbro
- › Midtbyen mellem Vesterbro og JFK Plads
- › Midtbyen mellem JFK Plads og Karolinelund

- > Østbyen og sydøst mellem Karolinelund og Gigantium
- > Aalborg Øst mellem Gigantium og Universitetshospitalet

Kvadratmeterne af bolig og erhverv langs strækningen inden for en radius af 600 meter er vurderet til at være:

Tabel 1 Fordeling af eksisterende og nye m² på bolig og erhverv

m ²	Bolig	Erhverv
Eksisterende i 2025	1.186.205	268.160
Nye (planlagte)	167.280	9.960

Kilde: COWI 2013

De eksisterende m² er en vurdering i åbningsåret 2025, som er baseret på de eksisterende m² i 2013 samt den forventede udbygning i henhold til kommuneplanen frem til 2025. De nye/planlagte m² er en potentiel fortætning efter etableringen af en LRT eller BRT. Det er antaget at de nye/planlagte m² bliver etableret ligeligt over en 10 årig periode fra 2025-2034.

Nutidsværdien af de øgede ejendomsskatter efter den kommunale udligning er godt 10 mio. kr. Nedenstående tabel illustrerer at langt størstedelen af de øgede skatter kommer fra de eksisterende kvadratmeter.

Tabel 2 Øgede ejendomsskatter efter kommunal udligning, mio.kr.

Grundskyld eksisterende m ²	9,1
Grundskyld planlagte (nye) m ²	0,1
Dækningsbidrag eksisterende m ²	1,2
Dækningsbidrag planlagte (nye) m ²	0,1
I alt, mio. kr.	10,5

Kilde: COWI 2013

3.3 Resultater

Resultaterne af beregningerne er vist i tabellen på næste side som nutidsværdien i 2013 for anlægsudgiften, drift og vedligeholdelsesudgiften (D&V), billetindtægterne samt værdistigningen fra ejendomsskatter. Nutidsværdien dækker over udgifter og indtægter i perioden 2022-2074 tilbagediskonteret til 2013, og er i 2013-priser.

Som det fremgår af tabellen, så har LRT den største anlægsudgift, og de største drifts- og vedligeholdelsesudgifter. Billetindtægterne er ligeledes størst for LRT, mens de øgede ejendomsskatteindtægter fra værdistigning er ens for de 4 scenarier. Det ses at LRT giver en negativ nutidsværdi (NPV) på 2,1 mia. kr. LRT med 40 % statstilskud til anlægssummen giver en negativ NPV på 1,8 mia. kr., BRT giver en negativ NPV på 118 mio. kr. og BRT med 40 % statstilskud til anlægssummen giver en positiv NPV på 34 mio. kr. Dette betyder, at hvis Aalborg Kommune vælger

en af de 3 første løsninger, så kan kommunen ikke forvente, at investeringen bliver tilbagebetalt over en 50 årig periode via billetindtægter og stigning i skatteindtægter. Disse løsninger kræver derimod et kommunalt tilskud, som ikke bliver tjent ind igen.

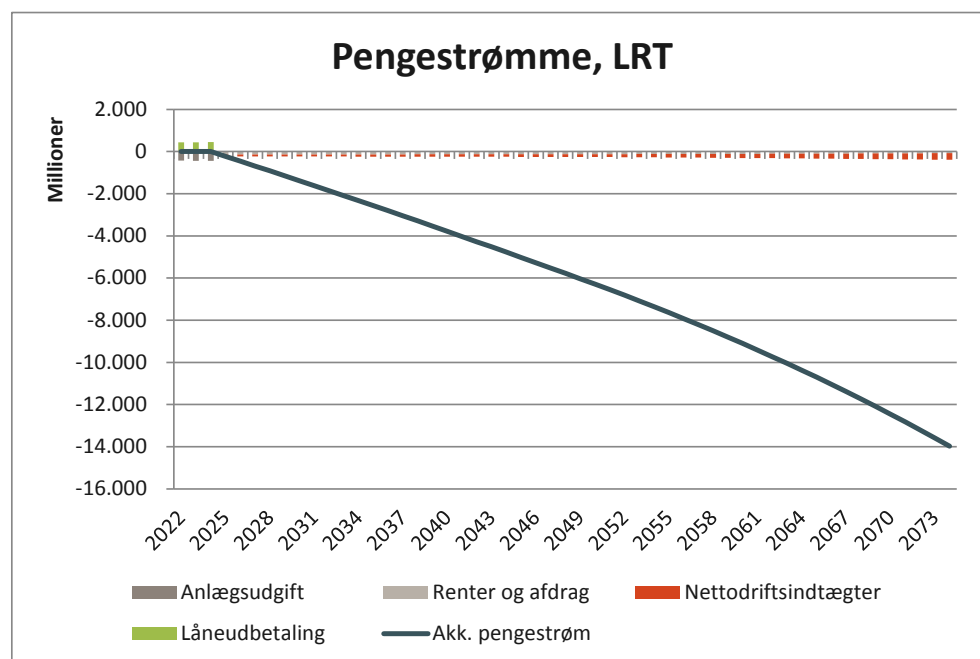
Tabel 3 Nutidsværdieresultater for de 4 scenarier, mio. kr.

NPV (2013)	Letbane	Letbane 40% statstilskud	BRT	BRT 40% statstilskud
Anlægsudgift	-810	-486	-380	-228
D&V udgift	-2.717	-2.717	-1.052	-1.052
Billetindtægt	1.368	1.368	1.302	1.302
Værdistigning	12	12	12	12
Total	-2.147	-1.823	-118	34

Kilde: COWI 2013

Nedenstående figur illustrerer pengestrømmene for LRT. Den akkumulerede pengestrøm er negativ i hele driftsperioden.

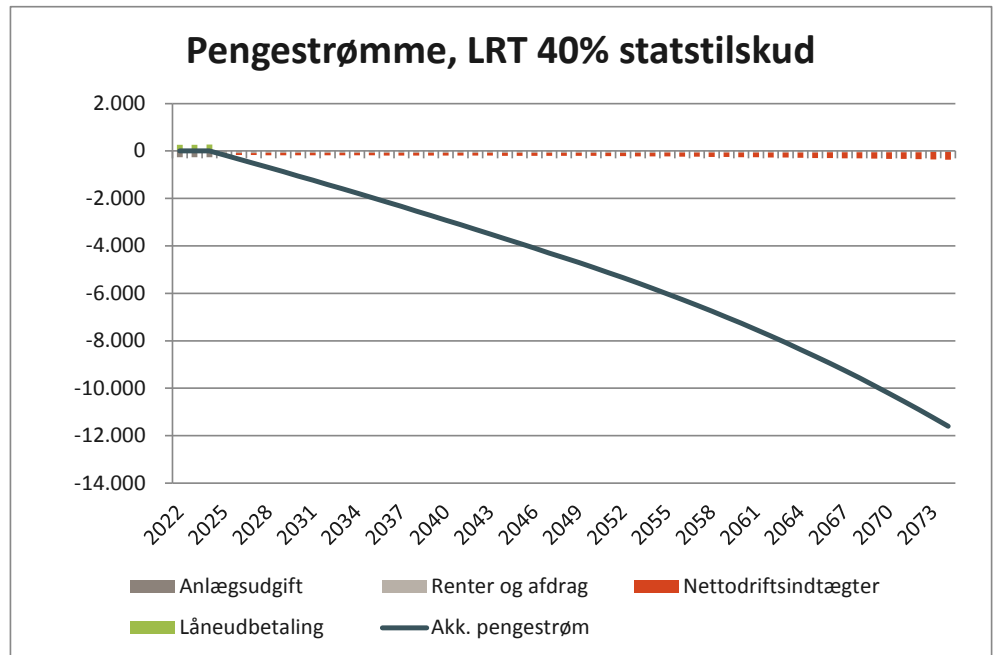
Figur 2 Pengestrømmene for LRT



Kilde: COWI 2013

Figuren på næste side illustrerer pengestrømmene for LRT med 40 % statstilskud. Den akkumulerede pengestrøm er negativ i hele driftsperioden.

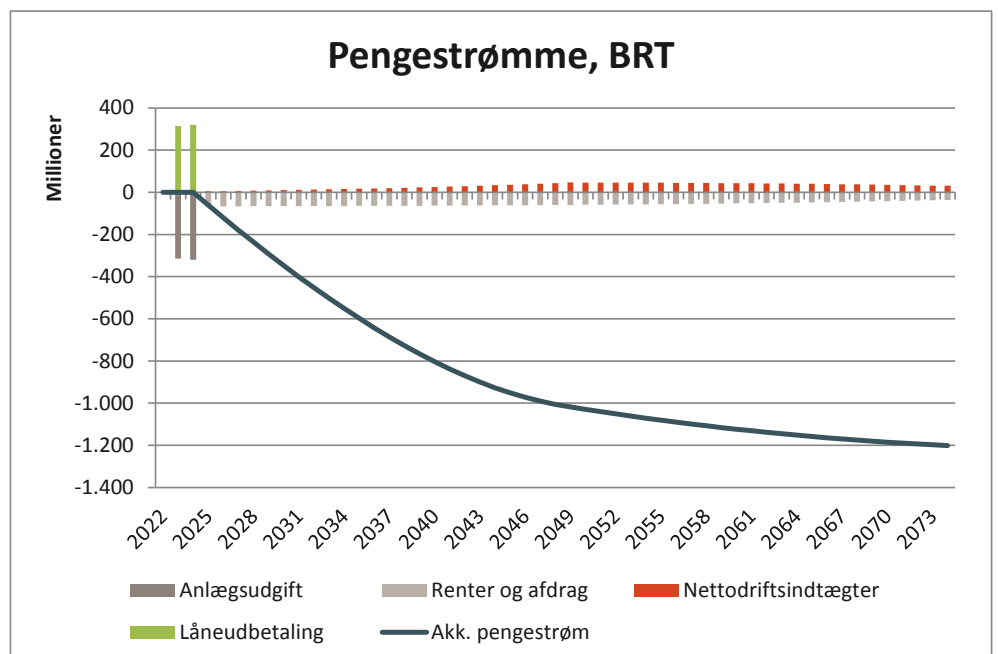
Figur 3 Pengestrømmene for LRT med 40 % statstilskud



Kilde: COWI 2013

Nedenstående figur illustrerer pengestrømmene for BRT. Den akkumulerede pengestrøm er negativ i hele driftsperioden.

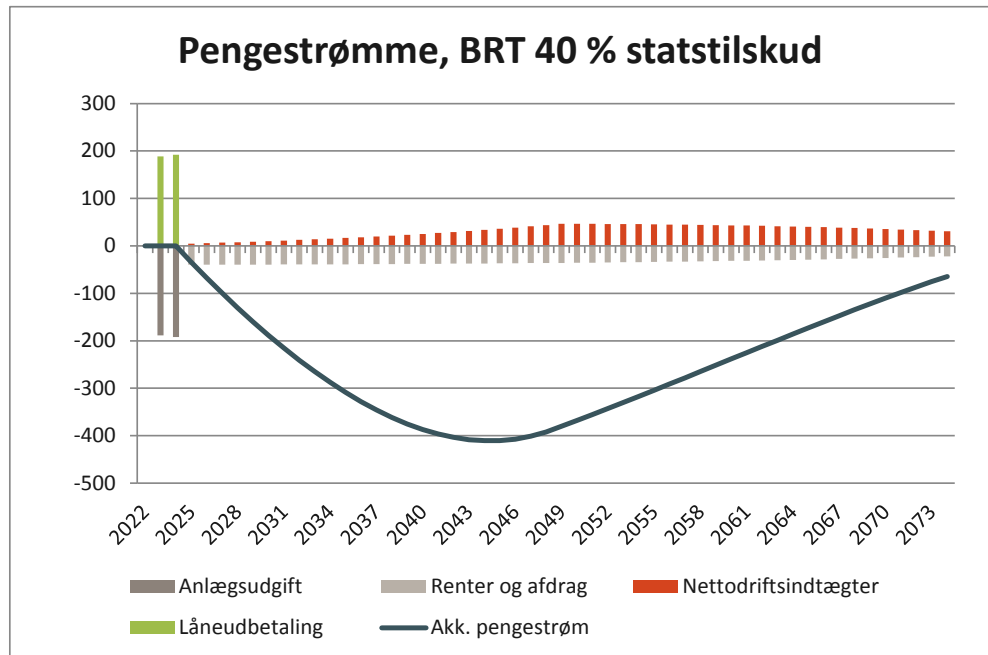
Figur 4 Pengestrømmene for BRT



Kilde: COWI 2013

Nedenstående figur illustrerer pengestrømmene for BRT med 40 % statstilskud. Den akkumulerede pengestrøm er negativ i hele driftsperioden.

Figur 5 Pengestrømmene for BRT med 40 % statstilskud



4 Bilag

4.1 Antagelser og metode - ejendomsskatteindtægter

Nybolig Erhverv v. Kim Jacobsen har for COWI foretaget en skønsmæssig vurdering af kvadratmeterpriserne i de forskellige områder.

Tabel 4 Skønnede kvadratmeterpriser for bolig og erhverv

Kvadratmeterpriser, kr./m ²	Bolig	Erhverv
Vestbyen vest for Dannebrogsgade	16.500	10.000
Vestbyen mellem Dannebrogsgade og Vesterbro	16.700	12.000
Midtbyen mellem Vesterbro og JFK Plads	17.250	15.000
Midtbyen mellem JFK Plads og Karolinelund	16.700	15.000
Østbyen og sydøst mellem Karolinelund og Gigantium	15.000	10.000
Aalborg Øst mellem Gigantium og Universitetshospitalet	11.000	12.000

Kilde: Nybolig Erhverv Aalborg, Kim Jacobsen

Tabellen nedenfor viser de gennemsnitlige lofts- og byggeretsværdier for bolig og erhverv.

Tabel 5 Gennemsnitlige lofts- og byggeretsværdier

Gennemsnit i kr.	Loftsværdi	Byggeretsværdi
Bolig	1.500	2.330
Erhverv	1.000	1.850

Kilde: Nybolig Erhverv Aalborg, Kim Jacobsen

Den lokale ejendomsmægler har vurderet at værdistigningen fra både LRT eller BRT vil have forskellig effekt på områderne, disse er vist i nedenstående tabel. 20 % er lig med: $20 \% * 4,53 \% = 0,9 \%$ osv.

Tabel 6 Værdistigningseffekten på områderne

Værdistigningseffekt	Bolig	Erhverv
Vestbyen vest for Dannebrogsgade	20%	0%
Vestbyen mellem Dannebrogsgade og Vesterbro	40%	0%
Midtbyen mellem Vesterbro og JFK Plads	60%	0%
Midtbyen mellem JFK Plads og Karolinelund	60%	0%
Østbyen og sydøst mellem Karolinelund og Gigantium	60%	40%
Aalborg Øst mellem Gigantium og Universitetshospitalet	80%	60%

Kilde: Nybolig Erhverv Aalborg, Kim Jacobsen

Grundskyld er en afgift, der betales af selve grundværdien og betales for både bolig og erhverv. Grundskylden i Aalborg udgør en årlig afgift på 2,695 % af grundværdien.

Dækningsafgift betales til kommunen som en andel af værdien af bygningsmassen for erhvervsbyggeri, der anvendes til kontor, forretning, hotel, fabrik, værksted og lign.. I Aalborg Kommune betales 0,535 % af bygningsmassens værdi.

Det er vurderet af Nybolig Erhverv, at det kun er halvdelen af de kvadratmeter, der er erhverv, som vil være pligtige til at skulle betale dækningsbidrag grundet fordelingen af formål. Baggrunden herfor er, at hvis ejendommen kun anvendes delvist til et erhvervsmæssigt formål, så betales der forholdsmæssigt dækningsafgift. I tilfælde hvor mere end 50% af ejendommens formål ikke anvendes til erhverv, så bliver ejendommen fritaget for dækningsafgift.

Det skal her bemærkes, at de øgede indtægter, kommunerne vil opnå, delvist reduceres af de udgifter, kommunerne afholder til servicering af boliger og arbejdspladser. Dette er der ikke taget hensyn til i de følgende beregninger.

Endvidere indgår de øgede indtægter fra ejendomsskatter også i udligningsordning med andre kommuner. De kommunale udligningsordninger betyder, at det kun er en begrænset del af de øgede skatteindtægter kommunerne beholder. Aalborg Kommune afleverer 56,3 % af deres øgede skatteindtægter i kommunal udligning.

De kommunale udligningsordninger, der har relevans for indtægter fra grundskyld og dækningsbidrag for kommunen er Landsudligningen.

Udligningsbeløbet beregnes ud fra det såkaldte strukturelle underskud/overskud i kommunen. For landsudligningen gælder, at 58 % af et strukturelt underskud (overskud) modtages (afleveres) igennem den kommunale udligning.

Det strukturelle underskud/overskud beregnes ud fra forskellen mellem de kommunale udgifter og indtægter, der ville være gældende, hvis kommunen svarede til en gennemsnitlig kommune². Konkret beregnes de kommunale indtægter som det kommunale beskatningsgrundlag ganget det gennemsnitlige faktiske beskatningsniveau for hele landet (Landsudligningen).

Beskatningsgrundlaget er i den kommunale udligning defineret som udskrivningsgrundlaget plus 10,5 % af kommunens afgiftspligtige grundværdier. De afgiftspligtige grundværdier omfatter de af kommunens grundværdier, der er lagt til grund for opkrævningen af den kommunale grundskyld.

En forøgelse af de kommunale indtægter fra dækningsbidrag og grundskyld påvirker dermed den kommunale udligning i det omfang grundværdierne påvirkes. Det er således **ikke** de faktiske kommunale indtægter fra grundskyld og dækningsbidrag, der ligger til grund for beregningerne af den kommunale udligning (men altså grundværdierne).

Der er i beregningerne af den kommunale udligning i dette notat, taget udgangspunkt i udligningssatserne, udskrivningsgrundlaget, de afgiftspligtige grundværdier og de socioøkonomiske nøgletal, der er udmeldt af Indenrigs- og Socialministeriet i "Kommunal Udligning og Generelle Tilskud 2013" (Indenrigs- & Socialministeriet 2013). Det er således forudsat, at andelen af ejendomsindtægterne, der afleveres via den kommunale udligning er den samme over hele analyseperioden.

Anvendelse af de samme socioøkonomiske nøgletal betyder, at der ikke er taget højde for, at kommunen gennem den kommunale udligning får dækket en del af de forøgede sociale udgifter som tilflytterne påfører kommunen. Omvendt er de kommunale udgifter og personskatteindtægter forbundet med samme tilflyttere ej heller medtaget.

Selve beregningerne er foretaget i COWIs model for kommunal udligning. Modellen er kvalitetstjekket ved at sammenligne resultaterne uden grundværdi-stigninger med Indenrigs- og Socialministeriets Selvbudgetteringsmodel.

Grundværdierne indgår både i beløbet for den enkelte kommunes afgiftspligtige grundværdier og i det samlede beløb for hele landet (Landsudligningen). Andelen af en forøgelse i ejendomsskatterne, der skal afleveres i den kommunale udligning vil derfor være afhængig af størrelsen af ændringen i grundværdierne. I praksis er denne ikke-linearitet dog lille og betyder typisk at andelen varierer med 1 procentpoint, hvis ændringen i grundværdierne ligger indenfor et spænd på 0-50 %.

² Dvs. gnsn. hovedstadskommune i Hovedstadsudligningen, og gnsn. kommune i Danmark i landsudligningen.