



Finansiell analyse Langsundforbindelsen

Tromsø

—

08.05.2019

Momenter vurderet

Fergeavløsningsmidler

Bompenger

Sparte driftskostnader

Sparte investeringer



Fergeavløsningsmidler

Det er en rekke momenter som kan påvirke størrelsen på fergeavløsningsmidlene.

Vi har identifisert følgende momenter som de med størst potensiell effekt ved etablering av Langsundforbindelsen:

- Størrelsen på avkortning for økte driftstilskudd for ny fylkesveg
- Forutsetninger om driftsopplegg for fergesambandet til Vannøy og Karlsøy

Fergeavløsningsmidler

- Foreløpig estimat på årlige fergeavløsningsmidler er 4,3 MNOK.
 - Fergeavløsningsmidlene økes med 2,5% pr år uavhengig av faktisk inflasjon. Over 40-årsperioden utgjør da fergeavløsningsmidlene 289 MNOK, målt i løpende kroneverdier.
- I følge talsperson for Langsundforbindelsen AS utgjør netto ny fylkesveg i dagen kun ca. 500meter, siden eksisterende veg nedklassifiseres til kommunal veg. I eksisterende beregning er det lagt til 8.000 meter ny veg i dagen.
- Om en gjør beregningen med overstående endring i forutsetninger, øker estimatet av årlige fergeavløsningsmidler fra ca. 4,3 MNOK til 5,4 MNOK.
 - Med inntektsjusteringen vil fergeavløsningsmidlene da i en periode på 40 år utgjøre 365 MNOK, målt i løpende kroneverdier.

Fergeavløsningsmidler - Vannøy/Karlsøy-sambandet

Kommunal- og Moderniseringsdepartementet legger i sine beregninger til grunn at forkorting av fergesambandet til Vannøy og Karlsøy ikke vil utløse egne fergeavløsningsmidler.

Sambandet flyttes over i annen standardkategori med høyere normert antall fergeavganger, 15 daglige avganger mot 8 i dag.

Tildelt kompensasjon/driftsstøtte via inntektssystemet blir ikke endret i forhold til faktisk antall fergeavganger.

Bompenger

De viktigste parameterne for å estimere bidrag fra bompenger vil være:

- **Trafikkgrunnlag i dagens situasjon** (<http://fdb.triona.no>)
 - Legger til grunn engangs-økning på 25%
- **Forventet utvikling etter realisering av prosjektet**
 - Lagt til grunn uendret trafikkgrunnlag
- **Prisnivå på bompasseringer**
 - Lagt til grunn 105,- med autopass og 180,- uten autopass for personbil
- **Kostnader til drift og innkreving**
 - Rapport fra statens vegvesen fra 2018 tilsier en kostnad på kr 3,3 pr bompassering

Sparte driftskostnader - Hansnes-Stakkvik

Troms Fylkeskommune har i dag et netto underskudd fra driften av fergesambandet Hansnes-Stakkvik, også etter at effekten på statlig overføring er hensyntatt er estimert til om lag MNOK 15, it i fra en anbudssum på MNOK 29,2 og et tilskudd til drift på MNOK 10,6

Nest laveste anbud i sist anbudskonkurransen lå omlag 11 MNOK høyere pr år, noe som tilsier et potensiale for større underskudd ved neste anbudsrunde.

Sparte driftskostnader - Fergesamband til Vannøy og Karlsøy

Basert på den informasjon som er tilgjengeliggjort for KPMG har Troms fylkeskommune et nettoresultat fra fergesambandet til Vannøy og Karlsøy som grovt sett går i balanse medregnet statlig inntektsoverføring.

Nåværende anbud løper fram til 30.4 2020.

Siden estimering av framtidige underskudd på sambandet som man unngår ved utbygging inneholder en betydelig usikkerhet, har vi valgt å legge til grunn en forutsetning om at anbudssummen øker med 15 % (prisstigning) fra og med 1.mai 2020. Besparelsen ved halvering av seilingsdistanse har vi lagt til 20%, og vi har redusert billettinntektene tilsvarende.

Basert på dette har vi gjort et anslag på 5 MNOK pr. år i besparelse fra Langsundforbindelsen åpnes. Beløpet økes med ordinær prisstigning utover i analyseperioden.

Sparte investeringer

Det er grunn til å tro at man ved utbygging av Langsundforbindelsen vil kunne unngå investeringer i form av oppgradering av fergekaier og annen infrastruktur for fergedrift:

- **Fergeleie Stakkvik**
 - Begrensninger på hvilke ferger som kan legge til grunnnet
- **Fergeleie Hansnes**
 - Trafikkutfordringer med begrenset plass til biloppstilling og buss
- **Elektrifisering av fergedrift**
 - Kostnader til infrastruktur for lading m.v

Slike besparelser er ikke tatt med i analysen.



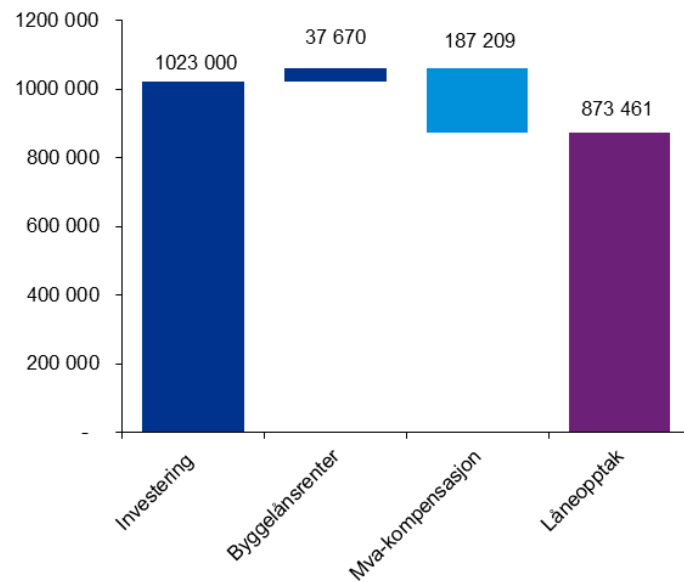
Finansiering og nåverdi

Finansieringsplan og nåverdi

Vi legger da til grunn siste kjente kostnadsestimat på 930 MNOK, og legger som Statens Vegvesen til 10% for usikkerhet.

Lånebehovet vil da utgjøre omlag 873 MNOK.

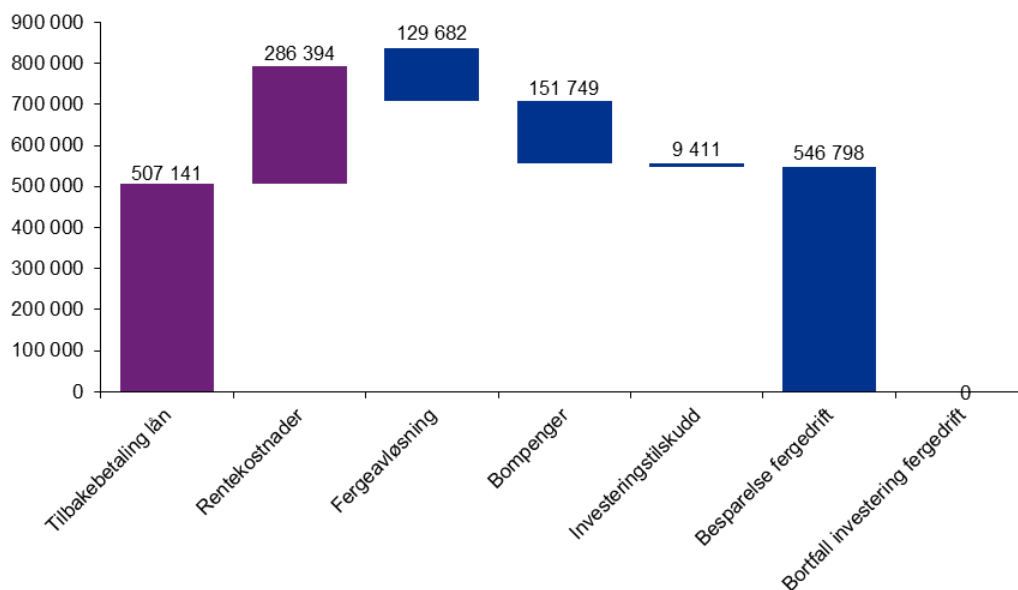
Lånebehov



Finansieringsplan og nåverdi - prosjektlønnsomhet

Lønnsomheten i prosjektet i rene økonomiske termer, kan illustreres som nåverdien av de relevante innteksstrømmene fratrukket nåverdien av rentekostnad og tilbakebetaling av lån. En slik tilnærming til lønnsomhet tar imidlertid ikke hensyn til prosjektets ringvirkninger i regionen. Det er dermed ikke slik at en positiv nåverdi vil være et absolutt vilkår for at det skal være hensiktsmessig å gjennomføre prosjektet.

Elementer i prosjektøkonomien - målt i 2019-kroner, 4,5% diskonteringsrente



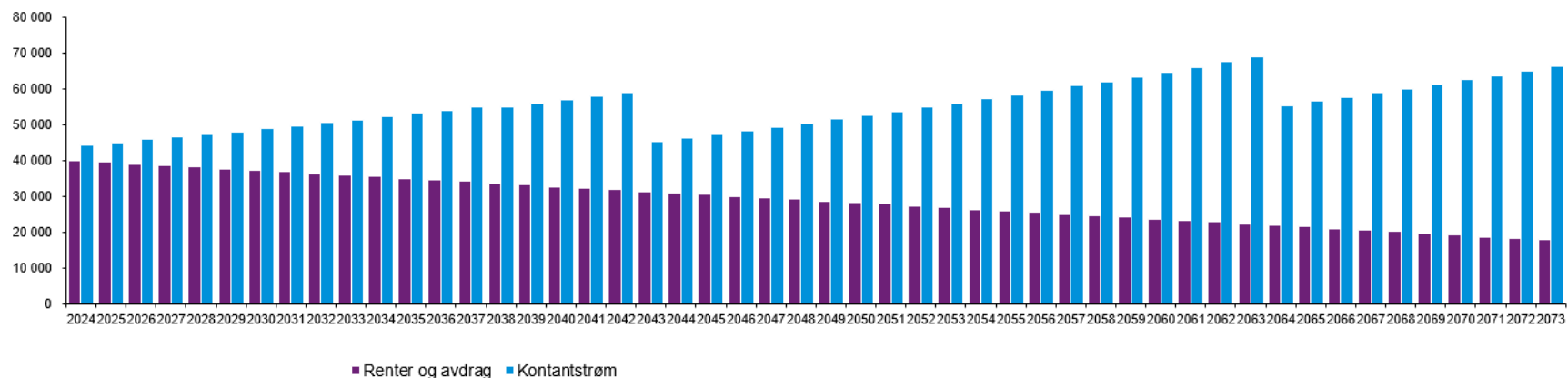
Med gjeldende forutsetninger overstiger nåverdien av fremtidige inntekter nåverdien av låneavdrag og rentekostnader med 44 MNOK.

Det tilsier at prosjektet er lønnsomt, selv uten at man tar hensyn til mer vidtgående samfunnsmessige effekter som næringsutvikling og bolyst i området.

Finansieringsplan og nåverdi - likviditet

Med gjeldende forutsetninger ser vi at prosjektet har positiv likviditet i hele perioden.

Likviditet



Knekkpunktet for kontantstrøm rundt år 2043 skyldes utløp av perioden med bompengefinansiering, mens skiftet i 2064 skyldes utløp av perioden med fergeavløsningsmidler.

Sentrale risikopunkter

Det er en rekke faktorer i analysen hvor endringer kan medføre endring av lønnsomhet og likviditet i prosjektet. Slike endringer kan være både positive og negative. Sentrale risikopunkter vil etter vårt syn være:

- Endelig utbyggingskostnad
- Rentekostnad finansering
- Trafikkgrunnlag
- Alternativkost i form av fergedrift

Kontakt:

Vilhelm Hoel

Direktør, Advisory

KPMG AS

Vilhelm.hoel@kpmg.no

Tel: +47 40 63 91 46



kpmg.com/socialmedia



kpmg.com/app

The information contained herein is of a general nature and is not intended to address the circumstances of any particular individual or entity. Although we endeavor to provide accurate and timely information, there can be no guarantee that such information is accurate as of the date it is received or that it will continue to be accurate in the future. No one should act on such information without appropriate professional advice after a thorough examination of the particular situation.

© 2019 KPMG AS, a Norwegian AS and a member firm of the KPMG network of independent member firms affiliated with KPMG International Cooperative, a Swiss entity. All rights reserved..

The KPMG name and logo are registered trademarks or trademarks of KPMG International.