



Finansiell analyse Langsundforbindelsen

Tromsø

—

29.04.2019

Analysen i denne rapporten bygger delvis på opplysninger gitt av oppdragsgiver, og delvis på offentlig tilgjengelige opplysninger om trafikkgrunnlag, beregningsmodeller og beløp for statlige overføringer, estimat for utbyggingskostnader med videre. KPMG har innenfor vårt mandat ikke foretatt uavhengig verifisering eller bekreftelse av tilgjengeliggjort informasjon.

Analysene er gjort med bakgrunn i den informasjonen som har vært tilgjengelig i april 2019, og det har ikke vært gjort forsøk på å forutse hvordan for eksempel rammebetingelser og inntektsmodeller kan bli endret i framtiden.

Dersom det skulle komme ny informasjon som tilsier at de forutsetninger som det redegjøres for i denne rapporten ikke lenger er gyldige, vil resultater og konklusjoner i rapporten kunne bli vesentlig endret.

Vi forutsetter at selskapet ikke har unnlatt å omtale forhold som er relevant for analysen, da slike mangler vil kunne påvirke resultater og konklusjoner.

Våre vurderinger er avgitt etter beste skjønn, og KPMG påtar seg intet ansvar for mulige feil eller mangler i grunnlagsmaterieell eller konklusjoner, hverken overfor oppdragsgiver eller mulige tredjeparter.

Vårt arbeid med rapporten er fullført 29.04.2019, og vi har ikke oppdatert rapporten etter denne dato.



Vilhelm Hoel

Direktør, Advisory

KPMG AS

Vilhelm.hoel@kpmg.no

Tel: +47 40 63 91 46

Innhold

- Bakgrunn
- Sammendrag
- Momenter i analysen
 - Fergeavløsningsmidler
 - Bompenger
 - Sparte driftskostnader
 - Sparte investeringer
- Finansieringsplan og nåverdi



Bakgrunn og Sammendrag

Bakgrunn

Langsundforbindelsen AS har engasjert KPMG for å foreta en analyse av ulike deler av finansieringssituasjonen til den planlagte Langsundforbindelsen i Troms fylke.

Prosjektet har som formål å bygge en fastforbindelse mellom Ringvassøy og Reinøy i Karlsøy kommune ved hjelp av en undersjøtunell på nærmere 3 km. I tillegg vil det gi ny fylkesveg i planområdet på Reinøy, og eksisterende veg blir omklassifisert til kommunal veg. Fergeleiet for fergesambandet til Vannøy og Karlsøy flyttes til nordenden av Reinøy, og dermed blir seilingsdistansen redusert fra 27 km til 13 km pr. rundtur.

Foreløpig kostnadsanslag for prosjektet ligger etter det KPMG kjenner til pr. april 2019 på ca. 930 MNOK.

Planlagt oppstart for byggeaktiviteten er 2020, med ferdigstilling og åpning i 2023.

Prosjektet er planlagt finansiert gjennom en kombinasjon fergeavløsningsmidler, mva-kompensasjon, bompenger, tilskudd fra Karlsøy kommune og fylkeskommunalt låneopptak.

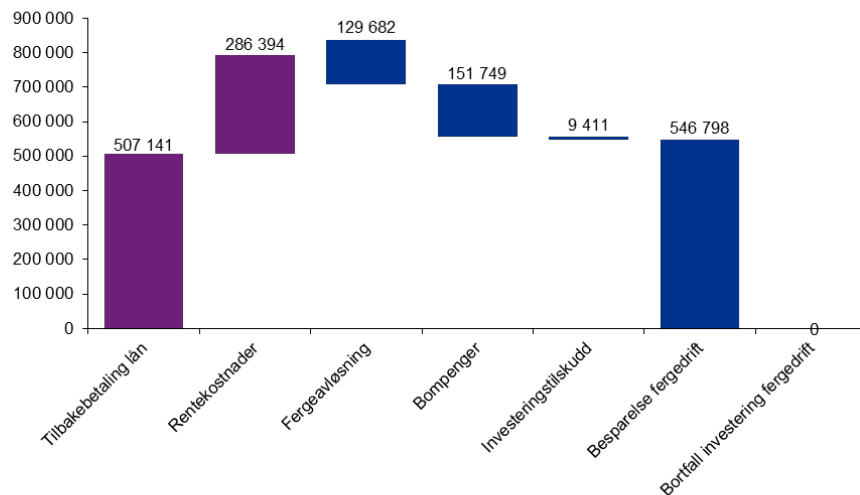
KPMG ser i denne rapporten på prosjektet som helhet, uten å skille mellom effekter som påvirker henholdsvis Troms fylkeskommune eller Langsundforbindelsen AS.



Sammendrag

De gjennomførte analysene viser at Langsundforbindelsen vil være et lønnsomt prosjekt med de forutsetningene som redegjøres for i de etterfølgende delene av denne rapporten.

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



Med positiv lønnsomhet menes her at nåverdien av kontantstrømmene fra fergeavløsningsmidler, bompenger og sparte underskudd fra ferge drift med de gjeldende forutsetninger overstiger låneavdrag og rentekostnader.

Videre viser analysene at man i det totale prosjektbildet vil ha tilstrekkelig likviditet til å løpende betjene renter og avdrag i hele prosjektperioden, uten ytterligere tilførsel av midler.

Som det fremgår av figuren vil det bærende elementet i økonomien til prosjektet være at Troms fylkeskommune unngår framtidige underskudd fra ferge drift, som uten Langsundforbindelsen må forventes å påløpe.

Momenter i analysen

Fergeavløsningsmidler

Bompenger

Sparte driftskostnader

Sparte investeringer



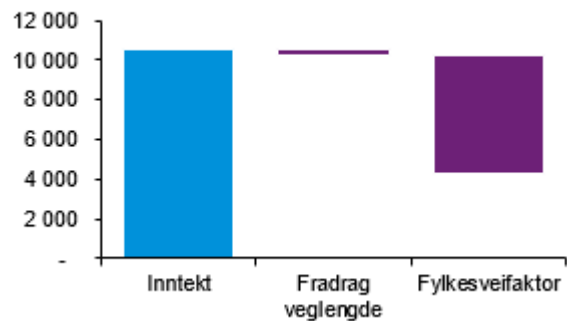


Fergeavløsningsmidler

Fergeavløsningsmidler

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har i brev av 13. november 2018 til Troms fylkeskommune estimert årlige fergeavløsningsmidler til 4,3 MNOK.

Elementer i departementets estimat



Fergeavløsningsmidlene økes med 2,5% pr år uavhengig av faktisk inflasjon. Over 40-årsperioden utgjør da fergeavløsningsmidlene 289 MNOK, målt i løpende kroneverdier.

Departementets beregning bygger på opplysninger om at prosjektet gir økt lengde fylkesveg:

- Veg i dagen 8.000 meter
- Bru 45 meter
- Undersjøisk tunell 2.730 meter

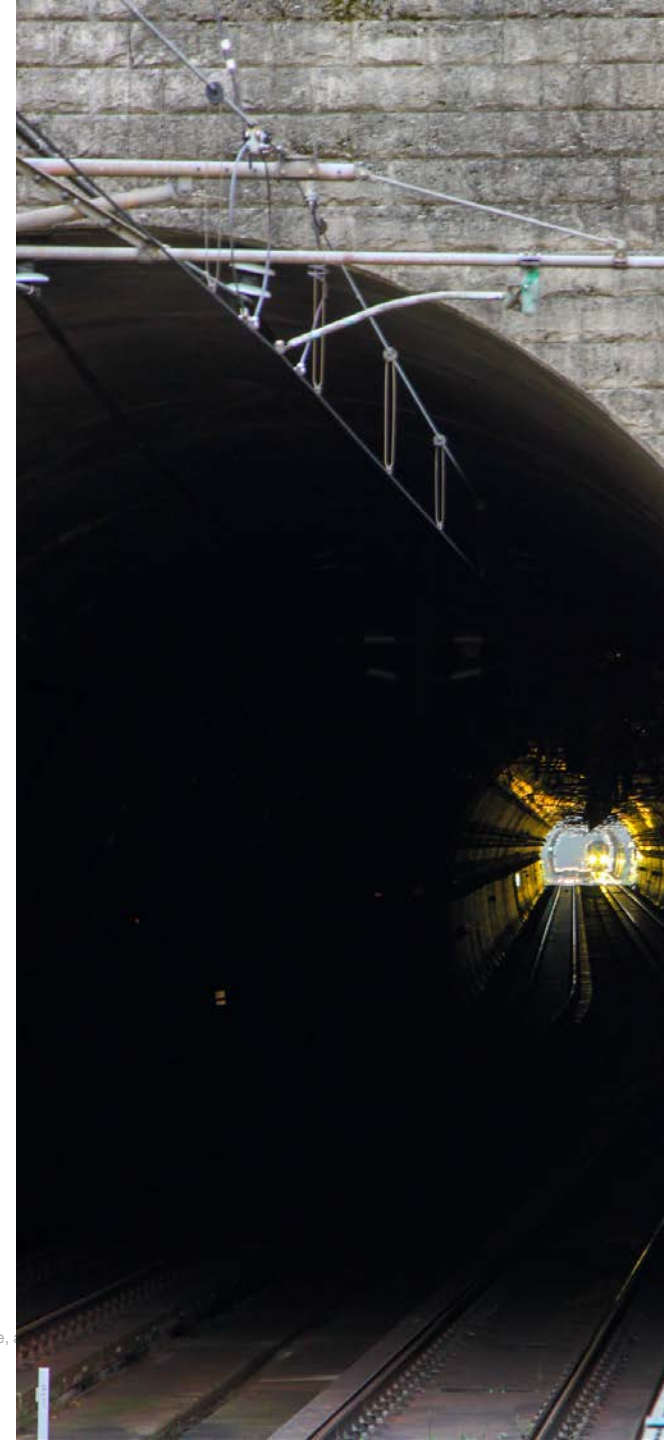
Beregningen bygger videre på sjablongmessige nøkkeltall for årlige tilskudd for driftskostnader ny veg.

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 - avkortning for ny fylkesveg

Det er reist spørsmål om departementets beregninger bygger på riktig informasjon om prosjektet.

I følge talsperson for Langsundforbindelsen AS utgjør netto ny fylkesveg i dagen kun ca. 500meter, siden eksisterende veg nedklassifiseres til kommunal veg. Departementet har imidlertid lagt til grunn hele 8.000 meter ny veg i dag.

Dersom man gjør beregningen med overstående endring i forutsetninger, øker estimatet av årlige fergeavløsningsmidler fra ca. 4,3 MNOK til 5,4 MNOK.

Anslag med kun 0,5 km ny veg i dag	Endring i kriteriedata	Effekt
Normerte ferjekostnader (mill kr)	9,0	10 556
Fylkesveilengde (km)	3,3	82
Fylkesveifaktor	42,8	5 066
Netto Endring		5 409

Med inntektsjusteringen vil fergeavløsningsmidlene da i en periode på 40 år utgjøre 365 MNOK, målt i løpende kroneverdier.

Det som gjør at endringen i estimat ikke blir enda større, er at det vesentligste av tilskuddsutløsende vedlikeholdskostnader er knyttet til undersjøtunellen.

Den benyttede sjablongen tilsier en årlig vedlikeholdskostnad i tunellen på 2.200 kr/m eller totalt 6 MNOK pr år. Dersom man legger til grunn at Troms fylkeskommune reelt vil bruke mindre midler de første årene etter realisering, vil differansen utgjøre en likviditetsreserve.

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.

Dette bygger på en antakelse om at det nye sambandet vil ha vesentlig flere avganger enn nåværende samband Hansnes-Vannøy-Karlsøy, med 15 daglige avganger mot 8 i dag. Antakelsen er begrunnet i at den kortere avstanden tilsier at sambandet flyttes til en annen standardkategori.

I kommunikasjon med departementets saksbehandler, har vi fått bekreftet at det er normert antall avganger som inngår i beregningene og ikke det faktiske antallet avganger. Tildelte fergeavløsningsmidler blir derfor ikke påvirket av om man i praksis velger et annet antall avganger.

Dette betyr også at fylkeskommunens tildelte kompensasjon/driftsstøtte via inntektssystemet for det nedkortede fergesambandet ikke blir redusert dersom man velger et annet antall daglige fergeavganger enn det som er forutsatt i normerte antall avganger.



Bompenger

Bompenger

De viktigste parameterne for å estimere bidrag fra bompenger vil være

- Trafikkgrunnlag i dagens situasjon
- Forventet utvikling etter realisering av prosjektet
- Prisnivå på bompasseringer
- Kostnader til drift og innkreving

Bompenger - Trafikkgrunnlag og forventet utvikling

Vi har hentet opplysninger om trafikkgrunnlag fra offentlig database for fergetrafikk (<http://fdb.triona.no>), og hentet ut opplysninger om antall kjøretøy i ulike kategorier på de to fergesambandene som berøres av Langsundforbindelsen.

Fergetrafikk i 2018	Totalt	u. 6 meter	o. 6 meter	El-biler
Hansnes - Reinøy	30 359	28 124	1 887	348
Hansnes - Vannøy - Karlsøy	38 170	34 489	3 522	159

Dagens fergetrafikk danner et grunnlag for å estimere antall passeringer i en framtidig bomstasjon. Erfaringen fra andre prosjekter viser imidlertid at utbygging av fastforbindelser har gitt betydelige engangseffekter i form av økt trafikk ved ferdigstillelse.

Til sammenligning forventet man med utbyggingen av Ryaforbindelsen en økning på 40%, men opplevde i realiteten hele 93% høyere trafikk gjennom tunnelen enn siste år med fergedrift.

Siden trafikken til Vannøy og Karlsøy etter utbygging fortsatt vil være avhengig av et forkortet fergesamband, har vi i videre estimerer lagt til grunn et mer forsiktig anslag på trafikkvekst tilsvarende 25% økning fra 2018-tallene.

Etter engangseffekten ved tunnelåpningen har vi lagt til grunn uendret trafikkgrunnlag. Dette framstår som et forsiktig anslag da erfaringer fra andre utbygginger viser fortsatt vekst i trafikk etter åpning. Det forventes også i tilfellet Langsundforbindelsen positive ringvirkninger for befolkning, næringsliv, sysselsetting og lokal samhandling. Størrelsen på slike effekter er imidlertid vanskelig å forutse, og vi har derfor valgt å legge til grunn et konservativt anslag.

Vi vil likevel senere anslå effekt i analysen dersom man legger til grunn et mer optimistisk syn, eller mer pessimistisk syn på trafikkutviklingen.

Bompenger – prisnivå på bompasseringer

Hvilke priser som legges til grunn for bompassering har naturligvis stor innvirkning på estimat for bompengeinntekter. Den delen av trafikkgrunnlaget som tilsvarer dagens fergetrafikk antas å være lite prissensitiv, da det er reisende som i dag aksepterer gjeldende fergepriser og ulempen med å forholde seg til faste avgangstider.

Forutsetningen om en positiv engangseffekt på trafikkmengden kan være mer avhengig av prisnivået, da denne effekten bygger på at det blir mer attraktivt å reise enn før utbygging.

Vi har i videre estimater lagt til grunn bompengesatser ved bruk av Autopass-brikke (AP) som ligger litt i underkant av dagens billettpriser på Hansnes-Reinøy-sambandet ved bruk av Tromskort eller godkjent bedriftsavtale.

Det er lagt til grunn følgende bompengesatser:

	med AP	uten AP
Biler under 6 m	105	180
Biler over 6 m	400	670
Elbiler	0	0

Det antas videre at andel passeringer med gyldig Autopass-avtale vil følge landsgjennomsnittet på om lag 72%.

Bompenger - Kostnader for drift og innkreving

Kostnader til drift og vedlikehold av utstyr og systemer knyttet til bompeneinnkrevingen, samt administrasjonskostnader til innkreving og oppfølging av inntektene, vil komme til fratrukk fra inntektene fra bompasseringene.

Det har vært framsatt flere ulike anslag på hva kostnaden for en bompeneordning kan bli, og estimerer helt opp til 2 MNOK pr. år pr. passeringspunkt.

Statens vegvesen publiserte i januar 2018 en rapport hvor man analyserer landets bompengeselskaper, basert på årene 2014-2016. Her framkommer det at driftskostnad per passering er vesentlig høyere for fylkesvegprosjekter enn for bomringer og riksvegprosjekter. Dette synes naturlig med tanke på mindre trafikk pr. passeringspunkt. Likevel er ikke gjennomsnittskostnaden i fylkesvegprosjekter høyere enn 3,3 kr per bompassering.

Med de estimerer om trafikkmengde som er lagt til grunn for Langsundforbindelsen, vil det utgjøre en årlig driftskostnad på om lag 0,3 MNOK.

Bompenger - Årlig inntektpotensial

Basert på forutsetningene på foregående sider, kan bompengeinntekter for første driftsår estimeres som følger:

	Antall m. AP	Antall u. AP	Pris m. AP	Pris u. AP	Inntekt
Kjøretøy u. 6 m	56 310	21 898	105	180	9 854
Kjøretøy o. 6 m	4 934	1 919	400	670	3 259
El-kjøretøy	600		0	0	0
Sum inntekter					13 113
Driftskostnader					-282
Netto bompengebdrag første år					12 831

Videre utover i driftsperioden forventes satsene for bompengepassering å følge ordinær prisstigning, mens trafikk-grunnlag og –sammensetning følger de tidligere omtalte forutsetningene.



Sparte drifskostnader

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.

Ved utbygging av Langsundforbindelsen vil denne årlige utgiftsposten falle bort. Denne effekten må tas med i analysen av utbyggingsprosjektet.

Årlig netto underskudd kan estimeres som følger:

Fergesambandet Hansnes-Stakkvik	
Anbudssum fram til 01.01.2024	29 300
Tilskudd drift	10 600
Billettinntekter (anslag)	3 700
Netto underskudd	15 000

Det er grunn til å tro at årlig underskudd kan øke ytterligere ved neste anbudsperiode. Dette underbygges blant annet av at nest laveste tilbud i nåværende periode lå omlag 11 MNOK høyere pr år.

Det legges derfor til grunn at netto underskudd øker til 20 MNOK ved ny anbudsinnngåelse i 2024, og deretter følger normal prisstigning. Dette antas å være et nøkternt anslag, når man ser økningen fra forrige tilbud samt prisintervallet i tilbudene.

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 imidlertid bare fram til 30.4 2020.

Basert på erfaringen fra Hansnes-Stakkvik-sambandet hvor anbudssummen i 2019 økte fra 15 MNOK til 29,3 MNOK, er det nærliggende å anta at man vil ha et betydelig netto underskudd fra våren 2020.

Slik inntektsmodellen for fylkene virker, er det ingen automatikk i at fylkets inntekter vil stige selv om anbudssummen for drift av fergesambandet skulle øke drastisk. Som tidligere nevnt bygger den statlige inntektstildelingen også på normerte parametere, som f.eks forventet antall avganger, ikke faktiske tall. Man vil derfor ikke tape statlige tildelinger, selv om man avviker fra forventede antall avganger.

Det er derfor rimelig å anta at fylkets netto driftsunderskudd utover i prosjektets tidshorisont vil være betydelig lavere på et forkortet fergesamband til Vannøy og Karlsøy, enn ved videreføring av dagens samband. Dette bildet vil styrkes dersom man ikke velger å øke frekvens i avganger like mye som Kommunal- og moderniseringsdepartementet legger til grunn i sitt estimat av fergeavløsningsmidler.

Sparte driftskostnader - Fergesamband til Vannøy og Karlsøy

Vi har som en illustrasjon laget et regneeksempel som forutsetter anbudssummen i dette sambandet «kun» vil øke med 50%, og at kostnadene ved å drifte et samband med kun halve distansen reduseres med 1/3 mens billettinntektene halveres. Da ser vi at fylkets framtidige driftsunderskudd reduseres fra omlag 16,0 MNOK til 3,5 MNOK årlig ved etablering av Langsundforbindelsen.

	t.o.m. 30.04.2020	fra 01.05.2020	med Langsund	Besparelse
Anbudssum	31 200	46 800	30 888	15 912
Tilskudd drift	20 768	20 768	20 768	0
Billettinntekter (ca)	10 000	10 000	6 600	-3 400
Fylkets netto resultat	-432	-16 032	-3 520	12 512

Siden estimering av framtidige underskudd på sambandet som man unngår ved utbygging inneholder en betydelig usikkerhet, har vi valgt å legge til grunn en mer konservativ beregning hvor vi forutsetter 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.

	t.o.m. 30.04.2020	fra 01.05.2020	med Langsund	Besparelse
Anbudssum	31 200	35 880	28 704	7 176
Tilskudd drift	20 768	20 768	20 768	0
Billettinntekter (ca)	10 000	10 000	8 000	-2 000
Fylkets netto resultat	-432	-5 112	64	5 176

Vi har i den videre analysen et **konservativt anslag på 5 MNOK pr. år** fra Langsundforbindelsen åpnes. Beløpet økes med ordinær prisstigning utover i analyseperioden.



Sparte investeringer

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.

KPMG har fått opplyst fra oppdragsgiver at fergeleiet i Stakkvik på Reinøy har svakheter ved konstruksjon og beliggenhet som legger begrensninger på hvilke ferger som kan legges til. Dette er både knyttet til utforming av selve fergekaieren med bilbro, samt fjellformasjon nært inntil kaikonstruksjonen. Dersom større og/eller mer moderne ferger skal kunne legges til i Stakkvik er det sannsynlig at det vil kreves oppgradering av infrastrukturen.

Fergeleiet på Hansnes har utfordringer ved springflo. Det er også trafikkutfordringer på land, med begrenset plass til biloppstilling og buss.

I tillegg til utfordringer i dagens situasjon, kommer spørsmålet om elektrifisering av fergedriften. Det foreligger klare nasjonale klimamålsettinger som innebærer elektrifisering av fergedriften innen få år. Troms fylkeskommune har også igangsatt et Enova-støttet prosjekt for elektrifisering av fire fergesamband i Troms. Selv om Fergesambandet Hansnes-Stakkvik ikke er med i første bølge av elektrifisering i Troms, er det sannsynlig at omlegging vil måtte skje i løpet av analyseperioden dersom Langsundforbindelsen ikke blir realisert. Erfaringsvis krever slik elektrifisering betydelige investeringer blant annet i form av utbygging av økt kapasitet i strømtilførsel til kaiområdet.

Siden KPMG ikke har lyktes med å innhente estimer på investeringsbehovene er både størrelsen og tidspunkt ukjent på nåværende tidspunkt. Slike besparelser er derfor ikke tatt med i den videre analysen. Det er likevel sannsynlig at besparelsen i form av å slippe investeringer på eksisterende fergeleier kan ha vesentlig påvirkning av analysen og styrke lønnsomheten i prosjektet Langsundforbindelsen.



Finansieringsplan og nåverdi

Finansieringsplan og nåverdi

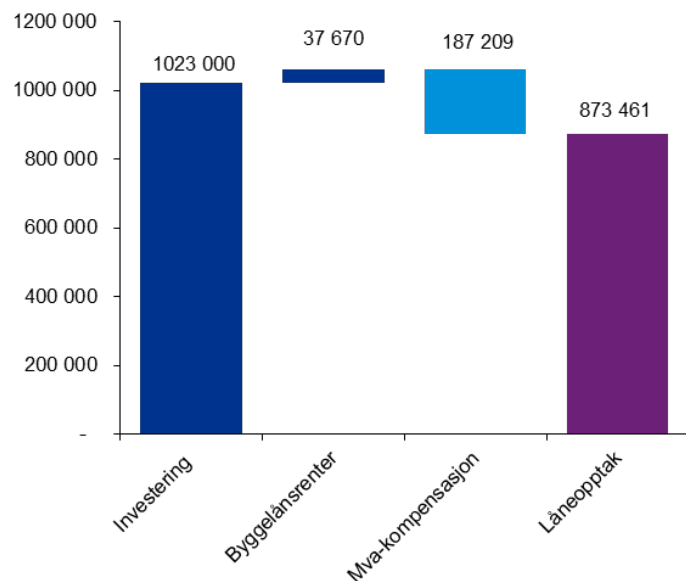
Siden fergeavløsningsmidler og bompenger først vil tilflyte prosjektet etter realisering av forbindelsen, vil lånebehovet i første omgang tilsvare investeringskostnad fratrukket mva-kompensasjon.

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

Videre forutsettes andel mva-kompensasjon til ~18,3% av brutto investeringsbeløp, tilsvarende Troms Fylkeskommunes antakelse i sin økonomiplan. Dette er også på nivå med andre kjente samferdselsprosjekter.

Lånebehovet vil da utgjøre omlag 873 MNOK.

Lånebehov



Finansieringsplan og nåverdi - prosjektlønnsomhet

Med bakgrunn i informasjon og forutsetninger som gjennomgått forut i rapporten, kan man sette opp tidsserier med inntekter og utgifter, og beregne prosjektlønnsomheten i form av netto nåverdi. I tabellen nedenfor oppsummeres vesentlige faktorer som påvirker estimert prosjektlønnsomhet og likviditet.

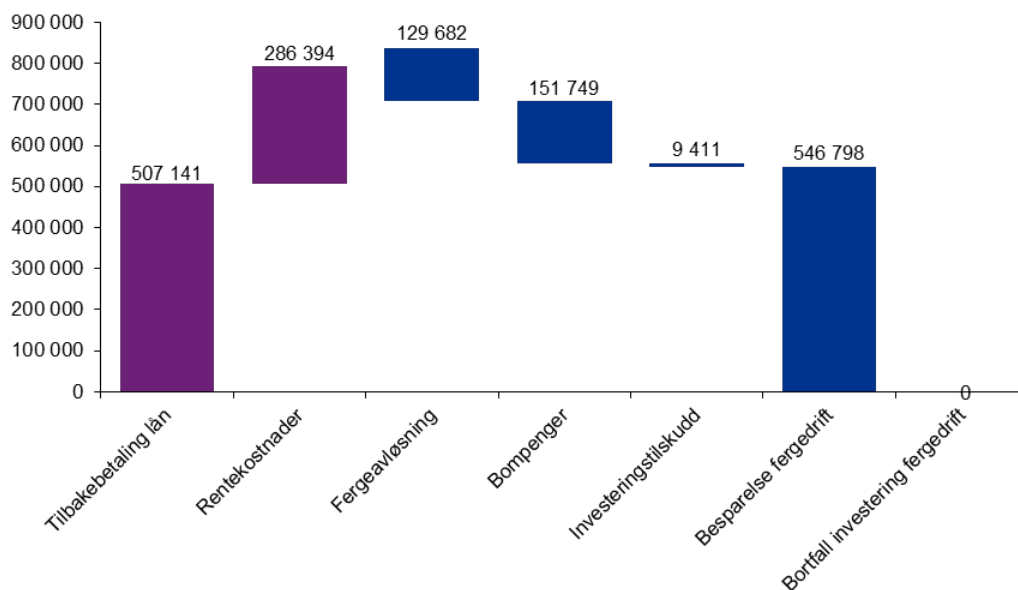
Oppsummering sentrale inputs til analyse	
Årlig prisstigning	2,00 %
Diskonteringsrente	4,50 %
Rentesats lån	2,58 %
Avdragstid lån	50 år
Investeringsbeløp (inkl. 10% påslag)	1 023 000
Mva-kompensasjon	187 209
Investeringsstilskudd fra Karlsøy, over 15 år	15 000
Fergeavløsningsmidler første år	5 409
Årlig vekst i fergeavløsningsmidler	2,50 %
Bompengeinntekt første år	12 683
Årlig besparelse Hansnes - Stakkvik	15 000 -> 20 000
Årlig besparelse Vannøy - Karlsøy	5 000

- Årlig prisstigning er satt lik Norges Banks inflasjonsmål.
- Det til grunn at låneavdrag og fergeavløsningsmidler kun neddiskonteres med sats for prisstigning uten påslag for risiko, da disse vil være kjente og helt faste størrelser på investeringstidspunktet.
- Årlig vekst i fergeavløsningsmidler er 2,5% pr. år, lik faktisk justering av disse midlene, uavhengig av generell prisstigning.
- Øvrig elementer i prosjektøkonomien er neddiskontert med 4,5% ut i fra en totalvurdering.
- Det legges som tidligere nevnt til grunn at Troms fylkeskommunes netto utgifter til fergedrift vil øke ytterligere ved inngåelse av nye anbud.
- Det er ikke tatt hensyn til investeringsbehov i infrastruktur til videre fergedrift, noe en må forvente vil påløpe.

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.

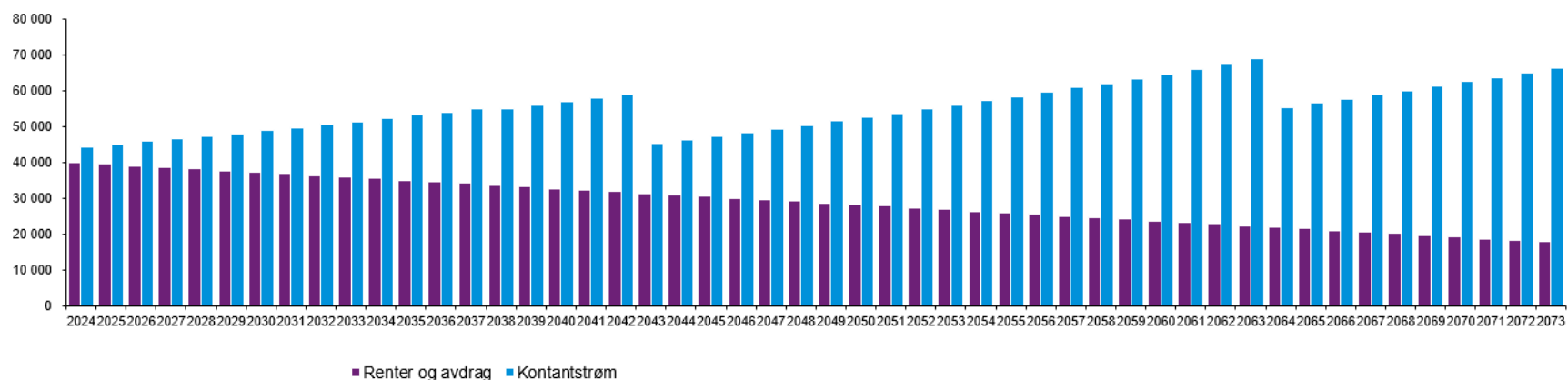
Dersom man legger til grunn at trafikkgrunnet vil ha en årlig økning på 1%, øker nåverdien ytterligere med 15 MNOK. Ved 1% årlig nedgang reduseres nåverdien med 14 MNOK.

Finansieringsplan og nåverdi - likviditet

I tillegg til å vurdere prosjektets totale lønnsomhet, er et sentralt spørsmål hvor vidt prosjektet løpende vil ha likviditet til å håndtere avdrag og renter på lån.

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

Likviditet



Årsaken til det store likviditetsoverskuddet i slutten av perioden er at underskuddet fra fergedrift er forutsettes å øke med prisstigningen, mens rentekostnadene synker utover i perioden som følge av nedbetaling av lån.

Bildet styrkes ytterligere dersom man legger til grunn at vedlikeholdskostnadene for tunellen vil ligge på et minimumsnivå den første 10årsperioden, før det kommer større oppgraderinger.

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

Finansieringsplan og nåverdi – 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
 - Det er tillagt et påslag for usikkerhet på 10% av kostnadsestimat. Dersom endelig byggekostnad avviker vesentlig fra dagens kostnadsanslag, vil det ha stor innvirkning på analysen.
- Rentekostnad finansering
 - Det er lagt til grunn en fast rente de ti første år basert på rentenivået p.t. Dette rentenivået kan endre seg før prosjektet igangsettes, og ved utløp av fastrenteavtale. En endring her vil kunne ha betydelig effekt på prosjektets kontantstrøm.
- Trafikkgrunnlag
 - Dersom befolkningsutvikling eller reisemønster endrer seg vesentlig, vil det påvirke inntektene fra bomplasseringer. Dette er en viktig del av prosjektets finansiering.
- Alternativkost i form av ferge drift
 - Sparte utgifter til ferge drift er det bærende elementet i prosjektets økonomi. Dersom kostnadsbildet og investeringsbehov ved eventuell fortsatt ferge drift endrer seg, vil totalbildet for prosjektets lønnsomhet også endres. Eventuelle endringer i inntektsmodellen for fylkeskommuner vil også kunne ha vesentlig innvirkning på netto kostnad for Troms Fylkeskommune ved videre ferge drift.

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.