

Til: Generalforsamling 2019 i Fosenbrua AS
Fra: Styret i Fosenbrua AS
Dato: 07.06.2019

Sak 4-19 A

Orientering fra styret til generalforsamlingen i

Fosenbrua AS

Org nr. 917 894 620

om virksomheten og sentrale tema i 2018 og fram til generalforsamlingen 2019

Selskapet

Fosenbrua AS ble stiftet 19. mai 2016 av tolv eiere fra bank, næringsliv, kommuner, offentlige institusjoner og privatpersoner på Fosen, med formål å arbeide for realisering av planer om fast vegsamband mellom Fosen-halvøya og Trondheim.

Etter dette har det kommet til ytterligere ti eiere, samt at to eiere har gått inn med mer aksjekapital.

Selskapet er registrert i Indre Fosen kommune. Registrert aksjekapital er pr i dag 4,475,000 millioner kroner fordelt på 895 aksjer, hvorav alt er innbetalt. En ny tegning på 100 aksjer er til registrering.

Organisering

Styret

Ove Vollan, Sparebank 1 SMN, leder
Ragnar Lyng, Lyng Gruppen AS
Siri Stjern-Strøm, Stjern AS
Olbert Aasan, Indre Fosen Invest AS
Ola Setsaas, Stadsbygd Sparebank
Eigil Erbe, Advokatfirmaet Erbe & Co DA
Elin Harbak, Johs. J. Syltern AS

Varamedlemmer i nummerert rekkefølge:

1. Steinar Saghaug, Indre Fosen kommune (1. vara møter fast)
2. Vibeke Stjern, Åfjord kommune
3. Einar Eian, Roan kommune

Aktivitet

Kryssing av Stjørnfjorden

Oversiktsstudien viser alternative veglinjer for bru eller undersjøisk vegtunnel under Stjørnfjorden, med tilknytninger til eksisterende vegnett på begge sider av fjorden. Ny vegforbindelse mellom Fevåg og Sund i Rissa er skissert, og veglinjene er litt forskjellige alt etter om de skal tilknyttes bruløsninger eller undersjøisk tunnel.

Studien gjør rede for natur- og miljøforhold, og for registrerte kulturminner og kulturlandskap på begge sider av fjorden.

Kostnadene for kryssingen vurderes i rapporten til å ligge mellom 2,6 og 3,3 mrd. kroner for brukryssingene. Det er de østligste løsningene rettet mot eksisterende veg på Karlsenget på Ørlandet som har lavest kostnader, og de er kombinasjoner mellom faste bruer på inntil 1 km og flytebru på 1,9 km. Ny veg til Sund i Rissa er for bruløsningene vurdert til 1,1 mrd. kroner.

Undersjøisk tunnel er vurdert til 2,1 mrd. kroner, og 0,9 mrd. kroner for ny veg til Sund. Alle kostnader ovenfor er eksklusive mva.

Det er enighet med kommunene om å sette ned en prosjektgruppe som skal organisere og legge opp videre planlegging etter Plan- og bygningsloven. Siktemålet er at en én-prosess plan vil være tilstrekkelig, for eksempel kommunedelplan eller områdereguleringsplan. Typisk plantid for slike planer er gjerne to til tre år.

Link til rapporten er:

<https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2019/03/kryssing-stjornfjorden-ramboll-14-03-19.pdf>

Trafikkanalyse, prosjektoversikt og rekkefølge på gjennomføring

I en oppdatert trafikkanalyse ønsket vi å se om det ble vesentlige endringer i tidligere trafikk tall dersom kryssing av Stjørnfjorden gjennomføres som første prosjekt.

Nye beregninger forelå i mai 2018 og bekreftet at en kryssing av Stjørnfjorden alene kan påregnes å få en trafikk på 2500-3000 kjøretøyer i gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT), og som øker med 27% med ny og utbedret veg mellom Fevåg og Rissa. Tallene tyder på at trafikken på ferjesambandet Flakk-Rørvik vil øke ubetydelig på grunn av disse to prosjektene.

Underveis har det kommet fram at bedre forbindelse fra Flakk og innover i retning Trondheim kan la seg realisere gjennom Miljøpakken, og er tatt ut av selskapets liste. I stedet er ny veg mellom Stadsbygda og Vemundstad tatt inn.

Etter dette ser prosjektoversikten slik ut:

1. Bru over Trondheimsfjorden i området Flakk-Rørvik
2. Kryssing av Stjørnfjorden enten med bru eller undersjøisk tunnel
3. Tunnel fra Stadsbygda til Vemundstad
4. Ny veg/utbedringer Fevåg og Rissa

Et helt sentralt spørsmål er om det vil være gunstig å ta kryssingen av Stjørnfjorden som første prosjekt, og kulepunktene nedenfor drøfter dette spørsmålet:

- Det aller største bo- og arbeidsmarkedet oppstår når Trondheimsfjorden krysses, og Fosen får bedre tilgang til et meget stort bo-, arbeids- og næringsmarked på andre siden av fjorden. Dette er et marked med mye spesialisert arbeidskraft som Fosen trenger, og godt over hundre tusen arbeidsplasser.
- Flytebru over Trondheimsfjorden vil bli nærmere 7 km, og være lengre enn alle kjente prosjekter basert på flytende teknologi. Det vil innebære betydelig økonomisk usikkerhet å være først ute i verden med en bru av en slik størrelse, og det vil trolig pådra ekstra kostnader i milliardklassen. Gjennomføring bør avvendes inntil et mindre prosjekt med relevant teknologi, utforming, produksjons- og installasjonsmetode er igangsatt eller gjennomført.
- Trafikkmengden over Stjørnfjorden vil være relativt stor, og det tyder på at den kan finansieres og gjennomføres uavhengig av hovedprosjektet. Resten av prosjektet vil avlastes økonomisk, og vil kunne redusere økonomisk risiko og bedre finansieringsmuligheten for investeringene senere.
- En forbindelse over Stjørnfjorden ser ut til å påvirke trafikken over Trondheimsfjorden i svært liten grad.
- Dersom planer og finansiering av kryssing av Stjørnfjorden kan la seg klargjøre først, vil det være vanskelig å finne gode grunner til at den er nødt til å vente på brua over Trondheimsfjorden. En forbindelse over Stjørnfjorden vil i seg selv danne et felles bo- og arbeidsmarked internt på Fosen på mer enn 11,000 arbeidsplasser. Så store bo- og arbeidsmarkeder vokser vanligvis i kraft av egen størrelse. Dette kan også få betydning for hvordan trafikkveksten mot Trondheim vil arte seg dersom kryssingen av Trondheimsfjorden kommer senere.

- Vurdering av «piloteffekter» andre steder tyder på at et mindre pilot-prosjekt først kan redusere gjennomføringstid for kryssing av Trondheimsfjorden med to-tre år. Et slikt mindre prosjekt kan være en av kryssingene på E39 eller andre steder, men kan også være kryssing av Stjørnfjorden.

Trafikkprognoser og veksthåndtering

Trafikkberegningene for år 2022 sier ingen ting om hvordan trafikken forventes å utvikle seg med årene, og Norconsult har arbeidet med prognoser for dette for 2030, 2045 og 2060. For første del av arbeidet foreligger det en rapport om prognosegrunnlaget.

Link til rapporten er: <https://fosenbrua.no/fosen-2060-med-fosenbrua-norconsult/>

Rådgivende konsulentgruppe

I tillegg til at Norconsult er engasjert i arbeidet med trafikkprognoser og veksthåndtering, Rambøll med oversiktsstudien for Stjørnfjorden, har selskapet fortsatt tre andre konsultentselskaper i en rådgivende konsulentgruppe. De vil ha et faglig hovedansvar innenfor hver sine fagområder:

1. WSP Trondheim, for organisering og gjennomføringsmetoder
2. Dr. Techn. Olav Olsen, for teknologi, produksjons- og installasjonsmetoder
3. Deloitte, for finansiering

Orienterende rapport til administrativ og politisk behandling

Fosenbrua AS tar sikte på å legge fram en rapport til administrativ og politisk orientering. Vi anser det som nødvendig at det omfattende prognosearbeidet er ferdig, og andre del av dette gjenstår. Det er avgjørende at prognosene har god faglig kvalitet ettersom selskapets evne til å finansiere prosjektene vil avhenge av hvordan befolkning, næringsliv og trafikk på Fosen kan forventes å utvikle seg framover de neste 40 årene.

Rapporten vil introdusere prosjektet, og beskrive og drøfte utfordringer knyttet teknologi, kostnader, regional vekst og utvikling, økonomisk gjennomføringsmulighet, samt organisering og gjennomføringsmetoder. Konsulentgruppen vil bistå med denne rapporten.

Undersøkelse av internasjonal praksis for konsesjoner, nedbetalingstider og garantier (Deloitte)

Deloitte har gjennomført en enkel, men nyttig studie av internasjonal praksis innenfor konsesjoner, nedbetalingstider og garantiordninger knyttet til bompengefinansiering.

Undersøkelsen viser at norsk praksis med sine 15-20 år ligger langt utenfor det som er vanlig internasjonalt. Andre land har jevnt over en avslappet praksis ifht. konsesjonsperioder og nedbetalingstider, og tilpasses i stor grad behovet.

Konsesjonsperioder for privatfinansierte prosjekter varierer fra 25-85 år, og det er ganske typisk med 40 år. I noen land er det ingen direkte begrensning. Bygging av infrastruktur betraktes som investeringer og behandles deretter. Undersøkelsen avdekket ikke noe land med så restriktiv praksis som Norge.

For garantier er praksisen blandet, men det er vanlig at selskaper må skaffe egne garantier.

Link til rapporten er:

<https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2019/03/regulering-av-veiavgift-deloitte-2019.pdf>

Rammebetingelser for bygging av infrastruktur i Norge

Sammen med andre selskaper har vi tidligere finansiert en vurdering av samfunnsøkonomisk virkning av lengre nedbetalingstid på bompengelån enn de 15 eller 20 år som gjelder i Norge i dag. Med dagens lave rentenivå er analysens klare konklusjon at lengre nedbetalingstid gir lavere takster, og er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Dette kan også gjøre samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter økonomisk gjennomførbare.

Over store deler av landet arbeides det med å påvirke rammebetingelsene for bygging av infrastruktur. Dette kan medføre at prosjekter gjøres mindre avhengige av offentlige budsjetter, lar seg realisere raskere, og til lavere kostnad.

For å få erfaring med alternative gjennomføringsformer ligger det også i arbeidet at selskaper bør gis tilsvarende rammevilkår som offentlige utbyggere som for eksempel refusjon av merverdiavgift, og at de kan stå for finansiering og gjennomføring av prosjekter.

Strategisk arbeid og økonomi

Selskapet er i gang med en strategiplan for det videre arbeid, og som omfatter tiltak og utredninger vi bør gjennom i arbeidet videre. Planen slik den er skissert pr i dag har en ramme på 3,7 mill. kroner. Den omfatter ikke kostnadene forbundet med planlegging etter Plan- og bygningsloven (PBL) for kryssing av Stjørnfjorden, og som det antas kommunene rundt fjorden vil dekke.

Vi har hittil gjort et omfattende og systematisk grunnlagsarbeid for å bygge vår sak, og det har kostet. Da vi for et års tid siden overtok prosjektet Stadsbygda-Vemundstad fra Fosenvegene AS var det forutsatt at det skulle følge med midler for det videre arbeid. Det har hittil ikke skjedd, og selskapets økonomi begrenser nå det videre arbeid med nye utredninger som ligger i strategisk plan. Det er imidlertid ventet at dette nå kommer i orden med det første, og at det vil gi mulighet for å fortsette framdriften i planarbeid og forberedelser til gjennomføring av de første prosjektene.

Forslag til vedtak:

Generalforsamlingen tar styrets orientering til etterretning.