

Til: Generalforsamling 2020 i Fosenbrua AS
Fra: Styret i Fosenbrua AS
Dato: 04.06.2020

Sak 4-20 A

Orientering fra styret til generalforsamlingen i

Fosenbrua AS

Org nr. 917 894 620

om virksomheten og sentrale tema i 2019 og fram til generalforsamlingen 2020

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.

Selskapet er registrert i Indre Fosen kommune, og har tjuetre eiere. Registrert aksjekapital er pr i dag 5,455,000 millioner kroner fordelt på 1091 aksjer, hvorav alt er innbetalt og registrert.

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
Ogne Undertun, Ørland kommune

Varamedlemmer i nummerert rekkefølge:

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

Aktivitet

Kryssing av Stjørnfjorden

Oversiktsstudien (Rambøll) forelå i april 2019, og det har vært enighet med kommunene om å fortsette ved å sette i gang planarbeidet etter Plan- og bygningsloven. Det er nedsatt styrings- og arbeidsgruppe for planlegging av kryssing og tilknytninger etter Plan- og bygningsloven. En én-prosess plan har så langt vært ansett som hensiktsmessig, enten kommunedelplan eller områdereguleringsplan. Oversiktsstudien tyder på at konflikter med miljø, kulturminner, mv. er moderate og håndterbare. Typisk plantid for slike planer er gjerne to til tre år. Gruppene er i ferd med å komme i arbeid.

Link til oversiktsstudien her:

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

Prosjektoversikt, trafikkanalyse og rekkefølge på gjennomføring

Prosjektoversikten ser slik ut pr i dag:

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

Fra starten i 2016 var det med et finansielt bidrag til bedre veg fra Flakk og innover i retning Trondheim. Ettersom dette kan la seg realisere gjennom Miljøpakken, ble bidraget tatt ut av selskapets liste i april 2018. Etter anmodning fra Indre Fosen kommune ble samtidig ny veg og tunnel mellom Stadsbygda og Vemundstad tatt inn som nytt prosjekt.

Den første trafikkanalysen ble oppdatert med ny beregningsrekkefølge der Stjørnfjorden kom først. Den bekreftet at en forbindelse over Stjørnfjorden ville få en trafikk på 2500-3000 kjøretøyer (kjt.), og 3000-3500 kjt. med ny veg mellom Rissa og Fevåg. Dette tyder på at delprosjektet vil kunne finansiere seg selv. Alle trafikk tall er gjennomsnittlig antall kjøretøyer pr. døgn over året (ÅDT) i et beregningsår 2022. Beregningene viser samtidig at trafikken på ferjesambandet Flakk-Rørvik vil øke ubetydelig på grunn av disse to prosjektene.

Link til tilleggsundersøkelse:

https://fosenbrua.no/wp-content/uploads/2018/05/Notat_Trafikkanalyse-Stjørnfjorden-mai-2018.pdf

Beregningene indikerer stor trafikkøkning i forhold til dagens trafikk på ferjesambandet Flakk-Rørvik på 1750 kjt. ÅDT 2015. Med alle delprosjekter gjennomført kan Trondheimsfjorden forventes å få 6-7000 kjt. ÅDT 2022.

Det er noen fordeler knyttet til at kryssingen av Stjørnfjorden tas først, men det er også flere interessenter som mister mye av interessen for prosjektet med en slik strategi. Skal Stjørnfjorden tas først må dette henge nøye sammen med en gjennomføring av hovedprosjektet Trondheimsfjorden så raskt som mulig etterpå. I fagmiljøet anses en forskyvning på 1-3 år kan være gunstig for å kunne dra mest mulig nytte av læringseffekter som knytter seg til teknisk design og materialer, finansiering og likviditet, kontraherings- og kontraktstyper, materialflyt og logistikk, og produksjons- og installasjonsmetoder. Faktiske kostnader og tidsforbruk for en teknologipilot vil derfor kunne spares inn ved enklere løsninger og mer rutine på senere og større prosjekter.

For norsk industri vil et mindre og tidlig prosjekt gi norske leverandører anledning til å utvikle automatiserte og rasjonelle produksjonsmetoder og løsninger som den type infrastrukturbygging krever. Det er mange år siden norske leverandører har levert større stålbru. Norsk industri er i dag mindre robotisert enn selv et globalt gjennomsnitt, og våre naboland ligger langt foran oss. Etablering av automatiserte produksjonslinjer er avgjørende for at stål- og verftsindustrien kan mobilisere for igjen å bli konkurransedyktige innenfor et område som forventes å bli et stort internasjonalt marked i årene som kommer. Stjørnfjorden har bredde og eksponering for naturlaster som gjør den godt egnet som teknisk/økonomisk pilot.

De vurderingene som selskapet har gjort med hensyn til rekkefølge anser vi fortsatt som gjeldende:

- 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. Den store utviklingskraften for Fosen vil komme fra dette.
- 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. Det vil trolig pådra ekstra kostnader i milliardklassen, og gjennomføring bør avventes 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 kryssing av Stjørnfjorden kan la seg finansiere og bygge 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. Dersom piloten blir Stjørnfjorden, vil fordelene bety at Trondheimsfjorden ikke forsinkes av at Stjørnfjorden tas først.

Trafikkprognoser og veksthåndtering

Trafikkberegningene for år 2022 sier ingen ting om hvordan trafikken kan forventes å utvikle seg med årene. Hvordan folketall, arbeidsplasser og trafikk vil kunne utvikle seg forutsatt ny infrastruktur og tilgjengelighet til større markeder, vil derfor måtte tas gjennom egne analyser og utredninger. Norconsult er derfor, basert på det arbeidet som allerede er utført, i gang med et prognosearbeid for 2030, 2045 og 2060. En del av analysen er hvordan trafikkvekst mot Trondheim skal håndteres for ikke å sette dagens Bymiljøavtale i fare. Dette nærmer seg avslutning, men er midlertidig stanset grunnet usikkerhet rundt videre finansiering. For første del av arbeidet foreligger det en rapport om prognosegrunnlaget.

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

Utredningsarbeid rettet mot virkninger for næringslivet

Vi har laget et utredningsprogram rettet mot næringslivet, og vi ser for oss at det kan være aktuelt å se på næringer som havbruk, landbruk, eiendom, industri, handel og service, og næringslivet ellers.

Felles for delutredningene vil være betydningen som skisserte tiltak vil kunne få for respektive næringer framover dersom infrastrukturen på Fosen blir som den er i dag, og dersom kryssingene av Stjørnfjorden og Trondheimsfjorden blir bygget. Temaene vil være hvordan ny infrastruktur kan påvirke rekruttering og tilgang på arbeidskraft, produktivitet, verdiskaping, vekst, og både Fosens og Trøndelags attraktivitet som arbeidsregion.

Vi ønsker at næringslivsaktører kan delta i finansiering av en utredningspakke knyttet opp mot dette. Det er ønskelig at omfanget kan være i størrelsesorden 2,0 millioner kroner eks. mva.

Fosenbrukonferansen 2020

Vi har tidligere snakket om en Fosenbru-konferanse, og nå er vi på flere områder kommet så langt at vi har grunnlag for et godt og omfattende program også for eget prosjekt.

Generelt har det over flere år skjedd mye i tilknytning til Ferjefri E39-prosjektene, og arbeidet med Bjørnafjordkryssingen har også kommet så langt at det vil være aktuelt stoff for en slik konferanse.

Vi legger opp til at innretningen på konferansene vil være status for eget arbeid, og at det ellers påfylles nasjonalt og internasjonalt stoff som har betydning for vårt arbeid.

For 2020 hadde vi lagt opp til at konferansen skulle holdes på Brekstad 3. eller 4. juni, men er utsatt grunnet smitteverntiltakene.

Rådgivende konsulentgruppe

I tillegg til at Norconsult er engasjert i arbeidet med trafikkprognoser og veksthåndtering, Rambøll med fysisk planlegging knyttet til Stjørnfjordkryssingen, har selskapet tre andre konsulentselskaper 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 fortsatt sikte på å legge fram en rapport til administrativ og politisk orientering. Den er forsinket i forhold til de intensjoner vi har hatt for den, men vi anser det som nødvendig at det omfattende prognosearbeidet omtalt ovenfor er ferdig. For å kunne belyse både de samfunnsmessige virkningene for Fosen og selskapets evne til å finansiere de omtalte tiltakene, er vi avhengige av at prognosearbeidet er ferdig.

Rapporten vil ikke være beslutningsorientert, men beskrive og drøfte utfordringer knyttet til teknologi, kostnader, regional vekst og utvikling, økonomisk gjennomføringsmulighet, politiske og administrative rammebetingelser, samt organisering og gjennomføringsmetoder. Konsulentgruppen vil bistå med denne rapporten.

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

Undersøkelsen viser at norsk praksis med nedbetaling av bompengelån over 15-20 år, ligger langt utenfor det som er vanlig internasjonalt. Andre land har jevnt over en avslappet praksis ifht. konsesjonsperioder for bompengeneinnkreving og nedbetalingstider for bompengelån, 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 (BI Oslo) av samfunnsøkonomisk virkning av lengre nedbetalingstid på bompengelån enn de 15 eller 20 år som praktiseres i Norge i dag. Med dagens lave rentenivå er analysens klare konklusjon at lengre nedbetalingstid gir lavere takster, og er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Lengre nedbetalingstid 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 med hensyn til refusjon av merverdiavgift, og at de kan stå for finansiering og gjennomføring av prosjekter.

Teknologisk utvikling

Den tekniske utvikling er stor på flere områder som har betydning for prosjektet. Flere steder forskes det på hvordan byggematerialer kan videreutvikles til å spille en rolle selv for slike store prosjekter. Dette gjelder for eksempel ulike typer lette og sterke komposittmaterialer som enkelte land har kommet lengre med enn oss, men også hvordan egenskapene til dagens byggematerialer kan modifiseres til å bli både sterkere og mer fleksible gjennom innblanding av det ekstremt sterke kullstoffet grafén med nanoteknologi.

Det kan også være hvordan vi kan forbedre materialer som i dag anses som for dårlige til å kunne brukes, og som kan forbedre et CO₂-regnskap betydelig ved at materialene ikke trengs å kjøres bort eller erstattes av bedre materialer som må transporteres langt.

Norge har som nevnt tidligere hatt meget lav grad av automatisering i industrien, og bruken av roboter har ligget godt under gjennomsnittet i verden. Enkelte prøver å endre på det nå, og det bygges for tiden opp en produksjonslinje for automatisert lasersveising av bruseksjoner. Dette kan på mindre enn ti år omtrent halvere kiloprisen for stål ferdig montert og installert i brukonstruksjoner, og dette vil ha stor betydning for våre prosjekter som i stor grad er stålkonstruksjoner.

Finansieringsbehov på kort og lang sikt

Selskapet har foretatt en gjennomgang av finansieringsbehovet på kort og lang sikt. Prosjektene er inndelt i to pakker, med én forberedelses- og én gjennomføringsfase i hver pakke.

Pakke I inneholder Stjørnfjorden med tilknytninger, Stadsbygdtunnelen og veg Fevåg-Rissa.

Pakke II inneholder kryssing av Trondheimsfjorden, med tilknytninger.

For Pakke I er det kortsiktige behovet vurdert til 6,5 mill. kroner (7,5 mill. kr med planbuffer) for de neste 2-3 årene.

For Pakke II er tilsvarende kostnader for forberedelsesfasen 19 mill. kroner. Den trenger ikke igangsettes umiddelbart, men bør ikke vente for lenge dersom det skal være mulig å ha en gunstigst mulig faseforskyvning mellom Stjørnfjorden og Trondheimsfjorden på 2-3 år. Halvparten er knyttet til et mulig behov for målinger og/eller simulering av miljødata som vind, bølger og strøm for Trondheimsfjorden. Behovet er usikkert, og vil bli fastlagt tidlig i fasen.

Kostnadene knyttet til forberedelse av Pakke I er 15 mill. kroner totalt, men det er forutsatt at kommunene dekker 6,5 mill. kroner i anslåtte kostnader for planlegging etter Plan- og bygningsloven, samt at næringslivsbedriftene dekker de foreslåtte 2,0 mill. kroner til utredningsarbeid knyttet til virkninger for næringslivet.

Selskapet bør ha en buffer på rundt 1 mill. kroner for å kunne forskottere planutgifter som senere er forutsatt refundert. Det vil si et behov på kort sikt på 7,5 mill. kroner inkludert planbuffer.

Mindre prosjekter enn det vi snakker om her har gjerne en kapitalbase på 20-30 millioner kroner for forberedelse. Hittil er vår kapitalbase en pålydende aksjekapital på 5,455 millioner kroner. Vi har hittil betalt full merverdiavgift på alle utgifter.

Totale gjennomføringskostnader for Pakke I er på dette stadiet vurdert til 3,9 mrd. kroner eks. mva, og 4,7 mrd. kroner inkl. mva. Reguleringsarbeidet som starter opp vil gi sikrere kostnader.

Tilsvarende kostnader for Pakke II vurderes til å være 7,7 mrd. kroner eks. mva, og 9,3 mrd. kroner inkl. mva. Usikkerheten i tallene for Pakke II er vesentlig større enn for Pakke I. Dette knyttes i hovedsak til skalaeffektene ved at Trondheimsfjorden vil være en svært lang kryssing, og at vi ikke kjenner til noe annet sted i verden der det planlegges en lengre flytende konstruksjon enn dette.

Behov for oppkapitalisering

Selskapet har hittil gjort et omfattende og systematisk grunnlagsarbeid for prosjektet, noe som 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. Det har hittil ikke skjedd, og selskapets økonomi begrenser nå det videre arbeid.

For å komme videre anses det å være noen alternative måter å gjøre det på.

Den ene er at dagens eiere går inn med ytterligere aksjekapital, men det er vanskelig å se for seg at hele behovet kan dekkes opp med det.

En annen mulighet er å få inn nye, store eiere med spesiell interesse for å bedre kommunikasjonene for Fosen.

Det er også tenkbart at finansieringen, helt eller delvis kan skje gjennom ansvarlige lån på långivers risiko. Lånene kan enten innfris dersom dette er mulig på et senere tidspunkt, eller omgjøres til aksjekapital.

Det har vært snakket om å danne et eget støtteselskap der folk kan tegne aksjer etter ønske, men det antas å være vanskelig å mobilisere kapital som vil være vesentlig ifht det skisserte behovet. Et slikt selskap vil imidlertid være viktig for å mobilisere et engasjement i befolkningen.

Forslag til vedtak:

Generalforsamlingen 2020 tar styrets orientering til orientering.