



SAKSFRAMLEGG

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Kommunestyret - Ørland kommune	

FASTLANDSFORBINDELSE MELLOM GARTEN OG STORFOSNA

Rådmannens innstilling

1. Ørland kommune søker Sør-Trøndelag Fylkeskommune om å få overta prosjektet fastlandsforbindelsen Garten – Storfosna.
2. Forutsetning for punkt 1 er at Sør-Trøndelag fylkeskommune stiller garanti for årlig utbetaling på 9,3 millioner kroner i ferjeavkortingsmidler samt 1,8 millioner kroner til drift. Beløpene prisjusteres årlig.
3. Det utarbeides i etterkant av vedtaket i Fylkestinget en avtale mellom Sør-Trøndelag fylkeskommune og Ørland kommune om betingelsene for kommunal overtakelse, fylkeskommunal garanti samt gjennomføring av prosjektet.
4. Avtalen legges fra for politisk godkjenning hos begge parter.

Sakens bakgrunn og innhold

En arbeidsgruppe ledet varaordføreren har utarbeidet en rapport «Rapport fra arbeidsgruppe for realisering av fastlandsforbindelse mellom Garten og Storfosna». Den er oversendt rådmannen og konkluderer med at det samlet sett er grunnlag for å arbeide videre med sikte på en realisering av tunnelprosjektet mellom Garten og Storfosna. Det er da lagt til grunn en samlet analyse av kostnader og risiko. Denne er så sammenholdt med en mulig samlet finansiering.

Arbeidsgruppa tilrår at prosjektet gjennomføres i regi av Ørland kommune. Det betinger at Sør-Trøndelag fylkeskommune må godta at hele, eller deler av, fylkesvei 242 blir omgjort til en kommunal vei.

Prosjektet er i rapporten kostnadsberegnet til om lag 308 mill. kroner gitt at 30 pst av tunnelen blir dryppsikret. Om 75 pst av tunnelen skal dryppsikres, øker totalkostnaden til om lag 340 mill. kroner.

Det er utarbeidet en samlet finansieringsplan på 434 mill kroner. 335 mill kroner av dette er forutsatt å komme fra innsparte ferjesubsidier ved å legge ned ferjesambandet Garten – Storfosna. Det legges til grunn at fylkeskommunen gir Ørland kommune en garanti på et årlig bidrag på 9,3 mill. kroner over 40 år med påslag av årlig prisvekst. Beløpet er beregnet som nettoinnsparte årlige ferjesubsidier ved nedlegging av ferjesambandet. De resterende midlene er forutsatt å komme som bidrag fra lokalt næringsliv, Ørland kommune og salg av steinmasser.

Prosjektet er «overfinansiert» i forhold til beregnet kostnad for å ta høye for dekking av beregnet risiko.

Administrasjonens vurdering

Rapporten viser klart at det er grunnlag for å gå videre med prosjektet. Økonomiske, kostnadmessige og risiko er godt belyst. Det samme gjelder nødvendige avklaringer om standard på tunnelen, herunder stigningsgrad, sikkerhetstiltak og antall felt.

Rapporten har i liten, eller ingen grad, vurdert den samfunnsøkonomiske nytten av en tunnel. Det er imidlertid grunn til å tro at denne er sterkt positiv. En samlet analyse vil ikke bli gitt her, men noen betraktninger er det verdt å komme med:

I følge SINTEF's rapport «verdiskaping basert på produktive hav i 2050» er potensialet for økt verdiskaping i norsk biomarin industri enormt. Rapporten ble utarbeidet av en arbeidsgruppe oppnevnt av Det Kongelige Norske Videnskabers Selskap og Norges Tekniske Vitenskapsakademi. Arbeidsgruppen besto av anerkjente forskere, erfarne forvaltere, grundere og industriaktører. Rapporten er en oppfølging av en lignende rapport fra 1999 som traff godt: da sa man at sektoren ville representere omtrent 75 milliarder kroner i omsetningsverdi i 2010 – den reelle verdien ble ca 80 milliarder. Tallene i en oppdaterte analysen viser til en mulig omsetning på 550 milliarder i 2050, en seksdobling fra 2012. Det er mange grunner til at vi vil se denne veksten i næringen: klimaendring, økende matbehov, urbanisering, helse, miljømessig bærekraft, behovet for energi, forskning og teknologisk utvikling.

En annen SINTEF-rapport - «Verdiskaping og sysselsetting i norsk sjømatnæring – en ringvirkningsanalyse med fokus på 2012» setter fokus på ringvirkningene i sjømatnæringen. Rapporten sier at «hver krone i verdiskaping i norsk sjømatnæring skaper 1,1 krone i verdiskaping i andre næringer (ringvirkninger) i Norge i 2012.

Når man kombinerer dagens verdiskaping og ringvirkninger med den ovennevnte seksdoblingen av hele den biomarine industrien, gir det et pekepinn på potensialet i årene framover.

Grøntvedt Pelagic AS er det største firmaet på Kråkvåg (som er knyttet til fergesambandet med bru) og er en storbruker av fergesambandet Garten – Storfosna. Firmaet har begrensede ekspansjonsmuligheter i Ørland kommune utenfor Kråkvåg.

En fastlandsforbindelse for Kråkvåg og Storfosna gjør eksisterende bedrifter mer konkurransedyktig, gir de ekspansjonsmuligheter og øker sannsynligheten for nyetableringer. Fastlandsforbindelse er ikke bare en nødvendighet for et bærekraftig øysamfunn i årene framover, men har også et potensial til å gi store ringvirkninger i Ørland, Fosen og regionen forøvrig.

Det er med andre ord all grunn til å tro at tunnelprosjektet kan realiseres samt at det vil gi store positive ringvirkninger.

I og med at veien i dag er klassifisert som fylkesvei, er det en fylkeskommunal oppgave å realisere en fastlandsforbindelse. Fylkeskommunen har tidligere drøftet dette, og fattet i Fylkestinget i oktober 2014 følgende vedtak:

1. *Fylkestinget vedtar å innstille ytterligere utredninger og analyser i ferjeavløsningsprosjektet Garten – Storfosna med bakgrunn i at usikkerheten knyttet til om prosjektet kan gjennomføres som et selvfinansierende prosjekt er for stor.*
2. *Fylkestinget er kjent med at Samferdselsdepartementet over tid vil vurdere nye finansieringsstrukturer for ferjeavløsningsmidler. Om dette på sikt fører med seg en vesentlig bedret finansiering for ferjeavløsningstiltak, kan denne saken eventuelt bli tatt opp til ny vurdering.*

Med det materialet som nå foreligger, burde det være grunnlag for Fylkestinget å vurdere saken på nytt. Risiko og kostnadsbilde er nå vesentlig bedre utredet. Og det foreligger en samlet finansieringsplan.

Prinsipielt burde vi derfor nå legge all kraft inn i å argumentere for at fylkeskommunen behandler saken på nytt.

Men det anføres fra arbeidsgruppen også vesentlige argumenter for at en kommunal realisering kan være veien å gå. Bl.a er bare å registrere at fylkeskommunen ikke legger vesentlig vekt på potensiale for vekst i lokalsamfunnet samtidig. I tillegg er det fra arbeidsgruppa side lagt opp til en betydelig lokal finansiering. Det kan være lettere å realisere dette om prosjektet er lokalt forankret.

Samlet sett tilrår administrasjonen derfor at Ørland kommune søker fylkeskommunen om å få overta tunnelprosjektet. Det må imidlertid understrekes at en slik søknad ikke innebærer noen forpliktelse for kommunen. Søknaden vil kun gi svar på om fylkeskommunen er villig til å la kommunen overta, under forutsetning av at de gir oss en garanti om et årlig tilskudd på 9,3 mill. kroner prisjustert over 40 år. I tillegg må de yte en garanti på et årlig driftstilskudd på 1,8 mill kroner prisjustert.

Det er kommet signaler om at en søknad kan behandles i Fylkestingets møte i desember. Dersom Fylkestinget fatter et positivt vedtak, blir neste fase å forhandle fram en avtale med fylkeskommunen om betingelsene for en kommunal overtakelse. Parallelt med dette må det jobbes videre med finansieringsmodellen, bl.a i hvilken prioritert rekkefølge nødvendige midler skal innbetales, nødvendige garantier må utarbeides og det må jobbes videre med risikobildet. Selv om det er gjort et utmerket arbeid så langt, er det fremdeles forhold som trenger avklaring. Dette gjelder f.eks risiko for kostnadsøkninger som følge av evt nye statlige forskrifter, kostnader ved eventuelle avbrudd/langvarig stenging av tunellen samt risikoen for at prosjektet avbrytes før ferdigstillelse.

Et endelig vedtak i kommunestyret som gir grunnlag for å sende et prosjekt ut på anbud, vil derfor tidligst kunne fattes våren 2017. Det er først da vi kan ta stilling til om prosjektet er forsvarlig å realisere.

Vedlegg:

- 1 Rapport saksframlegg Storfosnatunellen - endelig
- 2 Rev 01 Kostnadsberegning og risiko for store kostnadsoverskridelser
- 3 Risikoanalyse Storfosnatunellen
- 4 Storfosnatunellen - trafikkvurdering - Sweco