

SAKSFRAMLEGG

Saksbehandler: Jon Foss

Saksnr	Utvalg	Møtedato
	Kommunestyret - Ørland kommune	

Tunnelprosjekt Storfosna - Garten, tilsvare på brev fra Sør-Trøndelag fylkeskommune.

Vedlegg:

- 1 Kvalitetssikring av tunnelprosjektet Garten-Storfosna
- 2 Sluttrapport november 2011
- 3 Rambølls kvalitetssikringsrapport

Sakens bakgrunn og innhold

Ørland kommune (ØK) oversendte i desember 2011 arbeidsgruppens sluttrapport til Sør-Trøndelag fylkeskommune (STFK).

På bakgrunn av dette gjennomførte ingeniørfirmaet Rambøll, på oppdrag av STFK, en kvalitetssikring av kostnadene samt finansieringen av prosjektet.

Før saken kan tas opp til behandling i Fylkestinget, er Ørland kommune bedt om å ta stilling til følgende punkter:

1. *Effekten av trafikkutviklingen gjennom tunnelen i lys av forventet flybasevedtak.*
2. *En generell kommentar til kvalitetssikringsrapporten, berunder anslag for økte kostnader.*
3. *Godkjenning av bompengefinansieringen og evt. økte takster som følge av redusert innkrevningstid. Maks 20 år kan påregnes godkjent.*
4. *Hvor mye vil kommunen bidra med i direkte prosjektbistand, berunder*
5. *Vil Ørland kommune ta ansvar for private aktørers bidrag.*
6. *Manglende tildekning i tunnelen for å unngå lekkasjer. Vil trafikantene akseptere en tunnel med kun 30% lekkasjeoverdekning?*
7. *Hvilken risiko er Ørland kommune villig til å ta for evt. overskridelser i forhold til et evt. byggevedtak. Det antydes en usikkerhet på +/- 30mill kr i forhold til revidert kostnadsoverslag.*

Administrasjonens vurdering

Administrasjonen vil tilrå at Ørland kommune gir følgende svar til STFK på den tilsendte henvendelsen:

Pkt 1:

I forhold til bompengefinansieringen er det lagt opp til en trafikkvekst på 10% det første året og siden en årlig vekst på 1%.

Vedtaket om flytting av kampflybasen til Ørland vil føre til økt bosetning utover det som ellers ville ha funnet sted i regionen. Dersom en får en fastlandsforbindelse til Storfosna vil kommunen kunne legge til rette for boligbygging på øyene i langt større grad enn hva som er tilfelle i dag. Det er da naturlig å tenke seg at en del av denne økte bosetningen vil finne sted på øyene og således generere en trafikkøkning utover det en ellers har forutsatt. Denne trafikkøkningen vil gi et positivt bidrag ihht til finansiering av prosjektet.

Pkt 2:

Rambølls rapport bekrefter at prosjektet er realiserbart rent teknisk og innenfor en akseptabel økonomisk ramme dersom en benytter de finansieringskilder som brukes ved gjennomføring av tilsvarende prosjekter på riksvegssamband.

At en kommer fram til to forskjellige tall når det gjelder kostnadsbildet er i og for seg ikke så merkelig når to uavhengige firmaer med noe avvikende forutsetninger regner på samme jobb. En vesentlig faktor når det gjelder kostnadsdifferansen er knyttet til avvik i antagelsen av hvilke enhetspriser som skal legges til grunn.

Det mest riktige kostnadsbildet vil en kunne få ved gjennomføring av en anbudskonkurranse for prosjektet, - da vil usikkerhetsfaktoren knyttet til enhetsprisene være eliminert.

Pkt 3:

Nasjonal Transportplan 2010-2019 legger opp til at for fergavløsningsprosjekter skal utbetalingstiden av statlig tilskudd kunne forlenges til maksimalt 30 år, - dette for å styrke finansieringen av slike prosjekter. Det er derfor nærliggende å legge samme betraktning til grunn for innkrevingstiden for bompenger.

Arbeidsgruppen har i sine forutsetninger for finansiering lagt til grunn at bompengene skal kunne kreves inn over en periode på 30 år. Ørland kommune er av samme oppfatning som arbeidsgruppen i dette spørsmålet.

Pkt 4 og 5:

Ørland kommune er av den oppfatning at prosjektet er realiserbart uten direkte økonomisk medvirkning fra Ørland kommune.

Bidraget på kr 8 mill fra privat aktør vil ved en realisering av prosjektet bli bekreftet gjennom bankgaranti stilet til STFK.

Pkt 6:

For å begrense kostnadene har en valgt å dryppsikre kun 30 % av tunnelen.

Dryppsikring i hele tunnelens lengde er beregnet å medføre en kostnadsøkning på ca 30 millioner kroner.

Ut fra de beskjedne trafikkmengdene, og sett i lys av at alternativet til tunnelforbindelse er fergetransport med den "dryppbelastningen" det medfører, har arbeidsgruppen vurdert at dette er akseptabelt.

Ørland kommune er av samme oppfatning.

Pkt 7:

Kommune sier seg villig til å dekke inntil 10% av evt. kostnadsoverskridelser knyttet til investeringskostnadene, dog begrenset oppad til 3 millioner kroner.

Rådmannens innstilling

1. Kommunestyret slutter seg til administrasjonens forslag til svar på tilsendte spørsmål fra Sør-Trøndelag fylkekommune vedrørende tunnelprosjektet Storfosna - Garten.