

Til: Generalforsamlingen
Dato: 04. juni 2020
Fra: Styret i Fosenbrua AS

Sak 05/20 Status og finansiering av videre arbeid på kort sikt

Innledning

Dette er en gjennomgang av status av arbeidet hittil overfor Generalforsamlingen, og som særlig dekker finansieringsbehovet på kort sikt.

Prosjektene er inndelt i to pakker og to faser for hver pakke. Pakke I inneholder Stjørnfjorden, Stadsbygd-tunnelen og veg Fevåg-Rissa. Pakke II inneholder kryssing av Trondheimsfjorden, med tilknytninger.

Styret har vurdert behovene i en sak om kortsiktig og langsiktig finansiering. Gjennomgangen inneholder mange usikkerheter, men likevel vil det danne en struktur og basis for diskusjon av finansieringsløsninger. Bakerst i dette dokumentet vises behovet for kortsiktig finansiering.

Vi har i dag kommet omtrent så langt som vi antok da vi startet selskapet i 2016. De første årene skulle framskaffe grunnlagsarbeidet for en realisering av prosjektene som lå i prosjektlisten:

1. Bru over Trondheimsfjorden, med tilknytninger
2. Stjørnfjorden, bru eller undersjøisk tunnel og tilknytninger
3. Flakk-Ila/Sluppen, tilskudd til eventuelle tiltak
4. Ny veg Rissa-Fevåg

For å kunne vurdere nødvendig finansieringsevne ble nivået på kostnadene vurdert til å være i størrelsesorden 12 mrd. 2015-kroner eks. merverdiavgift og byggherrekostnader.

Grunnlagsarbeidet er nå så å si ferdig. Det er gjennomført regionale trafikkanalyser (Norconsult) ved kombinasjoner av Regional transportmodell (RTM) for Midt-Norge, delområdemodellen DOM Ferjefri E39, samt nødvendig detaljering av vegnettet som påvirkes. Modellen viser sannsynlige trafikale omfordelinger i hele Midt-Norge.

Denne analysen viste umiddelbar virkning av hva som ville skje dersom tiltakene blir gjennomført, og året 2022 ble valgt som beregningsår. Rekkefølgen i beregningene var Trondheimsfjorden, så Stjørnfjorden i tillegg, så vegtiltak Flakk-Trondheim i tillegg, og så til slutt bedring og innkorting mellom Rissa og Fevåg.

Beregningene indikerte stor trafikkøkning på ferjesambandet fra ca. 1750 kjt. ÅDT 2015, til at en bru over Trondheimsfjorden kunne forventes å få 5-6000 kjt. ÅDT 2022. Selv uten at andre tiltak ble iverksatt. En forbindelse over Stjørnfjorden fikk relativt stor trafikk på 2500-3000 kjt., og 3000-3500 kjt. med ny veg mellom Rissa og Fevåg. Dette tydet på at delprosjektet kunne ha evne til å finansiere seg selv. Alle trafikk tall er ÅDT 2022.

Med alle delprosjekter gjennomført kunne Trondheimsfjorden forventes å få 6-7000 kjt. ÅDT 2022, og tilsvarende for Stjørnfjorden 3000-3500 kjt.

For Trondheimsfjorden kommer deler av trafikkøkningen av at Fosen vil være alternativ rute til/fra Trondheim, særlig for nordvestre deler av fylket. Trafikken på bru over Trondheimsfjorden vil dermed være sensitiv for standard og bompengnivå på E6 nord for Trondheim. Dette vil kreve nærmere analyser når finansieringsevnen for kryssingen av Trondheimsfjorden skal vurderes til slutt.

Trafikkanalysen ble oppdatert (Norconsult) med nye beregninger med annen prosjektrekkefølge der Stjørnfjorden kom først, så Rissa-Fevåg, og deretter Trondheimsfjorden og Flakk-Trondheim.

Med den rekkefølgen viser beregningene 2600 kjt. for Stjørnfjorden dersom den ble gjennomført alene, og 3300 kjt. med ny veg mellom Fevåg og Rissa. Stjørnfjorden er lite påvirket av om kryssingen av Trondheimsfjorden er gjennomført eller ikke, og med omtrent halv trafikk og halv kostnad sammenlignet med Trondheimsfjorden vil den kunne ha omtrent tilsvarende finansieringsevne.

Oversiktsstudien for Stjørnfjorden (Rambøll) var ferdig for vel et år siden, og er et bra grunnlag for videre arbeid med forbindelsen. Den skisserer muligheter for både undersjøisk tunnel og bruløsninger. Areal- og miljøkonfliktene beskrives som moderate og i stor grad mulige å unngå. Studien inneholder også et alternativ til ny veg mellom Rissa og Fevåg, der det meste av strekningen går i tunneler. Det er dermed klart for å gå videre med planlegging etter Plan- og bygningsloven for selve kryssingen, tilknytningene, og eventuelle tiltak mellom Fevåg og Rissa. I møter har både Indre Fosen og Ørland kommuner bekreftet sin interesse for dette, og det er nedsatt styrings- og prosjektgrupper for dette.

Øvrig grunnlagsarbeid består av analyse og oversikt over finansieringskonsepter (Deloitte) for slike store prosjekter. Disse spenner over flere nasjonale og internasjonale finansieringsformer som ulike OPS-løsninger, obligasjoner, betydelig finansiering gjennom aksjekapitalen, lån med eller uten offentlig garanti, ferjeavløsningsmidler, mv.

En undersøkelse (Deloitte) i flere land med hensyn til internasjonal praksis for nedbetalingstider og konsesjoner, viser at Norge har en svært konservativ praksis innenfor finansiering. Selvpålagte nedbetalingstider for bompengelån og konsesjonsperioder for bompengneinnkreving er på 15-20 år, mens 40 år er svært

vanlig både i Europa og verden ellers. Enkelte land tilpasser nedbetalingstidene til behovet.

En studie (BI Oslo) viser at nedbetalingstid på 40 år for bompengelån vil være samfunnsøkonomisk lønnsomt ifht. de 15-20 årene som er vanlig i Norge. En slik forlengelse vil dessuten kunne gjøre samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter som ikke lar seg finansiere med dagens rammebetingelser, finansierbare.

Det siste store grunnlagsarbeidet (Norconsult) er prognosearbeidet for befolkning, arbeidsplasser og trafikk på Fosen framover mot 2060. Dette nærmer seg nå slutten, men er stilt i bero inntil finansieringen videre framover er sikret. Når prognosearbeidet er ferdig, har vi det faglige grunnlaget for å kunne vurdere finansieringsevnen for de ulike delprosjektene i porteføljen. Dette er særlig viktig når nedbetalingstiden av bompengelån kan bli så lang som vi forutsetter.

Med dette på plass kan grunnlagsarbeidet anses som avsluttet, og vi vil sammen med konsulentgruppen lage en orienterende rapport om teknisk og økonomisk gjennomførbarhet. Denne vil orientere kommuner, fylkeskommune om grunnlag og muligheter for gjennomføring av prosjektene, og vil drøfte utfordringer og videre framdrift slik selskapet vurderer den.

I dette vil det inngå en drøfting av rammebetingelser for gjennomføring i forhold til dagens lover, forskrifter, retningslinjer og selvpålagt praksis. Her må forholdet til politiske organer, og sektormyndigheter avklares.

Til nå har framdriften vært avhengig av at vi har gjort grunnlagsarbeidet som er nødvendig for slike større prosjekter, men videre framdrift er avhengig av tilgang på midler i en fase som forbereder og går over i målrettede gjennomføringsfaser.

Selskapets aksjekapital på 5,455 mill. kroner har gått med til denne fasen, noe som også var antatt nødvendig.

Selskapet har nylig startet en dialog med NHO Trøndelag og Innovasjon Norge om et mulig utviklingsprosjekt for en automatisert produksjonslinje for bruseksjoner.

Behovet for finansiering på kort sikt

Arbeidet rettet mot gjennomføring betinger at prosjektet kapitaliseres opp.

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. Dette er detaljert i tabellen bakerst i dokumentet.

Kostnadene 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 kunne anskaffe enkeltaktivitetene på en rasjonell måte, og bør ha en buffer på rundt 1 mill. kroner for å kunne forskottere utgifter som senere er forutsatt refundert. Det vil si et behov på kort sikt på 7,5 mill. kroner inkludert planbuffer.

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 faseforskyvning mellom Stjørnfjorden og Trondheimsfjorden på 2-3 år. Halvparten av vurdert kostnad 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.

Mindre prosjekter enn det vi snakker om her har gjerne en kapitalbase på 20-30 millioner kroner for forberedelse, og det burde egentlig vi hatt i ryggen også. Hittil er vår kapitalbase en pålydende aksjekapital på 5,455 millioner kroner. Hittil er det betalt full merverdiavgift på alle utgifter.

Finansieringsbehovet på lang sikt

Gjennomføringskostnadene for Pakke I vurderes til 3,9 mrd. kroner eks. mva, og 4,7 mrd. kroner inkl. mva.

Tilsvarende kostnader for Pakke II vurderes til å være 7,7 mrd. kroner eks. mva, og 9,3 mrd. kroner inkl. mva. Forberedelseskostnadene vurderes til 20,0 mill. kroner.

Alternative måter for finansiering av forberedelsene for Pakke I

Styret har drøftet muligheten for 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 vurderes 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:

Saken legges fram for Generalforsamlingen til drøfting, uten forslag til vedtak.

Pr 140520						
Tiltak og kostnader for Fase 1 Forberedelse Pakke I Stjørnfjorden, Stadsbygd-tunnelen og veg Fevik-Rissa						
	Aktivitet	Vurdert kostnad kroner eks. mva	Mva	Total kostnad inkl. mva	Antatt finansiering andre	Merknad
PAKKE I Fase 1	Forberedelse Pakke I					Pakke I Kryssing av Stjørnfjorden, tunnel Stadsbygd-Vemundstad, og tiltak Fevåg-Rissa
	1.1 Fullføring prognosearbeidet	300 000	75 000	375 000		Andre del av prognosearbeidet, tilpassing av modell, scenarier og beregninger, delvis ferdig. Mulig oppdatering når utredningsprogram næringslivet ferdig. Nybrottsarbeid med prognoser over 40 år
	1.2 PBL planlegging Stjørnfjorden med tilknytninger	3 000 000	750 000	3 750 000	3 750 000	Påkostnadene er forutsatt dekket av Indre Fosen og Ørland kommuner
	1.3 Evt tilleggundersøkelser Stjørnfjorden	200 000	50 000	250 000	250 000	Mulig behov for særskilte undersøkelser grunnforhold, forminner og miljøforhold, meget usikkert. Må vurderes om kostnader relevant for PBL-planleggingen.
	1.4 PBL planlegging Fevåg-Risa	1 500 000	375 000	1 875 000	1 250 000	Påkostnader er forutsatt dekket av Indre Fosen kommune
	1.5 Evt tilleggundersøkelser Fevåg-Rissa	200 000	50 000	250 000	250 000	Mulig behov for særskilte undersøkelser grunnforhold, forminner og miljøforhold, meget usikkert. Må vurderes om kostnader relevant for PBL-planleggingen.
	1.6 Fosenbrukonferansen 2020	100 000	25 000	125 000	125 000	Første av faste konferanser for å informere om framdrift, teknologi og annen kunnskap av betydning for prosjektene. Selvfinansierende
	1.7 Orienterende rapport	300 000	75 000	375 000		Orienterende rapport til administrativ og politisk informasjon, sammen med konsulentgruppen. Ikke beslutningsorientert.
	1.8 Utredningsprogrammet for næringslivet	2 000 000	500 000	2 500 000	2 500 000	Bransjevis undersøkelse foreslått finansiert i samarbeid med næringslivet
	1.9 Samarbeid NTNU	200 000	50 000	250 000		Undervisnings- og forskningsoppgaver, både teknisk og samfunnsfaglig. Utenom samarbeidet om utredningsprogrammet for næringslivet
	1.10 Videopresentasjoner og 3D-modeller	300 000	75 000	375 000	200 000	Beskrive den bredde og de muligheter som Fosen har mht næring, bosetting, fritid og turisme. Kan utløse tilskudd gjennom Målbedriftavtale Fosen Innovasjon
	1.11 Medler og promotering	300 000	75 000	375 000	200 000	Belyse virkninger og markedsføring av hva det kan bety. Kan utløse tilskudd gjennom Målbedriftavtale Fosen Innovasjon
	1.12 Samarbeid skoleverket på Fosen	150 000	37 500	187 500		Oppgaver for ulike klassetrinn i skoleverket innen flere fag som kan benyttes i undervisningen
	1.13 Kartlegging finansmarkedet	100 000	25 000	125 000		Utsjekk av forutsetninger for interesse, særlig fondsmarkedet. Internasjonal sonderingsundersøkelse
	1.14 Registrering av eksisterende miljødata for vind, bølger og strøm	100 000	25 000	125 000		Samle det som finnes av eksisterende data og vurderinger, vil definere evt. behov for supplement
	1.15 Havbølgeberegninger Stjørnfjorden	150 000	37 500	187 500		For å undersøke omfanget av evt havbølgerester i Stjørnfjorden
	1.16 Finansieringsanalyse for bygging Pakke I	200 000	50 000	250 000		Analyse lages i to trinn, med oppdatering når prognosearbeidet er ferdig og planene gir grunnlag for kostnadsanlag
	1.17 Kontraherings- og gjennomføringsstrategi Stjørnfjorden	150 000	37 500	187 500		Vurderer tilnærming til gjennomførings- og kontraktsmodell, og hva det kan bety for planlegging og organisering. Denne del utføres relativt tidlig.
	1.18 Bompengeproposisjon Pakke I, grunnlag	200 000	50 000	250 000		Utkast med alt grunnlag for Vegdri/Sdep for det som kreves av slike proposisjoner
	1.19 Konsesjonsøknad bompenger Pakke I	100 000	25 000	125 000		Samordnes med utkast bompengeproposisjon, og kan kanskje unngås
	1.20 Gjennomgang reguleringsplan tunnel Stadsbygd-Vemundstad	100 000	25 000	125 000		Først og fremst mht gjennomføring, avvekke utfordringer og behov for evt. justeringer for bygging
	1.21 Anbudsdokumenter, tidlig utkast prinsipper og struktur	200 000	50 000	250 000		For å kunne oppnå rasjonelle kontrakter, med lave byggherrekostnader, lave livssyklus-kostnader, og besparende innovasjon og utvikling i inbudsprosesser og kontrakter
	1.22 Designbasis for flytebru over Stjørnfjorden	150 000	37 500	187 500		Designbasis med dimensjonerende laster fra vind, strøm, bølger og trafikk, lastkombinasjoner og parameter-elektasjoner. Basert på det som finnes av vurderinger for Bjørnåfjorden, Halsåfjorden, regstretninger Stjørnfjorden
	1.23 Forarbeid for opsjonsavtaler berørte grunneiere	200 000	50 000	250 000		Forarbeid for evt. opsjonsavtaler om kjøp av grunn som vil medgå i utbyggingen, endelig oppgjør iht detaljert regulering senere
	1.24 Byggherrekostnader Fase 1 antatt ca 15%	1 800 000	450 000	2 250 000		Div kostnader knyttet til drift av selskapet
Sum Fase 1	Forberedelse av Pakke I	12 000 000	3 000 000	15 000 000	8 525 000	