

**RAPPORT FRA ARBEIDSGRUPPE FOR REALISERING AV
FASTLANDSFORBINDELSE
MELLOM GARTEN OG STORFOSNA**



Forord

Det er den nye ordningen for ferjeavløsningsmidler på fylkesvegnettet som åpner muligheten for at ferjeavløsningsprosjektet Garten – Storfosna kan legges fram for ny politisk behandling i fylkestinget. Denne ordningen ble vedtatt av Stortinget i forbindelse med behandlingen av kommune-proposisjonen for 2016.

I politisk plattform for Ørland kommune for perioden 2015-2019 er det vedtatt at kommunen vil arbeide for en realisering av fastlandsforbindelsen til Storfosna.

Høsten 2015 ble det derfor etablert en arbeidsgruppe for å utarbeide en søknad til Sør-Trøndelag fylkeskommune om å få lyse tunnelprosjektet ut på anbud. Gruppen har bestått følgende personer:

Finn Olav Odde,
Hallgeir Grøntvedt,
Bjørnar Grøntvedt
Odd Moldestad

Sweco har vært rådgivende ingeniør og har stått for utredningene. Disse følger som vedlegg til rapporten.

Brekstad, 6. oktober 2016

1. BAKGRUNN

Da Fylkestinget i Sør-Trøndelag i oktober 2014 skulle ta stilling til om ferjeavløsningsprosjektet mellom Garten og Storfosna skulle realiseres ble det i FT-sak 97/2014 gjort 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 ferjeavløsningsprosjekter. Om dette på sikt fører med seg en vesentlig bedret finansiering for ferjeavløsningstiltak, kan denne saken eventuelt bli tatt opp til ny vurdering.*

I forbindelse med behandlingen av kommuneproposisjonen for 2016 vedtok Stortinget en ny ferjeavløsningsordning for fylkesveger som innebærer at fylkeskommunene via inntektssystemet får beholde ferjeavløsningsmidlene i 40 år. Det innsparte ferjetilskuddet skal årlig prisjusteres med deflatoren som fastsettes av Finansdepartementet.

Med henvisning til punkt 2 i ovennevnte vedtak i fylkestinget er det altså den nye ferjeavløsningsordningen for fylkesveger som gir grunnlag for å ta opp spørsmålet om fastlandsforbindelse til Storfosna på nytt. Følgelig ble det høsten 2015 etablert en arbeidsgruppe, ledet av varaordfører Finn Olav Odde, for å undersøke muligheten for en ny behandling av ferjeavløsningsprosjektet Garten-Storfosna.

Ny behandling av saken støttes av Ørland kommune som i vedtatt politisk plattform for perioden 2015-2019 vil arbeide for en realisering av fastlandsforbindelsen til Storfosna.

I møte med politisk og administrativ ledelse i Sør-Trøndelag fylkeskommune (STFK) den 22. desember 2015 ble det orientert om at Storfosnatunnelen AS (selskap under stiftelse) i løpet av januar 2016 vil søke fylkeskommunen om å få lyse tunnelprosjektet til Storfosna ut på anbud.

Under ovennevnte møte ble det også diskutert muligheten av at Storfosnatunnelen AS, basert på en avtale med Sør-Trøndelag fylkeskommune, kan stå for selve utbyggingen og driften av tunnelen i 40 år.

Sist fylkestinget behandlet spørsmålet om realisering av fastlandsforbindelsen til Storfosna var bruk av bompenger en del av finansieringsopplegget for prosjektet. Denne gangen søkes det ikke om et bompengeprojekt. Hovedgrunnen til dette er at den nye ferjeavløsningsordningen gjør det mulig å finansiere prosjektet uten bompenger, og dessuten vil bompengene, på grunn av den lave trafikken, utgjøre en liten andel av finansieringen.

Søknad å få lyse prosjektet ut på anbud ble sendt STFK 28. januar 2016. Fylkestinget vedtok i april å utsette behandlingen av søknaden, etter at selskapet ba om mer tid til utredninger. Bakgrunnen for dette var å få tid til å komme med utfyllende opplysninger til de problemstillingene fylkesrådmannen mente ikke var godt nok belyst til at han kunne innstille til fylkestinget om å innvilge søknaden om å lyse prosjektet ut på anbud.

2. NYE UTREDNINGER OG OPPLYNINGER TIL SØKNADEN OM Å LYSE PROSJEKTET UT PÅ ANBUD

Avklaringer om utforming av tunnelen

I søknad sendt til STFK i januar 2016 opplyses det at det tas sikte på å lyse ut anbudet som en 1-felts tunnel, men med opsjon på at tverrsnittet for tunnelen utvides fra 1 til 2 felt, dvs med en tunnelprofil T5,5, alternativt T8,5. En slik utvidelse av tverrsnittet for tunnelen er mulig i den vedtatte reguleringsplanen. Både utfra risikobilde for tunnelen og at merkostnaden med å utvide tverrsnittet av tunnel er mulig innenfor finansieringsplanen, er det i dag **kun aktuelt å bygge en 2-felts tunnel.**

På grunn av at nye krav til maks stigning i undersjøiske tunneler nå er satt til maks 5 % (1.januar 2015) ble det under behandlingen av søknaden reist tvil om godkjent reguleringsplan for prosjektet med stigningsforholdene 8 % og 10 % kunne legges til grunn ved anbudsutlysning. Denne problemstillingen krevde en avklaringsrunde med vegmyndighetene.

I brev av 12.mai 2016 til STFK fra Statens vegvesen (vedlegg 1) er det avklart at tunneler hvor reguleringsplanen var vedtatt før kravet kom, er unntatt fra denne bestemmelsen. Reguleringsplanen for Garten – Storfosna ble godkjent i mars 2011. Dette innebærer at tunnelen kan bygges med stigningsforholdene 8 % og 10 % mot hhv Storfosna og Garten.

I ovennevnte brev fra vegmyndighetene opplyses det at tunnelsikkerhetsforskriften ikke gjelder på kommunale veger eller evt i privat eie. Tunnelforskriften gjelder heller ikke i utgangspunktet for tunneler med trafikkmengde under 300 kjt/døgn for ÅDT 20 år fram i tid. Denne problemstillingen er drøftet nærmere under overskriften *Trafikkberegning*.

Risikoanalyse for trafiksikkerhet i tunnelen i driftsfasen

I og med at Storfosnatunnelen nå planlegges bygget som en 2-felt tunnel ble det behov for å revidere risikoanalysen fra 2010 som gjaldt en 1-felts tunnel. Analysen er gjennomført av Sweco i samarbeid repr fra Statens vegvesen og Brann – og Redningssjef Johan Uthus i Fosen Brann- og Redningstjeneste IKS. Hovedkonklusjonen fra denne risikoanalysen (vedlegg 2) er:

- *Endring av tunnelgeometri (fra 1-til 2 felt) virker risikoreduserende enten ved at sannsynlighet for en uønsket hendelse reduseres, ved at konsekvensen reduseres eller ved at både sannsynlighet og konsekvens reduseres.*
- *Størst positivt bidrag fra endret tunnelgeometri er med tanke på tilgjengelighet både for redning og slukking dersom det skulle skje en ulykke og/eller brann*
- *Aktuelle tiltak for å redusere risiko ytterligere er for eksempel, kameraovervåking, skiltet redusert hastighet, ATK (strekningmåling), forsterket midtoppmerking, profilert oppmerking langs hvitstripe, stille krav om selvslukkesystem i motorrom til busser som skal trafikkere strekningen (f.eks skolebusser)*

En utvidelse til 2-felts tunnel og med risikoreduserende tiltak gjør at risikobilde for den planlagte tunnelen er akseptabel. Den lave trafikkmengden og lave antall tungekjøretøyer gjør også at sannsynlighet for hendelser er svært liten.

Trafikkberegning

Dagens trafikkmengde i ferjesambandet Garten-Storfosna har ifølge opplysninger fra fylkeskommunens eget billetteringssystem en ÅDT på 88 i 2015 (ÅDT=gjennomsnittlig årsdøgntrafikk). Storfosnatunnelen har engasjert Sweco til å beregne utviklingen av trafikken på lang sikt. Hovedkonklusjonen fra denne utredningen (vedlegg 3) er følgende:

«I all veg- og tunnelprosjektering er det ÅDT 20, dvs beregnet ÅDT 20 år frem i tid, som benyttes som dimensjoneringsforutsetning.

Erfaringstall fra andre undersjøiske tunneler som har erstattet fergeforbindelse er lagt til grunn i trafikkvurderingen. Erfaringer fra blant annet Frøyatunnelen viste at det ble nyskapt trafikk som følge av to momenter:

- 1. Nyskapt trafikk som følge av fastlandsforbindelsen (bedre tilgjengelighet, raskere reiseveg)*
- 2. Nyskapt trafikk som følge av at bompengene innkreving avsluttes (billigere)*

For Storfosnatunnelen vil begge momenter oppstå ved åpning av ny veg.

Beregnet ÅDT 20 er 276.»

Dette innebærer at framtidig trafikkmengde på ÅDT 276 legges til grunn for videre prosjektering av tunnelprosjektet Garten-Storfosna.

Kostnadsberegning T8,5 tunnel med to felt

Kostnadsberegningen for tunnelprosjektet inkl. veg i dagen, forutsatt dryppsikring montert i 30 % av tunnelens lengde, er som følger:

	Lengde meter	Pris pr. meter	Sum (1000 NOK)
Tunnel	3848	72 356	278 427
Veg i dagen, Garten	667	8 315	5 546
Veg i dagen, Storfosna	1130	8 107	9 161
Avvik/generelle forhold	-	-	14 478
Totalt	5 645		307 612

Dersom en forutsetter at 75 % av tunnelen lengde blir dryppsikret øker totalkostnadene med ca 32 mill kr, dvs til 340 mill kr. Arbeidsgruppen viser til at det i forbindelse med tredjepartskontrollen av tunnelprosjektet (Rambøll-rapport, 2102- 04-24) ble det konkludert med at 30 % v/f-sikring er tilstrekkelig for denne tunnelen.

Det henvises til vedlegg 5 for ytterligere opplysninger om beregning av kostnadene.

Årlige drifts- og vedlikeholdskostnader

I Kvalitetssikringsrapporten fra 2011 (Rambøll) ble de årlige drifts- og vedlikeholdskostnadene beregnet til 2 mill kr for en 1-felts veg. Fordi det nå kun er aktuelt å

bygge en 2-felts tunnel har en bedt Sweco beregne de årlige driftskostnadene for en slik tunnel;

- Energikostnader (pumper, belysning, ventilasjon): 560.000,-/år
- Driftskostnader tekniske anlegg: 225.000,-/år
- Vedlikeholds- og fornyingskostnader tekniske anlegg: 720.000,- til 960.000,-/år
- Tunnelvask: 42.000,-/år
- Teknisk vask: 130.000,-/år
- Asfaltdekke: mjukasfalt 121.212,-/ år eller fullverdig 101.010,-/år

Totalt anslås de årlige drifts- og vedlikeholdskostnadene for en 2- felts tunnel til mellom **1.778.000 til 2.038.000 kr/år**. Det er interessant å se at forskjellen mellom 1- og 2-feltstunnel er svært liten. Noe av forklaringen på dette er at i forhold til de tekniske installasjoner vil det være lite endringer i krav i Håndbok N500 når tunnelverrsnittet endres. Vi går fra tunnelklasse A til tunnelklasse B. Krav til havarinisjer og snunisjer var allerede oppfylt i gjeldende geometri. Det som vil komme i tillegg er krav om rødt stoppblinksignal ved innkjøring til tunnelen på begge sider. Vifter skal være fjernstyrte, slik at retning for disse kan styres fra VTF evt også fra brannvesenet. Nærmere om dette se vedlegg 4.

Mva-refusjon

I forbindelse med søknaden som Storfosnatunnelen AS (s.u.s) sendte STFK i januar ble det innhentet en juridisk vurdering om det er mulig å la et AS stå som utbygger og drifter av dette tunnelprosjektet på vegne av STFK som veieier. Hovedkonklusjonen var at dette er fullt mulig, men det forutsetter en avtale mellom partene som fastsetter roller og ansvar, herunder sikre at en oppnår refusjon av MVA.

I møte med STFK 21.06.2016 ble blant annet spørsmålet om MVA refusjon drøftet videre med fylkeskommunen. Fylkeskommunen ba oss om å innhente en bindende uttalelse fra skattemyndighetene vedr MVA-refusjon før en AS-modell eventuelt velges.

Både ut fra problematikken rundt MVA-refusjon, og ikke minst for å sikre best mulig lånebetingelser, har Storfosnatunnelen AS (s.u.s) kommet til at den beste måten å gjennomføre tunnelprosjektet på er slik bruprojektet mellom Kråkvåg og Storfosna (åpnet oktober 2003) ble organisert etter – «Bru-modellen» - dvs at Ørland kommune går inn som eier av tunnelen. Usikkerheten om MVA-refusjon, som et viktig bidrag til finansiering av tunnelprosjektet, vil da falle bort.

Finansieringsplan

Finansieringen av fastlandsforbindelsen til Storfosna baseres i hovedsak på at innsparte ferjesubsidier ved å legge ned ferjesambandet Garten-Storfosna.

Det er forutsatt at Ørland kommune får en avtale med Sør-Trøndelag fylkeskommune om et årlig bidrag (netto innsparte ferjesubsidier) på 9,3 mill kr i 40 år med årlig prisstigning, samt en avtale om årlige drifts- og vedlikeholdskostnader for tunnel på 1,8 mill kr.

Finansieringsbehovet utover dette forutsettes dekket opp ved salg av steinmasser, bidrag fra lokalt næringsliv og Ørland kommune. Nærmere om dette framgår av tabellen nedenfor.

Storfosnatunnelen AS (s.u.s) har i samarbeid med finansielle rådgivere foretatt en beregning av hvilken gjeldsbelastning selskapet vil kunne forsvare med en kommunal/fylkeskommunal garanti i form av avtale om årlige utbetalinger som beskrevet (kontantstrøm), i 40 år med årlig prisjustering på 2,5%.

Markedsrentene på denne type prosjekt ligger i dag på NIBOR + 0,70/0,80, dette tilsvarer en rente på 1,95 % (*kilde, KLP 2016*). KLP Kommunekreditt har i mail av 10.august uttalt at det i øyeblikket kan gis lån med en 20 års rente på 2,60 % og forutsatt fylkeskommunale eller kommunale garantier.

Med henvisning til dette er det i finansieringsplanen lagt til grunn en låneavtale basert 3,0 % rente i 40 år.

Bidragssyter	Årlig beløp Mill kr	Sum Mill kr	Merknad
Sør-Trøndelag fylkeskommune	9,3	335	Avtale om ferjeavløsnings-/innkortingstilskudd i 40 år, med årlig prisjustering 2,5 %
Ørland kommune	0,28	10	Avtale om at kommunal vannledning legges i tunnelen, kommunestyrevedtak fra 23.08. 2011
Salg av steinmasser	-	15	Markedsverdi på salg av steinmasser fra tunneldriften ca 300 000 m3
Grøntvedt Pelagic AS	-	15	Investeringstilskudd beregnet ut fra kapitalisering av sparte ferjekostnader på 0,5 mill kr pr år over 40 år, med årlig prisjustering 2,5%
Ørland kommune	1,36	49	Avtale iht kommunestyrevedtak i sak 65/08 ifm nedleggelse av skolen på Storfosna. Behov for ny behandling i kommunestyret.
Annet lokalt næringsliv	-	10	Vurdering av økt verdiskaping som følge av tunnelen
Sum	-	434	

Det er bare ved å lyse prosjektet ut på anbud at vi kan få svar på om fastlandsforbindelsen til Storfosna kan finansieres med dette beløpet. Det er stor sannsynlighet for at tunnelen er fullfinansiert innenfor en ramme på 434 mill kr.

Risiko for store kostnadsoverskridelser pga dårligere grunnforhold enn antatt

I møte med STFK 18.august 2016 ble arbeidsgruppen bedt om at det gis en mer spesifikk beskrivelse av risiko for store kostnadsoverskridelser på grunn av dårligere grunnforhold enn antatt. Sweco ble engasjert til dette arbeidet. Det henvises til vedlagte notat (vedlegg 5) for

nærmere orientering om metoden som er benyttet for risikovurderingen, men sammenstillingen av beregnet kostnad for kostnadsoverskridelser for de 5 scenarioene (uønskede hendelser) for anleggsfasen av tunnelen er som følger:

Tabell 6 Sammenstilling beregnet kostnad for scenario 1-5.

	Gjeldende kostnadsberegning	Scenario 1	Scenario 2	Scenario 3	Scenario 4	Scenario 5
Sum hovedprosess 0 til 7 [MNOK]	278 427	311 545	291 522	308 647	341 765	321 742
Avvik/generelle forhold [MNOK]	14 478	16 200	15 159	16 050	17 722	16 731
SUM [MNOK]	292 905	327 745	306 681	324 697	359 537	338 473
Pris pr. løpemeter [NOK]	76 119	85 173	79 699	84 381	93 435	87 961
Differanse fra gjeldende kostnadsberegning [1000 NOK]	-	38 840 (+ 13 %)	13 766 (+ 5 %)	31 792 (+ 11 %)	66 632 (+ 22 %)	45 567 (+ 16 %)
Med 75 % vann- og frostsikring [MNOK]	325 266	360 106	339 042	357 058	391 898	370 834
Pris pr. løpemeter med 75 % v/f [NOK]	84 529	93 583	88 109	92 790	101 845	96 370

Det påpekes at kostnadene i tabellen kun gjelder tunnelen. Kostnader for veg i dagen kommer i tillegg, og utgjør ca. 15 MNOK inkl. rigg og drift. Det er ikke tatt inn økte kostnader til vederlagsjustering som følge av betydelig mengdeendring og/eller endret byggetid (fristforlengelse).

Scenario 4 og 5 betinger at to uavhengige, uønskede hendelser inntreffer samtidig. Det er derfor konservativt når konsekvensen i scenarioene 4 og 5 er summen av henholdsvis scenario 1+3 og 2+3.

Det er i vedlagte notat vedlegg 5, side 9) redegjort for en risikoskala der sannsynlighetskategorier og konsekvensklasser kombineres og gir ulike risikoverdier. Med bruk av denne skalaen viser det seg at alle uønskede hendelser (senarioer 1- 5) kommer i gul kategori med risikoverdier mellom 8 og 12. Det vil si at risikoen er akseptabel, men at risikoreduserende tiltak skal vurderes. Slike tiltak kan være undersøkelser foran stuff (sonderboring, kjerneboring), berginjeksjon, forsiktig og øyeblikkelig sikring.

Hovedkonklusjonen vedrørende risikobilde er at differensen mellom gjeldende kostnadsoverslag og de uønskede hendelser (senarioer) ligger mellom 14 – 67 mill kr. Erfaringstall fra noen prosjekter med undersjøiske tunneler som har hatt utfordrende grunnforhold bekrefter at dette er fornuftige anslag. Tunnelen inkl veg i dagen på begge sider av tunnelen er på 308 mill kr. Med en finansieringsplan på 434 mill kr betyr dette at selv om det verste senarioet skulle inntreffe har prosjektet en buffer på $434 - (308+67) = 59$ mill kr.

Anbudsform for å redusere risikoen knyttet til kostnadene med prosjektet

Prekvalifisering av anbydere og valg av anbudsform kan også bidra til å redusere risiko for kostnadsoverskridelser.

I et notat fra Statens vegvesen av 14. november 2013, vedlegg til FT-sak 121/13 vedr risikovurdering av gjennomføringen av prosjektet Garten-Storfosna anbefales følgende framgangsmåte for å redusere risikoen knyttet til kostnadene med prosjektet:

- *Det anbefales at fylkeskommunen sender ut et anbud som definerer et «pristak» for prosjektet.*
- *Det er mulig å utforme anbudet slik at fylkeskommunen kan trekke anbudet (forkaste alle anbud) dersom tilbudene som kommer inn er for dyre. Dette kan gjøres uten at fylkeskommunen kommer i erstatningsforhold til entreprenører som har brukt ressurser på kalkulasjon.*
- *Dersom et tilbud skulle ligge under det økonomiske taket for prosjektet vil det likevel være slik at prosjektet kan inneholde en risiko utover det tilbudet som kommer inn. Dette kan være knyttet til uforutsette ting i den videre prosjekteringen eller gjennomføringen av prosjektet (f.eks grunnforhold, ulykker). Det bør derfor settes av en viss reserve som sikrer at en med stor sannsynlighet ikke overskrider denne.*
- *Anbudsform som gir best sikkerhet for kostnads- og risikobildet og for løsninger er en totalentreprise med konkurranse med dialog.*
- *Det vil fortsatt være risiko til gjennomføringen av prosjektet om man bruker denne anbudsformen, men SVV mener at denne framgangsmåten vil gi et tydeligst bilde på hvilke risikoelementer som ligger igjen hos veieier.*
- *Med denne anbudsformen kan en også tilpasse endelig tilbudsforespørsel for å minimere risiko for byggherre samtidig som en sikrer at tilbyderne ikke anser risiko på seg selv som for stor.*

Oppsummert kan risiko for kostnadsoverskridelser reduseres ved valg av anbudsform:

- **Bruk av prekvalifisering for å sikre at tilbyderne har nødvendig kompetanse /erfaring**
- **Ved å lyse anbudet ut med et definert «pristak»**
- **Dersom det ikke kommer inn anbud under dette taket avlyses konkurransen. En slik anbudsform kan gjennomføres uten at entreprenørene som levere anbud kan kreve erstatning fra oppdragsgiver**
- **Dersom en velger anbudsform med pristak anbefaler arbeidsgruppen å sette taket til 380 mill kr som innebærer at en har en buffer på 54 mill kr i forhold til dokumentert finansieringsplan for å dekke uforutsette kostnadsoverskridelser etter scenario 4 med en merkostnad på 67 mill kr**
- **Denne bufferen kommer i tillegg til usikkerhet på 14 mill kr som er innregnet i kostnadsoverslaget for prosjektet på 308 mill**

Brev fra Samferdselsdepartementets datert 25.08. 2016 vedr ferjeavløsningsordningen

Med henvisning til den nye ferjeavløsningsordningen for fylkesveger og søknaden fra Storfosna-tunnelen AS ba fylkeskommunen om en avklaring på følgende problemstilling:

Er det noe i retningslinjene for den nye ferjeavløsningsordningen som kan medføre at fylkeskommunen ikke er sikret overføring av ferjeavløsningsmidler fra staten i 40 år dersom fylkeskommunen overlater utbygging og drift av et ferjeavløsningsprosjekt til en 3.part, i vårt tilfelle ferjeavløsningsprosjektet Garten-Storfosna til selskapet Storfosnatunnelen AS (s.u.s).

I svarbrevet fra departementet (vedlegg 6) hitsettes:

Retningslinjene for ferjeavløysingsordninga regulerer ikkje måten den enkelte fylkeskommune organiserer arbeidet med vegutbygging for å koma inn under ferjeavløysingsordninga. Føresetnaden for å koma inn under ordninga er at eit fylkeskommunalt ferjesamband vert avløyst av eit fylkesvegprosjekt. Staten sitt ansvar er vidare avgrensa til dei transaksjonar som gjeld ferjeavløysingmidlar, og tildeling av midlar basert på kalkylar ved oppstart av prosjektet. Summen ligg fast i inntil 40 år, men fylkeskommunen skal i sum ikke få meir i kompensasjon enn kostnaden ved prosjektet som erstattar det nedlagde ferjesambandet. Midlane vert justert med den kommunale deflatoren.

Ferjeavløysingsordninga gjeld ikke for vegprosjektet som kortar inn eit ferjesamband, utan å avløyse det heilt. Delkostnadsnøkkelen for båt og ferje er pr 2016 slik at ein fylkeskommune ikkje vil tapa noko i inntektssystemet når eit ferjesamband vert korta inn. Midlane vert fordelte etter «tal på ferjesamband», og det vil ikkje endra seg ved innkorting av eit samband.

Med dette svarbrevet (vedlegg 6) har vi fått en viktig avklaring nemlig at siden strekningen Garten-Storfosna inngår i ferjesambandet Garten-Storfosna/Leksa-Værnes blir dette definert som en innkorting av ferjesamband, ikke som en ferjeavløsning. Dermed faller fastlandsforbindelsen Garten-Storfosna utenfor ferjeavløsningsordningen.

Fylkeskommunen vil imidlertid ikke tape noe i inntektssystemet når et ferjesamband blir innkortet. Ved innkorting av sambandet Garten-Storfosna/Leksa-Værnes vil fylkeskommunen sitte igjen med $(19,5-9,3) = 10,2$ mill kr. Med andre ord; fylkeskommunens bidrag til tunnelprosjektet begrenses til det STFK sparer ved å avløse ferjestrekningen Garten- Storfosna med tunnel.

3. OPPSUMMERING AV ARBEIDET MED NYE UTREDNINGER OG NYE OPPLYSNINGER I SAKEN

Brev fra Samferdselsdepartementets datert 25.08. 2016 vedr ferjeavløsningsordningen

Med dette svarbrevet har vi fått en **ny og viktig avklaring** nemlig at siden strekningen Garten-Storfosna inngår i ferjesambandet Garten-Storfosna/Leksa-Værnes blir dette definert som en innkorting av ferjesamband, ikke som en ferjeavløsning. Dermed faller fastlandsforbindelsen Garten-Storfosna utenfor ferjeavløsningsordningen. Videre fremgår det av departementets brev at *Midlane vert fordelte etter «tal på ferjesamband», og det vil ikkje endra seg ved innkorting av eit samband.*

Slik ferjemidlene blir fordelt i dag mellom fylkeskommunene vil altså STFK ikke tape noe på innkorting av et ferjesamband, slik det vil være med prosjektet Garten-Storfosna.

Vi tolker dette slik at det skulle ligge til rette for at Ørland kommune/Storfosnatunnelen kan stå som utbygger og driver av sambandet i 40 år basert på en avtale om årlig bidrag fra STFK på 9,3 mill kr med årlig prisjustering iht den kommunale deflatoren, samt midler til årlige drifts-og vedlikeholdskostnader. Dette innebærer at fylkeskommunen kun går inn med innsparte midler som følger av innkorting av ferjesambandet Garten-Storfosna/Leksa-Værnes.

Vi har fått opplyst at innen Ørland kommunestyre skal behandle arbeidsgruppens rapport 20. oktober vil det foreligge et notat fra fylkesrådmannen om ovennevnte.

Tunnelsikkerhetsforskriften

Vegmyndighetene har bekreftet at tunnelen på grunn av lav trafikkmengde < 300 ÅDT på lang sikt er unntatt den nye tunnelforskriften fra 1. januar 2015. Dette innebærer at tunnelen kan bygges med stigningsforhold 8 % og 10 %, jf godkjent reguleringsplan for prosjektet

Det er kun aktuelt å bygge en 2-felts tunnel, ikke 1-felts, som tidligere omsøkt

Siden tunnelen ikke omfattes av tunnelforskriften behøves ikke særskilt sikkerhetsgodkjenning. Det vil derfor være opptil fylkeskommunen/Ørland kommune å vurdere risiko og avbøtende tiltak

Dersom prosjektet gjennomføres som et kommunalt vegprosjekt gjelder ikke Tunnelsikkerhetsforskriften

ÅDT på lang sikt

ÅDT 20 (for år 2035) er beregnet til 276

Kostnader for 2-felts tunnel

Swecos beregninger viser at en 2-felts tunnel med 30 % dryppsikring inkl veg i dagen på begge sider er kostnadsberegnet til **308 MNOK**. Dersom 75 % legges inn, øker kostnadene til **340 MNOK**.

MVA -refusjon

Det anbefales at prosjektet organiseres etter «Bru-modellen» dvs at Ørland kommune søker om å overta prosjektet som et kommunalt vegprosjekt som medfører full refusjon av mva.

Finansiering på 434 MNOK med gjennomsnittlig rente på 3 %

Det vil være viktig og binde renta på 2,60 % over 20 år (KLP). Alternativt 2,80 % over 30 år, jf uttalelser fra KLP Kommunekreditt

Risiko for store kostnadsoverskridelser pga dårligere grunnforhold enn antatt

Hovedkonklusjonen vedrørende risikobilde er at differensen mellom gjeldende kostnadsoverslag og de uønskede hendelser (senarioer) ligger mellom 14 – 67 mill kr. Totalkostnad for tunnelen inkl veg i dagen på begge sider er på 308 mill kr. Med en finansieringsplan på 434 mill kr betyr dette at selv om det verste senarioet skulle inntreffe har prosjektet en buffer på 434 - (308+67) = 59 mill kr.

Anbudsform

For å redusere risiko for kostnadsoverskridelser (risikohåndtering) bør det vurderes å lyse ut anbudet med et definert «**pristak**». Dersom det ikke kommer inn anbud under dette taket avlyses konkurransen. Et slikt anbud kan gjennomføres uten at entreprenørene som leverer anbud kan kreve erstatning fra STFK eller Ørland kommune. Pristaket settes til **MNOK 380** som innebærer at vi har en buffer på **MNOK 54** i forhold til dokumentert finansieringsplan for å dekke uforutsette kostnadsoverskridelser Denne bufferen kommer i tillegg til usikkerhet som er innregnet i kostnadsoverslaget på **MNOK 14**

4.Hovedkonklusjon

Med henvisning til foranstående gjennomgang av nye utredninger og opplysninger i saken oversender arbeidsgruppen rapporten til Ørland kommune med følgende anbefaling:

1. Ørland kommune søker fylkeskommunen om å overta tunnelprosjektet Garten - Storfosna som et kommunalt vegprosjekt., jf «Brumodellen» som er omtalt i rapporten.
2. En kommunal overtakelse av prosjektet forutsetter en avtale om årlig bidrag fra STFK på 9,3 mill kr i 40 år med årlig prisjustering iht den kommunale deflatoren, samt midler til årlige drifts-og vedlikeholdskostnader på 1,8 mill kr.
3. Finansiering av tunnelprosjektet utover innsparte ferjesubsidier skjer ved bidrag fra lokalt næringsliv, salg av steinmasser og Ørland kommune, jf fremlagt finansieringsplan.

Vedlegg til rapporten.

1. Brev datert 12. mai 2016 fra Statens vegvesen til Sør-Trøndelag fylkeskommune; Tunnelopplysninger ang tunnel Garten-Storfosna
2. Revidert risikoanalyse for tunnelprosjektet Garten-Storfosna, notat fra Sweco datert 04.10.16
3. Trafikkberegninger Garten-Storfosna, notat fra Sweco datert 15.08.16
4. Beregning av årlige drifts- og vedlikeholdskostnader, notat fra Sweco datert 17.08.16
5. Storfosnatunnelen – kostnadsberegninger og risiko for store kostnadsoverskridelser, notat fra Sweco datert 06.10.16
6. Brev fra Samferdselsdepartementet til Sør-Trøndelag fylkeskommunedatert 25.08. 2016 vedr ferjeavløsningsordningen