

Notat

Til: Ørland kommune
Fra: Fosenbrua AS v/daglig leder Olav Ellevset
Dato: 15.03.2021

Alternativ gjennomføringsform for tunnel til Storfosna

Det har i flere år vært arbeidet med planer om å erstatte dagens ferjesamband Garten-Storfosna med undersjøisk tunnel. Prosjektet er ferdig regulert, og det foreligger godt gjennomarbeidede tekniske planer. Vi oppfatter det imidlertid slik at Trøndelag fylkeskommune ikke er villige til å ta den økonomiske risiko som prosjektet representerer i forhold til gjennomføring og driftsutgifter over tid for prosjektet.

Dette innspillet går i prinsippet ut på å avklare muligheten for en alternativ gjennomføringsmodell der kommune og fylkeskommune avløftes for utgifter og økonomisk risiko knyttet til prosjektet.

Alternativet det siktes til er at Fosenbrua AS eller annet selskap (selskapet) vil kunne vurdere å ta på seg gjennomføringen, samt drift og vedlikehold av prosjektet i nedbetalingstiden. I den anledning er det nødvendig med noen prinsipielle avklaringer.

Vårt utgangspunkt er at undersjøisk tunnel til Storfosna vil kunne la seg finansiere gjennom bruk av ferjeavløsningsordningen for fylkesvegsamband over inntil 45 år, og gjennomføres og driftes gjennom innovative kontrakter for bygging, drift, vedlikehold og rehabilitering.

Fosenbrua AS har fra før tilknyttet seg en konsulentgruppe bestående av selskapene WSP, Dr. Techn. Olav Olsen, Deloitte, Norconsult og Rambøll. Det forutsettes at SWECO også blir involvert i gjennomføringen for å sikre kontinuiteten etter rundt 15 års arbeid med prosjektet.

Det tas forbehold om at Fosenbrua AS sine organer sier seg enig i et opplegg som eventuelt involverer Fosenbrua AS.

Skisse til tilnærming:

1. Det inngås avtale mellom Trøndelag fylkeskommune, selskapet, og eventuelt Ørland kommune, der selskapet tar på seg ansvaret for finansiering, gjennomføring, drift, vedlikehold og eventuell rehabilitering i nedbetalingstiden for prosjektet. Det forutsettes at beregnede ferjeavløsningsmidler for sambandet årlig utbetales uavkortet til selskapet, og at avtalen angir hvordan

årlig utbetaling skal skje. Fylkeskommunen eller kommunen skal ikke påføres utgifter eller økonomisk risiko.

2. Prosjektet vil fortsatt kunne være et fylkeskommunalt prosjekt dersom det er viktig for utbetaling av ferjeavløsningsmidlene. Siden det antas at prosjektet overtas av fylkeskommunen på et senere tidspunkt, forutsettes fylkeskommunen å godkjenne teknisk standard før bygging starter.
3. Det tekniske grunnlaget er godt gjennomarbeidet gjennom de konsulenttjenester som Ørland kommune har anskaffet fra konsultentselskapet SWECO. For at selskapet kan påta seg gjennomføringsansvaret, vil imidlertid planene måtte gjennomgås av selskapet og dets rådgivere med spesialkompetanse på undersjøiske tunneler, gjennomføringsmetoder og finansiering. Metoden Verdianalyse anses som egnet til dette.
4. Verdianalysen vil resultere i en oversikt over hvilke kostnader analysegruppen mener prosjektet innebærer, og en vurdering av den økonomiske risiko som er knyttet til bygging, drift, vedlikehold og rehabilitering i nedbetalingstiden av prosjektet. Her vil det derfor inngå potensialer for både innsparinger og økte kostnader i forhold til de kostnadsvurderinger som er gjort tidligere.
5. Etter at verdianalysen er ferdig, kan det være aktuelt med en konsultasjon med entreprenørenes interesseorganisasjoner mht. tilnærming og avtaleforhold knyttet til gjennomføring og nedbetalingsperiode. Dette vil særlig være knyttet til kriteriene for valg av leverandør, synspunkter på vektlegging av levetidskostnader ved at utgiftene til drift og vedlikehold kan tillegges vekt i leverandørvalg og avtalefestes.
6. Det antas at deponi- og salgsmuligheter er tilstrekkelig kartlagt for overskuddsmasse i anlegget.
7. Det forutsettes at selskapet står fritt i å velge kontraheringsmetode for entreprisekontrakt, og driftsform for prosjektet.
8. Utgifter til drift, vedlikehold og nødvendig rehabilitering vil bli selskapets ansvar, og forutsettes dekket gjennom leverandøravtalen. Det vil derfor ikke være grunnlag for å trekke fra utgifter til drift og vedlikehold fra brutto ferjeavløsningsmidler. Det vil si at brutto ferjeavløsningsmidler forutsettes uavkortet å gå til selskapet.
9. Det inngås opsjonsavtaler for kjøp av grunn med direkte berørte grunneiere, mot nøyaktig oppmåling når prosjektet er ferdig bygget. Deler av erstatningen kan etter avtale utbetales ved signering.
10. Så snart det er inngått slike opsjonsavtaler, og finansieringen er sikret, vil prosjektet kunne lyses ut i leverandørmarkedet som totalentreprise basert på foreliggende og eventuelt justert planmateriale.

11. Det bør i kontraheringsfasen gis relativt lang tilbudsfrist slik at interesserte leverandører får rimelig tid å inngå avtaler med samarbeidspartnere, vurdere tiltak som reduserer livsløpskostnader og CO2-utslipp, innovasjon og utvikling for byggemetoder, materialer, finansiering, mv. Dette vil gi et bedre forberedt prosjekt og lavere priser.
12. Utlysingen tenkes å invitere leverandører til å gi pris på bygging, og separat pris for drift, vedlikehold og rehabiliteringsbehov over den periode som på forhånd avtales for årlige ferjetilskudd. Begge prisene vil ha egne mekanismer for prisregulering.
13. Tilbudsgrunnlaget vil kunne beskrive hvordan priselementene, klima-utslipp og evt. erfaring vil vektes i tilbudet, slik at leverandørvalget kan vektlegge totale kostnader for prosjektet i nedbetalingstiden. Dette vil dessuten fremme bedre levetider og lavere livsløpskostnader for hele prosjektet.
14. Valgt leverandør får i oppdrag å utarbeide eventuelle reguleringsendringer som til enhver tid anses hensiktsmessige å gjennomføre, og som ikke påvirker framdriften i byggeperioden negativt. Det vil si at byggherren ikke vil betale ekstra for eventuelle forsinkelser som knytter seg til endringer. Kostnadene for reguleringsarbeidet kan eventuelt avtales og reguleres separat fra byggekontrakten.
15. Totale kostnader dekkes enten av byggelån opptatt av selskapet, eller gjennom en årlig tilbakebetaling til leverandøren for finansiert og ferdigstilt prosjekt. Rentebetingelsene for eventuelt lån vil påvirkes av hvilke finansierings- og eller garantiavtaler som selskapet på forhånd har inngått, eller at långivers risiko reflekteres i et rentepåslag dersom slik garanti ikke foreligger. Her kan leverandøren inviteres til å komme med alternative tilbud.
16. Separat kan det innhentes tilbud på finansiering fra banker og/eller finansinstitusjoner.
17. Etter avtale med aktører i næringslivet vil Fosenbrua AS:
 - a. ta hånd om egen verdianalyse for prosjektet
 - b. klargjøre prosjektet for gjennomføring
 - c. sørge for eget regnskap for prosjektet
 - d. innlemme Storfosna/Kråkvåg i FB's trafikkanalyse og prognosearbeid for Fosen 2060 slik at utviklingen og trafikk for sambandet kan vurderes på grunnlag av ulike scenarier for lokal arealbruk og vekst etter at sambandet er etablert.
 - e. oppdatere gjennomført finansieringsanalyse siden forutsetningene vil være annerledes enn de som var lagt til grunn for utført analyse.

18. Det bør vurderes lagt til rette for en bompengoordning, selv om den kanskje ikke blir benyttet. Dette vil være for å sikre dekning av byggelånskostnader utover de 50% som kan dekkes av ferjeavløsningsmidlene, Ørland kommunes planutgifter knyttet til prosjektet, delvis dekning av forrentning på innskutt aksjekapital, og til rehabiliterings- og oppgraderingskostnader som eventuelt vil kreves før fylkeskommunen overtar nedbetalt prosjekt. Det forutsettes at bompengoordningen på vanlig måte fremmes gjennom en bompengesøknad. Også i forhold til merverdiavgiftsreglene kan dette være av betydning.
19. Vi er kjent med at det pågår et arbeid med endring av tilskuddssystemet for ferje- og båtruter. Vi antar at dette ikke vil slå negativt ut for en slik alternativ gjennomføringsmodell.

Tilråding

Dersom kommunen anser dette som et reelt alternativ til gjennomføring av Storfosnatunnelen, vil det for selskapet som nevnt tidligere være nødvendig å få avklart noen prinsipper for en slik ordning.

Vi foreslår at kommunen ber om fylkeskommunens aksept på at Storfosnatunnelen kan gjennomføres av et selskap, forutsatt at fylkeskommunen ikke påføres garanti- eller finansieringsansvar utover de ferjeavløsningsmidlene som fylkeskommunen årlig mottar fra staten for sambandet Garten-Storfosna.

Forutsatt at selskapet også tar drift- og eventuelt rehabiliteringsansvar for tunnelen i nedbetalingstiden, utbetales ferjeavløsningsmidlene uavkortet uten fradrag for drift- og vedlikehold i nedbetalingstiden.