

## Notat

Til: Inviterte interessenter  
Fra: Rissa Utvikling KF  
Dato: 26. april 2016

### **Invitasjon til å danne aksjeselskap for kryssing av Trondheimsfjorden med bru.**

Dette er en invitasjon til å inngå som aksjonær i et selskap som skal arbeide for å realisere kryssing av Trondheimsfjorden med bru. Invitasjonen går til bestemte selskaper eller aktører det tidligere har vært kontakt med. Noen har bekreftet deltakelse, mens det for andre ikke foreligger en slik bekreftelse. De som får denne invitasjon er:

1. Fosen regionråd, 7170 Åfjord, Epost: fosen.regionrad@fosen.net
2. Stadsbygd Sparebank, Rådhusveien 21, 7100 Rissa, Epost: post@stbank.no
3. Sparebank 1 SMN, Søndre gt 4, 7000 Trondheim, Epost: smn.bedrift@smn.no
4. Åfjord Sparebank, Stordalsvegen, 7170 Åfjord, Epost: firmapost@afjord-sparebank.no
5. Ørland Sparebank, Meieriveien 7, 7129 Brekstad, Epost: post@orland-sparebank.no
6. Bjugn Sparebank, Sentrumsveien 8, 7160 Bjugn, Epost: post@bjugn-sparebank.no
7. Johs. J. Syltern AS, Stordalsveien 4, 7170 Åfjord, Epost: firmapost@syltern.no
8. Tore Løkke AS, 7177 Revsnes, Epost: firmapost@lokke.com
9. Stjern Entreprenør AS, Sjøveien 10, 7170 Åfjord, Epost: post@stjern.no
10. Reitangruppen AS, Lade alle 40, 7041 Trondheim, Epost: post@reitangruppen.no
11. Trønderenergi AS, Klæbuveien 118, 7031 Trondheim, Epost: firmapost@tronderenergi.no
12. Taubåtkompaniet AS, Strandveien 43, 7067 Trondheim, Epost: office@boa.no
13. Koteng Eiendom AS, Verftsgata 4, 7014 Trondheim, Epost: koteng@koteng.no
14. Lyng Gruppen AS, Verkstedveien, 7125 Vanvikan, Epost: ragnar@lyng.no
15. Rissa Invest AS, Postboks 143, 7101 Rissa, Epost: post@stbank.no
16. Rissa kommune, Rådhusveien 13, 7100 Rissa, Epost: postmottak@rissa.kommune.no
17. Leksvik kommune, Vinnasand 9, 7120 Leksvik, Epost: post@leksvik.kommune.no
18. Ørland kommune, Postboks 401, 4129 Brekstad, Epost: postmottak@orland.kommune.no
19. Bjugn kommune, Alf Nebbs gt 2, 7160 Bjugn, Epost: postmottak@bjugn.kommune.no
20. Åfjord kommune, Øvre Årnes 7, 7170 Åfjord, Epost: postmottak@afjord.kommune.no
21. Roan kommune, Julie Næss vei 10, 7180 Roan, Epost: post@roan.kommune.no
22. Osen kommune, Rådhusveien 13, 7740 Steinsdalen, Epost: postmottak@osen.kommune.no
23. Sør-Trøndelag fylkeskommune, Postboks 2350 Sluppen, 7004 Trondheim, Epost: postmottak@stfk.no

24. Trondheim kommune, Postboks 2300 Sluppen, 7004 Trondheim, Epost:  
tk.postmottak@trondheim.kommune.no
25. Trondheimsregionen regionråd, Trondheimsregionen, Postboks 2300 Sluppen,  
7004 Trondheim, Epost: postmottak@trondheimsregionen.no

Stiftelsesmøte for selskapet er satt til 19. mai 2016, kl 1300, på Rissa Rådhus,  
Rådhusveien 13, 7100 Rissa.

Fosen regionråd har allerede bekreftet at de går inn med kr 500.000 i aksjekapital.  
Enkelte av de andre har antydnet et tilsvarende nivå. Dersom det for enkelte potensielle  
aksjonærer vil bli for liten tid til intern behandling, vil det kunne holdes  
generalforsamling for å øke aksjekapitalen.

### **Oppsummering av foreløpige vurderinger**

Flere tekniske miljøer har over en tid arbeidet med å videreutvikle teknologien for  
flytende brukonstruksjoner, og det anses godtgjort at flere tekniske løsninger kan  
benyttes for kryssingen. Innenfor en nedbetalingstid på 40 år på bompengelån, synes  
det mulig å nedbetale en pakke selv om det for hovedbrua brukes lavere takster enn det  
som ferjesambandet er belagt med i dag. En betalingstid på 40 år for bompengelån er  
ikke typisk i dag, men det er flere signaler på at dette vil kunne godtas når prosjektene  
har lang levetid, og ikke øker finanskostnadene kraftig. En slik bru har teknisk levetid på  
minst 100 år.

For foreløpige vurderinger av finansieringsevne er det lagt til grunn en tiltakspakke på  
12 mrd kroner. Den har bestått av:

- |   |               |
|---|---------------|
| 1. Bru over Trondheimsfjorden:                  | 7 mrd kroner. |
| 2. Bru over Stjørnfjorden:                      | 2 mrd kroner  |
| 3. Bidrag til tunnel fra Flakk til Ila/Sluppen: | 2 mrd kroner  |
| 4. Diverse udefinerte vegtiltak:                | 1 mrd kroner  |

Det er lagt til grunn en rente på 2,5% for bompengelån, at fylkeskommunen går inn med  
fritak av merverdiavgift, og at fylkeskommunen årlig bidrar med ferjeavløsningsmidler. I  
beregningene er disse i 2016 satt til 19 mill kroner i året over 40 år for hver ferje som  
avløses. Dette forutsetter egen avtale med fylkeskommunen, og rentenivået vil trolig  
betinge at de stiller garanti for lån.

Trafikkutviklingen er i beregningene satt til 5% pr år de første 10 årene, 4% de neste 10  
årene, og 3% i året deretter. Basert på en slik trafikkutvikling viser det at en belåning på  
12 mrd kroner lar seg nedbetale på 36 år dersom bompengesatsene settes til 100 kr for  
hovedbrua, 50 kr for Stjørnfjorden, og 20 kr for tunnelen. Satsene er ikke indeksregulert,  
men det er vanlig at takstene økes med visse mellomrom. Det er ikke lagt inn her.

Det antas at det vil være mulig å få til en rabattordning for de som kjører gjennom to  
eller tre bommer slik at kostnaden fortsatt skal være akseptabel. Betalingsevnen i  
prosjektet synes imidlertid å være god, og det er gode muligheter for å modifisere både  
nivå og struktur på bompengene dersom det skulle oppstå behov for det.

Investeringene i pakken kan fases, men vurderingene tyder på at det har liten betydning for den totale nedbetalingsevnen for pakken. En fasing av investeringene gjør det imidlertid mulig å se trafikkutviklingen hovedbrua vil få etter åpning. Dette kan ha betydning for hvilke garantier som kreves for å kunne få gunstige renteavtaler. Med så lave bompengesatser vurderes prosjektet som økonomisk robust, med gode marginer i forhold til ordinære bompengesatser. Ordinær pris for lett bil i dagens ferjesamband er 141 kr. Med tillegg for bompenger for Fosenvegene med 88 kr er dagens pris for ferjesambandet 229 kr for liten bil. En normal bompengesats i ferjeavløsningsprosjekter er ferjebillett + 40%. Det vil gi en ordinær sats på 200 kroner for lett bil, altså det dobbelte av satsen på 100 kroner det legges opp til her.

Det er en betydelig utfordring med bompengefinansierte prosjekter at satsen er så høy at den medfører avvisning av trafikk. Med så lav sats som mulig vil det meste av vekstpotensialet kunne tas ut tidlig, og ikke trenger å vente til etter at bompengene er fjernet.

## **Orientering om de vurderinger som er gjort hittil og drøfting av tekniske og finansielle muligheter**

### **1. Innledning**

Etter oppdrag fra Rissa Utvikling KF er det over noen år arbeidet med mulighetene for en fast kryssing av Trondheimsfjorden.

Mens det tidligere har vært sett på kryssing med undersjøisk tunnel lenger nord i Trondheimsfjorden, har det siste arbeidet tatt utgangspunkt i en flytende konstruksjon over fjorden i området for dagens ferjesamband Flakk-Rørvik. Arbeidet har fram til 2013 i hovedsak vært utført av konsulentfirmaet Rambøll AS, og har i betydelig grad basert seg på kunnskap fra arbeidet med Ferjefri E39.

Resultatet av arbeidet ble presentert på den internasjonale konferansen Strait Crossings 2013 i Bergen 16.-19. juni 2013. Innlegg og presentasjoner er tilgjengelige i Proceedings fra konferansen, publisert under Statens vegvesens rapporter, rapport Nr. 231 på [www.vegvesen.no](http://www.vegvesen.no).

Konklusjonene etter Rambølls arbeid var klare, både at det er teknisk mulig og at det kan være økonomisk gjennomførbart dersom en bompengeperiode trekkes ut over de 20 år som er typisk for ferjeavløsningsprosjekter i dag. Det ble videre påpekt at finansieringsevnen til prosjektet sterkt ville påvirkes av økt bosetting på Fosen.

I ettertid har det fra flere hold vært tatt til orde for at arbeidet bør fortsette, og det er også enkelte interessenter som har vist interesse for å delta i et interesseselskap for formålet. Siden det forrige arbeidet har det skjedd mye rundt temaet fjordkryssinger. Det gjelder først og fremst tekniske løsninger og virkninger på samfunnet.

### **2. Tekniske løsninger**

Den tekniske løsning i Rambølls arbeid var basert på lav flytebru over mesteparten av fjorden, med en 70-meters fast høybru for skipstrafikken på Flakk-siden. Kostnadene var i 2013 vurdert til å ligge rundt 11,5 mrd kroner.

I regi av Statens vegvesen pågår det et stort arbeid for enkelte av kryssingene langs E39. Arbeidet videreføres med de tidligere hovedkonseptene flytebru, rørtunnel, hengebru med større spenn enn tidligere, og hybridløsninger der mer enn ett teknisk konsept inngår. Generelt sett gir den tekniske bearbeiding et stadig bedre grunnlag for teknisk utforming av fjordkryssinger.

I privat sektor pågår det utvikling av bruteknologi også utenfor det arbeidet som skjer i regi av E39-prosjektene, og det er enkelte interessante utviklingstrekk i dette arbeidet som kan trekke kostnader ned i forhold til det som har vært rådende oppfatning av kostnadsnivået hittil. Aktuelle leverandører mener at lave flytebruløsninger for skjermede farvann som her, vil ha en entreprisekostnad eks. mva på 0,7 - 1,0 mill kroner pr meter. Med en bredde på syv kilometer mellom Flakk og Rørvik kan entreprisekostnaden komme ned mot 5 mrd kroner. Vi har lagt 7 mrd kroner til grunn i beregningene. Prisen avhenger av stålprisen på verdensmarkedet. Bearbeidingskostnadene er imidlertid betydelig større, og vil påvirkes av hvordan konstruksjonene designes og er tilpasset automatiserte produksjonslinjer. Produksjonslinjene i Norge vurderes imidlertid som relativt lite automatiserte.

### **3. Virkninger på samfunnet**

Det er en kjent sak at det oppstår betydelige kortsiktige virkninger for befolkning og næringsliv når et ferjesamband erstattes av en fast forbindelse. Disse vil i hovedsak være av transportøkonomisk karakter.

Arbeidet med å gjøre E39 ferjefri har avdekket at de langsiktige virkningene for samfunnet gjennom økt produktivitet og verdiskaping i næringslivet er store, og kan være langt større enn de transportøkonomiske gevinstene. Virkningene lar seg vanskelig generalisere, og må vurderes for hvert enkelt samband. Men arbeidet har gjort at det nå anses mulig å sette noen verdier på sannsynlige langsiktige effekter. Det vil alltid være viktig å være klar over forutsetningene som analysene bygger på.

Virkningene av tiltakene i pakken vil være svært store, både internt på Fosen og eksternt. Flybasen på Ørlandet, et mangslungent næringsliv, et kompetent, attraktivt og levende landbruksmiljø som vil komme vesentlig nærmere en stor norsk by, samt fiske og havbruk er noen. Fosen er stort og har også et meget stort antall hytter og fritidshus, og turistrettede anlegg.

### **4. Fjordkryssingsselskaper**

Slike selskaper er opprettet flere steder, vanligvis med kommuner og næringsliv som aksjeeiere. Noen av de nærmeste eksemplene på riksvegnettet er Halsafjordsambandet AS på Nordmøre, Møreaksen AS i Romsdal, og Hareid fastlandssamband AS (Hafast) på Sunnmøre. Alle disse tre ligger på E39, men det er også flere eksempler på fylkesvegnettet som Todalsfjordforbindelsen AS på Nordmøre, og Langfjordsambandet AS i Romsdal.

Det er vanlig at selskapene finansierer utredninger, skisser og illustrasjoner, og promoterer virkningene på kort og lang sikt. Det kan også i noen grad være tidlig-fase planlegging før stat og fylkeskommune får prosjektene inn i planbudsjetter og langtidsplaner. I noen tilfeller er selskapene også satt opp for å kunne gjennomføre prosjektene.

## **5. Eget selskap for Trondheimsfjorden**

Det er Rissa Utvikling KF som har påtatt seg arbeidet med å forberede dannelsen av dette selskapet, koordinere interessentene, og skissere et strategisk grunnlag for selskapet og dets styre.

Rissa Utvikling KF mener at interessen allerede er tilstrekkelig, og at det forberedende arbeidet er kommet så langt at tiden anses som moden for å opprette selskapet.

I forarbeidene tar Rissa Utvikling KF ellers utgangspunkt i følgende:

1. Ferjesambandet Flakk-Rørvik er en del av fylkesveg 715, og det er Sør-Trøndelag fylkeskommune som er vegeier. Arbeid og tilnærming vil derfor måtte skje i nært samarbeid og i forståelse med fylkeskommunen.
2. Prosjektet forutsettes å være selvfinansierende, og at det ikke krever bevilgninger fra fylkeskommunen eller andre. Det har dermed ingen innvirkning på fylkesvegprogrammet til fylkeskommunen.
3. Det er tilstrekkelig sikkert at Trondheimsfjorden kan krysses med ett eller flere tekniske konsepter.
4. Hvilken teknisk løsning som vil være mest kostnadseffektiv i forhold til funksjonelle krav som stilles mht skipsfart, levetid og sikkerhet, kan overlates til kontraheringsfasen. I den vil flere leverandører konkurrere med teknologi, pris og eventuelle finansielle elementer innenfor den økonomiske ramme som anses som mulig å finansiere.
5. Det er derfor ikke nødvendig at selskapet engasjerer seg i vurdering av tekniske konsepter. Realiseringsmuligheten blir i hovedsak et spørsmål om finansieringsevne for investering, drift og vedlikehold, og finansieringsmodeller.
6. Det vil kunne være flere organisatoriske løsninger for gjennomføringen. Det kan være alt fra ren offentlig finansiering og eierskap, hybridmodeller med både private og det offentlige i fellesskap, til ren privat finansiering og eierskap. Dette vil avhenge av politisk interesse og finansieringsevne.
7. Grunnlaget for prosjektet vil måtte nedfelles i en avtale med fylkeskommunen. Den vil først og fremst gå på forholdet mellom vegeier og selskapet, og fylkeskommunens bidrag inn i finansieringen. Bidraget antas å være fritak fra merverdiavgift som fylkesvegprosjekter har, og ferjeavløsningsmidler over 40 år for de ferjene som avløses.

8. Hovedprosjektet er kryssingen av Trondheimsfjorden, men det har kommet fram innspill som gjør det ønskelig også se på et større innhold gjennom en pakke. Forarbeidene har derfor tatt utgangspunkt i en pakke bestående av hovedbrua, bru over Stjørnfjorden, tunnel fra Flakk til Ila/Sluppen, og en rundsum avsetning til mulige vegtiltak.
9. I samarbeid med kommunene bør det vurderes hvordan kommunale utviklingsplaner med hensyn til befolkning, arbeidsplasser, næringsarealer og havbruk kan påvirke trafikkutvikling og finansieringsgrunnlag. Dette vil være viktig for virkninger i nedslagsfeltet for prosjektet, og vil styrke trafikkgrunnlaget og nedbetalingsevnen.
10. Analyse av økonomisk risiko, og hvordan den kan håndteres.

Det faglige arbeidet som selskapet kan velge å finansiere utføres i samråd med kommunene, fylkeskommunen og Statens vegvesen. Noe kan utføres gjennom egne konsulentavtaler, eller gjennom oppgaver knyttet til undervisningen ved universitet og høgskoler.

En viktig del av tilnærmingen vil være hvordan finansieringsgrunnlaget kan påvirkes gjennom offensive utviklingsplaner for bosetting og næringsliv i Fosen-kommunene. Her kan det være data og kunnskap som er viktige for å forstå mekanismer og virkninger på samfunnet, og effekten av kommunal satsing. Dette kan derfor være avgjørende for om prosjektet får tilslutning og lar seg gjennomføre.

Det er laget to alternative sett med vedtekter for selskapet. Det ene vil etablere et interesseselskap som vil føre prosjektet fram til realisering, mens det andre settet betyr at selskapet også kan gå videre til gjennomføring. Utkastene ligger i henholdsvis Vedlegg 1 og 2.

## **6. Vurdering av finansieringsevne**

For vurdering av finansieringsevne er det lagt til grunn en tiltakspakke på 12 mrd kroner. Den har bestått av:

- |   |               |
|---|---------------|
| 1. Bru over Trondheimsfjorden:                  | 7 mrd kroner. |
| 2. Bru over Stjørnfjorden:                      | 2 mrd kroner  |
| 3. Bidrag til tunnel fra Flakk til Ila/Sluppen: | 2 mrd kroner  |
| 4. Diverse udefinerte vegtiltak:                | 1 mrd kroner  |

### Sannsynlig eller middels trafikkvekst

Det er lagt til grunn en rente på 2,5% for bompengelån, noe som nok forutsetter at fylkeskommunen stiller garanti for et låneopptak. Det forutsettes videre at fylkeskommunen går inn med fritak av merverdiavgift, og et årlig bidrag med ferjeavløsningsmidler. I beregningene er disse i 2016 satt til 19 mill kroner i året over 40 år for hver ferje som avløses, og at tre ferjer inngår i beregningene. Dette forutsetter egen avtale med fylkeskommunen, og rentenivået betinger trolig garanti for lån.

Trafikkutviklingen er i beregningene satt til 5% pr år de første 10 årene, 4% de neste 10 årene, og 3% i året deretter. Basert på en slik trafikkutvikling kan en belåning på 12 mrd

kroner nedbetales på 36 år dersom bompengesatsene settes til 100 kr for hovedbrua, 50 kr for Stjørnfjorden, og 20 kr for tunnelen. Satsen er i dette tilfellet ikke indeksjustert, men det er vanlig at den justeres med noen års mellomrom.

Dersom ferjeavløsningsmidlene kun kommer for to ferjer i stedet for tre, vil nedbetalingstiden øke med ett år til 37 år med samme bompengetakster.

#### Høy trafikkvekst

Det er sett på et alternativ med høy trafikkvekst på 6% pr år de første 20 årene, og 5% de neste 20 årene. Med slik avstand til en stor by er en slik vekst ikke usannsynlig. Med tilskudd for tre ferjer kan et lån på 12 mrd kroner nedbetales på 31 år med en takst på 100 kr på hovedbrua. Den nødvendige taksten for hovedbrua for en nedbetaling på 40 år er 50 kr for lett bil. Uten ferjeavløsningsmidler vil taksten måtte opp i 70 kr for lett bil å kunne kare 40 år.

#### Lav trafikkvekst

Dersom trafikkveksten settes ned til 2% i året i alle 40 år, og at det heller ikke gis ferjeavløsningsmidler, vil en takst på 170 kr uten indeksjustering for lett bil klare å nedbetale en belåning på 12 mrd kroner over 39 år. Dette er likevel en lavere takst enn det som betraktes som ordinært for ferjeavløsningsprosjekter, ferjebillett + 40% som vil være ca 200 kr for lett bil.

### **7. Finansiering**

Det forventes å være flere interessenter som kan tilby finansiering. Banker, pensjonsfond og finansieringsinstitusjoner både nasjonalt og ikke minst internasjonalt leter etter investeringsobjekter. Norske samferdselsprosjekt nevnes stadig oftere som interessante. Dagens rentenivå er lavt, og forventes å være lavt i mange år framover. De sonderinger som har vært gjort hittil viser at det kan være mulig å komme ned til et rentenivå rundt 2,5% dersom det foreligger en god garanti for belåningen, og dersom bindingstiden ikke blir for lang. De mest gunstige rentebetingelsene oppnås med offentlige garantier, og i dette tilfellet er det kun fylkeskommunen som anses som aktuell garantistiller.

Det er ikke hele finansieringsbehovet på 12 mrd kroner det knytter seg risiko til. For det ene kan investeringene fases, der hovedbrua på 7 mrd kroner vil være første tiltak som bygges. Resten av pakken kan initieres og finansieres når en ser trafikkutviklingen de første årene. For det andre bør det heller ikke knytte seg risiko til ferjetilskuddet fra fylkeskommunen selv, og heller ikke til en ordinært lav trafikkutvikling på nasjonalt eller fylkesnivå. En nærmere analyse kan se på hvilke deler av finansieringsbehovet det knytter seg risiko til, og hvilke beløp det kan dreie seg om. Men på dette stadiet anses det som et robust prosjekt finansielt sett, og det er stort spillerom i å justere på forutsetningene uten at prosjektet vil komme i faresonen mht finansieringsevne.

### **8. Tilnærming til planlegging**

Det er kommunene som er myndighet for arealplanlegging, og selskapets rolle kan være helt eller delvis å finansiere noe oversiktig planinnsats. Dette vil først og fremst være av sonderende karakter for å skaffe oversikt over muligheter og utfordringer i en tidlig fase. Planlegging, kontraherings- og entreprisform påvirker gjensidig hverandre.

Utarbeiding av nøyaktige arealbruksplaner for ilandføringen vil kunne være hemmende for nye og spennende tekniske konsepter dersom de fastlegges for tidlig.

På begge sider av Trondheimsfjorden bør planlegging av ilandføringen legge opp til at flere tekniske løsninger kan være mulige, og prøve å beholde god fleksibilitet i arealplanene fram til teknisk løsning er valgt. Dette bør det tas hensyn til når arbeidet med kommunedelplaner og reguleringsplaner legges opp. Først og fremst er det viktig å understreke at lave flytebruløsninger kan ha meget enkle landfalls-løsninger i en første periode, og kan tilpasses en permanent løsning når de er ferdig planlagt og regulert på begge sider av fjorden.

En alternativ tilnærming kan derfor være at det legges opp til hvilke områder landfall og umiddelbare vegføringer bør holde seg unna. Detaljert regulering vil helt eller delvis kunne innarbeides i gjennomføringskontrakt, og arealer kan sikres gjennom tilstrekkelig grove områdereguleringsplaner før kontrahering igangsettes. Hele planregimet bør imidlertid fastsettes av de respektive kommunene Trondheim og Rissa og fylkeskommunen før planarbeid igangsettes, og selskapets rolle vil først og fremst være å bidra til finansiering.

### **9. Valg av kontraheringsform, kontraktstype og ansvarlig for gjennomføring**

Når finansieringen anses som klar, er det kontraheringsform og kontraktstype som vil det være det viktigste strategiske valget. Det forutsettes at det på forhånd klareres en bestemt, finansierbar kostnadsramme for utbyggingen, og da kan en alliansemodell være en egnet gjennomføringsmodell.

For å sikre at alle mulige tekniske konsepter og entreprenørkonsortium gis anledning til å delta i en framtidig konkurranse, vil det være naturlig at det inviteres til en bred tilnærming til løsning gjennom en konseptutlysning. På forhånd foreligger dokumentasjon på ulike miljølaster som vind, bølger og strøm det skal tas høyde for, samt forløp av fjell og sedimenter, deres mektighet og egenskaper forøvrig.

Selv om en velger en alliansemodell, vil likevel kontraheringsformen konkurransepreget dialog kunne benyttes når leverandør skal velges. I en slik tilnærming vil tilbyderne først komme med sine tekniske konsepter. I den påfølgende dialogfasen vil eventuelle tekniske utfordringer med de ulike konseptene klarlegges, og dette kan avdekke behov for tekniske analyser, supplerende undersøkelser eller mer kunnskap. Dialogfasen vil klargjøre behovet for eventuell kvalifisering av konstruksjonens byggbarhet, levetid og sikkerhet, og danne grunnlaget for en formell godkjenning hos sentrale myndigheter.

Dialogfasen vil derfor klargjøre hvilke konsepter som kan anses løsninger som kan anses som byggbare. Gjenværende tilbydere vil deretter bli invitert til å komme med konkurrerende pris. Når gjennomføringsprosessen settes i gang, vil det også være nødvendig at løpet er forpliktende for oppdragsgiver. Invitasjon og prosess vil måtte ende opp med tildeling av kontrakt for gjennomføring dersom endelig tilbud ligger innenfor forutsatt økonomisk ramme. I alliansemodellen går eier/byggherre inn i et felles selskap sammen med vinnende leverandør for å gjennomføre prosjektet innenfor den definerte kostnadsrammen.



Det vil kunne være svært så fornuftig og kostnadsdempende at både dialogfase og kontrakt gir tilstrekkelig tid til å utvikle tilpasset teknologi, materialer, modulstruktur, og rasjonelle produksjons- og byggemetoder.

Før kontrahering igangsettes kan det oppstå en diskusjon om hva som kan la seg bygge, eller bør bygges dersom det vil være tvil om hvilke langsiktige kostnader bestemte løsninger kan ha med hensyn til drift, vedlikehold og rehabilitering. Dette kan påvirke valg av byggherre, gjennomføringsform og fordeling av økonomiske risiko. En mulighet vil kunne være at eierskap og risiko ligger utenfor de ordinære offentlige systemer, og at enkelte forutsigbare kostnader knyttet til vedlikehold og utskiftninger kan innarbeides i leveransen.

### **10. Undersøkelser og planlegging som selskapet må gjøre**

Selskapet vil måtte initiere og finansiere en del undersøkelser og planlegging.

Det ene vil være en transportanalyse for å ha det best mulige faglig grunnlag for den trafikkutvikling som kan legges til grunn for bompenginntektene.

På begge sider må det i samråd med kommunene også ses på mulige landfalls-løsninger, permanente og eventuelle midlertidige dersom de permanente bedømmes som planmessig såpass krevende at en planprosess blir uoversiktlig. Midlertidige løsninger vil fortrinnsvis være i tilknytning til eksisterende ferjeleier.

Det vil trolig bli nødvendig å se på hvilke andre infrastrukturtiltak som bør innarbeides i planer og tilnærming. Sammen med kommunene, fylkeskommune og vegvesen vil det på begge sider av fjorden være naturlig å se på hvilke andre infrastrukturtiltak som bør innarbeides i planer og tilnærming. Samarbeidet vil klarlegge hva det kan være naturlig at selskapet tar av kostnader for utredninger og arealbruksplaner.

På Trondheimssiden av fjorden bør det for eksempel vurderes om kontakten med det overordnede vegnettet på sikt bør bedres sammenlignet med i dag. Tunnel fra Flakk til Ila og/eller Sluppen har vært nevnt.

På Fosensiden vil det i første omgang måtte gjøres visse sonderinger og planlegging for en bru over Stjørnfjorden, samt eventuelle andre tiltak på vegnettet. Dette forventes å klargjøre behovet for kommunedelplaner og regulering. Dette bør ses i sammenheng med det som bygges gjennom bompengepakken Fosenvegene AS, og eventuelle senere pakker.

En konsekvensutredning for tiltaket vil måtte anses som nødvendig. Innholdet her vil klarlegges når samarbeidsprosessene med offentlige myndigheter har kommet i gang.

Dette er noen av de forberedelser som selskapet vil måtte ta hovedansvar for. I avsnittet nedenfor er det omtalt noen flere som før eller siden vil være nødvendige å ta avhengig av framdrift i prosjektet.

## 11. Antatte kostnader for selskapet de første to år

Millioner kroner

1. Trafikkanalyse og -prognose med dagens trafikkgrunnlag og arealbruk	0,3
a. Påbyggingsmoduler for trafikale effekter av tiltakene i pakken	0,3
b. Effektkjøringer av vekstmoduler fra kommunale planer	0,3
2. Analyse av mulige landfallsløsninger med evt planprogram	0,5
3. Infrastrukturtiltak begge sider av fjorden, oversiktlig kartlegging	0,5
4. Konsekvensutredning tidlig stadium	0,5
5. Basiskartlegging og simulering av miljødata som vind, bølger og strøm	1,0
6. Oversiktlig kartlegging av grunn- og bunnforhold	1,0
7. Vurdering av kontraherings- og kontraktstyper	0,2
8. Administrative utgifter for styre, daglig ledelse, reiser mv	1,0

Totalt indikeres her utgifter på rundt 5 millioner kroner. Men dette vil sterkt avhenge av framdrift i prosjektet. I Vedlegg 3 er det angitt enkelte oppdrag som styret i samråd med andre interessenter kan velge å igangsette selv om de strengt ikke kan anses å være nødvendige. Men de kan bidra med mye kunnskap og informasjon omkring de muligheter og potensialer som kan avledes fra prosjektet.

Når det anses klart for gjennomføring vil utgifter til anbudsgrunnlag, og til konkurranseprega dialog komme. Dette vil imidlertid ligge i finansieringsplanen for selve utbyggingsfasen, og innarbeides i det overslaget. Hvor kostnadene for en full konsekvensutredning bør ligge er en tilsvarende sak. Det foreligger ikke nok grunnlag for å kunne sette opp en slik oversikt nå.

Kompensasjon til tilbydere i en konkurranseprega dialog-prosess vil være betydelige beløp. De vil totalt kunne ligge på 2-10 mill kroner avhengig av hvor mange tilbydere som blir med i dialogfasen og hvor mye bearbeiding og undersøkelser som byggbarhetsanalysene og teknisk kvalifisering vil omfatte.

Rissa Utvikling KF  
Olbert Aasan  
Daglig leder