

Notat

Til: Aksjeeierne i Fosenbrua AS
Dato: 25. juni 2018
Fra: Daglig leder i Fosenbrua AS

Informasjon til eierne vedrørende notat og saksframlegg til Fylkesutvalgets møte 19. juni 2018 - Sak 190/18 om Fjordkryssing Trondheimsfjorden

Til Fylkesutvalgets sak 190/18 Fjordkryssing Trondheimsfjorden forelå det et saksframlegg fra Fylkesrådmannen, som til dels bygger på et udatert notat fra Statens vegvesen. Begge vedlegges.

Som det framgår av vedleggene, og av oppslag og omtale i Adresseavisen, NRK Trøndelag og Fosnafolket, vurderer Fylkesrådmannen kostnaden til å kunne komme opp i 34 mrd kroner. Vi har i forarbeidene til selskapet operert med en entreprisekost eks. mva på 12 mrd kroner (entreprisekost eks. mva). Forarbeidene er det eneste offisielle grunnlaget som forefinnes pr dato fra selskapet med hensyn til kostnader, og alle presentasjoner og annen informasjon bygger på disse vurderingene. Det foreligger ingen rapporter eller lignende som krever at noen andre enn eksisterende eller potensielt nye eiere tar stilling til prosjektet og dets gjennomførbarhet. Selskapet er i en utredningsfase som tar sikte på å belyse dette. Når resultatet fra oversiktsstudie og akustiske undersøkelser for Stjørnfjorden og prognosearbeidet foreligger neste halvår, forbereder selskapet en orienterende rapport om teknisk og økonomisk gjennomførbarhet av tiltakene.

Hva motivet for saken har vært vil vi ikke spekulere i, men som selskap oppfatter Fosenbrua AS det som skjedde som en fiendtlig handling. Verken SVV eller Trøndelag fylkeskommune har vært i kontakt med Fosenbrua AS for å sjekke ut den informasjon de bygger sine notater på, og bortsett fra invitasjoner til aksjetegning har vi som nevnt så langt ikke fremmet noen sak eller søknad av noen art som trenger behandling noe sted. Vi har prøvd å få med de myndighetsorganer som senere vil kunne få befatning med saken, i et koordineringsforum, men dette har ikke lyktes.

Mange av eierne var på Generalforsamlingen og eiermøtet 12. juni 2018 der noe av bakgrunnen for teknologi og kostnader ble presentert. I ettertid dukket sakskart og saksframlegg for Fylkesutvalgets møte 19. juni opp, og når vurderingene bygger på slike svakheter i bakgrunnsinformasjon og forutsetninger, finner selskapet grunn til å oppdatere selskapets eiere gjennom denne orienteringen.

Når et slikt prosjekt skal forberedes av et selskap vil finansieringsevnen i starten måtte vurderes på et svært grovt nivå gjennom forarbeidene til etablering av selskapet. Kun de mest fremtredende kostnadene vil i en slik vurdering få en indikativ, «global» angivelse av et kostnadsnivå, og stadiet gir ikke grunnlag for å angi detaljer for mindre dominante kostnader.

Nedenfor vil vi oppsummere saken slik vi mener den framstår pr i dag:

1. Fosenbrua AS forutsetter at bru over Trondheimsfjorden bygges som vanlig tofelts veg (ett kjørefelt i hver retning), med gang- og sykkelveg på den ene siden. Typiske bredder for et slikt tverrsnitt vil være 15 – 17 m. Antatt fartsgrense er på 80-90 km/t.
2. SVV sammenligner i sitt notat kostnadene for en tofelts flytebru over Trondheimsfjorden med en dobbelt så bred firefelts bru for E39 over Bjørnafjorden sør for Bergen. Kryssingen er planlagt som motorveg med fartsgrense 110 km/t.
3. Totalkostnaden for kryssing av Bjørnafjorden er i notatet oppgitt til 17 mrd kroner. Brua har med fire kjørefelt med g/s-veg, og er 5530 m lang. Det gir en beregnet totalkostnad på 3,1 mill kr/m inkl mva, byggherrekostnader, sikkerhetsavsetninger mv. Det står ikke noe om merverdiavgift er inkludert, men totalkostnad for statlige anlegg pleier å inneholde mva. For en slik bru vil kostnaden i stor grad være knyttet til leveranse av prefabrikkerte stål- og/eller betongprodukter, slik at mva-prosenten kan antas å ligge nærmere 25%. For mer ordinære veganlegg kan den komme ned i 17-18%.
4. Fosenbrua AS har i alle sine kostnadstall snakket om entreprisekost eks. mva. Det skyldes at gjennomføringsformen som vi forutsetter vurderes til å påføre prosjektene lave byggherrekostnader, samt at merverdiavgiften hittil er forutsatt refundert.
5. Bru over Bjørnafjorden er beregnet til en entreprisekost ekskl. mva på 11-12 mrd kroner. Siden en så stor flytebru ikke har vært bygd før, inneholder også dette anslaget betydelige sikkerhetsavsetninger. Med utgangspunkt i 12 mrd kr, gir dette ca 2,2 mill kr/m eks. mva. Kostnadene består av elementer som er temmelig proporsjonale med stålmengden som skal produseres, dvs kjørebanebredden, og kan på dette nivået halveres for en bro som er halvparten så bred, dvs ca 1,1 mill kr/m eks. mva. Vi har lagt til grunn en entreprisekost eks. mva på 1 mill kroner/m. I tillegg taler en større andel lav flytebru for en noe lavere gjennomsnittlig løpemeterpris. Det vil også være noen kostelementer som ikke øker med produksjonsvolumet.
6. Stålmengden for skissert firefelts bru over Bjørnafjordbrua er i gjennomsnitt ca 13 tonn/m. Den halvparten så brede Bergsøysundet bru på Krifast på Nordmøre er bygd med en stålmengde på ca 7 tonn/m, og med to kjørefelt og g/s-veg vil den dermed ha tilsvarende stålmengde pr meter. Oppdatert til 2016-priser kostet den 600-700,000 kroner pr m.
7. Vi er derfor komfortable med den entreprisekost på 1 mill kr/m eks mva vi har lagt til grunn i forarbeidene til selskapet. Vi forutsetter at en bru med tilsvarende teknologi blir bygget før det er aktuelt å bygge over Trondheimsfjorden.
8. For kryssing av Stjørnfjorden har SVV brukt den samme kostnadsreferansen fra Bjørnafjorden, og mener den vil koste rundt 8 mrd. kroner.
9. Vi har i forarbeidene antydnet et nivå på 2 mrd. kroner for kryssing av Stjørnfjorden med bru eller tunnel, og tilknytninger. Dette vil normalt holde for ordinær undersjøisk fjelltunnel med moderat dybde. Resultatet av de akustiske undersøkelser som nå er gjort av bunnforholdene i Stjørnfjorden vil foreligge over ferien, og tunnelens lengde og dybde vil da kunne fastslås med større nøyaktighet.

10. Som bru vil kryssingen av Stjørnfjorden være 2,3-2,9 km, avhengig av hvordan bunnforholdene utnyttes, og pågående oversiktsstudie (Rambøll) vil gi holdepunkter for aktuelle landingsområder. Vi er klar over at vårt indikerte nivå kan vise seg å være lavt for en flytebru. Dersom totalkostnadene for Bergsøysundet flytebru på Nordmøre og Nordhordlandsbrua nord for Bergen oppdateres til dagens prisnivå vil de ligge på rundt 6-800 000 kr/m, og da vil kostnadene for bru over Stjørnfjorden kunne ligge rundt det angitte nivå.
11. For strekningsvise utbedringer har vi lagt inn ca 1 mrd kroner, og i trafikkanalysen er dette blitt knyttet til vegstrekningen Rissa-Fevåg. Denne strekningen kan få to-tre ordinære landtunneler av varierende lengde. Dersom det ikke skulle vise seg å være noen spesielle forhold på strekningen, vil dette kunne anses som normale totalkostnader.
12. Mht finansieringsevnen er det klart at vi, i motsetning til det som er forutsatt i fylkeskommunens notat, legger til grunn betydelig trafikkvekst etter åpning slik vi har sett det på andre bynære samband feks rundt Bergen. Hva dette kan bety for trafikken rettet mot Trondheim klarlegges gjennom det pågående prognosearbeidet (Norconsult). Reisemiddelfordelingen mot Trondheim kan påvirkes gjennom ulike tiltak. Arbeidet forventes ferdig i løpet av høsten.
13. Bidrag til tunnel fra Flakk inn mot byen er tatt ut av vår prosjektliste. Det bemerkes at det aldri har vært antydnet noe annet enn et bidrag til kostnadene for en tunnelløsning.
14. Mht gjennomføring har vi tenkt å utnytte innovasjon og utvikling i bransjen gjennom en konseptutlysning i stedet for en ferdig definert løsning som SVV vanligvis inviterer bransjen til å gi pris på.
15. Vi legger til grunn noe lavere rente i våre foreløpige beregninger enn de 4% som saksframlegget legger til grunn.
16. Våre vurderinger tar som kjent utgangspunkt i at selskapet finansierer, bygger, drifter, vedlikeholder og rehabiliterer prosjektene innenfor en periode på 40 år, og at de kan overleveres vegeier i nedbetalt stand dersom det skulle være ønskelig når den tid kommer. En forbindelse over Stjørnfjorden vil ikke direkte erstatte en eksisterende forbindelse, og vil kunne håndteres annerledes.



Illustrasjon av mulig endeforankra firefelts flytebru for E39 over Bjørnafjorden sør for Bergen

E39 Bergsøysundet flytebru (1992)

Del av på Krifast-prosjektet

Siviling, Geir Kjersem i LMG Marin:

«En priseskalering av Bergsøysundet flytebru, (som har to felt og gang/sykelsti) til 2016 verdier (SSB-prisindeks +65%) viser en løpemeterpris på **NOK 615.000/m** ferdig bru»



E39 Nordhordlandsbrua (1994)

- Lengde 1614 m
 - 1243 m flytedel
 - 371 m fastdel
- Seilingshøyde 32 m
- 940 mill kroner (1994-kr)
 - hvorav 600 mill for bruene
- Meterpriser 1994
 - 370 000 kr/m totalt bruene
 - 450 000 kr/m flytedel
 - 230 000 kr/m fastdel
- Meterpriser 2016 (prisindeks +59%)
 - 590 000 kr/m totalt bruene
 - 715 000 kr/m flytedel
 - 365 000 kr/m fastdel

