



Arkivsak-dok. 201845051-1
Saksbehandler Gunnstein Flø Rasmussen

Saksgang	Møtedato	Utvalgssaksnr
Fylkesutvalget	19.06.2018	190/18

Fjordkryssing Trondheimsfjorden

Fylkesrådmannens innstilling:

1. Med en total kostnad estimert til over 30 milliarder kroner vedtar Fylkesutvalget at Trøndelag fylkeskommune ikke involverer seg i Trondheimsfjordbru-prosjektet.
2. Fylkesutvalget vedtar at Trøndelag fylkeskommune skal vente med å se nærmere på Trøndelagstunnel-prosjektet til resultatet fra seismikkundersøkelsen er klart, inntektsgrunnlaget inkludert bidrag fra Statnett er avklart og tallgrunnlaget i prosjektet er grundigere vurdert.

Vedlegg:

Nummererte vedlegg som følger saken:

1. Notat fra Statens vegvesen; Vedrørende bru- og tunnelprosjekter i Trondheimsfjorden

Bakgrunn:

Det er i dag to prosjekter som parallelt ser på mulighetene med å erstatte dagens fergesamband med bru eller tunnel over Trondheimsfjorden. Det er prosjektet «Trondheimsfjordbrua» mellom Flakk og Rørvik i regi av Fosen Regionråd og prosjektet «Trøndelagstunnelen» i regi av Regionrådet for Orkdalsregionen. Det er etablert et eget selskap med ansvar for å klargjøre bruprojektet, Fosenbrua AS.

Trondheimsfjordbrua er tenkt å erstatte dagens fergesamband mellom Flakk og Rørvik. Prosjektet inkluderer tunnel fra Ila til Trondheimsfjordbrua, ny vei gjennom Indre Fosen kommune til Fevåg og ny bru derfra over Stjørnfjorden til Ørland. Fosenbrua AS har beregnet total kostnaden for prosjektet til ca. 12 mrd. kr.

Trøndelagstunnelen er tenkt å gå fra Agdenes under Trondheimsfjorden til Fevåg i Indre Fosen kommune og videre derfra under Stjørnfjorden til Ørland. Tunnelen er tenkt å erstatte behovet for sambandet Brekstad – Valset. Prosjektets ide er å etablere en veitunnel samtidig med at Statsnett skal bygge ny elkabel til Fosen. Dette er antatt å gi vesentlige synergier for veitunnelen. Sintef har på oppdrag for Regionrådet for Orkdalsregionen beregnet total kostnaden for prosjektet til ca. 1,5-2,5 mrd. kr.

Trøndelag fylkeskommune

Fylkeskommunen har ikke vært delaktig i noen av prosjektene. Begge prosjektene har nå kommet så langt at prosjektene har utredet kostnadsanslag som er omtalt i media. Siden begge prosjektene er tenkt å erstatte fylkesveisamband og dermed forutsetter enten fylkeskommunal delfinansiering eller en avtale mellom staten og fylkeskommunen om fergeavløsning har fylkeskommunen blitt utfordret av media på å uttale seg om prosjektene. Av den grunn har fylkesrådmannen bedt Statens vegvesen om et notat som et første kunnskapsgrunnlag om prosjektene, med særlig fokus på prosjektenes kostnadsanslag. Notatet legges her fram for Fylkesutvalget.

Faktiske opplysninger:

Notatet gir en overordnet og innledende vurdering av prosjektene. Statens vegvesen skriver innledningsvis at det her er snakk om nybrottsarbeid og svært store prosjekt som kan medføre en meget stor risiko for fylkeskommunen. Det eksisterer svært få sammenlignbare prosjekt, noe som også øker risikoen.

Kryssing Flakk – Rørvik

En flytebru fra Flakk og over til Rørvik vil få en lengde på ca. 6.5 kilometer. Sammenlignbar brukryssing som er under utredning på E39 i dag er sambandet over Bjørnafjorden. Brukryssingslengde i Bjørnafjorden er ca. 5 kilometer. De har der et kostnadsanslag med en P50 kostnad på 17 milliarder. En direkte estimert P50 kostnad ut fra dette anslaget vil gi oss en P50 kostnad for bru på strekningen Flakk - Rørvik på $6.5/5 \cdot 17$ milliarder = 22 milliarder. Statens vegvesen bemerker at dette er en forenklet vurdering basert på det lille av grunnlag som finnes. Usikkerheten i tallet vil ligge på 30-40%.

Prosjektet forutsetter i tillegg også en kryssing av Stjørnfjorden og ny vei mellom de to bruprojektene. Statens vegvesen har beregnet totalkostnaden for de to bruprojektene til å utgjøre 31 mrd. kr. Det vil i tillegg være behov for ny vei mellom bruene i Indre Fosen kommune. Det må i denne sammenhengen ta forbehold om at Statens vegvesen kun har brukt sammenlignbare tall fra andre prosjekter i anslaget over bruprojektene.

Likevel er det gode holdepunkter for å si at kostnaden for brua vil ligge nærmere 22 mrd. enn de 7 mrd. som rapporten fra Fosenbrua AS nevner, og at totalkostnaden for prosjektet vil bli på over 30 mrd. kr.

Veg- og kabeltunnel til Ørlandet

De metersprisene som benyttes i Sintef-rapporten er det som legges til grunn for ordinære tunneler. En undersjøisk tunnel krever normalt mer sikring og utstyr, samt at det er vesentlig lengre byggetid og høyere usikkerhet i prosjektet med en så lang tunnel uten mulighet for drivetverrslag. Statens vegvesen mener derfor overslagene i rapporten er noe forsiktige, og vil anbefale fylkeskommunen å øke tallene med 25-50%. Dette gir en kostnad mellom 2 - 3,6 milliarder kroner alt etter hvilken løsning som blir valgt.

Planlegging

For å gjøre tilstrekkelige målinger og grunnundersøkelser vil det kreve planmidler i flere 100-millionersklassen. Dette altså for å ha et grunnlag til å gjøre investeringsbeslutning. En kvalitetssikring av plangrunnlaget på disse kryssingene som ikke innebærer målinger, grunnundersøkelser eller prosjektering, men som vil gi en mer inngående vurdering enn det som fremgår av vedlagte notat, har en anslått kostnad på 1-2 mill. kr.

Drøftinger:

Fylkesrådmannen presiserer at Statens vegvesen her kun har foretatt overordnede vurderinger av prosjektene.

Statens vegvesens kostnadsoverslag på kr. 22 mrd. for Trondheimsfjordbrua og kr. 31 mrd. totalt for bruprojektene, mener fylkesrådmannen synliggjør hvor krevende det vil være å realisere prosjektet. Det at det er et nullvekstmål for biltrafikk på trondheimssiden av brua vanskeliggjør prosjektet ytterligere, ved at inntektsgrunnlaget da må baseres på dagens

Trøndelag fylkeskommune

biltrafikk. I tillegg blir det et spørsmål om det er riktig å bygge en bru, som kan bidra til å øke antall personbiler, inn mot et område med et nullvekstmål for personbiltrafikk.

Til prosjektets favør kan man si at når staten bygger ut sine veier til Trondheim sørfra og østfra, burde ikke nullvekstmålet være noe hinder for å bygge bru fra Fosen.

I tillegg til brua over Trondheimsfjorden forutsetter prosjektet ny vei både mellom Trondheim og Trondheimsfjordbrua, fra Trondheimsfjordbrua til Fevåg gjennom Indre Fosen kommune samt ny bru over Stjørnfjorden til Ørland. Tilleggskostnaden for brua over Stjørnfjorden er av Statens vegvesen estimert til rundt 8 milliarder. En undersjøisk tunnel vil antageligvis ha en lavere kostnad, men muligheten for dette vil ikke bli avklart før resultat av seismikkundersøkelsen er klar.

Statens vegvesen har ikke beregnet kostnaden for veiprosjektene. Dette er av Fosenbrua AS beregnet å koste ca. 3 mrd. kr. Dersom dette estimatet stemmer vil totalkostnaden for prosjektet være ca. 34 mrd. kr. Fosenbrua AS forutsetter i sine estimater at prosjektet blir et fylkeskommunalt prosjekt, for å få momsrefusjon.

Statens vegvesen presiserer i sitt notat at dette er et risikoprojekt, da prosjektet forutsettes å være en flytebru på 6,5 km. De lengste flytebruprojektene i Norge, som Statens vegvesen sammenligner prosjektet med i sitt notat er 4-5 ganger kortere enn Fosenfjordbrua. Fylkesrådmannen mener derfor at det bør legges inn større risikoavsetning i prosjektet enn det Statens vegvesen anbefaler i sitt notat.

Fylkesrådmannen støtter anbefalt konklusjon i Statens vegvesens notat, om at fylkeskommunen bør vente med å konkludere om bruprojektet til det er bygd et tilsvarende prosjekt av sammenlignbar størrelse på E39. Fylkesrådmannen forutsetter at dette forstås som et ca. 6,5 km. langt flytebruprojekt.

Fylkesrådmannen mener for øvrig at det ikke er realistisk å tro at det er mulig å få inn et nytt prosjekt til over 30 mrd. kr. i inneværende NTP. Med dette kostnadsestimatet må bruprojektet antas å tidligst kunne oppnå statlig delfinansiering på 2030-tallet.

Statens vegvesen har ikke beregnet inntektsgrunnlag og forutsetningene for en bompengefinansiering i sitt notat. Fylkesrådmannen må derfor foreta vurderingene av dette på sterkt forenklete egne regneøvelser.

Det er to mulige tidsperspektiver på dette. Bompengeprojekter godkjennes vanligvis for 15 år, mens fergeavløsning nå kan godkjennes for 40 år.

Investeringsbeløpet vil måtte lånefinansieres før bygging for deretter å skulle nedbetales fra åpning av veien. Med 4% rente over 15 år vil totalkostnaden for et lån på kr. 34 mrd. bli ca. 44 mrd. For et tilsvarende lån med 40 års nedbetalingstid vil totalkostnaden bli ca. kr. 60 mrd. Med 25 % momsfradrag blir dette henholdsvis ca. 33 og 45 mrd. kr.

4% rente må anses å være en lav rentekalkyle på 40 års nedbetaling, men er valgt som et antatt gjennomsnitt for lån på 15 år og 40 år. Gjennomsnittsrenten siste 40 år har til sammenligning vært på ca. 7%.

Med krav om nullvekst for biltrafikk til Trondheim i perioden, vil det ikke være realistisk å regne med vesentlig økt trafikk. I dag er trafikken over sambandet ca. 800.000 biler pr. år. Dersom dette aksepteres økt med 25% til 1 mill. biler pr. år, vil et svært forenklet estimat av bompengebelastningen pr. passering bli som følger:

Trøndelag fylkeskommune

- 15 års nedskrivning: 33 mrd. kr/15 mill. biler = ca. kr. 2.200,- pr. passering.
- 40 års nedskrivning: 45 mrd. kr/40 mill. biler = ca. kr. 1.100,- pr. passering.

Fylkesrådmannen vil påpeke at dette er estimater basert på et forenklet tallgrunnlag. Det er her ikke tatt høyde for inflasjon, endret kjøremønster og mulig avvisingseffekt grunnet høye takster og mulige rabatter. Det er heller ikke tatt høyde for forskjellig prising av ulike kjøretøy, administrative kostnader eller ekstern delfinansiering.

Når det gjelder tunnelprosjektet under Trondheimsfjorden for å binde Brekstad og fastlandet sammen er kostnadsoverslaget lavere, prosjektet basert på dagens teknologi og estimatene nærmere det Statens vegvesens vurderinger.

Sintef har estimert kostnaden for tunnel til å bli ca. 1,5 – 2,5 mrd. kr. Statens vegvesen skriver i sitt notat at Sintef har benyttet kalkyler for ordinære tunneler og ikke undersjøiske tunneler i sine kalkyler, og at Statens vegvesen av den grunn anbefaler at det legges inn et risikopåslag på inntil 50%. Statens vegvesen konkluderer med at kostnaden for de to tunnelene kan bli på kr. 2,8 - 4,7 mrd. kr.

Med 4% rente på hhv. 15 og 40 år, blir totalkostnaden på kr. 6,3 mrd. og 9,4 mrd. Fratrullet 25% momsrefusjon blir netto prosjektkostnad på kr. 4,7 mrd. og 7,1 mrd. Sambandet Brekstad-Valset har en årstrafikk på ca. 200.000 biler. For enkelthet skyld legges dagens trafikktall til grunn for hele perioden selv om det ikke er noe nullvekstmål for enden av dette sambandet. Trafikken utgjør da 3 mill. biler over 15 år og 8 mill. biler over 40 år.

Et tilsvarende svært enkelt estimat på bompengebelastningen for hver passering på dette prosjektet vil være:

- 15 års nedskrivning: 4,7 mrd. kr/3 mill. biler = ca. kr. 1.600,- pr. passering.
- 40 års nedskrivning: 7,1 mrd. kr/8 mill. biler = ca. kr. 900,- pr. passering.

Også dette er sterkt estimater på et svært enkelt tallgrunnlag.

I løpet av sommeren vil det bli utført seismikkundersøkelse for å nærmere på grunnforholdene og mulighetene for å gjennomføre prosjekt med tunnel også under Stjørnfjorden. Dette vil gi bedre grunnlag for å vurdere kostnadene ved dette prosjektet. Fylkesrådmannen mener derfor det er fornuftig å vente med å se nærmere på tunnelprosjektet til dette er gjennomført.

Dersom disse prosjektene skulle realiseres som fergeavløsningsprosjekter over 40 år, vil årlig kostnad uten renter for bruprojektet utgjøre ca. kr. 850 mill. og for tunnelprosjektet ca. kr. 120 mill. Til sammenligning utgjør dagens fylkeskommunale tilskuddskostnad ca. kr. 30 mill. pr. samband pr. år. Fylkeskommunens tilskuddskostnad kan dermed dekke ca. 1/30 av årlig kostnad på bruprojektet og ca. 1/4 av tunnelprosjektet.

Dette indikerer, forutsatt at forutsetningene i denne saken viser seg å stemme, at dersom fylkeskommunen velger å bidra med hele dagens tilskuddsbeløp i 40 år, vil dette dekke ca. kr. 40,- pr. bil av en bomkostnad på ca. kr. 1.100,- i bruprojektet og drøyt kr. 200,- pr. bil av en bomkostnad på ca. kr. 900,- pr. bil i tunnelprosjektet.

Fylkesrådmannens konklusjon:

Fylkesrådmannen konkluderer følgende:

1. Trondheimsfjordbru-prosjektet antas å ha et total kostnad på ca. 34 mrd. kr.
2. Uten statlig delfinansiering vil bomprisene på Trondheimsfjordbru-prosjektet kunne bli i størrelsesorden kr. 1.000,- til 3.000,- pr. passering.
3. Dagens tilskuddskostnad for sambandet Flakk-Rørвик tilsvare ca. 1/30 av kostnaden pr. passering.
4. Fylkesrådmannen anbefaler fylkesutvalget på dette grunnlag å ikke involvere fylkeskommunen i Trondheimsfjordbru-prosjektet.
5. Dersom Fylkesutvalget mener fylkesrådmannen bør se videre på prosjekt, anbefaler fylkesrådmannen at dette avventes til det er bygd et tilsvarende prosjekt av denne størrelsen i Norge.
6. Trøndelagstunnel-prosjektet antas å kunne ha en total kostnad på ca. kr. 4,7 mrd.
7. Uten statlig delfinansiering vil bomprisene kunne bli i størrelsesorden kr. 900,- til 1.600,- pr. passering.
8. Dagens tilskuddskostnad på sambandet Brekstad-Valset tilsvare ca. 1/4 av kostnaden pr. passering.
9. Fylkesrådmannen anbefaler å vente med å se nærmere på Trøndelagstunnel-prosjektet til resultatet fra seismikkundersøkelsen er klart, inntektsgrunnlaget inkludert bidrag fra Statnett er avklart og tallgrunnlaget i prosjektet er grundigere vurdert.