

## Nyhetsbrev September 2023

### Orientering om arbeidet med Fosenbru-prosjektene

Fosenbrua AS har ferdigstilt arbeidet med en orienterings-rapport, i samarbeid med flere konsulentselskaper som har utført delutredninger eller deltatt i Konsulentgruppen.

Den er spesielt laget for å gi status i arbeidet og orientering av politisk og administrativt nivå i berørte kommuner, fylkeskommunen, næringslivsorganisasjonene og selskapets eiere.

En fast forbindelse over Trondheimsfjorden vil alene ha stor betydning for Midt-Norge som landsdel, og vil dermed også ha nasjonal betydning. Indre Fosen og Åfjord vil danne kjedede bo-, arbeids- og servicemarked med flere kommuner på Trondheimssiden av fjorden, og vil gi tilgang til nye, store arealer for regional vekst og utvikling. Regionen vil styrke sin tilgang til og attraktivitet for spesialkompetanse, som også kan benyttes i sterkt voksende marine næringer på Fosen.

En fast forbindelse over Stjørnfjorden vil ha stor betydning for Fosen som region ved at det meste av folk og arbeidsplasser vil ligge i ett felles bo-, arbeids-, og servicemarked. Det er i dag bare Åfjord som har tilgang til ett felles service-, bo- og arbeidsmarked på rundt 12,000 arbeidsplasser i Indre Fosen, Ørland, og sitt eget marked og som er stort nok til å komme opp i det som kan kalles en slags kritisk grense for slike markeder på rundt 10,000 arbeidsplasser.

Den tilgang på bo-, arbeids- og servicemarkeder som Indre Fosen og Ørland har sammen med Åfjord i dag, gir mer usikre vekstforutsetninger. Med bru over Stjørnfjorden vil markedene rundt alle de tre kommunesentrene få full integrering, og forutsetningene for vekst vil være gode med rundt 20,000 bosatte og 11,500 arbeidsplasser.

Med begge bruforbindelsene på plass, vil mesteparten av befolkning og arbeidsplasser på Fosen danne ett kjedet bo-, arbeids- og servicemarked med Trondheimsområdet, noe som vil bety en kraftig styrking av Trøndelags attraktivitet og økonomi.

Den tekniske utviklingen innenfor flytende konstruksjoner har de siste ti årene vært store, og Norge anses som et ledende land på feltet. Det er først i de senere år at en kryssing av Trondheimsfjorden kan anses som teknisk mulig.

Selv om hele prosjektet innebærer et stort finansieringsbehov, er trafikkgrunnlaget så stort at det kan være mulig å finansiere både utbygging og drift over en nedbetalingsperiode på 40-45 år. Men dette vil avhenge av endringer i

rammebetingelsene for finansiering av infrastruktur i Norge, og utviklingen i rentemarkedene.

Alle Fosenbru-prosjektene er tenkt gjennomført gjennom private finansierings- og garantiordninger, og vil verken utgjøre en risiko eller utgiftspost for det offentlige. Private garantier må påregnes å være noe dyrere enn offentlige.

Kryssing av Stjørnfjorden, ny veg Fevåg-Rissa, og tunnel mellom Stadsbygda og Rørvik (Pakke I), vurderes på dette stadiet til å ha entreprisestkost på ca 6 mrd. 2023-kroner, eks mva. og byggherrekostnader. Selve fjordkryssingen vurderes tilsvarende til en entreprisestkost på ca 4 mrd. 2023-kroner. Hvorvidt pakken med dagens rentenivå, helt eller bare delvis er finansierbar, vil måtte vurderes nærmere i det videre arbeid.

Kryssing av Trondheimsfjorden (Pakke II) vurderes på dette stadiet å ha en entreprisestkost på rundt 10,6 mrd. 2023-kroner eks. mva og byggherrekostnader. En finansieringsanalyse vil basere seg på det fullførte prognosearbeidet Fosen 2050, med tilleggsvurderinger og flere følsomhetsanalyser for endringer i trafikkvekst, bompengnivåer, alternative rentenivåer, mv.

Begge pakkene kan være interessante investeringsprosjekter for langsiktig kapital. Men dette krever vesentlige endringer i statlige rammevilkår for finansiering. Spesielt går dette på at konsesjonsperioden for innkreving av bompenger må økes fra dagens 15/20 år til 40 år som flere andre land praktiserer.

- [Last ned rapporten](#)

Vennlig hilsen

Morten Warankov  
Daglig leder Fosenbrua AS  
[www.fosenbrua.no](http://www.fosenbrua.no)  
[post@fosenbrua.no](mailto:post@fosenbrua.no)  
Mobil: +47 906 80 848