

Styret i Fosenbrua AS

**Innkalling til styremøte onsdag 01.03.17 kl 1000 i "Blåheia" i Rissa rådhus**

**Saksliste**

- Sak 01/17 Godkjenning av innkalling og saksliste
- Sak 02/17 Godkjenning av referat fra forrige styremøte 29. november 2016
- Sak 03/17 Trafikkanalyse for Fosen og influensområdet (Sindre Blindheim Norconsult)
- Sak 04/17 Gjennomgang av webside (Petter Bueng)
- Sak 05/17 Orientering av daglig leder
- Sak 06/17 Førte års bompengerperiode
- Sak 07/17 Finansieringskonsepter
- Sak 08/17 Eventuelt

Rissa 23. februar 2017

Med hilsen

.....

Ove Vollan  
Styreleder

## Referat fra styremøte i Fosenbrua AS

**Dato:** 29. november 2016 kl 1000-1200 på "Blåheia" møterom i Rissa Rådhus

**Tilstede:** Ove Vollan (styreleder), Olbert Aasan, Siri Stjern Strøm, Elin Harbak, Ola Setsaas, Eigil Erbe, og Kristin Hagen (vara for Ragnar Lyng)

**Forfall:** Ragnar Lyng

### **Sak 01/03 Godkjenning av innkalling og saksliste**

Ingen merknader  
Referent: Olav Ellevset

### **Sak 02/03 Godkjenning av referat fra forrige styremøte 10. oktober 2016**

Ingen merknader  
Referent: Olav Ellevset

### **Sak 03/03 Trafikkanalyse for Fosen og influensområdet (Norconsult)**

Foreløpig materiale var mottatt fra Norconsult og gjennomgått av Olav Ellevset.

### **Sak 04/03 Domenenavn og webside**

Orienteringen om domenenavnsaken. og om at Bennett har satt i gang arbeid med webdesignet ble tatt til orientering.

Vedr logo, velger rund utgave som ser ut som bru som spenner over vann. Skygge under bru må markeres bedre for å få bedre inntrykk av bru.

### **Sak 05/03 Regnskapstjenester**

Det var kommet inn tilbud fra

1. Norgesregnskap Åfjord Regnskap AS
2. Stadsbygd Regnskapskontor AS
3. Sparebank1 Regnskapshuset SMN AS

Av evalueringen framgikk at to tilbydere hadde gitt tilbud på fast pris, og at Sparebank1 Regnskapshuset så vidt lå under Norgesregnskap Åfjord Regnskap AS.

Som foreslått ble det vedtatt å inngå avtale om regnskapstjenester med Sparebank1 Regnskapshuset SMN AS.

**Sak 06/03 Førti års bompengerperiode**

Foreløpig rapport viser positiv vurdering av å forlenge innkrevingsperiode for bompenger. Rapport tatt til etterretning, og at videre oppfølging skulle avvente respons fra evt. finansieringspartnere.

**Sak 07/03 Oversiktsstudier Stjørnfjorden og landfallsstudier Flakk og Rørvik**

Muntlig orientering om orienteringsmøtene med respektive kommuner Ørland, Bjugn og Rissa. Ikke fått svar fra Trondheim kommune. Orientering tatt til etterretning.

**Sak 08/03 Juridisk vurdering av avløfting av merverdiavgift**

I tilknytning til fylkesvegprosjektet Nordøyvegen (ca 3,7 mrd kr) i Møre og Romsdal, forelå det en juridisk vurdering "Merverdiavgiftsrettslige konsekvenser ved å organisere bygging av Nordøyvegen i et aksjeselskap". Vurderingen var gjort av Advokatfirmaet Øverbø Gjørtz AS.

De vurderer det slik at for å være sikker på å få refundert merverdiavgift bør fylkeskommunen være byggherre og veieier. Men de sier også at det er en sak i rettssystemet i Oslo som skal ta stilling til noe av det samme, men at denne kan bli anket videre i rettssystemet. I mellomtiden anbefaler de at det ikke legges opp til en løsning med et aksjeselskap.

Dersom mva ikke kan løftes av vil det bety rundt 17% økning i kostnader for prosjekter som dette, ettersom ikke alle utgifter er mva-belagte.

Det ble vedtatt at vi avventer utfallet av rettssaken i Oslo før vi går videre med evt egen juridisk vurdering, samt at vi tar kontakt med Skatt Midt.

**Sak 09/03 Hovedfunn og konklusjoner i masteroppgave om samfunnsøkonomisk lønnsomhet av bru over Trondheimsfjorden v/ Karianne Prestmo Almåsbygg**

Interessant gjennomgang som ble tatt til orientering. Prosjektet vurderes i masteroppgaven som robust samfunnsøkonomisk lønnsomt, trass i at offisiell metodikk og parametere er relativt ugunstig. Understreket betydningen av kalkulasjonsrenten. Høye rentesatser er en helgardering ifht til det som de fleste prosjekter opplever i virkeligheten.

Etter oppdrag fra Fosenbrua AS har hun laget en egen oppsummering/konsentrat som vi kan bruke i det videre arbeid om samfunnsøkonomiske effekter. Sendes ut senere.

I diskusjonen framkom det med lavere renter og større risiko kan et evt sikringsfond a la bankenes sikringsfond kunne håndtere de tilfeller der selskaper får problemer med å betjene bompengelån.

**Sak 10/03 Eventuelt**

1. Orientert om arbeidet med finansieringskonsepter

2. Bør lage milepelsplan for prosjektet
3. Minnepinner til styret med presentasjoner
4. Neste møter
  - a. 1. mars 2017
  - b. 7. juni 2017, sammen med generalforsamling
5. Samle litt informasjon om styrehonorarer

Rissa 30. november 2016

Olav Ellevset  
Daglig leder  
Fosenbrua AS

Styret for Fosenbrua AS

### **Sak 06/2017 Førti års bompengerperiode**

Det vises til utsendte endelige rapport, og som også vedlegges innkallingen.

Rapportens konklusjon er klar på at dagens praksis med innkreving i inntil 20 år kan medføre at prosjekter som er samfunnsøkonomisk lønnsomme ikke lar seg finansiere.

Dette er en klar støtte for vår sak, og det bør vurderes hvordan saken skal følges opp politisk.

Dette er viktige spørsmål for en rekke prosjekter i landet, og det er fire selskaper i Møre og Romsdal som også ønsker å stå som oppdragsgivere til rapporten. Det er Halsafjordsambandet AS, Todalsfjordprosjektet AS, Rovdefjordbrua AS, og Samspleis AS.

Det er utarbeidet utkast til felles pressemelding. Den for Fosenbrua AS vedlegges til orientering.

#### Forslag til vedtak:

Rapporten tas til etterretning, og det vurderes hvordan den skal følges opp politisk.

Rissa 22. februar 2017

Olav Ellevset  
Daglig leder



Rissa 27. februar 2017

## Pressemelding

**En ny rapport ser på samfunnsøkonomiske virkninger av lengre innkrevingsperiode for bompenger. Rapporten påpeker at dagens praksis med innkreving i inntil 20 år kan medføre at prosjekter som er samfunnsøkonomisk lønnsomme ikke lar seg finansiere. Den aktualiserer dermed en revurdering av dagens restriktive praksis.**

Rundt omkring i landet arbeides det med flere store ferjeavløsningsprosjekter både på riks- og fylkesvegnettet. Slike prosjekter vil være "game-changere" som kan snu opp ned på en rekke av rammebetingelsene både for næringsliv og bosetting i et område.

Ofte kjennetegnes de av store og kostnadskrevende konstruksjoner, men som til gjengjeld teknisk og funksjonelt har lange levetider. Med dagens rammebetingelser vil imidlertid mange av prosjektene være vanskelige å finansiere. Eller at de kan medføre så høye bompengesatser at de hemmer vekst- og utviklingseffekter inntil bompengenneinnkrevingen er avsluttet.

Akseptable finansieringsmuligheter er avgjørende for at samfunnet skal kunne utnytte de muligheter som oppstår gjennom slike tiltak. Flere har derfor tatt til orde for at det er behov for å se på dagens rammebetingelser for å finansiere visse typer strategisk infrastruktur.

«**Samfunnsøkonomiske virkninger av forlenget varighet for bompengefinansiering**» er skrevet av professorene Christian Riis og Espen R. Moen, og førsteamanuensis Tom-Reiel Heggedal ved Institutt for samfunnsøkonomi ved Handelshøyskolen BI i Oslo. I rapportens konklusjon heter det:

«I Norge har praksisen vært at prosjektene kan ha en finansieringshorisont på 15 år, eventuelt 20 år. Myndighetenes begrunnelse er skjønnsmessig, der hensynet til usikkerheten forbundet med anslagene på trafikkveksten og den økonomiske utviklingen på lang sikt, tilsier at en bør være varsom med å la tidshorisonten bli for lang. Dessuten medførte høy diskonteringsrente at verdistrømmer som kom mer enn 20 år frem i tid fikk liten vekt i nytte-kostberegningene.

Basert på etablerte prinsipper legger vi til grunn en effektiv diskonteringsrente på 1,6 prosent for prosjekter i dag. Det betydelig lavere rentenivået tilsier at fremtidige kontantstrømmer får større vekt i kalkylene, noe som tilsier at de bør hensyntas for å sikre effektive investeringsbeslutninger. Det aktualiserer spørsmålet om en utvidelse av varigheten for bompengefinansiering.

Et problem ved begrenset varighet er at avgiftsnivået blir høyere enn det ellers kunne vært. Det medfører sterkere trafikkavvisningseffekter, og reduserer nytteverdien av prosjektet. Det er et generelt poeng at de samfunnsøkonomiske kostnadene ved avgifter blir lavere hvis avgiftsnivået kan reduseres gjennom en utvidelse av avgiftsgrunnlaget. Forlenget varighet av bompengenneinnkreving representerer her en potensielt betydelig samfunnsøkonomisk gevinst».

Rapporten er finansiert av selskapene Fosenbrua AS, Halsafjordsambandet AS, Rovdejordsambandet AS, Samspleis AS, og Todalsfjordprosjektet AS.

Kontaktpersoner for pressen er:

Fosenbrua AS

Olav Ellevset

tel 952 19459 [oellevset@yahoo.no](mailto:oellevset@yahoo.no)

Styret for Fosenbrua AS

### **Sak 07-2017 Finansieringskonsepter**

I begynnelsen av desember 2016 ble det sendt ut en forespørsel til KPMG, Deloitte, PricewaterhouseCoopers, og Metier om de kunne være interessert i å vurdere hvilke finansieringskonsepter som kan være aktuelle for vårt prosjekt. En senere full finansieringsanalyse kan det ta noe tid å få i gang. Det vil særlig skyldes kommunale planer for bosetting og næring som grunnlag for prognosene framover.

Vedlegger teksten for forespørselen, som ble sendt ut adressert til hver enkelt.

Metier spurte om de kunne sende forespørselen videre til Møreforskning, noe de fikk uten at det kom noe utav det. KPMG hørte vi aldri noe fra, PwC ga beskjed om at de ikke kunne komme med noe tilbud på dette, og det ble tilslutt bare Deloitte som kom med et konkret gjennomarbeidet tilbud. Dette har fast pris på kr 100 000 + mva, og det vedlegges. Jeg anser nivået som fornuftig, og de beregner en tre-ukers tid på å lage en slik oversikt. I tilbudet angir de visse restriksjoner mht hvordan dokumentet kan brukes, men jeg har avklart med de at vi fritt kan bruke det som vi ønsker, for eksempel på nettsiden.

Etter utsjekk med styret 13. februar ble oppdraget bekreftet overfor Deloitte. Kommentarer og ønsker kan formidles til de gjennom et oppfølgingsmøte en stund etter at de har kommet i gang.

Dette er viktig for at vurderingen skal være relevante ifht de utfordringer dette store prosjektet har. Vi forutsetter for eksempel en lengre finansieringshorisont, noe som vil ha betydning for finansieringskonseptet,

#### Forslag til vedtak:

Kommentarer og spørsmål formidles Deloitte gjennom oppfølgingsmøtet underveis i oppdraget.

Rissa 22. februar 2017

Olav Ellevset  
Daglig leder



Rissa 4. desember 2016

Til inviterte selskaper

(KPMG, Deloitte og PWC, Metier, og evt andre som kan vise seg aktuelle)

## **Forespørsel om vurdering av finansieringskonsepter**

Selskapet Fosenbrua AS ser på mulighetene for å finansiere et fast samband mellom Fosen og Trondheim. En prosjektpakke på rundt 12 mrd. kroner består av to større fjordkryssende bruer, og noen tunnel- og vegtiltak. Deler av prosjektet ligger på fylkesveg 715 i Sør-Trøndelag som forbinder Fosenhalvøya med Trondheim, mens det inngår tiltak også på enkelte andre fylkesveger. Det er forutsatt at prosjektet blir et fylkesvegprosjekt med de rammebetingelser det betyr, men at det fullfinansieres av trafikken selv. Analysearbeidet er ikke kommet langt nok til at markedet kan inviteres til konkrete forslag til finansiering. Selskapet ønsker i denne omgang tilbud på tidligstadiums vurdering av hvilke finansieringskonsepter som kan være aktuelle slik prosjektet framstår.

Fosenhalvøya har i ca 25 000 innbyggere i syv kommuner. Det er landfaste vegforbindelser fra nord via Osen, Malm, og Inderøya, mens det i sør er to ferjesamband over Trondheimsfjorden. Kommunene Bjugn, Osen, Rissa, Roan, Ørlandet og Åfjord ligger i Sør-Trøndelag, mens Leksvik kommune ligger i Nord-Trøndelag. Fra 2018 går de to trøndelagsfylkene sammen i Trøndelag fylke, mens Rissa og Leksvik sammen danner Indre Fosen kommune.

Det har vært arbeidet med et samband over fjorden mellom Fosenhalvøya og Trondheim over flere år, og det er nylig etablert et selskap som skal arbeide for realisering av planene. Valgt kryssingsområde er mellom Flakk og Rørvik, der det største ferjesambandet er i dag. I forarbeidene til selskapet er det gjort noen grove vurderinger for å vurdere finansieringsevnen. Vi vurderer det slik at gjennomføringsmuligheten er robust nok til å føre arbeidet videre.

Det pågående bompengeprojektet "Fosenpakken" vil alene redusere tidsavstandene på Fosen betydelig. Selskapet Fosenbrua AS har så langt formulert en bompengepakke, som sammen med bru over Trondheimsfjorden også inneholder bru over Stjørnfjorden, tunnel mellom Flakk og Ila/Sluppen i Trondheim, samt eventuelle gjenstående vegtiltak av særlig betydning for reisetiden over nye fastlandssamband. Tilsammen betyr dette at mesteparten av Fosens rundt 25000 innbyggerne vil kunne nå Trondheim på mindre enn en time. Befolkningen i Trondheim er sterkt økende, og nærmer seg i dag 190 000 innbyggere. Stor-Trondheim, bestående av de nærmeste nabokommunene, samt Orkdal og Stjørdal har i dag en befolkning på rundt 260 000 innbyggere.

Dagens trafikk på sambandet er ca 2000 kjøretøyer ÅDT, og har vist svært lav trafikkvekst de siste årene. Ferjebillett for små kjøretøyer er i dag 143 kroner, og med 86 kroner i bompenger på sambandet, koster det 229 kroner for et lite kjøretøy.



I den senere tid kan bompengesatsene ha påvirket veksten i fosentrafikken noe, men utviklingen over tid tyder på mer fundamentale utfordringer. De to ferjesambandene som betjener Fosen i dag, Fv 715 Flakk-Rørвик og Fv 710 Brekstad-Valset representerer tydeligvis en kommunikasjonsmessig rammebetingelse for befolkning, næringsliv og fritid som er så vidt hemmende at utviklingen heller skjer andre steder. Særlig er det i dag stort trykk langs aksene Orkanger-Trondheim-Stjørdal.

I påvente av en større trafikkanalyse, er det gjort noen grove antagelser om omfordeling av trafikk, engangsvekst, og nivået på bompengesatsene. I forarbeidene til selskapet er det tatt utgangspunkt i en gjennomsnittlig døgntrafikk (ÅDT) i et tenkt åpningsår på 4000 kjt. Også Rambøll AS har tidligere gjort trafikkvurderinger, og la til grunn en trafikk på 4400 kjt. ÅDT i et tenkt åpningsår. Norconsult AS er i gang med å etablere en trafikkanalysemodell, som vil bli det faglige modellverktøyet for å vurdere omfordeling av trafikk og senere uttesting av endringer i vegnettet og følsomhet for ulike parametere i modellen.

De tradisjonelle nedbetalingstidene på bompengelån på 15-20 år er svært utfordrende for store infrastrukturprosjekter utenfor de større byene. Ferjeavløsningsmidler for avløste ferjesamband legger nå til grunn at årlige tilskudd kan legges inn i finansieringen over en periode på 40 år. Dessuten kan det hevdes at finansiering av slik strategisk og kostbar infrastruktur må betraktes som investeringer som kan avskrives og finansieres på linje med andre investeringer. Lån for kommunale anlegg og skoler betales for eksempel i dag ned over både 30 og 40 år. I forarbeidene for dette prosjektet er det forutsatt at det gis anledning til å kreve inn bompenger over 40 år.

En enkel gjennomregning med høy trafikkvekst er gjengitt nedenfor:

- Utbyggingspakke på 12 mrd. kroner
- Bompengelån 12 mrd. kroner
- Ferjetilskudd 19 mill kroner årlig over 40 år
- Trafikk på 4000 kjt ÅDT i åpningsåret
- Høy årlig trafikkvekst de første 10 år på 5%, 4% de neste 10 år, og 3% for resten
- Bompengesats for små kjøretøyer over Trondheimsfjorden 100 kroner, Stjørnfjorden 50 kroner, og Bynestunnel 30 kroner
- Årlig prisjustering av bompengesatser 2%
- Rentesats finansiering 2,5%
- Med disse forutsetninger er beregnet nedbetalingstid av opptatt lån 31 år

En enkel gjennomregning med lav trafikkvekst er gjengitt nedenfor:

- Utbyggingspakke på 12 mrd. kroner
- Bompengelån 12 mrd. kroner
- Ferjetilskudd 19 mill kroner over 40 år
- Trafikk på 4000 kjt ÅDT i åpningsåret
- Lav årlig trafikkvekst de første 10 år på 3%, 2% de neste 10 år, og 1% for resten
- Bompengesats for små kjøretøyer over Trondheimsfjorden 115 kroner, Stjørnfjorden 55 kroner, Bynestunnel 35 kroner
- Årlig prisjustering av bompengesatser 1%
- Rentesats finansiering på 2,5%
- Med disse forutsetninger er beregnet nedbetalingstid av opptatt lån 40 år

Forutsetninger for trafikkutviklingen, bompengesatsene, og kostnadsanslagene kan alltid diskuteres. Nå er dette ingen finansieringsanalyse, men bare eksempler som har til hensikt å belyse robusthet og

finansieringsevne basert på et sett antagelser. Grunnlaget for å velge beregningsforutsetninger vil bedre seg etter hvert som analysearbeidet kommer videre. Ytterligere opplysninger om valg av nøkkeltall i foreløpige beregninger ligger i den tabellariske oversikten bakerst i notatet. Hva som faglig sett kan forsvares vil pågående trafikkanalyser gi et bedre grunnlag for å vurdere.

Med store reduksjoner i tidsavstand til det nærliggende Trondheimsrådet er den potensielle virkningen av kommunale utviklingsplaner stor. Med å sørge for store nok utbyggingsområder for bolig, næring og fritid kan folketall og økonomisk aktivitetsnivå påvirkes betydelig. Dette vil påvirke den årlige vekstraten sterkt. Økt aktivitet og vekst vil inneholde flere positive sider, men vil også gi utfordringer. For å unngå utilsiktede virkninger vil det være en fordel at den enkelte kommune gjennom sin planlegging er forberedt på at presset på areal og tjenester kan øke mer enn før, og at dette tas hensyn til i kommunens strategiske planlegging og tilrettelegging.

Det er flere ferjeavløsningsprosjekter i Bergensområdet som er direkte sammenlignbare med det et fast samband til Fosen vil bety. Sotra, Askøy og Nordhordland har med sine bruforbindelser kommet i et felles bo- og arbeidsmarkedsområde med Bergen. I 1964 hadde Fosen større befolkning enn Sotra og Askøy til sammen. Sotra hadde en vekst i folketall fra 1964 til 2013 på 181%, Askøy hadde 115%, mesteparten etter at bruene kom. Folketallet på Fosen gikk i samme periode ned med 8%.

Med fast samband over fjorden er det derfor neppe et spørsmål om hvorvidt folketallet på Fosen vil fordoble seg, men hvor lang tid det vil ta. Ettersom det tar tid å generere vekst gjennom strukturendringer og rammebetingelser er forløpet vanskelig å forutsi. Det betyr at evnen til å nedbetale lån nok vil bedre seg utover i perioden, noe det vil være fordel at finansieringskonseptet reflekterer.

I forarbeidene til prosjektet er det lagt til grunn at det teknisk sett er mulig med en kryssing, og at bransjen inviteres til å komme med konseptløsninger innenfor en nærmere angitt kostnadsramme.

Vi ønsker derfor å høre om dere er interessert i å vurdere hvilke finansieringskonsepter som kan egne seg her, og hva vurderingen vil koste.

Vennlig hilsen

Olav Ellevset  
Daglig leder  
Fosenbrua AS  
Mobil: 952 19459  
Epost: [oellevset@yahoo.no](mailto:oellevset@yahoo.no)



## Vedlegg HØY trafikkvekst

### Høy trafikkvekst

#### Vurdering av finansiering – forutsetninger

##### Samlet pakke

	Kostnad	Trafikk (ÅDT) år 1
Trondheimsfjorden	7 mrd	4000 kjt
Stjørnfjorden	2 mrd	1000 kjt
Veger	1 mrd	
Bynestunnelen	2 mrd	6000 kjt
Samlet pakke:	12 mrd	

##### Antatt trafikkutvikling

Fjordkryssingene:		Bynestunnelen:
Årlig vekst 0-10 år:	5%	3,5%
Årlig vekst 11-20 år:	4%	3%
Årlig vekst 21-30 år:	3%	3%
Årlig vekst 31-40 år:	3%	3%

Rente: 2,5%

Ferjeavløsningsmidler for sambandet i 40 år: Antar 19 mill pr år (kun Flakk-Rørvik)  
Bompengesatser og ferjetilskudd antas å øke 2% pr år

### Høy trafikkvekst

#### Eksempler nedbetalingstid bompengelån, ulike satser

	Takst kr	Takst kr	Takst kr
Trondheimsfjorden	100	140	200
Stjørnfjorden	50	70	100
Veger	0	0	0
Bynestunnelen	30	40	50
Nedbetalingstider	31 år	24 år	19 år
Samlet pakke			

*) Obs forutsetninger	Antatt trafikkutvikling	
	Fjordkryssingene:	Bynestunnelen:
	Årlig vekst 0-10 år: 5%	3,5%
	Årlig vekst 11-20 år: 4%	3%
	Årlig vekst 21-30 år: 3%	3%
	Årlig vekst 31-40 år: 3%	3%

### Finansieringsbidragene til pakken med HØY trafikkvekst etter 40 år

Trondheimsfjrd mrd kr	Stjørnfjorden mrd kr	Bynestunnelen mrd kr	Bompenger totalt	Ferjetilskudd Mrd kr
13,1	1,7	5,1	19,9	1,1

Bompenger betales i 31 år

1 samband

Bru Trondheimsfjorden :	7 mrd
Bru Stjørnfjorden:	2 mrd
Veger:	1 mrd
Bidrag tunnel til Ila/Sluppen:	2 mrd
Total pakke	12 mrd



## Lav trafikkvekst

### Vurdering av finansiering – forutsetninger

#### Samlet pakke

	Kostnad	Trafikk (ÅDT) år 1
Trondheimsfjorden	7 mrd	4000 kjt
Stjørnfjorden	2 mrd	1000 kjt
Veger	1 mrd	
Bynestunnelen	2 mrd	6000 kjt
Samlet pakke:	12 mrd	

#### Antatt trafikkutvikling

Fjordkryssingene:		Bynestunnelen:
Årlig vekst 0-10 år:	3%	3%
Årlig vekst 11-20 år:	2%	2%
Årlig vekst 21-30 år:	1%	1%
Årlig vekst 31-40 år:	1%	1%

Rente: 2,5%

Ferjeavløsningsmidler for sambandet i 40 år: Antar 19 mill pr år (kun Flakk-Rørvik)  
Bompengesatser og ferjetilskudd antas å øke 1% pr år

## Lav trafikkvekst

### Eksempler nedbetalingstid bompengelån, ulike satser

	Takst kr	Takst kr	Takst kr
Trondheimsfjorden	115	140	200
Stjørnfjorden	55	70	100
Veger	0	0	0
Bynestunnelen	35	40	50
Nedbetalingstider	40 år	33 år	24 år
Samlet pakke			

*) Obs forutsetninger	Antatt trafikkutvikling	
	Fjordkryssingene:	Bynestunnelen:
	Årlig vekst 0-10 år: 3%	3%
	Årlig vekst 11-20 år: 2%	2%
	Årlig vekst 21-30 år: 1%	1%
	Årlig vekst 31-40 år: 1%	1%

## Finansieringsbidragene til pakken med LAV trafikkvekst etter 40 år

Trondheimsfjrd mrd kr	Stjørnfjorden mrd kr	Bynestunnelen mrd kr	Bompenger totalt mrd kr	Ferjetilskudd Mrd kr
12,9	1,5	5,5	19,9	1,1

Bompenger betales i 40 år

1 samband

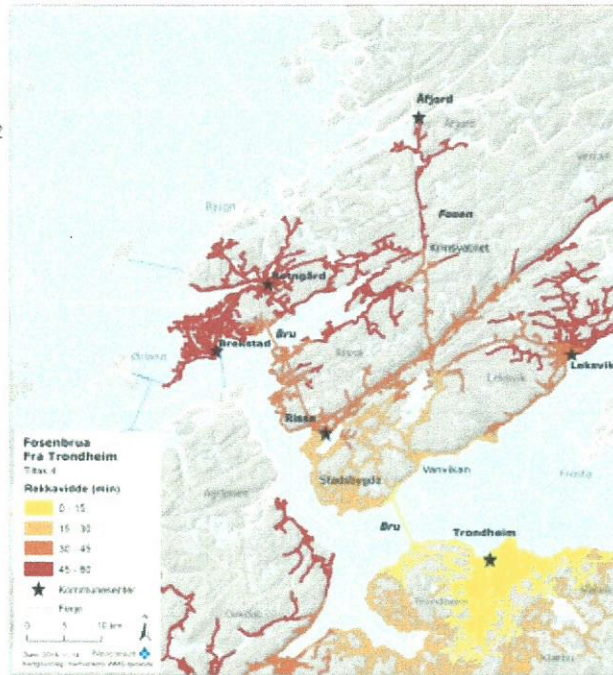
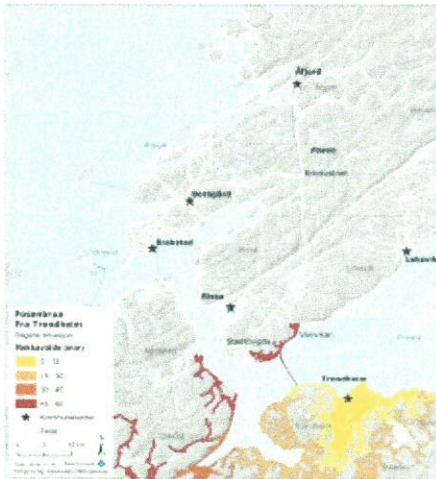
Bru Trondheimsfjorden :	7 mrd
Bru Stjørnfjorden:	2 mrd
Veger:	1 mrd
Bidrag tunnel til Ila/Sluppen:	2 mrd
Total pakke	12 mrd

## Effekter av vegtiltakene – 6av6

- Utgangspunkt: Trondheim

- Rekkevidde med bil
- Inkludert alle tiltakene

Inkl. pågående og vedtatte prosjekt fra i dag til 2022



Fosenbrua AS  
v/Olav Ellevset

Sent per e-post [oellevset@yahoo.no](mailto:oellevset@yahoo.no)

30. desember 2016

## Tilbud vurdering av finansieringskonsepter for Fosenbrua AS

Viser til hyggelig telefonsamtale knyttet til mulig oppdrag for Fosenbrua AS ("Fosenbrua") samt deres forespørsel i e-post 7. desember 2016. Deloitte AS (heretter "Deloitte") vil meget gjerne bistå Fosenbrua med vurdering av finansieringskonsepter.

### Bakgrunn og forståelse av oppdraget

Fosenbrua AS ønsker et tilbud på utarbeidelse av en vurdering av finansieringskonsepter for å finansiere et fast samband mellom Fosen og Trondheim. Vi forstår at man har valgt at krysningsområdet skal være mellom Flakk og Rørvik, da det er der det per i dag er det største ferjesambandet. Prosjektet skal bli et fylkesvegprosjekt som er forutsatt fullfinansieres av trafikken selv.

Da det forberedende analysearbeidet ikke er kommet langt nok til at Fosenbrua AS ønsker konkrete forslag til finansiering, forstår vi det slik at leveransens innhold skal være en tidlig stadiums vurdering av hvilke finansieringskonsepter som kan være aktuelle for et prosjekt av Fosenbruas omfang. Hensikten med leveransen vil være å gi en overordnet forståelse for hvilke finansieringskonsepter som vil være relevante for dette businesscaset og gi en strukturert oversikt over hvilke fordeler og ulemper de relevante konsepter vil medføre for å effektivisere beslutningsprosessen for Fosenbrua AS



**Innhold i leveransen**

Vi anbefaler at prosjektet oppsummeres i en rapport, med følgende innhold:

Prosjektbeskrivelse

Vi vil innledningsvis gi en beskrivelse av rasjonale for å gjennomføre prosjektet samt en lettfattelig oppsummering av tilgjengelig informasjon. Prosjektbeskrivelsen vil inneholde følgende deler:

- Prosjekt- og omfangsbeskrivelse
- Bakgrunn for gjennomføring av vegprosjektet
- Beskrivelse av behov og mål for vegprosjektet

Beskrivelse av finansieringskonsepter

I denne delen vil vi beskrive alternative finansieringskonsepter og hvilke evalueringskriterier som benyttes. Deretter presenteres en overordnet analyse av finansieringskonsepter og fordeler og ulemper ved disse. Denne delen vil blant annet inneholde følgende elementer:

- Vurdering av offentlig privat samarbeid ("OPS") som finansieringsmetode
  - Nærmere utgreiing rundt de økonomiske fordelene ved OPS som f.eks. fordeling av risiko knyttet til høye kostnads- og tidsoverskridelser.
- Former for fylkeskommunal finansiering som finansieringsmetode
  - Prosjektfinansiering med finansiering direkte på fylkeskommunens balanse
  - Foretaksmodell hvor det opprettes et eget aksjeselskap for byggingen av Fosenbrua hvor finansiering i all hovedsak kommer til veie gjennom fylkeskommunale tilskudd samt lån i det offentlige kapitalmarkedet
- Gjennomgang av andre mulige finansieringskonsepter for utbyggingen av Fosenbrua, herunder
  - Analyse av offentlig tilgjengelig informasjon fra eventuelle sammenlignbare prosjekter

**Avgrensninger**

En naturlig forlengelse av dette prosjektet vil være utarbeidelse av finansiell modell for å gjøre finansielle beregninger knyttet til de vurderte finansieringskonseptene, herunder for å vurdere om prosjektet lar seg fullfinansiere av trafikken selv.

Slik vi forstår henvendelsen er ikke dette omfattet av forespørselen og vil ikke være en del av vår leveranse. Deloitte har bred erfaring og kompetanse også knyttet til denne fasen av arbeidet og bistår gjerne Fosenbrua i denne prosessen om ønskelig.

### Vårt team og våre kvalifikasjoner

Deloitte Norge er landets ledende multidisiplinære tjenesteytende virksomheter med omlag 1.250 medarbeidere. Deloitte leverer tjenester innen blant annet revisjon, styring av virksomhetsrisiko, transaksjonsstøtte, skatt, avgift og juridiske vurderinger, finansiell rådgivning samt andre konsulenttjenester. Våre oppdragsgivere er store internasjonale selskaper, små og mellomstore bedrifter, samt organisasjoner og offentlig virksomhet.

Deloitte Financial Advisory er en avdeling bestående av 50 medarbeidere spesialisert innen finansiell rådgivning for både privat og offentlig sektor. Deloitte Financial Advisory tilbyr et bredt spekter av finansiell rådgivning. Våre primære arbeidsområder er;

- Restrukturering, kapitalstruktur og finansiering
- Finansiell analyse og modellering
- Finansiell due diligence
- Rådgivning ved kjøp, salg og fusjon av selskaper
- Verdsettelse
- Granskninger
- Planlegging og utredning av prosjekter
- OPS, investeringer og infrastruktur

Deloitte har tidligere bistått en rekke offentlige og private oppdragsgivere, og vi har betydelig erfaring med strategiske og økonomiske utredninger, samt finansiell strukturering av prosjekter og virksomheter, både med og uten OPS. Investeringsanalyser, lønnsomhetskalkyler, tjenestepricing, prosjektfinansiering, verddivurderinger og finansiell modellering er sentrale deler av vår ekspertise.

Undertegnede, som vil være ansvarlig partner for et oppdrag for Fosenbrua, er partner og ansvarlig for finansielle rådgivningsaktiviteter til offentlig sektor og offentlig eide virksomheter. Gjennom mer enn 25 år har jeg bistått en rekke kunder med investerings- og finansieringsvurderinger. Av kunder kan nevnes Avinor, Samferdselsdepartementet, Statens vegvesen og Nordøyvegen.

Remi Eliassen er Director og leder vår avdeling for finansiell analyse og modellering. Remi har bakgrunn fra revisjon men arbeider i dag primært med finansiell analyse, finansiell modellering og verdsettelse innenfor privat og offentlig sektor. Remi har ledet og inngått i en rekke modellerings- og verddivurderingsoppdrag, arbeidet har blant annet omfattet utvikling av ulike regnearkbaserte analyse- og simuleringmodeller, herunder livssyklusanalyser, risikobasert modellering og usikkerhetsberegninger.

Remi har bred erfaring som finansiell rådgiver knyttet til offentlige infrastrukturprosjekter, herunder blant annet for Nordøyvegen, Møreaksen, Storfjordsambandet, Terminal 2 på Gardermoen, Ruter sin anskaffelse av nye trikker i Oslo samt rammeavtale med Statens vegvesen knyttet til finansiell rådgivning for de tre eksisterende OPS veiprojektene.

Andreas Loly er Seniorrådgiver i Deloitte Financial Advisory. Andreas har også bakgrunn fra Risk Advisory. Andreas har primært arbeidet med transaksjonsrådgivning og Due Diligence i forbindelse med kjøp og salg av bedrifter, men har også bistått i verddivurderingsprosjekter og på kvalitetssikring av finansielle modeller for Avinor.

Andreas har fra sin tid i Risk Advisory erfaring knyttet til offentlig infrastruktur, primært i form av arbeid med selskapsopprettelsen av Nye Veier hvor han var med på å lage flere av de styrende dokumentene blant annet retningslinjene for fullmaktsgrenser for de forskjellige nivåene i selskapet og på byggeprosjektene.



**Honorar**

Vi foreslår å levere dette prosjektet til fast pris på 100.000 NOK (eksklusive merverdiavgift).

Eventuelle direkte utlegg i anledning oppdraget vil bli viderefakturert forutsatt at oppdragsgiver har godkjent at de aktuelle kostnadene påløper. Interne kostnader i Deloitte regnes ikke som utlegg i denne forbindelse.

Vår arbeidsform er å samarbeide nært med oppdragsgiver og stille til rådighet komplett bistand etter behov gjennom prosessen.

**Konfidensialitet og ansvar**

Vår rapport skal betraktes som konfidensiell og skal kun brukes av Oppdragsgiver til formålet slik angitt i avsnittet "Bakgrunn og forståelse av oppdraget" ovenfor, med mindre skriftlig forhåndsgodkjenning fra Deloitte foreligger.

I den grad vår rapport skal kunne fremlegges til en tredjepart vil dette også forutsette av denne parten undertegner en skadesløserklæring («Hold Harmless letter») som Deloitte vil utarbeide.

Våre vurderinger avgis etter beste skjønn og på grunnlag av den informasjon som gjøres tilgjengelig for oss. Deloitte tar intet ansvar for mulige feil eller mangler i grunnlagsmaterialet eller konklusjonene, eller for at senere brukere av informasjon som vår rapport bygger på eventuelt kommer til andre konklusjoner enn oss.

**Fremdriftsplan**

Vi foreslår at vi drøfter tilbudet nærmere i et oppstartsmøte for å finne et mer detaljert scope/omfang for prosjektet. Basert på drøftingene i oppstartsmøte kan vi tilpasse leveransen slik at det passer med kartlagte behov.

Vi vil som utgangspunkt forvente en leveranseperiode på 3 uker fra oppstart av prosjektet. Faktisk oppstart og fremdrift avtales eventuelt.

\* \* \* \* \*

Vi håper dere finner ovenstående tilfredsstillende. Vi ser i så fall frem til å motta et signert eksemplar av dette brevet i retur per e-post som Fosenbrua sin bekreftelse av vårt oppdrag.

Med vennlig hilsen  
Deloitte AS



Ragnar Nesdal  
partner

Vedlegg: Standardvilkår Deloitte AS



Aksept

Ovenstående engasjementsbrev aksepteres av Oppdragsgiver;

Underskrift:

For:

Fosenbrua AS

Sted/dato:

Navn:

Tittel:

---

---

---

---