

Om utbygging og finansiering av E8 Sørbotn – Laukslett i Tromsø kommune.

1. Innledning og anbefaling

Tromsø kommune ga prinsipiell tilslutning om bompengefinansiering av ny E8 Sørbotn-Laukslett i sak 47/08, Nasjonal Transportplan 2010-2019 – Høringsuttalelse fra Tromsø kommune.

Prosjektet er omtalt i St.meld. nr.16 Nasjonal Transportplan 2010 – 2019. Det er ikke satt av midler til prosjektet i statsbudsjettet for 2012.

Byggetiden for prosjektet anslås til ca. 3 år. Forutsatt byggestart høsten 2012 legges det til grunn ferdigstillelse og start på bompengeinnkreving i 2015.

Med bakgrunn i dette har Statens vegvesen utarbeidet denne finansieringsplanen med sikte på at den behandles politisk av Tromsø kommune.

Tromsø kommunes tidligere behandling av denne saken

“1. E8 Sørbotn – Laukslett er det viktigste større utbyggingstiltaket å få gjennomført på stamveg i Tromsø kommune og må slutføres tidligst mulig i perioden.

1. b. Nordområdesatsingen i Troms må minimum ligge på 100 mill. pr. år i NTP-perioden. Hvorav Tromsø får sin rettmessige avtale av dette.

2. Tromsø kommune mener primært at ny E8 Sørbotn – Laukslett bør fullfinansieres av staten. Tromsø kommune ønsker at prosjektet bompengefinansieres dersom dette er nødvendig for å komme innenfor prioriteringene i Nasjonal transportplan.

3. Tromsø kommune gir slik høringsuttalelse til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan (NTP) 2010-19:

Det vises til brev fra Troms fylkeskommune om lokal høring av transportetatens forslag til Norsk transportplan 2010-19.

Tromsø kommune mener at finansiering av stamvegnettet først og fremst bør være et statlig anliggende. Tromsø kommune er likevel villig til å bruke bompenger for å realisere ny E8 Sørbotn – Laukslett dersom det er den eneste løsningen. Tromsø kommune mener at det også må gjennomføres trafiksikkerhetstiltak på avlastet veg, og at ny E8 må ta høyde for nødvendig tilrettelegging for myke trafikanter.”

Fylkestinget viser til vedtak i Kommunestyret ved sin behandling av Nasjonal Transportplan i sak 47/08:

“Ved en 20% økning av basisrammen, støtter fylkestinget E8 Sørbotn - Laukslett i Tromsø kommune som første prioritet. Det vises til at Tromsø kommune har vedtatt trase og

bompengefinansiering for E8. Fylkestinget støtter videre rassikring E6 i Kåffjord kommune som andre prioritet, ref. pkt. 17 tom 19 nordområdesatsinger.

Ved økning utover 20 % av basisrammen har Fylkestinget flg prioritinger, ref”

I St. meld. Nr. 16 (2008-2009) Nasjonal Transportplan 2010-2019 er prosjektet omtalt s. 262:

“Både Tromsø kommune og Troms fylkeskommune har fattet prinsippvedtak om delvis bompengefinansiering.”

Endelig vedtak om bompengefinansiering av prosjektet

Tromsø kommune inviteres til å gjøre bindende vedtak om delvis bompengefinansiering av prosjektet ” E8 Sørbotn - Laukslett”.

Vedtaket bør inneholde:

1. Tilslutning til at prosjektet gjennomføres med delvis bompengefinansiering

Prosjektet ”E8 Sørbotn - Laukslett”, bygges og finansieres delvis med bompenger. De totale kostnadene er anslått til 1030 mill. 2011-kroner inkl. etablering av bomstasjon. Av de totale kostnadene dekkes 500 mill. kr ved innkreving av bompenger og 530 mill. kr i statlige midler.

Følgende finansieringsplan legges til grunn for prosjektet:

	mill.2011-kr		
	2010 - 2013	2014 - 2017	Sum
Statlige midler	175	355	530
Bompenger	275	225	500
Sum	450	580	1030

2. Plassering av bomstasjonene -anbefalte takster

Det gjøres ett valg om plassering av bomstasjon(er) og takster ut fra følgende tre alternativ:

Alternativ	Bomplassering	Takst lett/tung*	Takst med rabatt
Alternativ 1	Laukslett	32/96	25,60/76,80
Alternativ 2**	Laukslett + Sørbotn	19,50/58,50+	15,60/46,80+
		19,50/58,50	15,60/46,80
Alternativ 6	Laukslett + Fv 91	35/105	28/84

*Trippel takst for tunge kjøretøy

**3262 kjøretøy betaler i to bommer. 1554 kjøretøy betaler i en bom.

Takstene er i 2011-kr og indeksreguleres årlig i samsvar med prisstigningen, -

første gang i 2012.

Det legges til grunn 20 % rabatt ved forskuddsbetaling. Innkrevingsperioden settes til 15 år med innkrevingsstart i 2015.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 pst. og forlenge bompengerperioden med inntil 5 år.

3. Innkrevingsmetode

Automatisk bomstasjon. Passeringene kan forhåndsbetales med AutoPass-avtale, eller betales i etterkant via nettet, på servicestasjoner, eller via tilsendt giro.

4. Kostnadsøkning – reduksjon

Eventuelle kostnadsøkninger er forutsatt dekket i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen for prosjektet forutsettes dekket av staten og bompengeselskapet, fordelt etter forholdet mellom Statens og bompengeselskapets andel i finansiering av prosjektet. Kostnadsøkninger utover kostnadsrammen skal dekkes av Staten i sin helhet.

Endelig kostnadsramme for prosjektet fastsettes i forbindelse med KS2. Vanligvis ligger kostnadsrammen ca. 10 % høyere enn styringsrammen (kostnadsoverslaget for prosjektet) men den kan ligge noe høyere.

Eventuelle besparelser skal på tilsvarende måte tilfalle staten og bompengeselskapet fordelt etter forholdet mellom statlige midler og bompenger. Besparelser utover 10 % tilfaller Staten.

5. Garanti

Selskapets maksimale lånegjeld til dette prosjektet vil være på ca.630 mill. kr. Tromsø kommune stiller sammen med Troms fylkeskommune en proratarisk simpel kausjon på totalt 630 mill. kr fordelt slik:

Tromsø kommune: 315 mill. kr

Troms fylkeskommune: 315 mill. kr

Garantitiden settes til 20 år. Garantien reduseres i takt med nedbetaling av lånene

2. Dagens situasjon og omtale av utbyggingen

E8 er hovedinnfartsvegen til Tromsø. Veggen langs Ramfjorden er smal og går gjennom et område med randbebyggelse og mange direkte avkjørsler. Det er redusert fartsgrense på store deler av strekningen, og det mangler gang- og sykkelveg på det meste av strekningen. Årsdøgntrafikken på strekningen er om lag 4 000 kjøretøy.

Prosjektet omfatter omlegging av E8 utenom bebyggelsen gjennom bygging av vel 9 km ny veg, inkl. ny bru over fjorden i nord. Det skal bygges gang- og sykkelveg langs den delen av eksisterende veg som blir en del av fv 91. Omleggingen vil føre til at kjørelengden mellom Balsfjord og Tromsø kortes ned med om lag 3 km. Utbedring av strekningen vil forbedre forbindelsen til Breivika havn. Prosjektet har noen negative konsekvenser for landskapsbildet. I tillegg vil det føre til nedbygging av om lag 40 daa dyrket eller dyrkbar jord.

Kommunedelplan

Det foreligger vedtatt kommunedelplan for prosjektet. Tromsø kommunestyre vedtok kommunedelplan, Vestre alternativ, i sak 59/08, 26.3.2008.

Reguleringsplan

Det er utarbeidet reguleringsplan etter vestre alternativ som er til behandling.

3. Prosjektbeskrivelse

3.1 Problembeskrivelse

Eksisterende veg er gammel og den har gradvis blitt utvidet og oppgradert. Trafikken er stor i forhold til standarden. Bebyggelsen ligger tett inn til veggen. Det er mange avkjørsler. Det mangler gang- og sykkelveg på hele strekningen fra Fagernes til Sørbotn det har vært flere alvorlige ulykker i Ramfjorden og veggen er ulykkesutsatt.

Bomiljøet i området er støyutsatt og lider under nærheten til veggen og under mangel på løsninger for gående og syklende. Forholdene for beboere langs dagens veg er lang fra ideell og både trafikanter og beboere langs veggen føler seg utrygge i forhold til trafikkforholdene. Framkommeligheten er ikke god. Det er redusert fartsgrense over en relativt lang strekning. Dette gir lengre kjøretid enn ønskelig. Dagens veg er ikke tjenlig som hovedinnfartsåre til Nord-Norges største by Tromsø.

3.2 Beskrivelse av prosjektet

Veggen er planlagt opp i lia for å begrense nærføring til boliger og kulturminner. Ny bru over Ramfjorden vil starte på Hanslarsaneset og komme i land på under Leirbakken på Laukslett. Det er planlagt tre fullkanaliserte kryss. Veggen skal anlegges med en vegbredde på 10 m og ha midtrekkverk. I tillegg skal det anlegges flere forbikjøringsstrekninger og stopplomme/havarilommer.

Det er gjort omfattende geotekniske undersøkelser og beregninger for geotekniske tiltak langs

strekningen. Geotekniske tiltak ved Leirbakken vil føre til bedre stabilitet av området i forhold til dagens situasjon. Skredfaren er analysert og vurdert til behov for tiltak som skredvoll og fanggrøft.

Det er planlagt underganger og overganger for tilgang til utmark. Det planlegges støytiltak i form av støyskjermer for å redusere støyen. Private brønner og vannforsyning er registrert og vil planlagt omlagt i neste fase i planleggingen av vegen.

I tilknytning til krysset på Hanslarsaneset vil det anlegges en rasteplass som vil bli et flott utsiktspunkt. I samme område vil det bli et kollektivpunkt med busslommer lang E8 og mulighet for innfartsparkering for reisende til Tromsø. Dette er et godt kollektivtiltak og vil fremme nærheten til Tromsø for bussreisende. Det vil også bli kollektivknutepunkt på Leirbakken i tilknytning til krysset med vegen til Nordbotn med tilsvarende muligheter for innfartsparkering. Her vil det også være mulighet for overgang fra buss til buss.

Trafikkforhold

Veger i Norge bygges med utgangspunkt i forventet trafikkmengde 20 år etter at vegen er tatt i bruk, det såkalte prognoseåret. For E8 Ramfjord er prognoseåret 2035.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) ved Laukslett vil være 5110 i 2015 uten innkreving. Med bompenger en betalende trafikk på 4686. Det ligger til grunn en forventet trafikkvekst på 11,0 % i perioden 2015 - 2035.

3.3 Kostnader og byggetid

Kostnadene for prosjektet er beregnet av Statens vegvesen til 1030 mill. 2011-kr. Byggetiden er anslått til ca. 3 år.

3.4 Ekstern kvalitetssikring

Staten har innført et krav om ekstern kvalitetssikring av alle investeringer med kostnadsanslag over 750 mill. kroner, kalt KS2. Dette er et tiltak for å forbedre styringen med store statlige investeringer. KS2 gjennomføres av et uavhengig konsulentfirma som gjennomgår bl.a. prosjektkostnader og trafikk- /finansieringsberegninger. Siden kostnadsoverslaget overstiger denne grensen på dette prosjektet vil det bli underlagt krav om KS 2 – behandling. Vi forventer at konklusjonene fra denne kvalitetssikringa kan foreligge i første halvår 2012. Hvis det gjennom KS2-prosessen finnes grunner til at kostnadsoverslaget skal økes, kan det bli aktuelt med en ny lokalpolitisk behandling.

3.5 Videre prosess

Etter at kommunen har fattet vedtak i saken sendes saken over til KS 2 – behandling. Saken sendes samtidig til behandling i Troms Fylkeskommune. Når kommunale og fylkeskommunale vedtak, og resultat av KS 2 behandlingen foreligger, fremmes saken som en egen stortingsproposisjon via Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet. Det er antatt at saken kan behandles i Stortinget høsten 2012. Med byggestart i slutten av 2012 kan prosjektet åpnes i 2015. Tidspunktet for anleggsstart vil imidlertid avhenge av KS2-prosessen og når en

bompengeproposisjon kan behandles i Stortinget.

4. Finansieringsopplegg

Prosjektet forutsettes finansiert med statlige midler og bompenger.

Der er lagt opp til følgende finansieringsplan:

Tabell 4.1 Finansieringsplan:

	Mill. 2011-kr		
	2012-2013	2014-2019	Sum
Post 30 Riksveginvesteringer	175	355	530
Bompenger	275	225	500
Sum	450	580	1030

4.1 Statlige midler

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) er det lagt til grunn ei statlig bevilgning til prosjektet på til sammen 400 mill. 2009-kr i første fireårsperiode.

I overnevnte finansieringsplan er det forutsatt bevilget 530 mill. 2011-kr fordelt med 175 mill. kr i perioden 2010 - 2013 og 355 mill. kr i perioden 2014 - 2019.

Det er ikke foreslått statlige midler til prosjektet i 2012.

4.3 Bompenger

Grunnlag for innkreving av bompenger

Det formelle grunnlaget for innkreving av bompenger på offentlig veg finnes i § 27 i Vegloven:

Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentlig veg, fastsette storleiken på avgiftene, og sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, herunder sporveg og tunnelbane. Som ein del av eit heilskapleg og samordna transportsystem i eit byområde, kan bompengar nyttast til tiltak for drift av kollektivtransport

§ 27 gjelder bare offentlige veger, og innebærer at alle forslag om bompenger på offentlig veg må forelegges Stortinget.

Teknologi

De mest moderne bomringene i Norge i dag baserer innkrevingen på en kombinasjon av avlesing av elektronisk brikke (AutoPASS) og nummerskiltavlesing. Registreringen er stort sett helautomatisk og dette har gitt en betydelig kostnadsreduksjon for innkreving.

Innkrevingsstasjonene består i dag av en antenne og portaler med kamera som kan registrere

brikken og lese nummerskilt foran og bak. Innkrevingspunktet kan etableres omtrent hvor som helst langs vegen, og krever ikke noe ekstra areal.

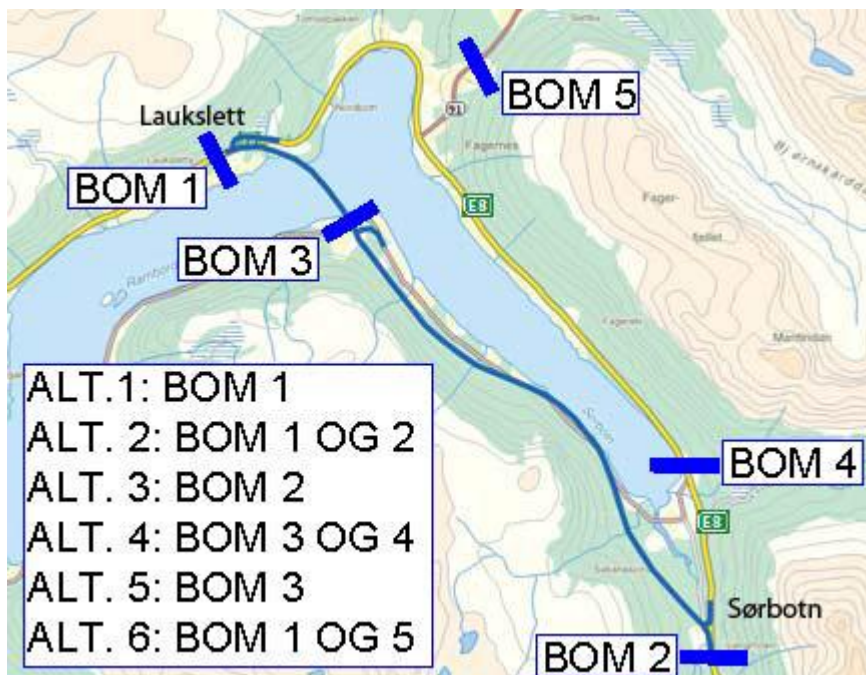
For brukere med AutoPASS avtale og innbetalt forskuddsbeløp gis det en rabatt på 20 %. For nummerskiltavlesing innkreves betalingen i etterkant via giro i posten.

Det er også lagt opp slik at betalingen kan gjøres manuelt på servicestasjoner f. eks bensinstasjoner som det er inngått avtaler med slik at persondata ikke blir lagret over lang tid. En slik løsning er for eksempel valgt ved innføring av en helautomatisert bomstasjon på fv.858 Ryaforbindelsen.

Alternative bomplasseringer

Et viktig utgangspunkt for disse vurderingene er at de som betaler også skal ha nytte av tiltaket som bompengene skal finansiere. Og omvendt; at de som drar nytte av et tiltak også skal være med å betale. Nytte kan være både innkorting eller redusert trafikk og støy for de som bor langs eksisterende E8 i Ramfjorden.

Vi har vurdert seks alternative bomplasseringer, - jamfr. kartet nedenfor:



Kartutsnittet viser eksisterende veier (gult) og ny veg (blått) med innkrevingspunkt/bomstasjoner for de ulike alternativene.

- Alternativ 1: Innkreving fra en bom ved Laukslett (begge retningene).
- Alternativ 2: Innkreving fra to bommer ved Laukslett og Sørbotn (begge retningene).
- Alternativ 3: Innkreving fra en bom ved Sørbotn (begge retningen)
- Alternativ 4: Innkreving fra to bommer ved nybrua over Ramfjorden og Fagernes sør, like sør for vegkrysset eksisterende E8 x fv 91.

- Alternativ 5: Innkreving fra en bom ved nybrua over Ramfjorden
- Alternativ 6: Innkreving fra bom ved Laukslett (begge retningene). Ingen innkreving ved Laukslett for kjøretøy, som også har passert bom ved fv 91. Ingen innkreving fra bom ved fv 91.

Tabellen nedenfor viser utgangstakst for lette og tunge kjøretøy og antall betalende trafikk for de ulike alternativene. Alternativ 5 ikke beregnet.

Alternativ	Bomplassing	Takst lette/ tunge	ÅDT u/ bom (2015)	Ant. betalende kjt./døgn (2015)
Alternativ 1	Laukslett (B1)	32/96	5110	4686
Alternativ 2	Laukslett (B1) + Sørbotn (B2)	19,50/58,50+ 19,50/58,50	Kun B1 1730 Kun B2: 120 Begge: 3380	Kun B1: 1.457 Kun B2: 97 Begge: 3.262
Alternativ 3	Sørbotn (B2)	44,50/133,50	3500	3364
Alternativ 4	Brua (B3) + Fagernes sør (B4)	44/132	Kun B3: 3.790 Kun B4: 80	Kun B3: 3.517 Kun B4: 54
Alternativ 5	Brua (B3)			
Alternativ 6	Laukslett (B1) + Fv 91 (B5)**	35/105	B1: 5.110	B1: 4.354

Alternativ	Bomplassing	Fordeler	Ulemper
Alternativ 1	Laukslett	Flest betalende (lavest takst). Ingen lekkasjeproblemer Beboere langs dagens E8 i Ramfjorden har nytte av at vegen flyttes bort og bør dermed være med å betale.	Fanger også opp trafikk fra fv.91 mot Tromsø, som ikke har nytte av nyvegen
Alternativ 2	Laukslett(B1)+ Sørbotn(B2)	Ingen lekkasjeproblemer. De som bor langs dagens E8 har nytte og er med å betale halv takst, som kanskje reflekterer nytten bedre enn full takst.	Også her fanger trafikk fra fv. 91 som ikke har nytte, men med kun halv takst -Fanger også trafikk fra fv 91 som skal sørover (få), men kun halv takst -2 bommer som gir høyere Driftskostnader
Alternativ 3	Sørbotn	Trafikk mellom Tromsø og fv 91 slipper å betale (har ingen nytte av nyvegen)	Trafikk fra fv 294 (vestsiden av Ramfjorden) slipper å betale (har størst innkorting av alle) Beboere langs dagens E8 i Ramfjorden har nytte av at vegen flyttes bort, men slipper og betale om de skal til Tromsø (må betale om de skal sørover)
Alternativ 4	Brua (B1) + Fagernes sør (B2)	Trafikk mellom Tromsø og fv 91 slipper å betale (har ingen nytte av nyvegen)	Opplevs urettferdig at kun enkelte beboere i Ramfjorden må betale, mens andre slipper (enten alle eller ingen bør betale), og dette selv om alle har nytte av nyvegen. Ekstra bom som gir høyere driftskostnader på E8 må betale. Disse har ingen direkte nytte av nyvegen ved denne type kjøring. Stor andel vil kjøre alternativ rute uten bom, og alle langs fv 294 har muligheten for alternativ kjørerute uten bom.
Alternativ 5	Brua (B3)	Trafikk mellom Tromsø og fv 91 slipper å betale (har ingen nytte av nyvegen) Alle brukere av nybrua må betale	Beboere langs dagens E8 i Ramfjorden har nytte av at vegen flyttes bort, men slipper og betale om de skal til Tromsø (må betale om de skal sørover) Få betalende

Alternativ 6	Laukslett (B1) og fv 91.	Alle som har nytte av vegen betaler. Trafikk til/fra fv 91 som ikke har nytte av nyvegen, slipper å betale (forutsetter AutoPASS-brikke).	Trafikk til/fra fv 91 som ikke har nytte av vegen, må betale dersom de ikke har brikke, eller ikke passerer begge bommene med brikke. Tekniske utfordringer tilknyttet driften
--------------	--------------------------	--	---

Alternativene 2, 1 og 6 gir de laveste takstene.

Alternativ 6 synes å være det beste og mest rettferdige alternativet, men det har sine utfordringer tilknyttet den tekniske driften.

Alternativ 5, med alternativ kjørerute uten innkreving av bompenger vil ikke gi tilstrekkelige inntjening.

Alternative bomplasseringer og takstnivå

Innkrevinga er forutsatt å starte i 2015 med avslutning i 2029.

Alternativ	Takst lett/tung*	Takst/med rabatt
Alternativ 1	32/96	25,60/76,80
Alternativ 2**	19,50/58,50+	15,60/46,80+
	19,50/58,50	15,60/46,80
Alternativ 6	35/105	28/84

**Trippel takst for tunge kjøretøy*

***3262 kjøretøy betaler i to bommer. 1554 kjøretøy betaler i en bom.*

Bompengetakstene forutsettes justert i samsvar med prisutviklingen. Ved kjøp av brikke og forskuddsbetaling vil en kunne oppnå en rabatt på 20 pst.

Videre er det forutsatt fritak for betaling i samsvar med gjeldende retningslinjer.

Andre forutsetninger i finansieringsplan

Følgende basisforutsetninger er lagt til grunn i finansieringsanalysen:

- Betalende årsgjennsnitt på 4686 i 2015 i alt. 1, 4818 i alt. 2 og 4416 i alt. 6
- Årlig trafikkvekst på 0,3 pst
- 2,5 pst. årlig prisstigning
- Lånerente 8 pst.
- Innskuddsrente 2 pst.
- Drift av en bomstasjon 3,5 mill. 2011-kr pr år.
- Etablering av en bomstasjon 5 mill. 2011-kr
- Innkrevingen starter i 2015 og opphører i 2029

Med disse forutsetningene er bompengebidraget beregnet til 500 mill. 2011-kr over en innkrevingsperiode på ca. 15 år i de tre alternativene.

Optimistisk alternativ

Det er også regnet på et alternativ med følgende optimistiske forutsetninger:

- Årlig trafikkvekst på 0,5 pst
- Lånerente på 6,5 pst

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til ca. 13 år. Prosjektet lar seg da nedbetale med en reduksjon av bompengeperioden på ca. 2 år. Bompengeneinnkrevingen opphører i 2027.

Pessimistisk alternativ

Det er også regnet på et alternativ med følgende pessimistiske forutsetninger:

- Kostnadsøkning på 10 pst.
- Betalende ÅDT blir redusert med 10 pst. i åpningsåret
- Halvering av trafikkveksten
- Innkrevingskostnadene øker med 50 pst
- Takstøkning på 20 pst utover prisstigning etter to år.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til ca. 17 år. Prosjektet lar seg da nedbetale med en forlengelse av bompengeperioden på ca. 2 år. Bompengeneinnkrevingen opphører i 2031.

Bompengeselskap

Fylkestinget i Troms har vedtatt at det skal etableres et fylkeskommunalt bompengeselskap.

Det forutsettes at ansvaret for delfinansiering av prosjektet og administrere innkrevingen tillegges dette selskapet eller at det blir etablert et eget selskap for å ivareta dette ansvaret.

Det forutsettes at selskapet er majoritetseiet av Troms fylkeskommune alternativt sammen med Tromsø kommune og at styrerepresentanter som disse har stått bak valget av, utgjør flertall i styret.

Bompengeselskapet bør opprettes når det foreligger bindende vedtak om bompengefinansiering fra Tromsø kommune og Troms fylkeskommune.

4.5 Eventuelle endringer i kostnader og/eller inntjening

Eventuelle kostnadsøkninger er forutsatt dekket i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Kostnadsøkning inntil kostnadsrammen forutsettes dekket av staten og bompengeselskapet, fordelt etter forholdet mellom statlige midler og bompenger. Kostnadsøkninger utover kostnadsrammen skal dekkes av staten i sin helhet. Eventuelle besparelser inntil 10 pst. tilfaller staten og bompengeselskapet fordelt etter forholdet mellom statlige midler og bompenger. Besparelser utover 10 pst tilfaller staten.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt, vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne øke takstene med inntil 20 pst utover ordinær prisstigning og forlenge bompengeperioden med inntil 5 år.

Høyere inntjening eller lavere kostnader for bompengeselskapet enn det som er forutsatt skal

benyttes til å redusere innkrevningstiden.

4.6 Garantier

Selskapets maksimale lånegjeld til dette prosjektet vil være på ca.580 mill. kr i 2014 gitt en kostnadsramme på1030 mill. 2011-kr. Ved en kostnadsøkning på 10 pst. vil selskapets maksimale gjeld være på ca. 630 mill. kr i 2015.

Tromsø kommune og Troms fylkeskommune stiller simpel proratarisk garanti for en lånegjeld på inntil 630 mill. kr. Garantien vil da dekke et eventuelt låneopptak i forbindelse med en kostnadsøkning opp til kostnadsramme (+10 pst).

Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal og regionaldepartementet. Garantien vil først komme til utbetaling dersom bompengelånet ikke kan nedbetales etter at takstene har økt med 20 pst. utover ordinær prisstigning og bompengeperioden er forlenget med 5 år.

5. Oppsummering - anbefaling

Følgende finansieringsplan legges til grunn for prosjektet:

	Mill. 2011-kr		
	2012-2013	2014-2019	Sum
Post 30 Riksveginvesteringer	175	355	530
Bompenge	275	225	500
Sum	450	580	1030

Kostnadsfordelingen mellom staten og bompengeselskapet blir på 51,5/48,5 pst. Ut fra de tre alternativene vil følgende takster være aktuelle:

Alternativ	Takst lett/tung*	Takst med rabatt
Alternativ 1	32/96	25,60/76,80
Alternativ 2**	19,50/58,50+	15,60/46,80+
	19,50/58,50	15,60/46,80
Alternativ 6	35/105	28/84

*Trippel takst for tunge kjøretøy

**3262 kjøretøy betaler i to bommer. 1554 kjøretøy betaler i en bom.

Med AutoPASS brikke og forskuddsbetaling på kr 2000/4000 gis det en rabatt på 20 pst.

Det gis for øvrig mulighet for betaling på internett, faktura i posten eller kontant på en av servisestasjonene.

Det gis fritak for betaling som i tilsvarende automatiske AutoPASS anlegg.

Eventuelle kostnadsøkninger er forutsatt dekket i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen (fastsettes i forbindelse med

KS2 prosessen) for prosjektet forutsettes dekket av staten og bompengeselskapet, fordelt etter forholdet mellom statens og bompengeselskapets andel av finansieringen. Kostnadsøkninger utover kostnadsrammen skal dekkes av staten i sin helhet.

Eventuelle besparelser skal på tilsvarende måte tilfalle Staten og bompengeselskapet fordelt etter forholdet mellom statlige midler og bompenger. Besparelser utover 10 pst tilfaller staten.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårligere enn forutsatt vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne øke takstene med inntil 20 pst. og forlenge bompengeperioden med inntil 5 år. Høyere inntjening eller lavere kostnader for bompengeselskapet enn det som er forutsatt skal benyttes til å redusere innkrevningstiden.

Selskapets maksimale lånegjeld til dette prosjektet vil være på ca.630 mill. kr i 2015. Tromsø kommune stiller sammen med Troms fylkeskommune en proratarisk simpel garanti på totalt 630 mill. kr fordelt slik:

Tromsø kommune: 315 mill. kr
Troms fylkeskommune: 315 mill. kr

Garantitiden settes til inntil 20 år. Garantien reduseres i takt med nedbetaling av lånene.