

MØTEBOK

SAKSB	ARKIV	BEHANDLENDE ORGAN	SAK NR.	DATO
KS		Styret	Sak 16/08	17.09.08

Sak 16/08 Forslag til vedtak i kommunene vedr. endelig vedtak Bompengefinansiering.

Vi er nå inne i en avgjørende periode for å få godkjent prosjektet gjennom en bompengesøknad til Staten.

I forbindelse ved utarbeidelsen av bompengesøknaden og Fylkeskommunenes arbeid med prioriteringene i kommende Nasjonal Transportplan 2010 – 2019, er vi nå avhengig av at alle eierkommunene gjør endelig forpliktende og likelydende vedtak i sine respektive kommuner.

Tidligere har alle eierkommunene vedtatt likelydende prinsipielle vedtak angående etablering av "Fosenvegene AS - ei tim' te' by'n", bompengefinansiering, samt vedtatt prosjektbeskrivelsene i utredningen "Prosjektoversikt med kostnadsoverslag utført av ViaNova Plan & Trafikk AS.

"Fosenvegene AS - Ei tim' te' by'n" har gjennomført fortløpende informasjon til eierkommunene om pågående arbeid, planlegging og framdrift av prosjektet.

Styret i "Fosenvegene AS - ei tim' te' by'n", ber derfor alle eierkommunene om å vedta likelydende vedtak i sine kommunestyrer.

Dette gjelder Rissa kommune, Ørland kommune, Osen Kommune, Roan kommune, Åfjord kommune, Bjugn kommune, Mosvik kommune og Leksvik kommune.

Styrets enstemmige forslag til vedtak:

1.kommune slutter seg til de prioriteringer og vedtak som er fattet i Styret for "Fosenvegene AS - ei tim' te' by'n" vedrørende vegprosjektet Fosenvegene.
2. Dette gjelder prioriteringene av de beskrevne 18 delprosjektene som er delt inn i 3 utbyggingspakker, jfr. utredning fra ViaNova Plan og Trafikk AS – Prosjektoversikt med kostnadsoverslag.
3. kommune legger til grunn "Fosenvegene AS - ei tim' te' by'n" sitt forslag til total investeringskostnad kr. 1.500 mill kr (2005-kronenivå) hvorav 75% finansieres med bompenger og 25% statlig bidrag.
4.kommune slutter seg til at det etableres bompengeinnkreving som beskrevet i Statens vegvesen sin bompengeutredning vedtatt av styret i "Fosenvegene AS - ei tim' te' by'n" (jfr. modell 3G, med 3 innkrevingspunkt som plasseres ved Rørvik fergeterminal, Valset fergeterminal og Krinsvatn vegdele)
5. kommune stiller simpel garanti, med ansvar etter innbyggerantall, for de lån som "Fosenvegene AS - ei tim' te' by'n" tar opp for å finansiere vegprosjektene. jfr. tabell 3G i statens vegvesen sin beregning. Begrenset oppad til totalt 715,312 mill kr.

6. Garantiforpliktelsene reduseres i samsvar med nedbetalt gjeld og at lån er nedbetalt i 2023. Garantiperioden settes til antatt bompengeperiode pluss 5 år for en eventuell forlengelse.
Eventuelle vedtak om garanti gjøres med forbehold om Stortingets samtykke.
-

Bakgrunn:

Fosen er en region med ambisjoner, vilje og behov for en positiv utvikling og vekst på alle områder. Da Nasjonal Transportplan for perioden 2004 – 2009 ble kjent og at Fosen ble tilgodesett med kun kr. 5 mill i oppstartsbevilgning for utbedring av RV 717 Sund – Bradden, uttalte et samlet næringsliv at det måtte gjøres et krafttak på vegsektoren, dersom næringslivet på Fosen ikke skulle sakke akterut i konkurransen i landsdelen.

Et samlet næringsliv har klart sagt fra om at skal næringslivet sikres videre vekst og utviklingsmuligheter og derigjennom økt bosetting, må vegstandarden på Fosen og kommunikasjonen til/fra Trondheim bedres raskt.

Fosen har bedrifter med omfattende næringsvirksomhet innen industri, entreprenørvirksomhet, skipsbygging, primærnæringer og foredling. I tillegg er det i kommunene ca 9500 fritidsboliger og det er stor etterspørsel etter tomter og bygging av fritidsboliger er i enkelte kommuner svært ekspanderende. Kommunene har som ambisjon at dette potensialet skal utvikles der fritids-/reiselivsnæringa skal ha enda større næringsmessig betydning.

Et godt vegnett og gode kommunikasjoner innad på Fosen og med landsdelssenteret Trondheim er en forutsetning for framtidig og positiv utvikling på alle områder.

I denne sammenheng ble ideen om et vegutbyggingsprosjekt for oppgradering av hovedvegnettet på Fosen, kaldt - Ei tim´ te´ by´n, lansert.

Prosjektet skulle realiseres med brukerbetaling, statlige midler og at næringslivet på Fosen, gjennom bruk av kompensasjonsmidler av regional differensiert arbeidsgiveravgift (RDA midler) kunne inngå i finansieringen.

Med bakgrunn i dette nedsatte Fosen Regionråd et utvalg for å utrede mulighetene for et prosjekt som hadde som mål å oppgradere prioriterte vegstrekninger på Fosen. Dette for å kunne oppnå en tryggere, enklere og raskere reise/transport mellom Fosen og Trondheim, og internt på Fosen.

Utvalget engasjerte bla. ViaNova Plan & Trafikk AS, som fikk i oppdrag å lage en prosjektoversikt med kostnadsoverslag for 18 vegparseller på Fosen, som ansås som del av hovedtrafikknettet, og som angikk alle kommunene på Fosen.

Det ble gjennomført en undersøkelse og gjennomgang av prosjektene hvor det ble lagt vekt på:

- Standard og situasjonen i dag
- Behov og tiltak, og
- Kostnadsanslag

Konklusjonen var at eksisterende veger er:

- For den alt overveiende del av de aktuelle vegstrekningene, lavere enn vegnormalstandard.
- Varierende standard, avhengig av veghistorikk
- Dårlig linjeføring, horisontalt og vertikalt
- Mangelfull bredde

- Strekningsvis dårlig bæreevne
- Dårlig klassedeling av vegnettet gjennom lokal tettbebyggelse
- Manglende frostsikring og ujevne telehiv

Ønsket utbyggingsstandard varierer på de forskjellige prosjektene, ut fra trafikkbelastningen og terrengets vanskelighetsgrad.

Resultatene er vist grafisk og i faktaruter for hvert prosjekt.

Kostnadsberegningene viser et midlere kostnadsanslag på 1206 mill. kr. for 18 prosjekter, inklusive byggherrekostnader, men eksklusive grunnerv. (2005)

Laveste og høyeste anslag innenfor 80 % sannsynlighet er beregnet til hhv ca 850 mill. kroner og 1450 mill kr.

Prosjektet skal gi:

- Jevn vegstandard
- God framkommelighet
- God kjørekomfort til alle årstider
- De forskjellige trafikkantgruppene kan holde sin kjørefart uten vesentlige forsinkelser
- Kjøretidene skal være forutsigbare
- Sikkerhet
- Redusere ulykker, skader
- God kommunikasjonen internt på Fosen

Viser forøvrig til Rapport: Prosjektoversikt med kostnadsoverslag "Ei tim´te´by´n" Den Nye Fosenvegen – utarbeidet av ViaNova Plan % Trafikk AS av 26.4.2005.

Med bakgrunn i dette ble **vegutbyggingselskapet "Fosenvegene AS - ei tim' te' by'n"** etablert 20. juni 2005 – med en aksjekapital på kr. 650.000.- av kommunene, Osen, Roan, Åfjord, Bjugn, Rissa, Ørland, Leksvik, Agdenes,

I ekstraordinær generalforsamling av 15. november 2006 sluttet fellesforbundet avd 576 i Mosvik/Leksvik og Nord- og Sør-Trøndelag Fylkeskommuner seg til selskapet gjennom en rettet emisjon, og aksjekapitalen ble fastsatt til kr. 1310.000.-.

Mosvik kommune sluttet seg til selskapet etter en rettet aksjeemisjon i selskapet på generalforsamlinga for 2007, 10. april 2008.

Selskapet aksjekapital er nå kr. 1360.000,-

Historikk:

Prosjektet ble lansert 15. mars 2004.

29. mai 2004 ble det fattet prinsippvedtak i Sør-Trøndelag fylkesting om at prosjektet skal med i vegplanene.

Kommunal og regionaldepartementet ga 06.07.2004 grønt lys for at næringslivet kunne bruke den økte arbeidsgiveravgifta til delfinansiering av vegprosjektet "Ei tim´te´by´n".

Det ble fattet prinsippvedtak i alle kommunestyre om aksept for bruk av bompenger for å finansiere vegprosjektet.

Alle kommuner i regionen støtter prosjektet og er medeiere i selskapet i tillegg til Nord – Trøndelag og Sør – Trøndelag fylkeskommuner.

Inngått rammeavtale med Statens vegvesen Region Midt, på kr 15. mill om prosjektering, som også inneholder vedtatt framdriftsplan.

Prosjektet skal finansieres ved:

RDA-midler:

Næringslivets kompensasjonsmidler for økt arbeidsgiveravgift i distriktet, såkalte RDA-midler, (regional differensiert arbeidsgiveravgift) ble ført tilbake til prosjektet. Dette utgjorde ca. kr. 20 mill. som brukes til drift av selskapet og planlegging av prosjektet.

Bompenger:

er planlagt innført på fergestrekningen Fosen - Trondheim (Rørvik terminal) I dag Flakk – Rørvik), Krinsvatn og kommunegrensa Agdenes /Orkdal. Foreløpig beregnet snittavgift er ca. kr. 40.- (2005 trafikk tall) Det er pr dato ikke regnet trafikkøkning i perioden. Dette tilsier at det her bør være god margin.

Offentlige midler:

Prosjektet er allerede innpasset i Sør-Trøndelag fylkeskommunes plandokument. En forventer årlige bevilgninger over Statsbudsjettet som er nødvendig for å holde planlagt framdrift i prosjektet.

Delprosjektet Sund – Bradden på Rv 717 er inne i Nasjonal Transportplan for 2006- 2015, med en vedtatt startbevilgning på 2,0 mill kr. i 2009.

Planarbeid:

Reguleringsplan for Parsellen Sund – Bradden på Rv 717 er i slutfasen og beregnes vedtatt i Rissa kommunestyre ultimo september 2008, reguleringsplan for RV 710 Vasset – Ingdal og reguleringsplan RV 755 Leksvik – Vanvikan, er startet opp og er forventet ferdig i tråd med framdriftsplan som er vedtatt i samarbeid med Statens vegvesen Region midt.

Kommunedelplan Vanvikan – Olsøy er startet opp og forventes ferdig i desember 2008 slik at reguleringsplanarbeidet er ferdig i løpet av 2010.

Statens vegvesen er etter inngått avtale ansvarlig for planlegging og prosjektering.

"Fosenvegene AS - ei tim' te' by'n" er premissgiver og oppdragsgiver.

Ansvar og fullmakter:

Ifølge Vedtektene står selskapet fritt til å sette i verk tiltak og bruke de virkemidler som er tilgjengelig for å fremme formålet med selskapet.

Med bakgrunn i dette anser en det slik at selskapets styre har fullmakt til å fatte endelig vedtak om prioriteringer.

Vi har satt i gang planlegging/prosjektering av de første vegparsellene i prosjekt som skal danne grunnlag for bompengesøknaden.

Bompengesøknaden er komplisert og det er avtalt at Statens Vegvesen skal foreta utarbeidelsen og de formelle sidene med denne. Det tas sikte på at bompengesøknaden kan være ferdig til våren 2009 og at anleggsstart kan være mulig tidligst oktober 2009.(RV 717 Sund Bradden)

Bompengesøknad:

Det er planlagt å søke om en bompengepakke hvor de enkelte delprosjekter ligger inne og hvor det bygges vei med de pengene vi til en hver tid har til rådighet.

Prioriteringer:

Grunnlaget for prioritering av de 18 vegprosjektene er det bla. lagt vekt på regelverk for bompengeprojekter og Interimsstyrets forslag til kriterier for prioriteringer:

- Nærhet til stedene for bompengennevning
- Viktighet for forbindelsen til/fra Fosen / Trondheim
- Yrkestrafikk (varer, tjenester og pendlere)
- Samlet trafikk på strekningene
- Ulykker, skader, sikkerhet
- Viktighet for kommunikasjonen internt på Fosen

Framdrift:

"Fosenvegene AS - ei tim' te' by'n" har for å sikre framdriften i prosjektet bla. gjennomført følgende:

- Gjennomgått og kvalitetssikret prosjektene med hjelp av Statens vegvesen.
- Prioritert og vedtatt de 18 foreslåtte prosjektene i utbyggingsrekkefølge
- Vedtatt inndeling i 3 pakker (etter råd fra Statens vegvesen)
- Sikret næringslivets deltagelse og påvirkning gjennom flere møter
- Sikret finansiering gjennom økonomiske bidrag fra Næringslivet gjennom RDA midlene. (i perioden har næringslivet bidratt med ca 20 mill. kr. til planlegging av utbyggingspakke 1)
- Inngått avtale med Statens vegvesen Region midt, som utøvende planlegger av prosjektene i pakke 1, og bidragsyter i vurderingen av bompengeutredning og bompengesøknaden. Denne avtalen har en ramme på inntil 15. mill. kr.
- Vedtatt framdriftsplan for planlegging og framdrift bompengepakken
- Prosjektansvarlig i Statens vegvesen er Anne Karin Skjeflo
- Gjennom ViaNova Plan & Trafikk AS gjennomført Bompengeanalyse (Hoveddokument, og en kortversjon)
- Blitt medlemmer av Trøndelag Vegforum og sikret prioritering derfra.
- Fått utredet gjennom Statens vegvesen, v/Marit Due Langås – Bompengeutredning av august 2007 med tilleggsutredninger pr. november 2007.

Behovet, viktigheten – og mulighetene

Ut fra realitetene som er kommet fram gjennom:

- Bompengeanalysen,
- Bompengeutredningen,
- Pris- og kostnadsnivå - og
- utsiktene for statlige bevilgninger,
- Konkurransen mot andre prosjekter i regionen, slik som Ny RV 714 AS, RV 705, Rv 17 og Rv 769, osv. som også ønsker en del av den samme statlige bevilgningspott (øvrige riksveger)

Vår fordel er at forskjellen mellom "ei tim' te' by'n" prosjektet og de andre prosjektene er:

- Stor trafikk,

- Næringslivets evne og vilje til å satse, gjennom å bære driftskostnadene i selskapet og planutarbeidelsene (ca. 20.4 mill.kr.),
- Mulighetene for å kunne forsvare stor egenfinansiering gjennom bompenger, som derigjennom reduserer behovet for statlig midler.

For å sikre mulighetene for å gjennomføre alle prosjektene har **styret vedtatt:**

- At prosjektet gjennomføres etter de vedtatte prioriteringene og vegprosjektene som er skissert i utredningen. (18 prosjekter)
- Å anbefale at det legges til grunn en total kostnad på 1500 mill. kr. (2005 kr.)
- At prosjektet finansieres med en kostnadsramme på 1500 mill. kr.
- Bompengandelen på 75 %, med inntil 25% statlig finansiering
- innkreving 2 punkt på land, ved Krinsvatn og ved Vallset - Ingdal
- og v/fjordkryssing i indre Trondheimsfjord.
(jfr. modell 3H i Statens vegvesens - "Bompengeutredning av november 2007")

Vedtatt prosjektrekkefølge:

Pakke 1:

1. Rv 717 Sund-Bradden
2. Rv 715 Keiseråsli-Olsøy (Kråkmo)
3. Rv 715 Vanvikbakkene
4. Rv 755 Leksvik-Vanvikan
5. Rv 710 Valset – kommunegrense Agdenes/Orkdal

Pakke 2:

6. Rv 715 Rørvik terminalområde
7. Rv 715 Rørvik-Vanvikan
8. Rv 715 Olsøybakkene
9. Rv 715 Haugsdalen-Rødsjø
10. Rv 715 Rødsjø-Krinsvatn
11. Rv 715 Bru over Krinsvatn
12. Rv 717 Bradden-Stadsbygd-Rørvik
13. Rv 715 Krinsvatn-Årnes

Pakke 3:

14. Rv 710 Brekstad-Botngård
15. Rv 710 Botngård-Krinsvatn
16. Rv 715 Reppkleiv-Årgård
17. Fv 14 Roan-Reppkleiv
18. Fv 193 Verrabotn-Meltingen

Vedtatt Fremdriftsplan for forberedelse av bompengepakken "Fosenvegene AS - ei tim' te' by'n":

ramdriftsplan for forberedelse av bompengepakka "Fosenvegene"

	År	2006	2007	2008	2009	Ansvar
Planlegging av delprosjekter						Planutarbeidelse
Rv717 Sund-Bradden						Regionvegkontor
Rv715 Vanvikan-Olsøy						Regionvegkontor
Rv755 Leksvik-Vanvikan						Regionvegkontor
Rv710 Ingdal-Valset						Regionvegkontor
Finansiering						
Trafikk- og inntektsgrunnlag						Regionvegkontor/Fosenvegene AS

Finansieringsanalyse
Finansierings-/investeringsplan
Evt. garantistillelse for låneopptak



Regionvegkontor/Fosenvegene AS
Regionvegkontor/Fosenvegene AS
Kommuner/Fylkeskommuner

Okalpolitisk behandling

Fylkeskommuner
Labokommuner
Fylkeskommuner (ST og NT)



Prioriteringer i NTP 2010-2019

Fylkeskommuner (ST og NT)



Grunnlag for Stortingsprop.

Regionvegkontor • Vegdirektoratet



Bompengeanalyse:

Via Nova Plan & Trafikk AS, har i sin trafikkanalyse lagt følgende til grunn:
(Kopiert fra Bompengeanalysens kortversjon):

Fosenvegene AS – "ei tim' te by'n – Den nye Fosenvegen

Bompengeanalyse, oppsummering– mai 2007

Bakgrunn

Forslag til Nasjonal Transportplan for perioden 2006-2015 omfatter små investeringer i vegstrekninger på Fosen. På denne bakgrunn er prosjektet "Ei tim' te by'n" lansert. Prosjektet har som mål å oppgradere prioriterte vegstrekninger, for dermed å oppnå en tryggere, enklere og raskere reise/transport mellom Fosen og Trondheim, og internt på Fosen. Denne oppsummeringen viser hvilke bompengesatser man er avhengig av for å kunne finansiere prosjektet – som ett tillegg til statlige bevilgninger. Denne oppsummeringen og den tekniske rapporten er skrevet av ViaNova Plan og Trafikk AS v/Fred Krohn på oppdrag fra Fosenvegene AS. Representanten for Fosenvegene AS har vært Knut Sundet.

De ulike delprosjektene spenner fra bygging av ny veg til en opprusting av eksisterende veg. Prosjektene er gruppert i 3 pakker, der pakke 1 har høyeste prioritet. I tabellen under er det vist anleggskostnad for de ulike delprosjektene, trafikkvolum og årstdøgns trafikk; (ÅDT) i 2005 med beskrevet antatt anleggsstart og åpningsår.

Beregningsforutsetninger:

I bompengeberegningene må det gjøres en rekke forutsetninger. De viktigste forutsetningene er følgende;

- Innkrevning av bompenger starter året etter åpning av anlegget. Hver pakke betraktes i denne sammenheng forenklet som ett anlegg.
- Takst tunge = 3 * takst lette kjøretøy. Taksten oppgis i 2006-kr.
- Innkrevningen vil skje ved såkalte antenner (automatisk innkrevning).
- Hvert antennepunkt koster 8 mill. å etablere samt 2 mill kr pr. år i driftskostnad. Et antennepunkt står i 15 år.
- 50 % statlig andel av investeringene. Disse pengene kommer i anleggsperioden.
- Hvis man passerer en antenne 2 ganger på samme tur, innenfor en tidsbegrensning, skal man kun belastes en gang.
- 2-veis innkrevning.

Analysen viser i tillegg hvordan trafikken fordeler seg på de forskjellige vegene på Fosen, og gir et klart bilde på årsgjennsnittstrafikken på de forskjellige prosjektene. I tillegg gir den klare indikasjoner på hvor innkrevingspunktene bør stå for å fange opp hovedtyngden av trafikken.

ViaNova's trafikkberegning viser en trafikkstørrelse som er ganske stor og vil ved bruk av de fleste modellene for bompengesatser gi rimelige gjennomsnittssatser.

Bompeutredning:

Statens vegvesen Region midt v/Marit Due Langås, har med bakgrunn i Trafikkanalysen utarbeidet en "Bompeutredning for Fosenvegene".

Rapporten er en del av forberedelsene til et bompefinansiert vegprosjekt på Fosen.

Rapporten danner grunnlag for diskusjon om løsninger for gjennomføring og finansiering av prosjektet.

Videre skal den danne grunnlag for styrets beslutning om forslag/anbefaling til innkrevingsordning, takstnivå etc. De involverte kommunene og fylkeskommunene skal fatte endelig vedtak om bompefinansieringen.

Alternativene:

1A, 1B, 1C, 1D2A, 2B2C, 2D3A, 3B 3C, 3D

Disse alternativene er gjengitt i hovedrapporten og grundig gjennomgått av styret

Muligheter for å finansiere hele prosjektet:

Ut fra de signaler vi fikk fra Statens vegvesen om at prisnivået i markedet fortsatt viser en klar stigning i anleggsprisene og ViaNova's antydning om mulig økning av prosjektkostnadene burde tas med fra utgangspunktet har styret tatt beslutning om å oppjustere kostnadsanslaget.

I tillegg ligger de statlige rammer på et lavt og stabilt nivå, slik at det kan være en utfordring å realisere prosjektene med en statlig ramme på 50 %.

Uttalelser fra fremtredende samferdselspolitikere, om at det er få eller ingen nye vegprosjekter som vil bli realisert, uten at det er en vesentlig egenfinansiering på plass. Det antydes en egenfinansiering på fra 60 – 90 %.

Dette bidrog til at styret måtte foreta nye grep for ikke å komme på etterskudd.

Med bakgrunn i dette, ba styret Statens vegvesen v/ Marit Due Langås utrede alternativer med en bomvegpakke på totalt kr. 1.500 mill. kr. og med egenfinansiering på hhv. 50 % og 75 %.

Det tas utgangspunkt i samme trafikkgrunnlag som er utredet fra ViaNova Plan & Trafikk AS.

Statens vegvesen har utredet Alternativene:

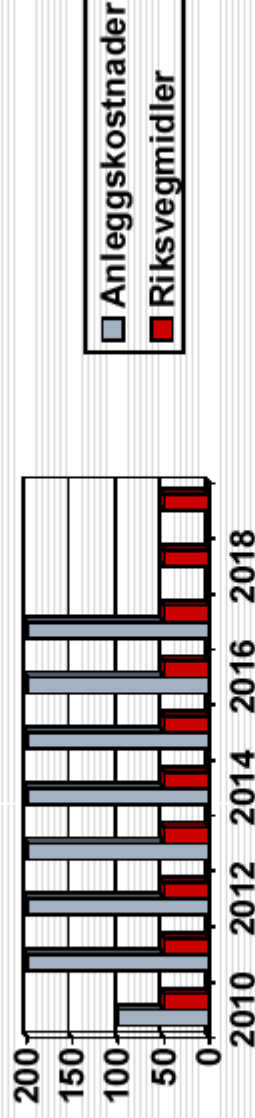
3E – Kostnadsramme 1500 mil. kr. Bompeandel 50 % - 3 innkrevingspunkt (2 ferger og 1 på land) – takst 35.-

3F - Kostnadsramme 1500 mil. kr. Bompeandel 50 % - 3 innkrevingspunkt (1 ferger og 2 på land) – takst 30.-

3G - Kostnadsramme 1500 mil. kr. Bompeandel 75 % - 3 innkrevingspunkt (2 ferger og 1 på land) – takst 45.-

3H - Kostnadsramme 1500 mil. kr. Bompeandel 75 % - 3 innkrevingspunkt (1 ferger og 2 på land) – 40.-

Bompakke 3G



- ☐ Kostnadsramme: 1500 mill kr
- ☐ Bompengendeel: 75 %
- ☐ Takst: 45 kr
- ☐ Innkreving: 2 ferjer (Flakk-Rørvik og Brekstad-Valset) + 1 punkt på land (Krinsvatn)
- ☐ Trafikkgrunnlag: 4530 kjt/døgn
- ☐ Lån nedbetalt: 2024

Lånebehov: Jfr: tabell 3G**Prosjekt: Fosenvegene** Alternativ: 3G**Ordinært lån****Nedbetalingsår: 2024****Finansieringskostnader: 201 mill.-kr****Innbetalte bompenger 1201 mill.-kr****Gjeld etter 15 år: Gjelda er nedbetalt****Gjeld etter 20 år: Gjelda er nedbetalt**

År	Anleggs- kostnad	Riksveg- midler	Andre midler	Ny aksje- kapital	Netto bom- penger	Lån på spesielle vilkår	Netto renter	Sum gjeld	Sum ute stående aksjekap.
2010	110,408	55,204	0,000	0,000	84,670	0,000	-0,947	-28,519	0,000
2011	225,232	56,308	0,000	0,000	87,337	0,000	-4,046	57,114	0,000
2012	229,737	57,434	0,000	0,000	89,814	0,000	-8,414	148,017	0,000
2013	234,332	58,583	0,000	0,000	92,361	0,000	-14,409	245,814	0,000
2014	239,019	59,755	0,000	0,000	94,980	0,000	-20,854	350,952	0,000
2015	243,799	60,950	0,000	0,000	97,673	0,000	-27,778	463,906	0,000
2016	248,675	62,169	0,000	0,000	100,443	0,000	-35,211	585,180	0,000
2017	253,648	63,412	0,000	0,000	103,291	0,000	-43,186	715,312	0,000
2018	0,000	64,680	0,000	0,000	106,219	0,000	-43,331	587,744	0,000
2019	0,000	65,974	0,000	0,000	109,230	0,000	-34,967	447,507	0,000
2020	0,000	0,000	0,000	0,000	112,326	0,000	-27,965	363,145	0,000
2021	0,000	0,000	0,000	0,000	115,510	0,000	-22,449	270,084	0,000
2022	0,000	0,000	0,000	0,000	118,784	0,000	-16,368	167,667	0,000
2023	0,000	0,000	0,000	0,000	122,151	0,000	-9,677	55,193	0,000
2024	0,000	0,000	0,000	0,000	125,613	0,000	-2,331	-68,089	0,000
2025	0,000	0,000	0,000	0,000	129,173	0,000	2,654	-199,915	0,000
2026	0,000	0,000	0,000	0,000	132,833	0,000	5,327	-338,075	0,000

Bom-

Garanti for låneopptak:

Det er vanlig at kommune stiller garanti for bompengeselskapenes lån. Slike garantier kan bare gis som simpel kausjon. Dette innebærer at lånegiver ved eventuell mislighold først må søke å realisere det som finnes av verdier i bompengeselskapet. I praksis betyr dette at lånegiver overtar innkrevingsretten og utnytter denne innenfor de rammer som bompengeavtalen setter.

Garantiperioden settes til antatt bompengeperiode pluss 5 år for en eventuell forlengelse. Eventuelle vedtak om garanti gjøres med forbehold om Stortingets samtykke.

**Utredningene/vedlegg finnes på: www.fosenvegene.no
eller kontakt Knut Sundet på knut@fosenvegene.no eller tlf 97596508**

"Fosenvegene AS - ei tim' te' by'n" v/daglig leder Knut Sundet, stiller seg til disposisjon til alle kommuner i forbindelse ved behandling dersom det er behov for eventuelle tilleggsopplysninger og eller oppklaringer.