



Arkivsak-dok. 17/00063-1
Saksbehandler Gunnstein Flø Rasmussen

Saksgang
Arbeidsutvalget for Fellesnemnda for Trøndelag fylke
Fellesnemnda for Trøndelag fylkeskommune

Møtedato
06.06.2017
15.06.2017

DELFINANSIERING AV BOMPENGER OG FYLKESKOMMUNAL GARANTI FOR UTBYGGING AV E6 ULSBERG-MELHUS

Forslag til vedtak/innstilling:

1. Utbyggingen av E6 på strekningen Ulsberg- Melhus delfinansieres med bompenger.
2. Innkrevingen skjer i begge retninger i 5 automatiske bomstasjoner på ny E6. Det forutsettes sidevegsbom ved hver bom på ny E6.
3. Nye Veier AS skal gjøre en ytterligere faglig vurdering av behovet for sidevegsbom i forkant av framleggelsen av en stortingsproposisjon.
4. Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i hver bom.
5. Bompengereordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke og gyldig abonnement får 20 pst rabatt. Trafikanter i takstgruppe 2 får ingen brikkerabatt.
6. Ved start på innkreving forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider (i 2017-kr) i de ulike bommene:

Bomtakter			2017-kr
Bom	Gjennomsnittstakst	Grunntakstakstgruppe 1	Grunntakstakstgruppe 2
1. E6 Storpynten	29	27	54
2. E6 Garli	28	27	54
3. E6 Håggå	41	43	86
4. E6 Røskaft	42	43	86
5. Skjerdingsstad	31	33	66

- Tunge biler betaler 2 ganger lettbiltakst.

- Bompengetakstene forutsettes justert i tråd med anleggsindeksen før innkreving og med KPI etter åpning.
 - Endelig takst- og rabattsystem skal legges fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen starter.
7. For å unngå økt belastning på fv. 700 legges det inn restriktive tiltak på strekningen.
 8. Dersom trafikken på sideveger langs strekningen viser seg å bli for stor, må det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse vegene. Statens vegvesen vil i samarbeid med lokale myndigheter ha ansvaret for å vurdere trafikksituasjonen på avlastet vegnett.
 9. Det legges opp til betaling for lav- og nullutslippsbiler når nasjonale takstregler for dette er gjeldende. Bompengelopplegget vil da bli justert i takstvedtak etter avtale mellom Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune. Gjennomsnittstaksten skal være førende for takstvedtak.
 10. Det er en forutsetning at det regionale bompengeselskapet Vegamot AS får ansvaret for bompengennevning på prosjektet E6 Ulsberg – Melhus og nødvendige låneopptak.
 11. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Trøndelag fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets gjeld for vegprosjektet E6 Ulsberg – Melhus.
 12. Det samlede garantibeløpet (som tilsvarer bompengeselskapets maksimale gjeld beregnet ut fra pessimistiske forutsetninger) begrenses oppad til 8 600 mill. kr med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 9 450 mill. kr. Til grunn for garantivedtaket legges en beregningsteknisk lånerente på 6,5 pst.
 13. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner i byggeperioden i vegprosjektet, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 29 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner.
 14. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.
 15. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld for vegprosjektet E6 Ulsberg – Melhus er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet.
 16. Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.

Vedlegg:

1. Nye Veier: *Forslag til delfinansiering med bompenger, Saksgrunnlag for lokalpolitisk behandling*
2. Liste over plan for kommunale vedtak

GJELDENE FORUTSETNINGER:

- Sør-Trøndelags fylkeskommune FT-Sak 12/13 Bompengesøknad E6 Sør-Skjerdingstad-Ulsberg
- Sør-Trøndelags fylkeskommune FT-Sak 198/16 – Trondheimsveien – lokalpolitisk behandling av bompengesøknad E6 Vindåsliene - Korporalsbrua

BAKGRUNN:

I dette saksgrunnlaget legges det frem grunnlag for lokal behandling og vedtak om delfinansiering med bompenger av strekningen E6 Ulsberg – Melhus i Sør-Trøndelag fylke. Prosjektet strekker seg gjennom kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus. Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS.

Prosjektet er en del av KVU/KS1 for E6 Oppland grense- Jaktøya og Rv 3 Hedmark grense - Ulsberg. Formålet med dette saksgrunnlaget er å danne grunnlag for kommunal/fylkeskommunal behandling og vedtak som sikrer tilslutning til delfinansiering av E6 Ulsberg – Melhus med bompenger. Før saken fremmes for Stortinget må det foreligge bindende lokalpolitiske vedtak i berørte kommuner og fylkeskommunene om en bompengordning for prosjektet. Det er videre en forutsetning at fylkeskommunene stiller garanti for bompengeselskapets gjeld.

Endelig vedtak om bompengefinansiering og innretning på ordningen vil bli fattet av Stortinget. Nye Veier vil i etterkant av lokale vedtak inngå utbyggingsavtale med Samferdselsdepartementet for strekningen E6 Ulsberg - Melhus. Denne avtalen vil angi en kvalitetssikret forventet kostnad og endelig vederlag for Nye Veier AS. I utbyggingsavtalen vil det videre angis hvor stor andel av forventet kostnad som skal finansieres med bompenger. Deretter vil Samferdselsdepartementet legge fram en stortingsproposisjon for bompengefinansiering av ny E6 Sør-Trøndelags

FAKTISKE OPPLYSNINGER:***Dagens situasjon***

E6 Ulsberg – Melhus starter ved Ulsberg i Rennebu kommune og ender ved Skjerdingstad i Melhus kommune. Prosjektet strekker seg gjennom kommunene Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus. Strekningen er ca. 71 km lang, og er en sammenhengende strekning bortsett fra strekningen Vindåsliene – Korporals bru i Midtre Gauldal som bygges ut av Statens vegvesen. Byggestart på denne ca. 6,5 km lange strekningen er planlagt høsten 2017.

Dagens E6 på strekningen Ulsberg – Skjerdingstad er en to-felts veg som går gjennom flere tettsteder, og har lengre strekk med nedsatt fartsgrense. Strekningen har en høy andel tungtransport som frakter gods mellom Trøndelag og Østlandet.

Dette gir mange ulykker og til tider redusert framkommelighet. Eksisterende E6 har varierende standard, fra svært dårlig til ganske brukbar, med ujevn kurvatur, stigning og bredde samt et stort antall kryss og avkjørsler. Vegene fungerer i dag både som hovedveg og som lokalveg, og det ligger en hel del støyutsatte boliger langs strekningen. Årsdøgntrafikken varierer fra ca. 11.000 ved Melhus til ca. 5.000 ved Ulsberg.

Fartsgrensen varierer mellom 50,60,70 og 80 km/t. Sør og nord for Støren er det en kortere strekning med fartsgrense 90 km/t.

Omtale av utbyggingsprosjektet

E6 Ulsberg – Melhus er planlagt utbygd med to ulike standarder nord og sør for Støren. Fra Ulsberg til Støren er det planlagt 2-3 felts veg med fartsgrense 90 km/t. Fra Støren til Melhus er det planlagt fire-felts motorveg med fartsgrense 100 km/t. Det er planlagt planskilte kryss ved Ulsberg, Berkåk, Løklia, Støren, Hovin, Ler og Skjerdingsstad. Antall kryss og kryssplassering vil bli vurdert i det videre arbeidet med prosjektet.

Reiselengden fra Ulsberg til Skjerdingsstad vil bli redusert fra dagens ca. 71 km til 67 km. Reisetiden på den samlede strekningen vil bli redusert med ca. 14 min. Det foreligger godkjente kommunedelplaner for hele strekningen gjennom de tre kommunene. Det er i tillegg utarbeidet 6 reguleringsplaner hvorav 4 av disse er godkjent. Det forventes vedtak på de to siste planstrekningene i løpet av 2017.

I forbindelse med arbeidet med å optimalisere traséen og øke fartsgrensen på strekningen vil det bli aktuelt å utarbeide større og mindre reguleringsendringer. Alle berørte kommuner og Sør-Trøndelag fylkeskommune har fattet prinsippvedtak om bompengefinansiering og oppfølgende vedtak basert på en foreløpig bompengeutredning med finansieringsopplegg og plassering av bomsnitt for E6 på strekningen Ulsberg – Melhus. Se FT-sak 12/13, 27. februar 2013.

Bompengeprogram

Bompengeprogrammet i dette saksgrunnlaget bygger videre på det bompengeprogrammet som er utredet tidligere. Det betyr at det planlegges fem bomstasjoner på strekningen. I tillegg kommer bomstasjonen som er ved Fossum og som delfinansierer utbyggingen av E6 Vindåsliene – Korporalsbrua. Bomsnittene er planlagt som lukkede snitt, det vil si at det er planlagt bom på både ny og gammel E6. I den videre saksgangen vil det bli gjort en ytterligere faglig vurdering av behovet for bomsnittene på eksisterende E6. Eventuelle endringer i bompengeprogrammet vil bli justert inn mot saksfremleggelse i Stortinget.

Slik planene foreligger vil dette bety følgende plasserte bomsnitt:

1. Storpynten
2. Garli
3. Håggå
4. Røskaft
5. Skjerdingsstad

Tidspunkt

Det er lagt til grunn utbygging i årene 2022-2027 med etterskuddsvis bompengeneinnkreving i 15 år og start av bompengeneinnkreving fra 2028 i alle bommene. I praksis vil det sannsynligvis være snakk om utbygging av delstrekninger som åpnes fortløpende for trafikk. Det betyr at bompengeneinnkrevingen vil kunne starte noe før det som er forutsatt i beregningene, og at det dermed blir en trinnvis opp- og nedtrapping på den totale bompengebelastningen på strekningen. Det vil kunne legges til rette for et noe lavere taksnivå og eller kortere nedbetalingstid.

Takst

Tabell 1 under viser de ulike bommene på strekningen med tilhørende takster. Det er gjennomsnittstaksten som vil være det som skal legges til grunn ved fremtidige takstvedtak. Gjennomsnittstakst er her definert som gjennomsnittlig inntekt pr. passering når en tar hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling mellom tunge og lette kjøretøy.

Tabell 1: Oversikt over takster i de ulike bommene

Bomtakter		2017-kr	
Bom	Gjennomsnittstakst	Grunntakst takstgruppe 1	Grunntakst takstgruppe 2
1. E6 Storpynten	29	27	54
2. E6 Garli	28	27	54
3. E6 Håggå	41	43	86
4. E6 Røskaft	42	43	86
5. Skjerdingsstad	31	33	66

Takstnivået som foreslås er på nivå med det som er vedtatt i tidligere behandlinger i Sør-Trøndelag fylkeskommune. I Fylkestingets vedtak 16.12.2013 er det lagt til en maksimal bompengesats for hele strekningen skal være 180 kr. Omregnet til 2017 kr blir det 206 kr, inkludert bompengetaksten på Fossum. Maksimal belastning i foreslåtte bompengeprogget er 173 2017-kr uten rabatt, i tillegg til taksten på bommen på Vindåsliene – Korporalsbru. Med rabatt så betaler en lettbil 138 kr + bommen på Fossum. Bommen på Fossum er i lokalt saksgrunnlag lagt til grunn med en rabattert takst for lettbil på 31,5 kr.

Rabatter

Det legges til grunn en rabatt på 20 pst. for kjøretøy i takstgruppe 1 (lette kjøretøy under 3500 kg og M1 kjøretøy) som er utstyrt med elektronisk brikke og gyldig avtale. Det gis ikke rabatt for tunge kjøretøy (tillatt totalvekt fra og med 3500 kg). Videre legges det opp til at tunge kjøretøy skal betale 2 ganger taksten av lette kjøretøy.

I Regjeringens forslag til Nasjonalbudsjett for 2017 legges det opp til at lokale styresmakter kan bestemme hvorvidt lav- og nullutslippsbiler skal betale bomavgift. Det skal videre etableres en nasjonal regel som sier at utslippsfrie biler skal betale halvparten av takstene til biler som ikke er nullutslippsbiler. Det betyr at innføring av bompengebetaling for lav- og nullutslippsbiler er foreløpig på planleggingsstadiet, men vil være aktuelt i løpet av innkrevingsperioden.

Trafikkgrunnlag

Trafikkbelastningen for E6 med og uten bompenger er vist i tabellen under:

	2022 - uten bom	2022 - foreslått takst	Avisning
Bomsnitt	Total	Total	Pst.
SNITT Storpynten	6 192	5 901	-5 %
SNITT Garli	5 258	4 811	-9 %
SNITT Fossum	5 170	4 708	-9 %
SNITT Håggå	10 395	7 674	-26 %
SNITT Røskaft	11 612	7 884	-32 %
SNITT Skjerdingsstad	14 806	10 638	-28 %

Beregningstallene viser trafikkmengder totalt i de lukkede snittene. Det vil si at total ÅDT per bomsnitt er på både ny og gammel E6 til sammen.

Beregningsresultatene viser at utbygd E6 uten bomstasjoner leder mesteparten av trafikken som passerer snittene over på ny veg. Ved innføring av bommer ligger det kun igjen lokaltrafikk på eksisterende E6. Samlet avvisning er høyest i bomsnittene nord for Støren. Over bomsnitt Skjerdingsstad faller trafikken over snittet med 28 % sammenliknet med utbygd uten bom. Avvisningsnivået er relativt likt for bomsnittene i Røskaft og Håggå. Sør for Støren er avvisningen i bomsnittene vesentlig lavere og ligger rundt 5-10 %.

Tungbiltrafikk mellom Orkanger og Ulsberg

Nye Veier har gjort en vurdering hvordan ny E6 Ulsberg – Melhus med bompengeneinnkreving vil påvirke tungbiltrafikken mellom Orkanger og Ulsberg. Det er vurdert om tungbiltrafikken i økende grad ville benytte fv.700 fremfor E39 og ny E6. Vurderingen tok utgangspunkt i et takstnivå (788 kr for tungbil på hele strekningen) som ble utredet i en tidlig fase. Dette takstnivået er betydelig høyere enn det som foreslås i denne saken, og endringene vil derfor bli mindre enn det som beskrives under.

Undersøkelsen av foreliggende trafikkdata viste at ca. 200 tunge kjøretøy bruker fv. 700 pr. døgn i dag, og at beregnet reisetid for tunge kjøretøy via fv. 700 i dag kun er et minutt raskere enn eksisterende E6. På ruten via E6 var det fram til 31.01.2017 bompenger på E39. Når bompengeneinnkrevingen på E39 nå er avsluttet kan dette bidra til at mer trafikk vil velge E6 i perioden før E6 og tilhørende bomstasjoner settes i drift.

Vurderingen sier at dersom bomtaksten på ny E6 blir så høy som 788 kr er det derimot naturlig å forvente at mer av tungtrafikken vil velge fv. 700. Dette betyr at tungtrafikken på fv. 700 fortsatt vil være der etter bompengeneinnkrevingen på E6 starter, og at det muligens kan bli noen flere tunge som kommer i tillegg. Nye Veier antar at det vil være maksimalt noen hundre kjøretøy. Dette begrunnes med at E39 vest for Orkanger i dag har 663 tunge kjøretøy, og at en majoritet av disse har reisemål lokalt (Orkanger og omegn) eller regionalt (Trondheimsområdet).

På denne bakgrunn vurderer Nye Veier det ikke som aktuelt i denne omgang å gjøre vedtak om innføring av restriktive tiltak fv. 700. Dersom trafikken på sideveger langs strekningen viser seg å bli for stor, vil Nye Veier vurdere trafikkregulerende tiltak på

disse vegene. Nye Veier er også klar på at Statens vegvesen vil i samarbeid med lokale myndigheter ha ansvaret for å vurdere trafikksituasjonen på sidevegnettet.

Utbyggingsplan og kostnadsoverslag

Hele strekningen er i finansieringsberegningene lagt inn som utbygd i løpet av en 6-års periode. Gjeldende kostnadsoverslag for strekningen er på 15,9 mrd. 2017 kr. Kostnaden er basert på anslagsmetoden og gjennomført av Statens vegvesen. Kostnadsanslaget inkluderer også 400 mill. kr for strekningen fra Skjerdingsstad til Melhus. Det er uklart om Nye Veier eller Statens vegvesen vil få byggherreansvaret for denne strekningen. Det vil bli avklart på et senere tidspunkt.

Det vil i forkant av utarbeidelse av stortingsproposisjon bli gjennomført kvalitetssikring av kostnadsoverslaget. Det legges til grunn at Samferdselsdepartementet og Nye Veier inngår en vegutbyggingsavtale for strekningen før saken fremmes for Stortinget. Gjennom vegutbyggingsavtalen vil Nye Veier AS forplikte seg til å gjennomføre utbyggingen for en avtalt pris. Dersom Nye Veier i dialog med lokale planmyndigheter klarer å finne løsninger som reduserer kostnadene, vil kostnadsreduksjonene kunne gi lavere bompengesatser.

Som normalt legges det opp til at eventuelle kostnadsøkninger opp til 10% skal dekkes av partene ut fra deres relative bidrag. Det vil si at bompengeselskapet maksimalt skal bidra med 536 mill. 2017-kr til dekning av kostnadsøkninger. Eventuelle overskridelser utover dette forutsettes å være Nye Veier AS sitt ansvar. Dersom kostnadene for utbyggingen blir lavere enn forutsatt, legges det til grunn at en besparelse på inntil 10 pst. fordeles mellom Nye Veier og selskapet i forhold til partenes andel av finansieringen. Kostnadsbesparelse ut over dette tilfaller Nye Veier AS.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn regnet med, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstakstene med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år. Det forutsettes videre at takstene justeres i tråd med anleggsindeksen før innkreving og med KPI etter åpning. Det er det regionale bompengeselskapet Vegamot AS som forestår innkrevingen å vegne av Nye Veier AS. Det er da dette selskapet som tar opp lån og som vil måtte kreve endringer i inntekten dersom det ikke er mulig å betale og som videre ivaretar fylkeskommunenes ansvar.

Fylkeskommunens garanti

Det er forutsatt at det stilles fylkeskommunal selvskyldnergaranti for bompengeprojektets gjeld. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

Lånegarantien må ta høyde for ugunstig utvikling i forutsetningene for bompengefinansieringen. Dvs. at en beregning av maksimal lånegjeld vil være basert på pessimistiske forutsetninger om trafikkutvikling, kostnadsutvikling mv.

Maksimal lånegjeld basert på pessimistiske forutsetninger er beregnet til om lag 8 600 mill. i løpende kroneverdi. Lånegjelda vil være på det nivået i år 2027. Garantistene krever i tillegg at garantibeløpet tar høyde for ytterligere 10 pst. til å

dekke omkostninger. Dette gir en beregnet garantiramme på om lag 9 450 mill. løpende kr.

Fylkeskommunale garantier skal godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Fylkeskommunal selvskyldergaranti gir selskapet billigere lån og finansering.

HØRINGER

Nye Veier AS har presentert prosjektet med forslag til bompengeproposisjon for alle kommuner (se vedlegg 2). I tillegg er det avholdt møter mellom kommunene, fylkeskommunene og Nye veier AS i saken forut for lokalpolitisk behandling.

Det er nå lagt opp til lokalpolitisk behandling av saken i Rennebu, Midtre Gauldal og Melhus. Bompengesøknaden oversendes til orientering til Oppdal og Trondheim kommune. Saken er basert på Nye Veier AS saksgrunnlag for delfinansiering ifm. bompengeproposisjon (se vedlegg 1).

DRØFTING

Prosjektleder er fornøyd med den progresjonen Nye Veier viser i arbeidet med å få vedtatt bompengeproposisjon for strekningen E6 Trondheimsvegen. Dette er et viktig steg videre for å få realisert prosjektet. Det er også viktig, etter prosjektleders syn, å følge opp vedtaket for å sikre videre progresjon og realisering av prosjektet snarest mulig.

Bompengepoepplet som er foreslått fra Nye Veier mener prosjektleder er fornuftig. Det er viktig at den er i tråd med tidligere vedtak. En rabatt på 20 % er i samsvar med nye retningslinjer for bompenger.

Nye Veiers vurdering av tungtrafikken på fv. 700 Berkåk-Orkanger stiller prosjektleder seg ikke bak. Det er allerede større belastning med tungtrafikk på vegstrekningen enn det vegen er beregnet for. En økning på 200 tunge biler vil gi en massiv slitasje på vegen og fylkesrådmannen mener derfor at det er nødvendig med restriktive tiltak på fv. 700.

Prosjektleder mener forslag til garanti på prosjektet er tilfredsstillende. En maksimal økning på 20 % og 5 ekstra år gir fylkeskommunen den trygghet som er nødvendig for å kunne inngå en så stor garanti som dette prosjektet trenger. Prosjektleder mener likevel det er uheldig at fylkeskommunene skal garantere for en ren statlig veg. Fylkeskommunen har et nullvekstmål som kan medføre mindre inntekter for bompengeselskapet og på den måten utfordre fylkeskommunens garantiansvar.

Den samlede bompengebelastningen ved kjøring mellom Steinkjer og Ulsberg på en framtidig E6 vil bli høy, men er, etter prosjektleders vurdering, innenfor det som anses som normal kilometerkostnad. Det samlede garantiansvaret som kommer med når er ser hele E6 Ulsberg-Åsen som ett vil prosjektleder påpeke er stort.

PROSJEKTLEDERES KONKLUSJON

Prosjektleder konkluderer følgende:

1. Utbyggingen av E6 på strekningen Ulsberg- Melhus delfinansieres med bompenger.
2. Innkrevingen skjer i begge retninger i 5 automatiske bomstasjoner på ny E6. Det forutsettes sidevegsbom ved hver bom på ny E6.
3. Nye Veier AS skal gjøre en ytterligere faglig vurdering av behovet for sidevegsbom i forkant av framleggelsen av en stortingsproposisjon.
4. Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i hver bom.
5. Bompengordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at trafikanter i takstgruppe 1 som betaler med elektronisk brikke og gyldig abonnement får 20 pst rabatt. Trafikanter i takstgruppe 2 får ingen brikkerabatt.
6. Ved start på innkreving forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider (i 2017-kr) i de ulike bommene:

Bomtakter			2017-kr
Bom	Gjennomsnittstakst	Grunntakstakstgruppe 1	Grunntakstakstgruppe 2
1. E6 Storpynten	29	27	54
2. E6 Garli	28	27	54
3. E6 Håggå	41	43	86
4. E6 Røskaft	42	43	86
5. Skjerdingstad	31	33	66

- Tunge biler betaler 2 ganger lettbiltakst.
 - Bompengetakstene forutsettes justert i tråd med anleggsindeksen før innkreving og med KPI etter åpning.
 - Endelig takst- og rabattsystem skal legges fram for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen starter.
7. For å unngå økt belastning på fv. 700 legges det inn restriktive tiltak på strekningen.
 8. Dersom trafikken på sideveger langs strekningen viser seg å bli for stor, må det vurderes trafikkregulerende tiltak på disse vegene. Statens vegvesen vil i samarbeid med lokale myndigheter ha ansvaret for å vurdere trafikksituasjonen på avlastet vegnett.
 9. Det legges opp til betaling for lav- og nullutslippsbiler når nasjonale takstregler for dette er gjeldende. Bompengepplet vil da bli justert i takstvedtak etter

avtale mellom Statens vegvesen og Trøndelag fylkeskommune.
Gjennomsnittstaksten skal være førende for takstvedtak.

10. Det er en forutsetning at det regionale bompengeselskapet Vegamot AS får ansvaret for prosjektet E6 Ulsberg – Melhus og nødvendige låneopptak.
11. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Trøndelag fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets gjeld for vegprosjektet E6 Ulsberg – Melhus.
12. Det samlede garantibeløpet (som tilsvarer bompengeselskapets maksimale gjeld beregnet ut fra pessimistiske forutsetninger) begrenses oppad til 8 600 mill. kr med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 9 450 mill. kr. Til grunn for garantivedtaket legges en beregningsteknisk lånerente på 6,5 pst.
13. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner i byggeperioden i vegprosjektet, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 29 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner.
14. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.
15. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld for vegprosjektet E6 Ulsberg – Melhus er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet.
16. Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.