



Arkivsak-dok. 17/00063-2
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 RANHEIM - ÅSEN

Forslag til vedtak/innstilling:

1. Utbyggingen av E6 på strekningen Ranheim – Åsen delfinansieres med bompenger.
2. Innkrevingen skjer i begge retninger i 4 automatiske bomstasjoner på ny E6. Ved eventuelle endringer i kryssløsninger skal prinsippene som lagt til grunn i dette saksgrunnlag være avgjørende for plassering av bomsnitt og takster.
3. Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i hver bom.
4. 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.
5. Ved start på innkreving forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider i de ulike bommene (2017 kr):

| Bomtakter | | | 2017-kr | |
|-----------------------------|--------------------|------------------------|------------------------|--|
| Bom | Gjennomsnittstakst | Grunntakstakstgruppe 1 | Grunntakstakstgruppe 2 | |
| 1. E6 Leistad | 34 | 39 | 78 | |
| 2. E6 Hell | 17 | 19 | 38 | |
| 3. E6 Forbordsfjelltunnelen | 32 | 34 | 68 | |
| 4. E6 Åsen | 13 | 14 | 28 | |

- 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.

6. 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.
7. 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 Vegdirektoratet og Trøndelag fylkeskommune. Gjennomsnittstaksten skal være førende for takstvedtak.
8. Det er en forutsetning at bompengeselskapet Vegamot AS får ansvaret for bompengeinnkrevingen på prosjektet E6 Ranheim - Åsen.
9. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Trøndelag fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets gjeld for vegprosjektet E6 Ranheim Åsen.
10. Det samlede garantibeløpet begrenses oppad til 8 500 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 9 400 mill. kr. Til grunn for garantivedtaket legges en beregningsteknisk lånerente på 6,5 pst.
11. 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.
12. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.
13. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld for vegprosjektet E6 Ranheim – Åsen er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet.
14. 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

BAKGRUNN:

I dette saksgrunnlaget legges det frem grunnlag for lokal behandling og vedtak om delfinansiering med bompenger av strekningen E6 Ranheim – Åsen i Sør- og Nord-Trøndelag fylke. Strekningen går gjennom kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger. Utbyggingen vil skje i regi av Nye Veier AS.

Prosjektet er en del av KVV/KS1 for E6 Trondheim - Steinkjer. Formålet med dette saksgrunnlaget er å danne grunnlag for kommunal/fylkeskommunal behandling og vedtak som sikrer tilslutning til delfinansiering av strekningen E6 Ranheim - Åsen med bompenger. Før saken fremmes for Stortinget må det foreligge bindende lokalpolitiske vedtak i berørte kommuner og fylkeskommunene om en bompenggeordning 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 E6 Ranheim – Åsen. 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.

FAKTISKE OPPLYSNINGER:

Dagens situasjon

E6 Ranheim – Åsen starter ved Ranheim i Trondheim kommune og ender like nord for Åsen i Levanger kommune. Strekningen Værnes – Kvithammer i Stjørdal kommune omfattes ikke av prosjektet da det ble bygget ny E6 her i perioden 2008 - 2012.

Strekningen Ranheim – Værnes er 23 km lang, og er i dag avkjøreselsfri veg med fartsgrense 80 og 90 km/t. Det er tre to-felts tunneler med til sammen 7,2 km lengde og fartsgrense 80 km/t. I dagsonene mellom tunnelen er det to- og trefelts veg hovedsakelig med midtdeler og fartsgrense 90 km/t. Trafikkmengdene (ÅDT) på strekningen er ca. 18.000 ved Ranheim og ca. 14.000 ved Værnes.

Strekningen E6 Kvithammer – Åsen er i dag ca. 23 km lang, og er i hovedsak en relativt smal to-felts veg med dårlig kurvatur og mye stigning. ÅDT er ca. 9000 kjt./døgn. Det er mange kryss og avkjørsler på strekningen, og fartsgrensen varierer mellom 50, 70 og 80 km/t. Strekningen mangler lokale omkjøringsmuligheter, og er derfor svært sårbar i forhold til samfunnssikkerhet. Eneste reelle omkjøringsmuligheter er via E14 til Sverige eller via Fosen med fergesamband. Begge disse gir svært lange omkjøringslengder og flere timer økt reisetid.

Strekninga Åsen- Mære

Arbeidet med kommunedelplaner og konsekvensutredninger for strekninga videre nordover mellom Åsen i Levanger og Mære i Steinkjer pågår for fullt. Utbygging av denne strekninga vil også delfinansieres med bompenger. Strekninga er foreløpig ikke en del av Nye Veier AS sin portefølje. Foreløpige beregninger tilsier at bompenggekostnaden pr km på denne strekninga vil være i samme størrelsesorden som for strekninga Ranheim - Åsen.

Omtale av utbyggingsprosjektet

E6 Ranheim – Værnes er planlagt utbygd til fire-felts motorveg med to-løps tunneler. Eksisterende reguleringsplaner forutsetter en løsning med fartsgrense 90 km/t. For å øke samfunnsnyttan har Nye Veier under vurdering en løsning med fartsgrense på 110 km/t bortsett fra strekningene ved Ranheim og Værnes der fartsgrensen forutsettes redusert til 90 eller 100 km/t. I prinsippet legges det opp til en breddeutvidelse av dagens E6, men på deler av strekningen vil det bli behov for å bygge fire nye felt.

Det forutsettes at de eksisterende tunnellopene oppgraderes, og benyttes til trafikk i én retning. Som i dag legges det opp til fulle kryss ved Leistad, Sveberg og Værnes. I tillegg kan det bli kryss med noe reduserte svingebevegelser ved Reppe, Reitan og Hommelvik. I forbindelse med videre utvikling av prosjektet vil utformingen av disse kryssene bli vurdert nærmere. Reiselengden på strekningen blir den samme som i dag, men reisetiden ut fra skiltet hastighet reduseres fra ca. 16 minutter til ca. 12,5 minutter.

E6 Kvithammer – Åsen er planlagt utbygd til fire-felts motorveg med fartsgrense 110 km/t. Planskilte kryss vil bli etablert ved Kvithammer og Åsen, og behovet for ett eller to kryss ved Åsen vil bli vurdert i det videre planarbeidet. Ca. 50% av strekningen vil gå i tunnel der den lengste tunnelen under Forbordsfjellet er ca. 7,5 km. Reiselengden reduseres fra ca. 23 km til ca. 19,5 km. Reisetiden ut fra skiltet hastighet vil bli redusert fra ca. 19,5 min til ca. 10,5 min. Dagens E6 vil i framtidig situasjon i stor grad fungere som lokalveg og omkjøringsveg.

Bompengeopplegg

Det er tatt utgangspunkt i at ved sammenhengende utbygging over lengre avstander plasseres det flere bomstasjoner på strekningen og at strekningen deles opp i mindre delstrekninger. Videre plasseres ett eller flere innkrevingspunkt på hver delstrekning. Bomstasjonene på ny veg blir plassert direkte på det konkrete vegprosjektet som blir utbygd, og innkrevingen vil foregå etterskuddsvis. Det er således direkte sammenheng mellom de som får nytte av tiltaket og de som betaler.

På strekningen Ranheim – Værnes videreføres dagens innkrevingsopplegg med noen justeringer. Dagens innkrevingsopplegg har to bommer på E6, en ved Ranheim og en ved Hommelvik vest for Helltunnelen, og bom på ramper ved Leistad. Det nye bompengeopplegget flytter noe på plasseringen av bommene på Ranheim og Hommelvik, mens bom på ramper ved Leistad fjernes. Bommen ved Ranheim flyttes øst for Væretunnelen og inn i Malvik kommune. Bommen ved Hommelvik flyttes fra øst til vest for Helltunnelen og inn i Stjørdal kommune. Ingen av disse endringene vil få endret effekt for trafikkmengdene sammenlignet med dagens situasjon. Ved å endre noe på plasseringen av de to bommene på E6 får man en klarere sammenheng mellom nytte og betaling, og også en bedre sammenheng enn det er i dagens innkrevingsopplegg for bompengeprosjektet E6 øst.

For strekningen mellom Kvithammer og Åsen foreslås to bommer, én bom mellom hvert kryss. Slik det er planlagt nå så plasseres én bom på ny E6 sør for Forbordsfjelltunnelen og én bom på ny E6 mellom de to kryssene ved Åsen. Nye

Veier AS vil vurdere behovet for to kryss ved Åsen i forbindelse med reguleringsplanprosessen. Dersom et kryss fjernes skal bommen plasseres nord for eventuelt nytt kryss slik at det blir to bommer på strekningen mellom Kvithammer og Åsen.

Slik planene foreligger vil dette bety følgende prinsipielt plasserte bomsnitt:

1. På ny E6 ved Leistad - like øst for Væretunnelen
2. På ny E6 ved Hell - like øst for Helltunnelen
3. På ny E6 like sør for Forbordsfjelltunnelen
4. På ny E6 mellom kryssene nord og sør for Åsen – like sør før tunnel øst for Åsen sentrum

Tidspunkt

Det er lagt til grunn bompengeneinnkreving i 15 år i hvert bomsnitt lagt til grunn en etterskuddsvis bompengeneinnkreving i perioden 2026-2040. Det er i beregningene lagt til grunn utbygging i årene 2019-2025. 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 medføre et noe lavere takstnivå og eller kortere nedbetalingstid.

Dagens innkrevingsopplegg på E6 Øst er beregnet nedbetalt ved slutten av 2023. Utbygging på strekningen E6 Ranheim – Værnes må da tilrettelegges slik at nedbetalingen av dagens bompengeprojekt får minimale konsekvenser. Den videre planleggingen av utbygging Ranheim – Værnes må også legge opp til at det ikke skal være opphold i bompengeneinnkrevingen på strekningen. Dette vil hindre en økning i biltrafikken inn mot Trondheim.

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

| Bomtakster | | | 2017-kr |
|-----------------------------|--------------------|-------------------------|-------------------------|
| Bom | Gjennomsnittstakst | Grunntaksttakstgruppe 1 | Grunntaksttakstgruppe 2 |
| 1. E6 Leistad | 34 | 39 | 78 |
| 2. E6 Hommelvik | 17 | 19 | 38 |
| 3. E6 Forbordsfjelltunnelen | 32 | 34 | 68 |
| 4. E6 Åsen | 13 | 14 | 28 |

Takstnivået i alle bommene på ny E6 videreføres på samme nivå som i dag. Samtidig fjernes bommen som i dag er på avkjøringsrampe på Leistad. Med rabatt så vil det

komme til 85 kr for en lettbil å kjøre hele strekningen mellom Ranheim og Åsen. Det gir en kilometertakst på vel 2 kr/km. For en tungbil vil det koste 212 kr for å kjøre hele strekningen.

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:

| Bomsnitt | 2022 – uten bom | 2022 - dagens takst* | 2022 – Foreslått takst |
|-----------------------------|--------------------|----------------------------|------------------------------|
| | Total ÅDT | Total ÅDT | Total ÅDT |
| E6 Leistad (Væretunnel) | 34908 | 20739 | 20427 |
| E6 Hell | 25099 | 17860 | 17457 |
| E6 Forbordsfjelltunnelen | 10914 | 10374 | 8764 |
| E6 Åsen vest | 9918 | 9529 | 8063 |
| Total ÅDT | 80840 | 58503 | 54712 |

* Ikke bom på Forbordsfjelltunnelen og Åsen vest i disse beregningene.

Beregningene viser at man for lette kjøretøy på strekningen Ranheim – Værnes vil få 300-400 færre biler i 2022 sammenlignet med framskrivning av dagens bompengeneinnkreving. De to bommene på strekningen Kvithammer – Åsen vil ved foreslåtte takstnivå ha trafikkmengder på hhv. 8 800 og 8 100 biler pr. døgn. Bommene på Leistad og Hell er beregnet til grovt sett å ha samme trafikkmengder som dagens trafikk i bommene på E6 Øst prosjektet. Avvisningen i det foreslåtte bompengeprognoen har marginale endringer sammenlignet med dagens takstnivå ved bommene på Leistad og Hell.

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 11,1 mrd. 2017 kr. Kostnaden er basert på anslagsmetoden og gjennomført av Statens vegvesen.

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 558 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 8 500 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 9 400 mill. løpende kr.

Fylkeskommunale garantier skal godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Fylkeskommunal selvskyldnergaranti gir selskapet billigere lån og finansiering.

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 lagt opp til lokalpolitisk behandling av saken i kommunene Trondheim, Malvik, Stjørdal og Levanger. Bompengesøknaden oversendes til orientering til Inderøy,

Verdal, Steinkjer og Frosta 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.

Bompengeproposisjonen 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.

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. P 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.

PROSJEKTLEDERS KONKLUSJON:

Prosjektleder konkluderer følgende:

1. Utbyggingen av E6 på strekningen Ranheim – Åsen delfinansieres med bompenger.
2. Innkrevningen skjer i begge retninger i 4 automatiske bomstasjoner på ny E6. Ved eventuelle endringer i kryssløsninger skal prinsippene som lagt til grunn i dette saksgrunnlag være avgjørende for plassering av bomsnitt og takster.
3. Det legges til grunn 15 års etterskuddsvis innkreving i hver bom.
4. 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.

5. Ved start på innkreving forutsettes det at gjennomsnittstakstene ikke overskrider i de ulike bommene (2017 kr):

| Bomtakter | | 2017-kr | |
|-----------------------------|--------------------|------------------------|------------------------|
| Bom | Gjennomsnittstakst | Grunntakstakstgruppe 1 | Grunntakstakstgruppe 2 |
| 1. E6 Leistad | 34 | 39 | 78 |
| 2. E6 Hell | 17 | 19 | 38 |
| 3. E6 Forbordsfjelltunnelen | 32 | 34 | 68 |
| 4. E6 Åsen | 13 | 14 | 28 |

- 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.
6. 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.
7. 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 Vegdirektoratet og Trøndelag fylkeskommune. Gjennomsnittstaksten skal være førende for takstvedtak.
8. Det er en forutsetning at bompengeselskapet Vegamot AS får ansvaret for prosjektet E6 Ranheim - Åsen.
9. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Trøndelag fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for bompengeselskapets gjeld for vegprosjektet E6 Ranheim Åsen.
10. Det samlede garantibeløpet begrenses oppad til 8 500 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 9 400 mill. kr. Til grunn for garantivedtaket legges en beregningsteknisk lånerente på 6,5 pst.
11. 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.

12. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengerperioden med inntil 5 år.
13. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld for vegprosjektet E6 Ranheim – Åsen er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet.
14. Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.