

St.prp. nr. 76

(2007–2008)

Om utbygging og finansiering av rv 858 Ryaforbindelsen i Tromsø kommune i Troms

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet av 27. juni 2008,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjon fram forslag om utbygging og finansiering av rv 858 Ryaforbindelsen, som er ein undersjøisk tunnel mellom Balsnes og Larseng i Tromsø kommune. Fastlandssambandet erstattar riksvegferjesambandet Vikran - Larseng. Ryaforbindelsen vil betre kommunikasjonen internt i Tromsø kommune og mellom Tromsøområdet og delar av Balsfjord kommune. Sambandet vil leggje tilhøva betre til rette for både arbeidspendling og fritidsreiser mellom Tromsø og Malangshalvøya. Finansieringa av prosjektet er basert på innsparte ferjetilskot, statlege midlar, lokale tilskot og bompengar.

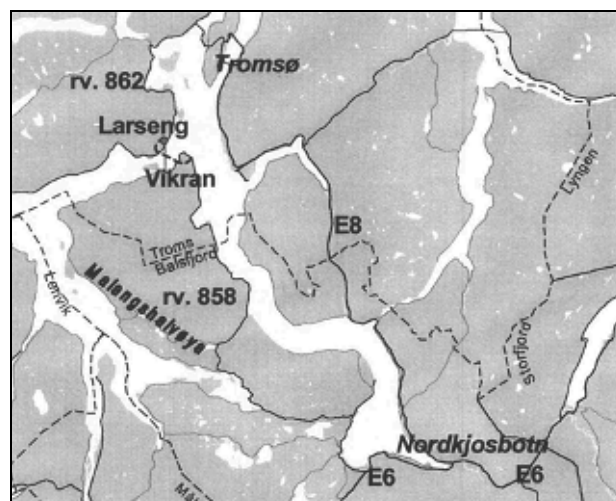
2 Dagens situasjon og omtale av utbygginga

Ferja mellom Vikran og Larseng har ei overfartstid på 15 minutt. På dagtid er det to avgangar i timen. Ferja er ikkje i drift i tidsrommet mellom kl. 23 og kl. 6. Årsdøgntrafikken er i dag på 270 kjøretøy, der arbeids- og fritidsreiser mellom Malangshalvøya og Tromsø utgjer hovuddelen av trafikken.

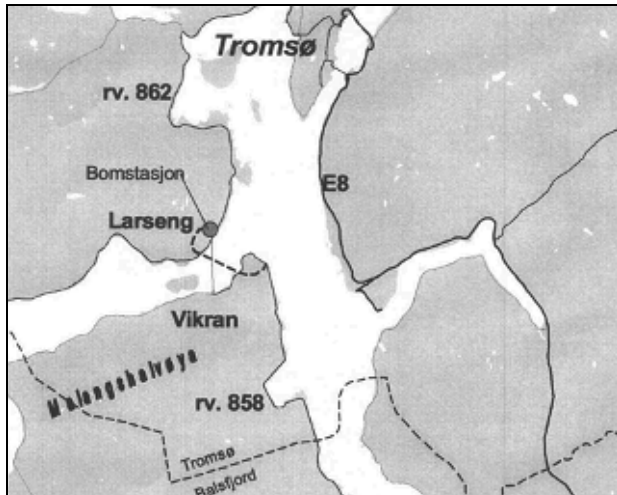
Nærleiken til Tromsø sentrum (3 mil) gjer at det kan ventast ein auke i arbeidspendlinga etter at Ryaforbindelsen er bygd. I tillegg kan det påreknast ein auke i fritidsreiser til hytter og rekrea-

sjonsområde på Malangshalvøya. Vegstandarden på Malangshalvøya og sørover er vesentleg lågare enn på stamvegen E8/E6. Det er ikkje venta at sambandet vil få større betydning for gjennomgangstrafikken mellom Tromsøområdet og Midt-Troms.

Prosjektet omfattar bygging av om lag 3,2 km ny tofelts veg med vegbreidde 8,5 m, inkl. ein undersjøisk tunnel på 2,7 km. Tunnelen har maksimal stigning på 7,8 pst., og største djupn er 87 m under havet. Reisetida vil bli korta ned frå i gjennomsnitt ein halv time til under fem minutt. I tillegg vil den faktiske kjørelengda for dei fleste trafi-



Figur 2.1 Detaljert oversiktskart



Figur 2.2 Oversiktskart

kantane bli litt kortare enn i dag då tunnelen er plassert på ein annan stad enn ferjesambandet.

Reguleringsplanen for prosjektet blei vedtatt av Tromsø kommunestyre 30. juni 2004. Kostnads-overslaget er 240 mill. 2007-kr, inkl. 4 mill. kr til bygging av bomstasjon. Omrekna til 2008-prisnivå blir kostnadsoverslaget 250 mill. kr. Samfunnsøkonomisk netto nytte (NN) for prosjektet er rekna til om lag 110 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er rekna til 0,4.

3 Lokalpolitisk behandling

Rv 858 Ryaforbindelsen blei hausten 2006 behandla av Tromsø kommune, som vertskommune for prosjektet. I tillegg blei saka behandla av Troms fylkeskommune og av Balsfjord kommune, der ein stor del av brukarane av sambandet bur. På grunn av kostnadsauke blei saka oversendt til ny lokalpolitisk behandling hausten 2007. Begge kommunane slutta seg til forslag til revidert finansieringsopplegg i brev av 15. august 2007 frå Statens vegvesen.

Balsfjord kommunestyre fatta 24.10.2007 følgjande vedtak:

1. *Prinsipper ved finansieringsopplegg mv.*

- 1.1 Ryaforbindelsen finansieres i samsvar med det som er skissert i brev fra Statens vegvesen av 15.08.2007.
- 1.2 Det gis tillatelse til innkreving av bompenger i en periode på 19 år, regnet fra åpningen av tunnelen for trafikk.
- 1.3 Takstsystem og – nivå fastsettes i samsvar med de prinsipper som er skissert i brev fra Statens vegvesen av 15.08.2007. Hvis bompengeselskapet oppnår gunsti-

gere rente enn forutsatt i finansieringsanalysen reduseres innkrevingsperioden.

- 1.6 Det legges til grunn at fremdriften i prosjektet ikke stopper opp og at stortingsproposisjonen legges frem i løpet av vårsemesteret 2008.

2. *Garantiansvar*

- 2.1 Balsfjord kommune gir simpel garanti på inntil 4 mill. kr for langsiktig lån Ryaforbindelsen AS opptar i forbindelse med etablering av Ryaforbindelsen. Løpetiden lånet settes til maksimalt 19 år, dog ikke lenger enn innkrevningstiden for bompenger. Det forutsettes at garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen av lånet.

- 2.2 Innvilgelse av garanti forutsetter at Troms fylkeskommune gir garanti på 25 mill.kr og at Tromsø kommune gir garanti på 21 mill.kr til Ryaforbindelsen.

- 2.3 Rådmannen gis myndighet til å godkjenne/akseptere låntakers kredittvilkår.

Tromsø kommunestyre fatta 31.10.2007 følgjande vedtak:

1. *Prinsipper ved finansieringsopplegg mv.*

- 1.1 Ryaforbindelsen finansieres i samsvar med det som er skissert i brev fra Statens vegvesen av 15.08.2007.
- 1.2 Det gis tillatelse til innkreving av bompenger i en periode på 19 år, regnet fra åpning av tunnelen for trafikk.
- 1.3 Takstsystem og – nivå fastsettes i samsvar med de prinsipper som er skissert i brev fra Statens vegvesen av 15.08.2007. Hvis bompengeselskapet oppnår gunstiger rente enn forutsatt i finansieringsanalysen reduseres innkrevingsperioden.
- 1.6 Det legges til grunn at fremdriften i prosjektet ikke stopper opp og at stortingsproposisjon legges frem i løpet av vårsemesteret 2008.

2. *Garantiansvar*

- 2.1 Tromsø kommune gir simpel garanti på inntil kr 21.000.000 for langsiktig lån Ryaforbindelsen AS opptar i forbindelse med etablering av Ryaforbindelsen. Løpetiden lånet settes til maksimalt 19 år, dog ikke lenger enn innkrevningstiden for bompenger. Det forutsettes at garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen av lånet.

- 2.2 Innvilgelse av garanti forutsetter at Troms fylkeskommune gir garanti på 25 mill.kr og at Balsfjord kommune gir garanti på 4 mill.kr til Ryaforbindelsen.

2.3 Rådmannen gis myndighet til å godkjenne/akseptere låntakers kredittvilkår.

2.4 Garantivedtak 2.1-2.3 erstatter tidligere innvilget garanti på 8 mill.kr, jfr k-sak 187/06.

Troms fylkesting fatta 4.12.2007 følgjande vedtak:

1. Fylkestinget samtykker at Ryaforbindelsen finansieres i samsvar med den finansieringsplanen som er skissert i brevet fra Statens Vegvesen av 15.8.2007. Bevilgningene på over øvrig riksveg posten økes fra 43 mill kr inntil 58,5 mill kr.
2. Ryaforbindelsen AS oppfordres til å søke om å få inntil 5,5 mill kr av kostnadsøknin-gen dekket av RDA II programmet.
3. Fylkestinget legger til grunn at fremdriften på prosjektet ikke stopper opp og at prosjektet innarbeides i statsbudsjettet for 2008.
4. Fylkestinget samtykker i at det gis tillatelse til innkreving av bompenger i en periode på 19 år.
5. Takstene og – nivå fastsettes i samsvar med de prinsipper som er skissert i brev fra Statens vegvesen til Troms fylkeskommune av 15.8.2007. Hvis bompengeselskapet oppnår en gunstigere rente enn forutsatt i finansieringsanalysen reduseres innkrevingsperioden.
6. Ryaforbindelsen AS gis adgang til å forskottere statens finansieringsbidrag, slik at anlegget kan gjennomføres så snart nødvendig planlegging og formell behandling tillater.
7. Forskotteringskostnader dekkes av bompenginntektene.
8. Fylkestinget aksepterer betinget refusjon til prosjektet på inntil 28 mill slik det er skissert i brevet fra Statens Vegvesen.
9. Fylkeskommunen gir simpel garanti på inntil 25 mill forutsatt av Tromsø kommune stiller med 21 millioner og Balsfjord stiller med 4 millioner i garanti til Ryaforbindelsen.
10. Fylkestinget mener det er rimelig at de økt kostnadene, pga nye nasjonale krav til tunneler, fører til en økning av rammene til Nasjonal transportplan.

4 Trafikkgrunnlag

I 2007 hadde ferjesambandet ein årsdøgntrafikk på om lag 270 kjøretøy. Tunge kjøretøy utgjorde 4 pst. av trafikken. Det er venta at fastlandssambandet vil føre til vekst i både arbeidspendling og fritidsrei-

ser, og det ligg føre planar for ytterlegare utbygging av fritidsbustader i Malangen. Det er følgeleg lagt til grunn ein årsdøgntrafikk på 320 kjøretøy i opningsåret 2011, noko som inneber ein eingongsvekst på nærare 15 pst. Sambandet vil føre til at reisetida blir korta ned frå i gjennomsnitt ein halv time til under fem minutt. Det bli dessutan mogleg å ferdast etter kl. 23. Det er ikkje rekna med overført trafikk frå E8/E6.

Veksten i trafikken i ferjesambandet har etter 2000 vore på om lag 3 pst. pr. år. I finansieringsplanen for Ryaforbindelsen er det rekna med ein årleg trafikkvekst på 2 pst. frå trafikkopning i 2011 til og med 2019. Deretter er det lagt til grunn 1 pst. vekst. Dette er lågare enn den reelle trafikkveksten som har vore frå 2000, men noko høgare enn prognosane som er utarbeidde for Troms i samband med NTP 2010-2019. I vurderinga er det lagt vekt på nærleiken til Tromsø, som er eit område med stor vekst.

5 Finansieringsopplegg

Det er planlagt å starte anleggsarbeida første halvår 2009, med fullføring våren 2011. Finansieringsplanen byggjer på følgjande element:

- Innsparte ferjetilskot
- Ordinære statlege midlar
- Bompengar
- Lokale tilskot – kompensasjon for auka arbeids-gjevaravgift

5.1 Innsparte ferjetilskot

Det er lagt til grunn at innsparte ferjetilskot som følge av dagens ferjesamband mellom Vikran og Larseng blir lagt ned, skal nyttast til å delfinansiere Ryaforbindelsen.

Dei årlege driftskostnadane for ferja utgjer i gjennomsnitt 10,3 mill. 2008-kr, basert på tilskotsrekneskapa for 2006 og 2007. Dei årlege inntektene var i gjennomsnitt på 4,5 mill. kr. Nedlegging av sambandet vil følgeleg gi ei årleg innsparing i driftstilskotet på 5,8 mill. kr. Drifts- og vedlikehaldskostnadene i det nye sambandet er rekna til om lag 2,1 mill. kr pr. år, noko som inneber ei oppjustering etter den lokalpolitiske behandlinga. Basert på desse føresetnadene er det rekna med ei netto årleg innsparing i tilskot til drift av ferjesambandet på 3,7 mill. kr. Tilskotet skal berre prisjusterast for prisauke fram til forskotteringa skjer. Dette vil gi eit samla finansieringsbidrag til pro-

sjektet på 55 mill. 2008-kr frå innsparte driftstilskot over ein 15-årsperiode.

Det skal leggjast til grunn 3,5 mill. 2003-kr pr. ferje i innsparte kapitalkostnader. Tilskotet skal prisjusterast med 2,5 pst. pr. år. Dette vil gi eit samla finansieringsbidrag til prosjektet på 59 mill. 2008-kr frå innsparte kapitalkostnader over ein 15-årsperiode.

5.2 Ordinære statlege midlar

I handlingsprogram/planleggingsprogram for øvrige riksvegar i Troms for perioden 2006-2015 er det lagt til grunn 46 mill. 2006-kr til rv 858 Ryaforbindelsen, fordelt med 22 mill. kr i første fireårsperiode og 24 mill. kr i siste seksårsperiode. I finansieringsplanen er det lagt opp til ei statleg løyving på til saman 57 mill. 2008-kr i 2009 og 2010.

Vegdirektoratet har informert Samferdselsdepartementet om at det i Statens vegvesen sitt budsjettforslag for Troms er foreslått 25 mill. kr til Ryaforbindelsen i 2009.

5.3 Bompengar

Det er lagt opp til etterskotsinnkrevjing av bompengar i ein ubemanna bomstasjon på Larseng på Kvaløya, jf. figur 2.1. Det er føresett innkrevjing i begge retningar. I tråd med dei lokale føresetnadene er det lagt til grunn ein bompengetakst på 90 2007-kr for både lette og tunge kjøretøy. Det er rekna med at 70 pst. av trafikken vil nytte rabattkort, då sambandet i hovudsak tener lokaltrafikken mellom Malangshalvøya og Tromsø. Dette vil gi ein gjennomsnittleg rabatt på 30 pst., noko som inneber ein gjennomsnittstakst på 63 2007-kr pr. kjøretøy. I dag er ferjetaksten 55 kr for personbil og 23 kr for passasjerar. Dette gir ein gjennomsnittstakst på 75,70 kr pr. personbil (0,9 passasjerar pr. bil). Ein stor del av personbiltrafikken vil derfor få takstauke, medan tungtrafikken vil få ein vesentleg reduksjon. Tungtrafikken utgjer berre 4 pst. av totaltrafikken.

Med unntak av talet på takstgrupper er det lagt til grunn eit takst- og rabattsystem i tråd med gjeldande retningslinjer. Det er vidare føresett at bompengetaksten blir justert i samsvar med prisutviklinga.

Det er lagt til grunn bompengenneinnkrevjing i om lag 19 år. Innkrevjingsperioden blir såleis frå 2011-2030. For ferjeavløysingsprosjekt er alternativet å betale ferjebillett så lenge sambandet blir oppretthalde. I tråd med det som har vore lagt til grunn for fleire andre ferjeavløysingsprosjekt, tilrår Statens

vegvesen at det blir akseptert å leggje til grunn om lag 19 års bompengenneinnkrevjing for Ryaforbindelsen. Av omsyn til fylkeskommunen sitt garanti-ansvar, tilrår Statens vegvesen at høvet til å auke takstane og forlenge innkrevjingsperioden blir oppretthalde, sjølv om bompengeperioden blir forlengta.

Det er rekna med at bompengenneinntektene vil gi eit samla finansieringsbidrag på 144 mill. kr, fordelt med 54 mill. kr til å dekke delar av investeringskostnadene og 90 mill. kr til å dekke finansieringskostnader, inkl. kostnadene ved forskotteringa. I tillegg kjem om lag 29 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

5.4 Lokale tilskot – kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift

Då ordninga med differensiert arbeidsgjevaravgift blei lagt om frå 1. april 2004, blei det innført ei ordning med kompensasjon til dei kommunane som blei råka av endringa. Kompensasjonsmidlane (RDA-midlar) blir løyvde av Kommunal- og regionaldepartementet og forvalta av fylkeskommunen ved eit programstyre. Programstyret gav i 2005 ei løyving på 25 mill. kr til Ryaforbindelsen AS.

Ryaforbindelsen AS har søkt om meir RDA-midlar til prosjektet, men søknaden er enno ikkje behandla av programstyret. Følgjeleg er berre løyvinga på 25 mill. kr lagt inn i finansieringsplanen, men eventuelle ytterlegare midlar kan bli lagt inn seinare.

5.5 Forslag til finansieringsplan

Prosjektet er kostnadsrekna til 250 mill. kr, omrekna til 2008-prisnivå. Med dei føresetnadene som er lagt til grunn, er finansieringskostnadene, inkl. kostnadene ved forskotteringa, rekna til 90 mill. kr. Samla gir dette eit finansieringsbehov på 340 mill. 2008-kr. Finansieringsplanen som er lagt til grunn, er vist i tabell 5.1.

I 2006 og 2007 er det til saman brukt 3,5 mill. kr til planlegging frå kompensasjonsmidlane for auka arbeidsgjevaravgift. Det er venta eit forbruk på 25 mill. kr i 2008 som er føresett dekkja gjennom 21,5 mill. kr i kompensasjonsmidlar og 3,5 mill. kr i lån-finansierte bompengar.

Eventuell kostnadsauke og/eller redusert inntening

Ein eventuell kostnadsauke er føresett dekkja i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. For tidlegare vedtekne prosjekt der alternativ bruk av ferjetilskot inngår i finansier-

Tabell 5.1 Finansieringsplan

	Mill. 2008-kr
Forskottering - innspara statlege tilskot til drift av ferjesambandet ¹	55
Forskottering - innspara statlege tilskot til kapitalkostnader for ei ferje	59
Ordinære statlege midlar	57
Bompengar ²	144
Lokale tilskot – kompensasjon for auka arbeidsgjevaravgift	25
Sum	340

¹ Korrigert for auka drifts- og vedlikehaldsutgifter på vegnettet.

² I tillegg kjem bompengar til dekking av innkrevjingskostnader og drift.

ingsplanen, er det lagt til grunn at det berre er dei ordinære statlege midlane som skal reknast som statleg del i denne samanhengen. For Ryaforbindingen, der det er føresett 57 mill. kr i ordinære statlege midlar, skal følgeleg lokale styresmakter og/eller bompengeselskapet dekke 77 pst. av ein kostnadsauke på inntil 10 pst. Kostnadsauke ut over 10 pst. er føresett dekkja innafor den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Troms. I saksframlegget til lokale styresmakter var innsparte ferjetilskot ved ein feil rekna som ordinære statlege midlar.

Dersom økonomien i prosjektet blir dårlegare enn rekna med, vil bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kunne auke takstane med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og forlenge innkrevjingsperioden med inntil 5 år. I tillegg vil ordninga med betinga refusjon bli nytta, jf. pkt. 5.7.

Eventuell kostnadsreduksjon og/eller auka inntening

Som for tidlegare vedtekne ferjeavløysingsprosjekt der alternativ bruk av ferjetilskot inngår i finansieringsplanen og innkrevjingsperioden ligg an til å bli lengre enn 15 år, er det lagt til grunn at eventuelle kostnadsreduksjonar skal bidra til å redusere innkrevjingsperioden. Dersom innkrevjingsperioden ligg an til å bli kortare enn 15 år, er det føresett at eventuelle innsparingar skal godskrivas post 72.

Auka inntening er føresett å bidra til å redusere bompengeperioden, uavhengig av om perioden med etterskotsinnkrevjing vil bli over eller under 15 år.

5.6 Andre føresetnader for finansieringsplanen

Følgjande basisføresetnader er lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Betalande ÅDT på 320 kjøretøy i opningsåret 2011.
- Årleg trafikkvekst på 2 pst. tom. 2019 og deretter 1 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader på 1,5 mill. kr.
- Lånerente på 6,5 pst.
- Årleg prisstigning på 4,1 pst. frå 2007 til 2009, deretter 2,5 pst.
- Utbetaling av innsparte ferjetilskot over 15 år utan kompensasjon for renter og prisstigning.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 19 år. Lånerente på 6,5 pst. føreset at det før anleggstart ligg føre dokumentasjon frå ein låneinstitusjon om lån innafor denne renta i 10–15 år.

Det er også rekna på eit alternativ med følgjande pessimistiske føresetnader:

- Kostnadsauke på 10 pst.
- Betalande ÅDT blir redusert til 280 kjøretøy i opningsåret.
- Halvering av trafikkveksten.
- Innkrevjingskostnadene blir auka med 50 pst.
- Takstauke på 20 pst. etter 2 år.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 33 år. Prosjektet let seg følgeleg ikkje nedbetale innafor 24 år som er maksimal bompengeperiode. Dette viser at bompenginntektene er følsame for endringar i føresetnadene. I eit slikt tilfelle vil ordninga med betinga refusjon bli nytta, jf. pkt. 5.7. Med utbetaling til saman av 28 mill. kr i 2013 og 2014 er perioden med etterskotsinnkrevjing rekna til om lag 24 år.

5.7 Garantiar og betinga refusjon

Som det går fram av pkt. 3, har Balsfjord og Tromsø kommunar og Troms fylkeskommune fatta vedtak om garanti for eit bompengelån på til

saman 50 mill. kr, fordelt med høvesvis 4 mill.kr, 21 mill.kr og 25 mill.kr. Fylkeskommunen har vidare akseptert at ordninga med betinga refusjon kan nyttast til dette prosjektet med inntil 28 mill. kr frå den fylkesfordelte investeringsramma til øvrige riksvegar i Troms i 2010 og 2011. Sidan prosjektet først blir opna for trafikk i 2011, er det ikkje aktuelt med betinga refusjon før tidlegast i 2013.

Dei kommunale garantiane er godkjende av Fylkesmannen i Troms. Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og regionaldepartementet før anleggsstart. Garantien vil først komme til utbetaling dersom gjelda ikkje er mogleg å handtere etter at takstane er auka med 20 pst., bompengerperioden er forlenga med inntil 5 år og selskapet si gjeld er redusert med midlane frå den betinga refusjonen.

6 Samferdselsdepartementet si vurdering

Ryaforbindelsen vil betre kommunikasjonen internt i Tromsø kommune og mellom Tromsøområdet og delar av Balsfjord kommune. Sambandet vil derfor redusere tidsbruken for arbeids- og fritidsreiser mellom Tromsøområdet og Malangshalvøya. Vidare vil det bli mogleg å ferdast etter kl. 23, utan å måtte kjøre ein lang omveg via E6/E8. Sambandet vil leggje betre til rette for busetnad og meir arbeidspendling, utvikling av reiselivtenester og fritidsaktivitet.

Bompengeselskapet og lokale styresmakter har i samarbeid med Statens vegvesen arbeidd fram ei finansieringsløyving som gjer det mogleg å få til raskare realisering av prosjektet enn det som elles ville vore tilfelle.

Med dei føresetnadene som er lagt til grunn for finansieringsplanen, er perioden med bompengedokumentasjon rekna til om lag 19 år, som går ut over det som er normal dokumentasjonsperiode (15 år). For ferjeavløysingsprosjekt er alternativet å betale fer-

jebillett så lenge sambandet blir oppretthalde. I tråd med det som har vore lagt til grunn for fleire andre ferjeavløysingsprosjekt, sluttar Samferdselsdepartementet seg til Statens vegvesen si tilråding om å akseptere om lag 19 års bompengedokumentasjon.

Økonomien i prosjektet er følsam for endringar i føresetnadene. Det er derfor ein føresetnad at bompengeselskapet inngår bindande avtale om ei lågare lånerente enn 6,5 pst. for ein periode på 10-15 år. Samferdselsdepartementet føreset at dokumentasjon for avtale om rentenivå blir sendt Vegdirektoratet før bompengeavtale blir underskriven.

Samferdselsdepartementet sluttar seg til det skisserte opplegget for handtering av kostnadsauke/-reduksjonar og auka/reduert inntening.

I St.meld. nr. 12 (2006-2007), Regionale fortrinn – regional framtid, har Regjeringa foreslått at det framtidige offentlege vegnettet vil bestå av stamvegar, regionale vegar (øvrige riksvegar og fylkesvegar) og kommunale vegar. Samferdselsdepartementet legg til grunn at det statlege ansvaret for investeringar i øvrig riksevegnett blir overført til regionane (fylka) når forvaltningsreforma trer i kraft i 2010. Dette inneber at regionen (fylket) er ansvarleg for å løyve føresette statlege midlar til prosjektet etter 2009, inkl. føresett del av ein evt. kostnadsauke. Vidare er regionen (fylket) ansvarleg for å utbetale det føresette innsparte ferjetilskottet til bompengeselskapet over ein 15-årsperiode etter at prosjektet er opna for trafikk.

7 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av rv. 858 Ryaforbindelsen, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av rv 858 Ryaforbindelsen i Tromsø kommune i Troms.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget vert bede om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av rv 858 Ryaforbindelsen i Tromsø kommune i Troms i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av rv 858 Ryaforbindelsen i Tromsø kommune i Troms

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån til å forskottere bygginga av rv 858 Ryaforbindelsen, og til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygginga etter vilkåra i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.
