

## **ÅRSBERETNING FOR 2010.**

### **Virksomhetens art.**

Selskapets virksomhet er å fremme bygging og drift av vegtunnel mellom områdene Tromsdalen/Tomasjord og Ramfjorden/Breivikeidet. Virksomheten er lokalisert i Tromsø. Selskapet kan delta i løsning av andre trafikk- og transportspørsmål i de aktuelle områdene.

### **Fortsatt drift.**

Styret gjør oppmerksom på at selskapets aksjekapital er løpende brukt opp til utredninger og prosjektledelse/administrasjon. Det er inngått betalingsavtale med selskapets kreditorer om utsettelse med oppgjør til selskapets likviditet tilsier det. Styret mener det er riktig å legge forutsetningen om fortsatt drift av selskapet til grunn ved avleggelsen av årsregnskapet, og styret bekrefter at forutsetningene er tilstede for fortsatt drift. Styret inngår ingen avtaler om utførelse med leverandører uten sikret finansiering eller avtale om betalingsutsettelse.

### **Arbeidsmiljøet/likestilling.**

Selskapet har ingen ansatte.

### **Ytre miljø.**

Virksomheten forurenses ikke det ytre miljø.

### **Andre forhold.**

#### **Prosjekt fremdrift og utredninger.**

Konsekvensutredningens (KU) planprogram er fastsatt av Vegdirektoratet (VD) og Miljøverndepartementet som offisiell prosjektplan for KU. Kommunens planutvalg har i 2002 anbefalt Polarporten AS som tiltakshaver i prosjektet. Vegdirektoratet har i planprogrammet forutsatt at Tindtunnelen blir fremtidig E8 til Tromsø.

Som følge av kommunestyrets vedtak i 2003 om E8 i Ramfjord i en øvre trasé over Ramfjordmoen har vi tatt med et tunnelalternativ i KU som går til Ramfjordmoen med

veg over moen fram til Fv 91. Denne utvidelsen av trasé-alternativ ble godkjent av Vegdirektoratet i mars 2004.

Kommunestyret vedtok i mars 2008 å anbefale Vegvesenets vestre E8-alternativ med bru over Ramfjorden fra Leirbakken til Hans Larsanes. Tind-tunnelen var ikke med i vurderingen. Vedtaket i kommunen var et ledd i kommunens innspill til NTP (Nasjonal Transportplan) i 2008.

I Transportplanen for Tromsø 2008 – 2019 foreslår Vegvesenet og Byutvikling at samtlige brukere av E8 skal betale bompenger kr 30 hver vei ved passering av Kalvebakken (de 3 broene), som et ledd i finansieringen av E8s vestre alternativ Sørbotn – Leirbakken med bro. Dette er i strid med EØS-reglene, og E8 på vestsida er i praksis uten den finansieringen som er vedtatt i Stortinget.

Tilknytning for E8 på østsida til Tind-tunnelen på Ramfjordmoen er mulig med basis i forrige, vedtatte kommunedelplan med tilføyelse av reguleringsplan for strekningen Sørbotn - Ramfjordmoen.

Våre beregninger indikerer at vestsidealternativet med bro og tunnel Leirbakken-Tomasjord, kan medføre 25-30% høyere bompengesats for samtlige tunnelbrukere og en del mindre trafikk i tunnelen. Det vil medføre en økonomisk usikkerhet for hele tunnelprosjektet. Tunnel til Leirbakken vil bli en del dyrere og kan ikke finansieres av bompenger alene, dvs en sen og tidkrevende gjennomføring via statsbudsjettet.

Planene om 4-felts E8 gjennom Tromsdalen sentrum kan få betydning for tidsplanene for Tind-tunnelen. 4-feltsvegen er nå uten finansiering. Planutvalget og kommunestyret avviste 4-feltsplanene høsten 2005, og dette er positivt for Tind-tunnelen. Planene vedr OL 2018 inkluderte 4-feltsveg gjennom Tromsdalen sentrum.

I vedtak 28. april 2010 har kommunestyret bedt Vegvesenet om en revurdering av planene for 4-feltsveg gjennom Tromsdalen. Samtidig har man bedt om at Tindtunnelen inngår i Vegvesenets vurderinger. Begge deler er meget positivt for oss. Men Vegvesenet og Byutvikling har unnlatt å følge kommunestyrets pålegg.

Ved KVVU Tromsøs behandling i kommunestyret i januar og februar 2011 vedtok man å skrinlegge kjøprising, fortsette med drivstoffavgift og vektlegge egenfinansierte vegprosjekter. Dvs at prosjekter som Kvaløytunnel og Tindtunnelen etter vårt syn kan få prioritet.

### **Ny kommunedelplan for Ramfjorden.**

Byutvikling har startet arbeid med ny kdp og planprogrammet er vedtatt i januar 2011. Eiscat får sterk innflytelse på planen, men en underskriftsaksjon blant befolkningen kan muligens rette på dette. Næringsområde på Leirbakken er under utvikling, og fremtidig trasé for Fv 91 kan være usikker.

Tunnel til Ramfjordmoen med E8 over moen til Fv 91 åpner for betydelig næringsutvikling og eiendomsutvikling i Ramfjorden og Breivikeidet. De aktuelle, ledige utbyggingsområdene er omtrent dobbelt så store som hele Tromsøya.

Krysset mellom E8 og Fv 91 kan bli et sterkt tyngdepunkt for varedistribusjon både for Troms og Finnmark. I kdp for Ramfjorden ønsker Byutvikling ikke å ha med vurderinger vedr E8, Tindtunnelen og Fv 91.

### **Ferdig konsekvensutredning, anleggsrapport og temautredninger.**

KUs anleggsvurdering viser summer på 1100-1180 mill kr inkl mva (2007 prisnivå) for tunneltraséene Tomasjord - Ramfjordmoen og Tomasjord - Nordbotn. Det kan antas salg av steinmasser på 2,0 millioner m<sup>3</sup> til mulig prisområde 100-300 mill kr som vil redusere anleggskostnadene.

Blant KUs 4 tunnelalternativ har styret vektlagt detaljutredning av 2 alternativ, fra Tomasjord mot henholdsvis Ramfjordmoen og Nordbotn. Styret offentliggjorde hovedrapporten med samtlige temarapporter i oktober 2008. Fremdeles gjenstår å se hvilken behandling som blir aktuell innenfor Vegvesenet, Byutvikling og kommunen som er planmyndighet. Så langt har disse forhindret reell planbehandling i perioden 2008-2011.

KU består av 3 hoved- og samlerapporter og 17 temarapporter som alle er å finne på [www.tindtunnelen.no](http://www.tindtunnelen.no) under oppslag Temarapporter. Her finnes også en kortversjon av KU på 8 sider pluss det vedtatte KU-planprogrammet.

Hovedresultat i KU utifra Vegvesenets beregningsmodeller er et samfunnsøkonomisk overskudd på 785 mill kr for driftsperioden på 25 år, for alternativet Ramfjordmoen – Tomasjord. I tillegg kommer mulige samfunnsbesparelser innenfor Vegvesenets budsjetter på ca 1.600 mill kr. Dette har bakgrunn i Vegvesenets investeringsplaner for E8 i Tromsdalen og Ramfjorden.

Steinmasser, bedre innfangst av klimagasser og lavere ulykkeskostnader gir høyere samfunnsgevinster utover dette.

### **Videre fremdrift.**

Underskriftskampanjen for Tindtunnelens behandling i kommunen er avsluttet med ca 5080 underskrifter for bygging av Tindtunnelen med E8 i østre trase i Ramfjorden. Av disse er over 500 underskrifter fra Ramfjorden, dvs et stort lokalt flertall. Saken ble behandlet i kommunestyret 28. april 2010 med positivt resultat.

Vegvesenet og Byutvikling har nettopp fullført utredningen Vegvalg Tromsø (konseptvalgutredning-KVU), men uten å følge opp kommunestyrets pålegg om sammenligning av prosjekt E8 Tindtunnelen med de aktuelle prosjektene.

Byutvikling har ikke ønsket å behandle vår ferdige KU før Vegvesenets KVU-prosjekt er ferdig. Derfor bør behandling kunne påbegynnes ettersom KVU Tromsø nærmer seg en avslutning.

Det lokale Vegvesenet har hittil ansett Tindtunnelen for å være et konkurrerende prosjekt til Vegvesenets planer for E8 i Ramfjorden og Tromsdalen. Likevel er vi ifølge Vegdirektoratet nødt til å forelegge prosjekt Tindtunnelen til en egen

prosjektvurdering hos det lokale Vegvesenet. I dette arbeidet vil vi følge opp hvorvidt Vegvesenet foretar en uhildet vurdering.

I kommunestyret i februar 2011 vedtok man å vektlegge egenfinansierte vegprosjekter. Dvs at prosjekter som Kvaløytunnel og Tindtunnelen kan få prioritet. Det er mulig at man må avvente kommunevalget i år før man får se resultater av dette.

Utifra prosjektets store samfunnsøkonomiske nytteverdi mener styret at man bør arbeide parallellt med regplan og Vegvesenets vurdering. Det samfunnsøkonomiske tapet ved forsinkelser er beregnet til ca 68 mill kr pr år og 5,5 mill kr pr måned.

Som følge av dødtid i fremdriften ved de 2 etatenes behandling har styret valgt å intensivere vårt PR- og informasjonsarbeid overfor publikum, politiske partier og behandlingsorganer. Dette arbeidet anser vi for å være det viktigste fram til vi får fremdrift i prosjektets formelle og politiske vurdering.

Utifra forhandlinger med Vegvesenet og kommunen kan man etter hvert påbegynne finansieringsarbeid for anleggsfasen. I denne fasen må man vurdere endringer i organisering og bemanning i selskapet. Dersom de 2 etatenes behandlingsplaner og tempo legges til grunn, så vil dette neppe skje i kommende år.

Tilgangen på aksjekapital er fremdeles en viktig begrensning i vår fremdrift. Sikring av kreditt og betaling er ordnet ved avtaler om betaling for oppdrag som gir henstand inntil selskapet har fått inn kapital. Vi tar sikte på utarbeidelse av regplaner så raskt som tilgang på midler kan tillate det.

### **Aksjekapital.**

I alt 15 emisjoner i årene 2003-2009 har brakt aksjekapitalen opp til kr 1.467.000,- med 301 aksjonærer ved forrige årsskifte. Emisjoner i mai-juni og desember 2010 gav resultater på kr 67.000 og kr 31.000. Ved årets utgang er aksjekapitalen på kr 1.565.000 med 326 aksjonærer. Siste utvidelse er registrert i Brønnøysund etter årsskiftet.

Styret mener at resultatene ved emisjonene kunne ha vært bedre, selv om antall aksjonærer og beløp hittil kan være positivt sett i en større sammenheng. Det har vist seg at bearbeidelse av potensielle aksjonærer krever mye mer tid og innsats enn antatt, selv om svært mange har en positiv holdning til prosjektet.

Tilgangen på aksjekapital er en viktig hindring i fremdriften for prosjektet. Styret tar sikte på forsterket innsats på dette området. I år anbefaler styret en tredobling av aksjekapitalen for å sikre arbeidet med regplan og oppdatering av KU.

### **Regnskapet.**

Årsresultatet er et underskudd på kr 40.530 som utgjør en forbedring på ca kr 470.000 i forhold til 2009. Forbedringen skyldes i det vesentlige inngått avtale om gjeldsnedskrivning mot bonusordning ved eventuell realisering av tunnelprosjektet. I årets resultat inngår latent ansvar for merverdiavgift på planleggings- og

utredningskostnader. Denne gjeldsposten faller bort når prosjektet får status som offentlig veg.

Sammen med resultatet fra i fjor utgjør dette et samlet underskudd på kr 3.884.425. Dette overstiger egenkapitalen med kr 2.308.105.

I fremlagt regnskap er utgiftsført alt av utredningskostnader og løpende kostnader. Ved opphør eller midlertidig stans i prosjektet kan en del av utredningsarbeidet selges til en eventuell ny tiltakshaver. Dette kan gi grunnlag for en aktivering i regnskapet. Ettersom regnskapet avgis med forutsetning om fortsatt drift, og utredningsarbeidet løpende videreføres, så har styret ikke foretatt en aktivavurdering av utført utredningsarbeid på nåværende tidspunkt.

I hele utredningsfasen vil situasjonen ventelig være at prosjektutførelsen ligger foran kapitaltilgangen ved at det inngås betalingsavtaler. Ved kommunens kommende planvedtak om tunnelen kan oppstå en situasjon hvor utførte utredningskostnader skal aktiveres, inntektsføres og avskrives over tunnelens levetid sammen med øvrige anleggskostnader. Etter planvedtaket eller tidligere kan også inngås avtaler om salg av steinmasser til finansiering av utredningsarbeidet. Forhåndssalg av steinmasser kan eventuelt medføre lavere krav til aksjekapital.

Innestående i bank ved årsskiftet på kr 41.385 er midler som avventer utbetaling til avtalte temaer er ferdig utredet og godkjent.

Egenkapitalen er formelt brukt opp ved at gjelden overstiger eiendelene. Gjelden utover disponible midler er sikret ved betalingsavtaler som ikke forplikter selskapet før kapital er kommet inn.

### **Styret.**

I perioden har styret fra juni 2010 bestått av:

Magne Nymo, styreleder  
Svein-Hugo Larssen, nestleder  
Vegar Skogland  
Vigdis Amundsen  
Terje Walnum  
Tore Salomonsen, varamedlem

Styrets medlemmer har ikke tillitsverv hos andre aksjonærer.

Terje Walnum er engasjert til prosjektledelse/utredninger og ikke fast ansatt. Hans honorar for 2010 utgjorde kr 360.000,- hvorav intet er betalt i 2010. I perioden er utbetalt kr 40.000 av honoraret for 2006. Walnums tilgodehavende er videre redusert med kr 450.000 mot betinget bonusordning ved realisering av prosjektet. Styrets forslag vedr styrehonorar for 2010 tilsvarer beløpet for 2009 på kr 11.250. Beløpet er kostnadsført i regnskapet for 2010. Det er ikke utbetalt styrehonorar.

Tromsø, 30. mars 2011.  
I styret for Polarporten AS:

Magne Nymo (s)

Svein-Hugo Larssen (s)

Vegar Skogland (s)    Vigdis Amundsen (s)    Terje Walnum (s)