



# Statens vegvesen

## Møteinnkalling

**Til:** Eva Vinje Aurdal, Tore Johan Øvstebø, Øystein Tvedt, Kristin Sørheim, Anders Riise, Kjetil Strand, Ove Nesje, Hans Olav Myklebust, Harry Valderhaug, Hans Kjetil Knutsen, Jøran Mentzoni Eilertsen, Torbjørn Vatnehol, Øyvind Gangstad, Sunniva Ullavik Erstad, Marius Maske, Ole Kristian Birkeland, Inge Rønstad

**Kopi:**

**Fra:** Sekretariatet for Bypakke Ålesund.

**Saksbehandlar:** Kjetil Sporsem

**Tlf. saksbeh.**

**Vår dato:** 01.02.2024

## Møte i styringsgruppe for Bypakke Ålesund – Møte 1/2024

<b>Møtestad:</b>	Campus Ålesund, Borgundvegen 340. Framtidslaben, 6. etg
<b>Møtedato:</b>	09.02.2024
<b>Møtetid:</b>	1000 – 1430
<b>Møteleiar:</b>	Øystein Tvedt

## Saksliste

Punkt	Sak	Innleder / Ansvar	Tid
1	Innleiing til nytt møteår	Tore Johan Øvstebø	1000 – 1005
2	Konstituering av styringsgruppa	Øystein Tvedt	1005 – 1015
3	Møteplan 2024	Kjetil Sporsem	1015 – 1020
4	Orientering frå sekretariatet	Kjetil Sporsem	1020 – 1050
5	Orientering frå Vegamot	Marius Maske	1050 – 1130
	<i>Pause / lunsj</i>		1130 – 1230
6	Orientering frå Statens vegvesen	Ole Kristian Birkeland	1230 – 1300
7	Orientering frå Møre og Romsdal Fylkeskommune	Torbjørn Vatnehol	1300 – 1330
	<i>Pause</i>		1330 – 1345
8	Orientering frå FRAM	Inge Rønstad	1345 – 1400
9	Orientering frå Ålesund kommune	Jøran Mentzoni Eilertsen	1400 – 1430
10	Eventuelt	Kjetil Sporsem	1430 –

## Styringsgruppa for Bypakke Ålesund

Ålesund kommune: Øystein Tvedt (leiar), Hans Kjetil Knutsen og Tore Johan Øvstebø. Vara: Tor-Andrè Gram Franck

Møre og Romsdal fylkeskommune: Hans Olav Myklebust og Harry Valderhaug Vara: Randi Walderhaug Frisvoll og Lene Vadseth Larsgård

Statens vegvesen: Leiar Transport midt, Kjetil Strand, og leiar Utbygging midt, Ove Nesje.

## **Sekretariatet for Bypakke Ålesund**

Ålesund kommune: Jøran Mentzoni Eilertsen.

Møre og Romsdal fylkeskommune: Torbjørn Vatnehol.

Statens vegvesen: Kjetil Sporsem (leiar).

Kommunikasjon: Sunniva Ullavik Erstad.

## Sak 2 – Konstituering av styringsgruppa

### **Bakgrunn:**

Ålesund kommune og Møre og Romsdal Fylkeskommune har etter kommunestyre- og fylkestingsvalget 2023 oppnevnt nye deltakere til styringsgruppen i Bypakke Ålesund.

Styringsgruppa i Bypakke Ålesund består av tre medlemmar frå Ålesund kommune, to frå Møre og Romsdal fylkeskommune og to frå Statens vegvesen. Partane er likeverdige og har kvar èi stemme i vedtekter - uavhengig av antall medlemmar i gruppa.

Alle parter må vare representert for at gruppa skal vare vedtaksdyktig. Styringsgruppa ledast av Ålesund kommune, som også representerer bypakken utad.

### **Forslag til vedtak**

Styringsgruppa for Bypakke Ålesund ny-konstituerar seg 09.02.2024 med følgende medlemmar:

#### Ålesund kommune:

Øystein Tvedt (leiar)

Hans Kjetil Knutsen

Tore Johan Øvstebø

*Vara: Tor-Andrè Gram Franck*

#### Møre og Romsdal fylkeskommune:

Hans Olav Myklebust

Harry Valderhaug

*Vara: Randi Walderhaug Frisvoll, Lene Vadseth Larsgård*

#### Statens vegvesen:

Kjetil Strand

Ove Nesje

## Sak 3 – Årsplan for møter i 2024

### Forslag til møteplan for styringsgruppa i 2024

<b>Dato</b>	<b>Dag</b>	<b>Stad</b>	<b>Saker</b>
09. februar	Fredag	Ålesund	Konstituering, møteplan
22. mars	Fredag	Teams	Handlingsprogram, budsjett, årsrekneskap
26. april	Fredag	Teams	
14. juni	Fredag	Teams	
30. august	Fredag	Teams	
04. oktober	Fredag	Teams	
08. november	Fredag	Teams	
13. desember	Fredag	Teams	

Fast møtetid for Teams-møter kl. 10:00-12:00



DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 201 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

## Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal



## Innhold

<b>1</b>	<b>Innleiing .....</b>	<b>5</b>	<b>8</b>	<b>Styringsmodell for Bypakke Ålesund .....</b>	<b>17</b>
<b>2</b>	<b>Lokalpolitisk handsaming .....</b>	<b>5</b>	<b>9</b>	<b>Fylkeskommunal garanti .....</b>	<b>17</b>
<b>3</b>	<b>Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak .....</b>	<b>10</b>	<b>10</b>	<b>Samferdselsdepartementets vurdering .....</b>	<b>17</b>
3.1	Prosjekt i Bypakke Ålesund .....	12			
<b>4</b>	<b>Trafikkgrunnlag .....</b>	<b>12</b>	<b>11</b>	<b>Avtalar .....</b>	<b>18</b>
<b>5</b>	<b>Ekstern kvalitetssikring (KS2) .....</b>	<b>13</b>		<b>Forslag til vedtak om utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal .....</b>	<b>19</b>
<b>6</b>	<b>Bompengar og bompeng- opplegg .....</b>	<b>14</b>			
<b>7</b>	<b>Finansieringsopplegg .....</b>	<b>16</b>			







DET KONGELEGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 201 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 21. mai 2021,  
godkjend i statsråd same dagen.  
(Regjeringa Solberg)*

### 1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om delvis bompengefinansiering av ei bypakke for Ålesund (Bypakke Ålesund), i tråd med vedtak frå lokale styresmakter. Bypakke Ålesund omfattar prosjekt og tiltak på både riksveg, fylkesveg og kommunal veg.

Ålesund er ein by i vekst, både i talet på busette og næringslivsetableringar. I store delar av byen er grensa for kapasitet på vegnettet nådd, eller er i ferd med å bli det. I tillegg er vegnettet for gåande og syklande lite utbygd, samstundes som kollektivtilbodet blir brukt av ein relativt liten del av innbyggjarane. Ved større endringar i reisevanar, vil ikkje kollektivtilbodet og tilbodet til gåande og syklande møte behovet.

Føremålet med bypakka i Ålesund er at fleire skal sykle, gå og reise kollektivt, og at delen reiser med personbil skal reduserast.

Bypakke Ålesund skal gi eit påliteleg og effektivt transportsystem for alle transportformer, og bidra til ei attraktiv og berekraftig byutvikling. Det sentrale prosjektet i bypakka er E136 Breivika-Lerstad. Prosjektet er mellom anna omtalt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. Prosjektet skal bidra til å fremje miljøvennleg transport ved å frigjere vegkapasitet til buss, og ved å leggje til rette for fotgjengarar og syklistar. I tillegg vil prosjektet betre framkomsten,

redusere reisetida og betre trafikktryggleiken. Det blir lagt opp til anleggsstart for prosjektet i 2022.

Samla økonomisk ramme for Bypakke Ålesund er om lag 4 mrd. 2021-kr. Finansieringa av pakka er basert på innkrevjing av bompengar, samt statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. I tillegg kjem all meirverdiavgift som staten refunderer for prosjekt og tiltak i bypakka. Bypakke Ålesund vil ha ein innkrevjingsperiode på inntil 15 år, i tråd med lokalpolitiske vedtak, med planlagt oppstart i 2022.

I tråd med dei lokalpoliske vedtaka er det lagt til grunn at det skal etablerast 13 bomstasjonar i Ålesund med tovegs innkrevjing av bompengar fordelt på tre bomsnitt.

### 2 Lokalpolitisk handsaming

Bypakke Ålesund vart handsama av Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune i juni 2019. I tillegg gjorde Fylkesutvalet i Møre og Romsdal fylkeskommune nokre supplerande vedtak i oktober 2020, slik at vedtaket om fylkeskommunal lånegaranti er tilpassa dei nye retningslinjene for porteføljestyrt bypakker. Dette inneber at garantisten sine utlegg ikkje kan dekkast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år.

Den detaljerte bomstasjonsplasseringa vart vedteken av bystyret i Ålesund kommune 02.02.2017.

Ålesund bystyre gjorde slikt vedtak 6. juni 2019:

1. Ålesund kommune går inn for at det vert etablert ei bypakke for Ålesund i tråd med «Bypakke Ålesund – Faglig grunnlag trinn 1» frå Statens vegvesen, datert 1. februar 2018, med en prosjektlister som ser slik ut:

Prosjekt	Anslått kostnad i 2018 (mill 2017-kr)*	Anslått kostnad (mill 2019-kroner)**
Miljøtiltak i Ålesund sentrum		
Ny Brosundbro, gate fra Waterfront- krysset	270	280
Kollektivterminal gate, Keiser Wilhelmgate	80	80
Kollektiv-knutepunkt		
Kollektivpunkt sjukehus	50	50
Miljøgate campus – kollektivknutepunkt	110	150
E136 Breivika – Lerstad		
E136 Breivika-Lerstad	1 650	1 920
E136 Lerstadtoppen-Campus	430	460
Kollektiv, sykkel, gåing, trafikk-sikkerhet		
Tiltak for framkommelighet for buss, for gående og syklende og trafikk-sikkerhet.		
Tiltak kartlegges vidare.	275	280
Tiltak på fv. 60 Blindheim – Flisnes		
Sanering av kryss, tilrettelegging for gående og syklende samt kollektivtrafikk	270	290
Tiltak på E39 ved Myrland		
E39 Myrland, påkjøringsrampe	50	50
<b>Sum PROSJEKTER</b>	<b>3 185</b>	<b>3 560</b>
Bomstasjoner	40	40
Byggeplanlegging/planlegging/prosjektering	50	50
<b>Kostnader bygging</b>	<b>3 275</b>	<b>3 650</b>

\* Tilsvarer prosjektlister som ligger i det faglige grunnlaget fra 2018.

\*\* Tala fra Faglig grunnlag 2018 er oppdaterte. Det er gjennomført nye kostnadsanslag for nokre av prosjekta. I tillegg har ein teke omsyn til prisstigninga.

2. Ålesund kommune går inn for at bypakke Ålesund vert delvis finansiert med bompengar. Det er lagt til grunn ei prosjektportefølje med ei samla økonomisk ramme på om lag 3,65 mrd. kroner inkludert etablering av bomstasjonar. Følgjande finansieringsplan er lagt til grunn for prosjektet:

2019-kroner	2018–2023	2024–2029	Etter 2029	Sum
Statlege midlar	205	379	0	584
Fylkeskommunale midlar	3	82	0	85
Kommunale midlar	75	107	0	182
Bompengar	582	1 399	816	2 797
<b>Sum</b>	<b>865</b>	<b>1 967</b>	<b>816</b>	<b>3 648</b>

3. Bypakka skal delfinansierast med bompengar basert på tovegs innkrevjing i 14 bomstasjonar som vist i Statens vegvesen sitt faglege grunnlag.
4. Ålesund kommune gir si tilslutning til at det blir lagt til grunn ein gjennomsnittleg takst på 17–22 kroner. Dette er rekna til å gi følgjande takstar:
  - Takstgruppe 1: 20 – 25 kroner
  - Takstgruppe 2: 40 – 50 kroner
5. Ved bruk av elektronisk brikke får køyretøy i takstgruppe 1 ein rabatt på 20 prosent. Det vil ikkje vere rabatt for køyretøy i takstgruppe 2.
6. I tråd med nasjonale føringar er det lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 får 50 prosent rabatt, medan nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 får 100 prosent rabatt. Dersom det blir opna for at nullutsleppskøyretøy får lågare rabatt, kan dette innførast i bypakken om dette vert aktuelt.
7. Bompengetakstane er føresett regulerte i takt med auken i konsumprisindeksen.
8. Det er lagt til grunn timesregel. For køyretøy i takstgruppe 1 er det også lagt til grunn eit månadstak på 60 betalande passeringar per kalendermånad.
9. Det blir innført ein timesregel for begge takstgrupper der første registrerte passering i sentralsystemet skal gjelde. Når det blir teknisk mogleg, vil den passeringa med høgast takst i løpet av ein time gjelde.
10. Ålesund kommune legg til grunn at bompengar skal krevjast inn i inntil 15 år.
11. Alle rabattordningar føreset gyldig avtale og bruk av brikke.
12. Dersom økonomien i prosjektet vert dårlegare enn føresett, er Ålesund kommune samde i at det må kuttast i fastsett portefølje for bypakka.
13. Dersom økonomien i prosjektet vert betre enn føresett, er det lagt til grunn at prosjekt frå marginallister knytt til trafikktrygging, gang- og sykkelveg eller kollektiv kan takast inn i

pakken, eller at takstane og/eller innkrevjingsperioden vert redusert.

14. Ålesund kommune godkjenner at det vert sett opp bomstasjonar på lokalt vegnett om det vert ei monaleg overføring av trafikk inn på lokalt vegnett etter at tiltak som skilting, reduserte fartsgrenser og stenging er gjennomførte.
15. Ålesund kommune legg til grunn at det vert arbeidd vidare med bypakke Ålesund byggesteg 2.
16. Bystyret vedtek at Ålesund kommune bidreg med 182 mill. kroner til prosjektet bypakke Ålesund trinn 1. Dette vert innarbeidd i kommande økonomiplanar fram til og med 2028.
17. Midlar Ålesund kommune vil bruke til planlegging for bompengavtalen vert underskriven kan gå inn som ein del av Ålesund kommune sin andel av bypakka.
18. Ålesund kommune vil starte arbeidet med å få fram ein parkeringsstrategi som støttar opp under måla for bypakke Ålesund.

Tilleggspunkt fra Ålesund bystyre, utover de vedtakene som Statens vegvesen/ Vegdirektoratet anbefalte:

1. Ålesund kommune ønsker å innføre satellittbasert vegprising og vil gjerne bli pilot for et slikt system.
2. I det vidare arbeidet med bypakke Ålesund byggestrinn 2 må Brosundtunnel og strekningen Vegsund-Breivik ha førsteprioritet
3. Bystyret i Ålesund vil øke satsingen på kollektivtrafikk og ber derfor om at tiltaket E136 Lerstadtoppen – Campus vurderes helt eller delvis erstattet av kollektivtiltak i samsvar med COWI-rapporten «Framtidige kollektivkonsepter i Ålesund».
4. Dersom Vegdirektoratet imøtekommer Ålesund kommune på dette punktet vil prosjektlista se slik ut:

	Prosjekt (mill 2019-kroner)	Faglig grunnlag*	Bystyrets forslag imøtekommes**
Miljøtiltak i Ålesund sentrum	Ny Brosundbro, gate fra Waterfront-Posthuskrysset	280	280
	Kollektivterminal gate, Keiser Wilhelmgate	80	80
Kollektivknutepunkt	Kollektivpunkt sjukehus	50	50
	Miljøgate campus – kollektivknutepunkt	150	150
	Campus del 2 (tilpasning)		70
E136 Breivika-Lerstad	E136 Breivika-Lerstad	1 920	1 920
	E136 Lerstadtoppen-Campus	460	0

	Prosjekt (mill 2019-kroner)	Faglig grunnlag*	Bystyrets forslag imøtekomes**
Kollektiv, sykkel, gåing, trafikksikkerhet	Tiltak for framkommelighet for buss, for gående og syklende og trafikksikkerhet. Tiltak kartlegges videre	280	280
	Kollektivtiltak i hht. COWI – rapport		390
Tiltak på fv. 60 Blindheim – Flisnes	Sanering av kryss, tilrettelegging for gående og syklende samt kollektivtrafikk	290	290
Tiltak på E39 ved Myrland	E39 Myrland, påkjøringsrampe	50	50
	Sum PROSJEKTER	3 560	3 550
	Bomstasjoner	40	40
	Byggeplanlegging/planlegging/prosjektering	50	50
	<b>KOSTNADER BYGGING</b>	<b>3 650</b>	<b>3 650</b>

\* Faglig grunnlag 2018, oppdaterte tall

\*\* Punkt 4 om omdisponering av E136 Lerstادتoppen – Campus til kollektivtiltak og tilpasning av Campus.

- Bystyret ber om at behovet for påkjøringsrampen på E39 Myrland vurderes på nytt når kommunedelplanen for E39 er fastsatt.
- Bystyret stiller seg bak vedtaks punkt fra styringsgruppen for bypakken og rådmannen slik de er fremlagt i innstillingen fra Formannskapet punkt a.–f.
- Bystyret ber om at det legges inn en mulighet for å vurdere rushtidsavgift på et senere tidspunkt, slik som bystyret tidligere har lagt til grunn. Dette kan være et viktig virkemiddel for å nå måla om reisemiddelfordeling som er satt for bypakken.
- Det skal tilstrebes at miljøprofilen og forholdet mellom vegtiltak og tiltak for kollektiv, gående, syklende og trafikksikkerhet beholdes. En eventuell kostnadsoverskridelse på strekningen E136 Breivika – Lerstad – Campus bør ikke gå på bekostning av de andre prosjektene i bypakken. Bystyret ønsker at eventuelle kostnadsoverskridelser på denne strekningen dekkes av bompengeselskapet og staten etter den prosentvise fordeling som ligger til grunn for pakken, og

at kostnadsoverskridelser over ti prosent dekkes av staten.

- Bystyret vil framheve viktigheten av at de mindre tiltakene for gående, sykkel, kollektiv og trafikksikkerhet kommer tidlig i perioden. Bystyret vil derfor oppfordre vegvesenet til at utbyggingsplanen endres i tråd med dette.

Møre og Romsdal fylkeskommune gjorde slikt vedtak 17. juni 2019:

- Møre og Romsdal fylkeskommune går inn for at det vert etablert ei bypakke for Ålesund i tråd med «Bypakke Ålesund – Faglig grunnlag trinn 1» frå Statens vegvesen, datert 1. februar 2018.
- Møre og Romsdal fylkeskommune går inn for at bypakke Ålesund vert delvis finansiert med bompengar. Det er lagt til grunn ei prosjektportefølje med ei samla økonomisk ramme på om lag 3,65 mrd. kroner inkludert etablering av bomstasjoner. Følgjande finansieringsplan er lagt til grunn for prosjektet:

2019- kroner	2018–2023	2024–2029	Etter 2029	Sum
Statlege midlar	205	379	0	584
Fylkeskommunale midlar	3	82	0	85
Kommunale midlar	75	107	0	182
Bompengar	582	1 399	816	2 797
Sum	865	1 967	816	3 648

3. Bypakka skal delfinansierast med bompengar basert på tovegs innkrevjing i 14 bomstasjonar som vist i Statens vegvesen sitt faglege grunnlag.
4. Møre og Romsdal fylkeskommune gir si tilslutning til at det blir lagt til grunn ein gjenomsnittleg takst på 17–22 kroner. Dette er rekna til å gi følgjande takstar:
  - Takstgruppe 1: 20 – 25 kroner
  - Takstgruppe 2: 40 – 50 kroner
5. Ved bruk av elektronisk brikke får køyretøy i takstgruppe 1 ein rabatt på 20 prosent. Det vil ikkje vere rabatt for køyretøy i takstgruppe 2.
6. I tråd med nasjonale føringar er det lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 får 50 prosent rabatt, medan nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 får 100 prosent rabatt. Dersom det blir opna for at nullutsleppskøyretøy får lågare rabatt, kan dette innførast i bypakken om dette vert aktuelt.
7. Bompengetakstane er føresett regulerte i takt med auken i konsumprisindeksen.
8. Det er lagt til grunn timesregel. For køyretøy i takstgruppe 1 er det også lagt til grunn eit månadstak på 60 betalende passeringar per kalendermånad.
9. Det blir innført ein timesregel for begge takstgrupper der første registrerte passering i sentralsystemet skal gjelde. Når det blir teknisk mogleg, vil den passeringa med høgast takst i løpet av ein time gjelde.
10. Møre og Romsdal fylkeskommune legg til grunn at bompengar skal krevjast inn- i inn-til 15 år.
11. Alle rabattordningar føreset gyldig avtale og bruk av brikke.
12. Dersom økonomien i prosjektet vert dårlegare enn føresett, er Møre og Romsdal fylkeskommune samde i at det må kuttast i fastsett portefølje for bypakka.
13. Dersom økonomien i prosjektet vert betre enn føresett, er det lagt til grunn at prosjekt frå marginallister knytt til trafikktrygging, gang- og sykkelveg eller kollektiv kan takast inn i pakken, eller at takstane og/eller innkrevjingsperioden vert redusert.
14. Møre og Romsdal fylkeskommune godkjenner at det vert sett opp bomstasjonar på lokalt vegnett om det vert ei monaleg overføring av trafikk inn på lokalt vegnett etter at tiltak som skilting, reduserte fartsgrenser og stenging er gjennomførte.
15. Møre og Romsdal fylkeskommune legg til grunn at det vert arbeidd vidare med bypakke Ålesund byggesteg 2.
16. Fylkestinget vedtek at Møre og Romsdal fylkeskommune bidreg med 85 mill. kroner til investeringstiltak i prosjektet bypakke Ålesund. Dette vert innarbeidd i budsjett og økonomiplan for 2021–2028. I tillegg skal fylkeskommunen finansiere eit forsterka kollektivtilbod som minst er på same nivå som investeringsmidlane i sum i løpet av bompengeperioden.
17. Under føresetnad av Kommunal- og moderniseringsdepartementet si godkjenning, garanterer Møre og Romsdal fylkeskommune med sjølvskuldarnarkausjon for bompengeselskapet si gjeld, med pant i bompengeselskapet sin rett til å krevje inn bompengar. Det samla garantibeløpet er avgrensa oppover til 1 600 mill. kroner med tillegg av 10 prosent av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til deking av eventuelle tilkomne renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet blir slik 1 750 mill. kroner.
18. Garantien gjeld frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år. Innkrevjingsperioden kan i særskilte tilfelle forlengast med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskrifta § 3. Samla garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 22 år frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen. Garantisten sine utlegg kan dekkast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 prosent og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil bompengeselskapet si gjeld er nedbetalt og vert redusert i takt med nedbetalinga av lånet. Det er føresett at garantien blir sikra 1. prioritet i retten til å krevje inn bompengar.

I det vidare arbeidet med bypakke Ålesund byggetrinn 2 må Brosundtunnell og strekinga Vegsund- Blindheim ha førsteprioritet.
19. Møre og Romsdal fylkeskommune meiner det er prinsipielt feil at ein fylkeskommune skal ta på seg garantiansvar for statleg og kommunal infrastruktur, jf. punkt 17 og 18 i vedtaket, og ber om at dette spørsmålet blir fremma som ei prinsippsak ovanfor Stortinget så snart som råd.

Fylkesutvalet i Møre og Romsdal fylkeskommune gjorde slikt vedtak 26.10.2020:

1. Teksten nedanfor erstattar punkt 18 i sak T-32/19:

Garantien gjeld frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på inntil 15 år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskrifta § 3. Samla garantitid blir, inkludert byggjeperioden, på inntil 17 år frå første opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen. Garantien gjelder inntil bompengeselskapet si gjeld er nedbetalt og vert redusert i takt med nedbetalinga av lånet. Det er føresett at garantien blir sikra 1. prioritet i retten til å krevje inn bompengar.

2. Fylkesutvalet meiner det er prinsipielt feil at ein fylkeskommune skal ta på seg garanti-ansvar for statleg og kommunal infrastruktur. Blir reglane for garantiansvar endra i Stortinget føreset Møre og Romsdal fylkeskommune at dette også blir gjort gjeldande for bypakke Ålesund.

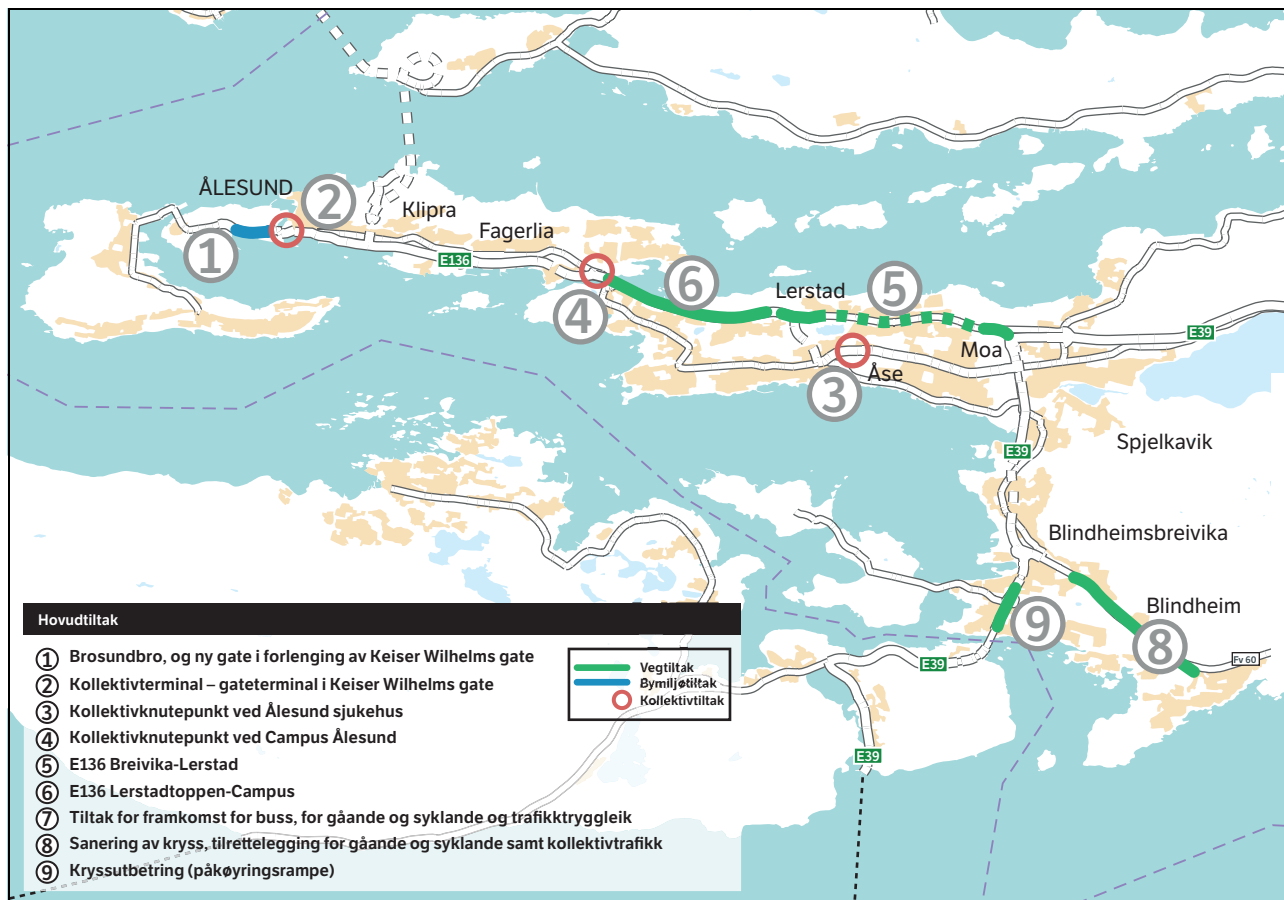
### 3 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

Bypakke Ålesund er mellom anna forankra i konseptvalutgreiinga (KVU) for transportsystemet i Ålesund som vart utarbeidd i 2016, samt rapport frå den eksterne kvalitetssikringa (KS1) og Samferdselsdepartementet sine føringar.

Med bakgrunn i dette er det utarbeidd ein mogleg prosjektportefølje. Porteføljen vart i vedtak i juni 2019 lagt fram som ei prioritert liste, i tråd med nye nasjonale føringar for porteføljestyrte bypakker. Porteføljen er tilpassa dei inntektene som kan leggjast til grunn i bypakka.

Hovudelementa i prosjektporteføljen er bygging av ny innfartsveg øst-vest (E136 Breivika-Lerstad, og vidare til Campus), etablering av ny gateterminal med kollektivtrasear i tilkomstgatene for kollektivtransporten i Ålesund sentrum, samt sykkelfelt over den nye Brosundbrua og gangpassasje under denne og under Hellebrua langs Brosundet. I tillegg kjem utvikling av kollektivknutepunkt ved Campus og Ålesund sjukehus, samt tiltak for å auke framkomst for buss med gode trasear.

Bystyret i Ålesund la til nokon tilleggspunkt til vedtaka sine, der dei mellom anna ber om at til-



Figur 3.1 Kart over utbyggingssområdet med aktuelle prosjekt.

taket E136 Lerstادتoppen-Campus blir vurdert heilt eller delvis erstatta av kollektivtiltak i samsvar med COWI-rapporten «Framtidige kollektivkonsept i Ålesund», jf. tilleggspunkt 3. Fylkeskommunen har ikkje slutta seg til dette. Det blir derfor lagt til grunn at ei slik vurdering kan gjerast av styringsgruppa som ein del av porteføljestyringa for bypakka. Ei eventuell endring i prosjektporteføljen må handterast innanfor den økonomiske ramma som blir fastsett for bypakka.

Bystyret i Ålesund ønskjer òg at ein eventuell kostnadsauke på strekninga E136 Breivika-Lerstad-Campus ikkje skal gå ut over dei andre prosjekta i bypakka, jf. tilleggspunkt 8. Samferdselsdepartementet legg til grunn at Bypakke Ålesund skal styrast etter prinsippa for porteføljestyling. All kostnadsauke må følgeleg løysast innanfor den økonomiske ramma til pakka. Dersom kostnadene for nokre av prosjekta/tiltaka aukar, vil dette innebære at andre prosjekt ikkje kan gjennomførast, eller må reduserast. Dersom enkelte prosjekt/tiltak blir rimelegare enn føreset, vil det bli rom for fleire prosjekt/tiltak – alternativt kan innkrevjingsperioden kortast ned. Bypakka omfattar mange mindre prosjekt, noko som gjer det enklare å tilpasse omfanget av utbygginga til den økonomiske ramma

for pakka. Figur 3.1 viser kart over utbyggingsområdet med aktuelle prosjekt, og tabell 3.1 viser forslag til prosjektportefølje som er lagt til grunn i finansieringsutrekningane for bypakka. Kostnadene inkluderer mva.

Det er avsett om lag 52 mill. kr til reguleringsplanarbeid og prosjektering for dei mindre tiltaka i pakka (tiltak for framkomst for buss, for gåande og syklende og trafikktryggleik i tabell 3.1).

Det er rekna ut ein etableringskostnad for bomstasjonane på 42 mill. 2021-kr. I denne kostnaden inngår både kostnaden for tilrettelegging av bomstasjonsområdet, samt det tekniske utstyret.

Det er lagt til grunn ein prosjektportefølje i tråd med dei lokale vedtaka.

Eit opplegg for Bypakke Ålesund vart lagt fram for lokalpolitisk handsaming i juni 2019. Statens vegvesen har føreslått ei økonomiske ramme for pakka på om lag 3 700 mill. kr i 2021-prisnivå. I tillegg kjem etablering av bomstasjonar på om lag 40 mill. kr og om lag 50 mill. kr avsett til planlegging, slik at den økonomiske ramma totalt blir om lag 3 790 mill. 2021-kr. Som det går fram av kapittel 2, slutta Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune seg til forslaget. KS2-konsulenten har tilrådd ei økonomisk ramme for

Tabell 3.1 Forslag til prioritert prosjektportefølje for Bypakke Ålesund.

Prioritet	Prosjekt og tiltak	Tiltak nr. i kart	Statens vegvesen sine berekningar (Mill. 2021-kr inkl. mva)	KS2-konsulentens sine berekningar (Mill. 2021-kr inkl. mva)
1	Brosundbro, og ny gate i forlenging av Keiser Wilhelms gate	1	291	298
2	Kollektivterminal – gateterminal i Keiser Wilhelms gate	2	83	83
3	Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus	3	52	59
4	Kollektivknutepunkt ved Campus Ålesund	4	156	272
5	E136 Breivika-Lerstad	5	1 994	2 086
6	E136 Lerstادتoppen-Campus	6	478	460
7	Tiltak for framkomst for buss, for gåande og syklende og trafikktryggleik.	Ikkje plassert i kart	291	291
8	Sanering av kryss, tilrettelegging for gåande og syklende samt kollektivtrafikk	8	301	328
9	Kryssutbetring (påkøyringsrampe)	9	52	52
<i>SUM PROSJEKTER</i>			3 698	3 929
Innkjøp og etablering av bomstasjonar			42	42
Planlegging og prosjektering			52	52
<i>SUM Bypakke Ålesund</i>			3 792	4 023

Bypakke Ålesund på 4 023 mill. 2021-kr, jf. omtale i kap. 5.

### 3.1 Prosjekt i Bypakke Ålesund

#### *E136 Breivika-Lerstad*

E136 er innfartsvegen til Ålesund. E136 Breivika-Lerstad er det største prosjektet i Bypakke Ålesund. Prosjektet skal bidra til å fremje miljøvennleg transport ved å frigjere vegkapasitet til buss, og ved å leggje til rette for fotgjengarar og syklistar. Prosjektet skal gi betre framkomst, redusert reisetid og betre trafikktryggleik. Betre kapasitet og framkomst på denne veggen vil òg vere viktig for næringstransporten i Ålesund. Prosjektet omfattar bygging av ein ny 4-felts veg i tunnel frå Breivika til Lerstad, ei strekning på om lag 3 km. I vest skal det byggjast eit nytt toplanskruss.

Reguleringsplanen for prosjektet vart vedteken i 2014. Statens vegvesen har tilrådd ei styringsramme for prosjektet på 1 922 mill. 2019-kr og ei kostnadsramme på 2 075 mill. 2019-kr. Omrekna til 2021-kr svarer dette til 1 996 mill. kr og 2 154 mill. kr

Det blir lagt opp til anleggsstart for prosjektet i 2022, og prosjektet er venta opna for trafikk i løpet av 2025.

Prosjektet si samfunnsøkonomiske netto nytte er rekna til -1 310 mill. 2021-kr. Netto nytte over totale kostnader er rekna til om lag -0,5 og netto nytte per budsjettkrone er rekna til -1,3. Utan bompengar er det rekna at netto nytte er om lag -1 529 mill. 2021-kr. Netto nytte over totale kostnader er rekna til om lag -0,6. Netto nytte per budsjettkrone utan bompengar er rekna til om lag -0,7.

Ved finansiering utan bompengar, er det rekna med at prosjektet fører til ein auke av CO<sub>2</sub>-utsleppa på 615 tonn i 2030. Ved finansiering med bompengar er det rekna ein reduksjon i CO<sub>2</sub>-utsleppa på 83 tonn i 2030.

#### *E136 Lerstadtoppen-Campus*

Prosjektet E136 Lerstadtoppen-Campus følgjer i ei direkte forlenging av hovudprosjektet i bypakka, E136 Breivika-Lerstad. Prosjektet inneber ei utviding av E136 til 4-felts veg/veg med sambruksfelt frå avslutninga av Breivika-Lerstad-prosjektet fram til Campus, samt eit nytt tunnellop og ei ny tofeltsbru i retning Campus. Total lengde for heile prosjektet er om lag 2,9 km. Reguleringsplanen for prosjektet vart vedteken i 2020.

#### *Bymiljøtiltak*

Ny gate- og kollektivterminal gir grunnlag for ei meir effektiv trafikkavvikling i kollektivtrafikken i Ålesund. Kollektivtrasear i tilkomstgatene for kollektivtransporten i sentrum, samt sykkelfelt over den nye Brosundbroa og gangpassasje under denne og Hellebroa langs Brosundet bidrar til ønska byutvikling.

Tiltaka omfattar òg naudsynt ombygging og regulering av eksisterande gater, slik at ein oppnår god trafikkflyt og eigne sykkelfelt gjennom einvegsregulering av gater.

Sørsideplanen for Ålesund sentrum som omfattar Ny Brosundbro, ny gate frå Waterfront Hotel til Posthuskrysset samt kollektivterminal, fekk godkjend reguleringsplan i 2015.

#### *Kollektivknutepunkt ved Ålesund sjukehus og Campus*

Utvikling av kollektivknutepunkt ved Campus og sjukehuset gir grunnlag for vidareutvikling og auka vekst i kollektivtransporten. Begge desse områda er sentrale knutepunkt i byen, både for arbeidsplassar og bumiljø. Det er eit stort potensial for overgang frå bil til kollektiv, gåing og sykkel i begge områda.

Reguleringsplanane for kollektivknutepunkta Ålesund sjukehus og Campus vart godkjende i høvesvis 2018 og 2020.

#### *Tiltak for kollektivtrafikk, gåing og sykling og trafikktryggleik*

Det skal gjennomførast tiltak retta mot gåande, syklande og kollektiv både på riksvegar, fylkesvegar og kommunale vegar. Det er lagt inn om lag 135 mill. 2021-kr til utbetring av kollektivtrase mellom Moa og sentrum. I tillegg er det lagt inn 291 mill. 2021-kr til ei rekke mindre tiltak for kollektivtrafikk, gåing og sykling og trafikktryggleik. Prosjekta er spreidde over heile byen, i tråd med tidlegare prioriteringar av bystyret i Ålesund.

For prosjekt innanfor kollektiv, gåing og sykling og trafikktryggleik er planstatus varierende.

## 4 Trafikkgrunnlag

Trafikkgrunnlaget for Bypakke Ålesund er rekna ut ved hjelp av Regional transportmodell (RTM). Ein har sett på korleis trafikantane reagerer på innføring av bompengar.

Utand bompengereinnkrevjing er totaltrafikken gjennom dei planlagde bomstasjonane rekna til



om lag 57 000 køyretøy per døgn (ÅDT). Modellkøyningane viser at innføring av bompengerevring med det takstnivået som det er gjort framlegg om, vil redusere trafikken med om lag 20 pst. Dette inneber at ÅDT i dei planlagde bomstasjonane vil vere om lag 45 400 køyretøy i referanseåret 2022. Delen tunge køyretøy er om lag 5 pst.

Det er ikkje lagt til grunn vekst i personbiltrafikken i innkrevjingsperioden. Dette er gjort sidan Bypakke Ålesund med tiltaka i prosjektporteføljen har ein ambisjon om å nå nullvekstmålet for persontransport med bil. Dette er i tråd med føringane som er gitt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, der det går fram at Ålesund er eitt av dei fem mindre byområda som kan få eit tilskot for å styrke satsinga på kollektivtransport, sykling og gåing i mindre byområdar.

Ekstern kvalitetssikrar har vurdert transportmodellberekningane, og stiller seg bak Statens vegvesen sine vurderingar.

## 5 Ekstern kvalitetssikring (KS2)

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsføresetnadene for Bypakke Ålesund og for det største prosjektet i pakka; E136 Breivika-Lerstad. I den samanheng har den eksterne konsulenten òg vurdert oppgitte kostnader for andre aktuelle prosjekt i bypakka. Statens vegvesen og den eksterne konsulenten er samde om at berekningane av forventa bompengerevnter byggjer på nøkterne føresetnader. Ifølgje konsulenten er finansieringsplanen for bypakka robust og det er låg risiko for at bompengelånet går ut over forventa nedbetalingsperiode. Den eksterne konsulenten meiner likevel at kostnadsoverslaga for dei aktuelle prosjekta og tiltaka i bypakka kan vere noko underestimerte.

For prosjektet E136 Breivika-Lerstad har den eksterne konsulenten tilrådd ei styringsramme på 2 009 mill. 2019-kr og ei kostnadsramme på 2 298 mill. 2019-kr. Det er noko høgare enn det Statens vegvesen har føreslått, jf. omtale i kapittel 3. Årsaka til skilnaden mellom ekstern konsulent og Statens vegvesen er ifølgje Statens vegvesen ulik vurdering av drivarar for uvisse som til dømes grunntilhøve og fjelltunnel. Statens vegvesen sluttar seg i dette tilfellet til den eksterne konsulenten sine vurderingar. Samferdselsdepartementet legg derfor den eksterne konsulentens sitt forslag til styrings- og kostnadsramme til grunn. Rekna om til 2021-kr blir styrings-

ramma om lag 2 090 mill. kr og kostnadsramma om lag 2 390 mill. kr.

For dei andre prosjekta har konsulenten rekna kostnadane til 1 865 mill. 2019-kr. Rekna om til 2021-kr svarer dette til 1 935 mill. 2021-kr, som er om lag 140 mill. kr høgare enn det Statens vegvesen har rekna. Årsaka til skilnaden mellom den eksterne konsulenten og Statens vegvesen er i hovudsak ulik vurdering av uvisse, samt at den eksterne konsulenten har lagt til grunn ein høgare del rigg for veg og konstruksjonar.

Ekstern konsulent meiner samla sett at det skal brukast ein høgare uvisseavsetning, og grunnir dette med at små sentrumsnære prosjekt har større uvisse knytt til seg enn prosjekt i meir perifere område. Statens vegvesen er samd i at uvisseavsetningane i kostnadsoverslaga har vore for knappe, og at ekstern kvalitetssikrar sin vurdering kan leggst til grunn.

Den eksterne kvalitetssikraren har i si vurdering av del rigg lagt til grunn eit utval nyare referanseprosjekt frå bystrøk. Desse prosjekta har ein høgare del rigg enn Statens vegvesen sine referanseprosjekt. Med basis i ekstern kvalitetssikrar sitt grunnlag, er Statens vegvesen samd i deira vurdering.

Samferdselsdepartementet legg derfor den eksterne konsulentens sine kostnadsvurderingar til grunn i det vidare arbeidet med pakka. Det inneber ein kostnadsauke for E136 Breivika-Lerstad på om lag 90 mill. 2021-kr og ein auke for dei andre prosjekta på om lag 140 mill. 2021-kr. Til saman gir dette ei endring i den økonomiske ramma for bypakka på om lag 230 mill. 2021-kr i høve til Statens vegvesen sitt opphavlege forslag. Kostnadsendinga blir føresett finansiert med bompengar, og det blir gjort innanfor rammene for takstar og innkrevjingsstid som er vedtekne lokalt.

Den eksterne konsulenten har òg peikt på at fleire av prosjekta i Bypakke Ålesund er planlagt bygde tidleg og samstundes, og at dette kan gi utfordringar knytt til porteføljestyring dersom nokre av prosjekta får kostnadsauke. Dei største investeringane vil skje i perioden 2023–2025, mykje grunna den planlagde utbygginga av E136 Breivika-Lerstad. Etter ekstern kvalitetssikrar sine tilrådingar, har Statens vegvesen gjort justeringar i pakka, og flytta fleire prosjekt i bypakka ut i tid. Med dette har ein redusert risikoen i bypakka, samt gjort det enklare å porteføljestyre Bypakke Ålesund. Dette reduserer òg lånebehovet, som igjen reduserer rentekostnadene i pakka.

## 6 Bompengar og bompenggeopplegg

Plassering av bomstasjonane er avklart i samarbeid mellom Ålesund kommune og Statens vegvesen, der fleire alternativ har vorte vurderte. Vedtaket om den endelege plasseringa av bomstasjonane vart handsama av Ålesund kommune i februar 2017, jf. kap. 2, men er òg med som eit vedtakspunkt i den lokalpolitiske handsaminga frå 2019.

Det er lagt opp til at det skal etablerast til saman 13 bomstasjonar fordelt på tre bomsnitt/sonar med tovegs innkrevjing, jf. tabell 6.1. Plasseringa av bomstasjonar er vist i figur 6.1. I den lokalpolitiske handsaminga frå juni 2019 vart det feilaktig lagt fram at det skulle vere 14 bomstasjonar i bypakka. Dette kjem av at det på eit tidlegare tidspunkt vart innplassert eit forslag til ein bomstasjon i bomsnitt A Voldsdalen-Klipra, som ikkje var ein del av bomstasjonsvedtaket frå februar 2017. Lokale styresmakter er gjort merksame på dette, og er kjent med feilen.

Bypakke Ålesund er samansett av fleire prosjekt som har innverknad på heile infrastrukturen i Ålesund. Bomstasjonane er plasserte i geografiske områder der det blir bygd eit godt alternativt transporttilbod til personbilen. Vidare skal det vere bomstasjonar på vegar der det blir gjennomført vesentlege utbetringar, til dømes E136 Breivika-Lerstad.

Bomsnittet i vest (Voldsdalen-Klipra) dekker ei rekke tiltak i ytre bydel. Bomsnittet på Lerstad/Borgund/Åse gir direkte nytte for trafikantane

Tabell 6.1 Bypakke Ålesund – plassering av bomstasjonar.

Nr.	Bomstasjonsplassering
1	E136 – Øst for Ysteneskrysset
2	Ved fv. 6214 Borgundvegen 44 (Kliprasenteret)
3	På nye E136 Lerstad
4	På E136 Lerstadvegen
5	På fv. 6214 Borgundvegen
6	På fv. 5948 Brusdalsvegen, vest for påkøyringsrampa til E39 i Brusdalen
7–8	Rampe, til og frå E39 Brusdalen (øst)
9–10	Rampe, til og frå E39 til Moa og Breivika
11–12	Rampe til og frå E39 Spjelkavika
13	Fv. 6210 Blindheimsbrevika

etter som delprosjektet E136 Breivika-Lerstad blir gjennomført her. Bomsnittet i øst (Moa-Spjelkavika-Blindheimsbrevika nord-Brusdalen), og bommer i av- og påkøyring til E39 er vald då det er eit stort behov for prosjekt som løyser opp i trafikksituasjonen i området. Plassering av bomstasjonar på av- og påkøyringsrampene til E39 sikrar at gjennomgangstrafikken på strekninga Brusdalen-Blindheimsbrevika, som i mindre grad får nytte av tiltaka i byområdet, får gratis gjennomkøyring på E39.

I samsvar med dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn at dersom trafikken på sidevegnettet aukar som følgje av bomstasjonar på hovudvegnettet, bør det gjennomførast tiltak. Dersom fartsreducerande tiltak ikkje blir vurdert til å vere tilstrekkeleg, må ein vurdere stenging eller å sette opp ekstra bomstasjonar.

### Takst- og rabattsystem

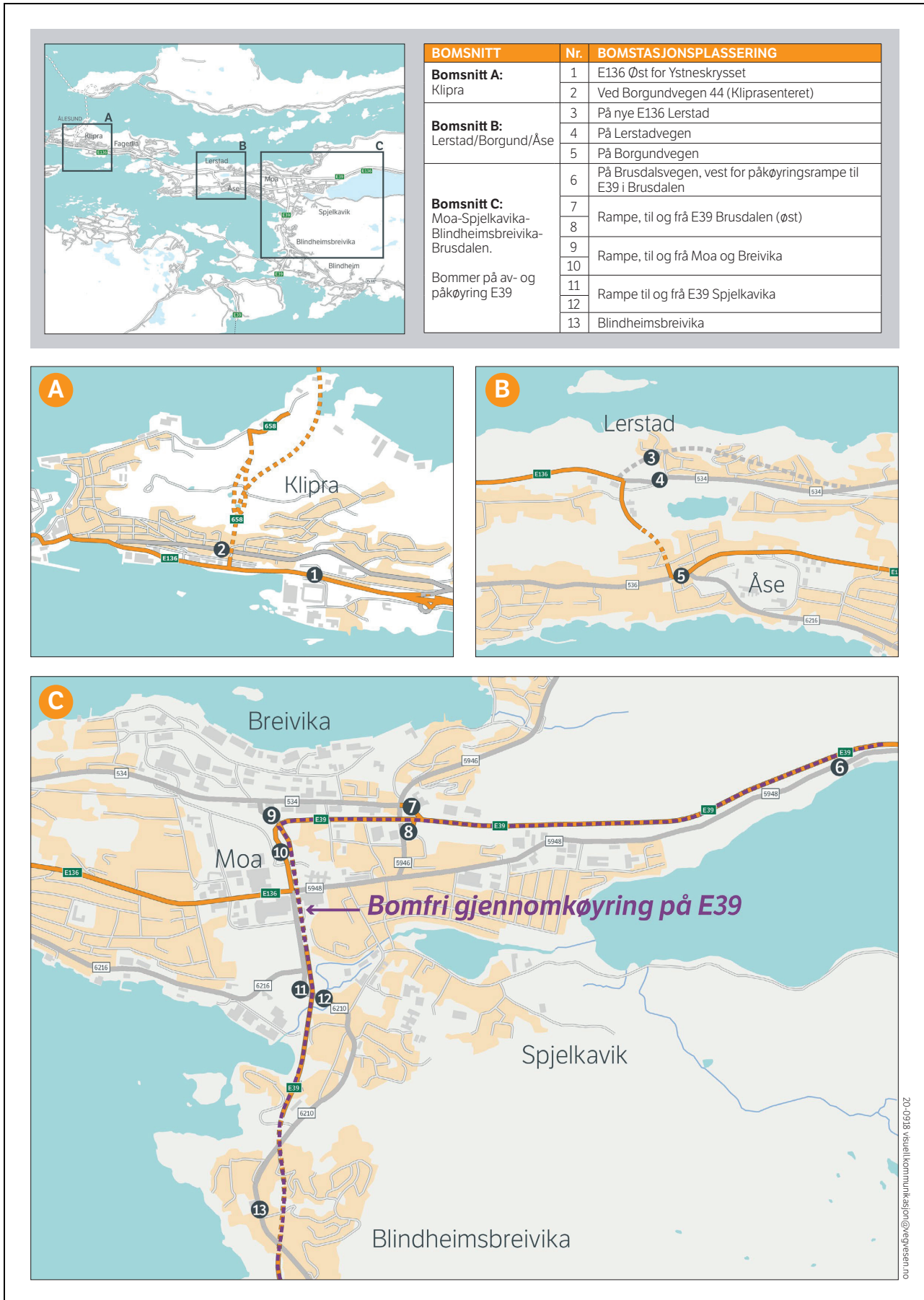
Det er lagt til grunn at rabattar og fritak for betaling skal følge gjeldande takstretningslinjer for bompenggeordningar. Alle rabattar og fritak etter retningslinjene føresett gyldig avtale og brikke. Dette inneber mellom anna 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og alle køyretøy i kategori M1) som har gyldig avtale og brikke. Det gis ikkje brikkerabatt til køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy over 3 500 kg, unntatt køyretøy i kategori M1 med gyldig avtale og brikke).

Det er lagt til grunn felles timesregel for alle bomstasjonar i Bypakke Ålesund. Ordninga gjeld for både takstgruppe 1 og 2, for alle køyretøy med gyldig avtale og brikke. I tillegg er det føresett eit passeringstak på 60 passeringar per kalendermånad for køyretøy i takstgruppe 1.

I tråd med Prop. 87 S (2017–2018) er det lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 skal betale 50 pst. av takst etter brikkerabatt, mens nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 ikkje vil bli belasta bompengar. For begge takstgrupper er det føresett elektronisk brikke og gyldig avtale for å få rabatt.

Det er lagt til grunn at køyretøy i takstgruppe 2 skal betale det dobbelte av taksten for køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1).

Det er rekna at gjennomsnittstaksten må vere 19,50 2021-kr for å kunne finansiere bypakka innanfor føresett innkrevjingstid. Med utgangspunkt i gjeldande takst- og rabattstruktur og ein venta del nullutsleppskøyretøy på om lag 20 pst. tilseier dette grunntakstar utan rabatt på om lag 26 kr for



Figur 6.1 Plassering av bomsnitt og bomstasjonar

takstgruppe 1 og om lag 52 kr for takstgruppe 2 i alle bomstasjonane i 2021-prisnivå.

Dersom delen nullutsleppskøyretøy aukar til om lag 50 pst., blir grunntakstane om lag 30 kr for takstgruppe 1 og om lag 60 kr for takstgruppe 2 i 2021-prisnivå.

I tråd med føresetnadene i Prop. 1 S (2016–2017) vil rekna gjennomsnittstakst bli nytta som grunnlag for justering av takstane, slik at gjennomsnittstaksten blir som føresett. Vidare er det føresett at takstane kan justerast i tråd med konsumprisindeksen. Det er elles lagt til grunn at rabattar og fritak for betaling skal følgje gjeldande takstretninglinjer for bompengeprojekt.

#### Andre føresetnader for finansieringsberekningane

- Lånerente: 5,5 pst. dei første ti åra, deretter 6,5 pst. resten av innkrevjingsperioden
- Innskottsrente: 1,5 pst. dei første ti åra, deretter 2,5 pst.
- Årleg prisvekst og takstauke: 2 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: Om lag 23 mill. 2021-kr
- Det er ikkje lagt til grunn trafikkvekst gjennom bomstasjonane i løpet av innkrevjingsperioden.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 12 år. Det er om lag tre år tidlegare enn det som er lagt til grunn for pakka, noko som tyder på at finansieringsplanen er robust for eventuelle endringar i trafikkgrunnlaget og bompengainntekter. Brutto bompengainntekter er rekna til om lag 3 753 mill. 2021-kr. Av dette er om lag 3 128 mill. kr føresett nytta til prosjekt og tiltak innanfor Bypakke Ålesund, om lag 355 mill. 2021-kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 270 mill. 2021-kr til å dekke innkrevjingskostnadar og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er lagt til grunn at bompengeselskapet vil stille til disposisjon om lag 440 mill. kr til finansiering av vidare prosjektering, grunnverv og førebuaende arbeid samt gjennomføring av enkelte tiltak i 2022.

## 7 Finansieringsopplegg

Finansieringa av Bypakke Ålesund er basert på innkrevjing av bompengar samt statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. I tillegg er det lagt til grunn at all meirverdiavgift som staten refunderer for prosjekt og tiltak i bypakka skal førast tilbake til Bypakke Ålesund. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 7.1.

#### Statlege midlar

Prioritering av store riksvegprosjekt skjer på bakgrunn av Nasjonal transportplan, og eventuell igangsetting må vurderast i dei årlege statsbudsjetta. I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er det lagt til grunn 445 mill. 2021-kr i statlege midlar til delfinansiering av E136 Breivika-Lerstad i første seksårsperiode (2022–2027). Det er vidare lagt til grunn 175 mill. 2021-kr til tiltak innanfor programområda i perioden 2022–2027.

#### Fylkeskommunale og kommunale midlar

I tråd med dei nye retningslinjene for porteføljestyrte bypakker er det lagt til grunn at fylkeskommunen og kommunen skal bidra med ein eigendel på minst 20 pst. av investeringskostnaden (ekskl. meirverdiavgift) ved investeringar på kommunal eller fylkeskommunal veg. I tillegg er det føresett at all meirverdiavgift som staten refunderer for desse prosjekta skal førast tilbake til bypakka.

Tabell 7.1 Finansieringsplan for Bypakke Ålesund

	Mill. 2021-kr		
	2022–2027	2028–2033	Sum
Statlege midlar	620	0	620
Bompengar	2 775	353	3 128
Fylkeskommunale og kommunale midlar	115	20	135
Refusjon av meirverdiavgift	120	20	140
Sum	3 630	393	4 023

Det er rekna med at investeringar på lokalt vegnett vil kunne vere på om lag 780 mill. 2021-kr, inkludert meirverdiavgift. Refusjon av meirverdiavgift vil utgjere om lag 140 mill. 2021-kr. Lokale bidrag frå Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune er førebels rekna til om lag 130 mill. 2021-kr. Desse to postane vil til saman utgjere om lag 270 mill. 2021-kr. Endeleg nivå på den lokale eigendelen og kompensasjonen for meirverdiavgift er avhengig av kor stor del av investeringsmidlane som faktisk blir brukt til prosjekt og tiltak på det kommunale og fylkeskommunale vegnettet.

Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune har til saman vedteke å bidra med om lag 275 mill. 2021-kr, noko som er meir enn det som er naudsynt for å innfri kravet til eigendel. Det er desse beløpa som er lagt inn i finansieringsplanen. I dei lokale vedtaka er det ikkje skreve særskild at dei lokale bidraga gjeld kompensasjon for meirverdiavgift og eigendel, men lokale styresmakter er innforståtte med dette.

Investeringskostnadene omfattar byggeplanlegging/prosjektering samt planlegging etter plan og bygningslova, og inngår i den kommunale 20 pst. eigendelen.

Investeringskostnader som Ålesund kommune nyttar før prosjektet blir godkjent i Stortinget, går inn som ein del av kommunens sin eigendel til bypakka, og er føresett handtert av styringsgruppa i bypakka.

### *Bompengar*

Som det går fram av kapittel 6 reknar ein med at det skisserte bompenggeopplegget vil gi eit samla bompenggebidrag til prosjekt og tiltak innanfor Bypakke Ålesund på om lag 3 128 mill. 2021-kr i perioden 2022–2033.

Bompengar og statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar, samt statens refusjon av meirverdiavgift for prosjekt og tiltak i pakka er rekna å gi eit samla bidrag til gjennomføring av Bypakke Ålesund på om lag 4 020 mill. 2021-kr. Dette gir eit samsvar mellom forventa inntekter og kostnader i bypakka.

## **8 Styringsmodell for Bypakke Ålesund**

Bypakke Ålesund vil bli gjennomført etter prinsippa som er fastlagte i bompenggeavtalen frå 2019. Bypakka vil leggje til grunn kostnadskontroll innanfor den fastsette økonomiske ramma, portefølje-

styring og 20 pst. eigendel for lokale styresmakter.

Dette betyr mellom anna at ein eventuell kostnadsauke og/eller inntektssvikt skal skje ved kutt i porteføljen. Eventuell kostnadsauke i dei ein-skilde prosjekta – og/eller inntektssvikt – skal handterast gjennom porteføljestyringa, og ikkje gjennom auka takstar og/eller forlenga innkrevjing. Det blir føresett sterk kostnadskontroll. Arbeidet med porteføljestyringa skal skje gjennom årleg rullering av eit fireårig handlingsprogram med hovudvekt på mål- og resultatstyring.

Den prioriterte prosjektlista som er vedteken av Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune leggjast til grunn for bypakka.

Dei lokalpolitiske vedtaka legg til grunn at den konstituerte styringsgruppa for Bypakke Ålesund blir styringsgruppe for bompenggeordninga. Styringsgruppa blir leia av Ålesund kommune. Medlemmar i styringsgruppa er i tillegg representantar frå Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen. Styringsgruppa har mandat til å justere og endre på den prioriterte rekkefølgja til prosjekta i det årlege arbeidet med handlingsprogrammet.

## **9 Fylkeskommunal garanti**

Gjennom den lokalpolitiske handsaminga frå 2019 har Møre og Romsdal fylkeskommune fatta vedtak om å stille garanti ved sjølvskyldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak på 1 600 mill. kr. med tillegg av 10 pst., til saman 1 750 mill. kr. I ettertid har ein sett at desse vedtaka ikkje er i tråd med føringar frå regjeringspartia sin bompenggeavtale frå 2019. Som omtalt i kapittel 2, har Møre og Romsdal fylkeskommune hausten 2020 fatta nytt vedtak som er tilpassa dei nye føringane. Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Ein eventuell kostnadsauke og/eller inntektssvikt i porteføljestyrte bompenggepakker skal handterast i porteføljestyringa og ikkje gjennom auka takstar eller forlenga innkrevjingsperiode. Garantisten sitt utlegg kan følgeleg ikkje dekkast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten eller ei forlenging av bompenggeperioden.

## **10 Samferdselsdepartementets vurdering**

Møre og Romsdal fylkeskommune og Ålesund kommune har vedteke ei bompenggepakke sett

saman av ei rekkje transport- og bymiljøtiltak. Pakka vil bidra til ei miljøvenleg og framtidretta utvikling av transporttilbodet i Ålesund, gjennom betra bymiljø, god framkomst for kollektivtrafikken og vesentleg betra tryggleik og framkomst for gåande og syklende.

Det er lokalpolitisk semje om føreslått opplegg for utbygging og finansiering av Bypakke Ålesund. Møre og Romsdal fylkeskommune har vedteke å stille garanti for bompengelånet. Samferdselsdepartementet gir derfor si tilslutning til føreslått bompengelopplegg, der det er lagt til grunn ei innkrevjingsperiode med bompengar på inntil 15 år.

Samferdselsdepartementet viser til at Bypakke Ålesund vil ha stor betydning for å betre transporttilbodet i Ålesund byområde. Både Bypakke Ålesund og prosjektet E136 Breivika-Leirstad har vore gjennom KS2, og er klare til oppstart når saka er vedteken i Stortinget.

Kostnadene for aktuelle prosjekt og tiltak innanfor Bypakke Ålesund, slik pakka er vedteken lokalt, er rekna til om lag 4 020 mill. 2021-kr. Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikk- og finansieringsføresetnader for Bypakke Ålesund, og det er semje om at forventa bompenginntekter kan leggjast til grunn.

Finansieringa av Bypakke Ålesund er basert på innkrevjing av bompengar samt statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. I tillegg kjem all meirverdiavgift som staten refunderer for prosjekt og tiltak i bypakka.

Investeringar på fylkeskommunale eller kommunale prosjekt i Bypakke Ålesund er omfatta av kravet om lokal eigendel på 20 pst., jf. bompenge-

avtalen frå 2019. Vedtaka i Ålesund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune vart fatta før dei nye retningslinjene for porteføljestyrt bompengepakker, herunder kravet om 20 pst. lokal eigendel, tok til å gjelda. Desse vedtaka er likevel tilstrekkelege for å leggje til grunn at kravet om lokal eigendel blir innfridd ved bruk av lokale midlar til investeringar på fylkeskommunale eller kommunale prosjekt. Det blir lagt opp til aktiv porteføljestyling av bypakka, og det er balanse mellom inntekter og kostnader i porteføljen som blir lagt fram.

## 11 Avtalar

---

Etter at Stortinget har fatta vedtak om delvis bompengefinansiering av Bypakke Ålesund, vil det bli inngått ei prosjektavtale mellom Statens vegvesen v/Vegdirektoratet og bompengeselskapet om innkrevjing av bompengar. Bompengeselskapet vil inngå ei finansieringsavtale med oppdragsgivarsida i bypakka som regulerer rekvirering av bompengemidlane i tråd med 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 Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal.

---

Vi **HARALD**, Noregs Konge

st a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal i samsvar med eit vedlagt forslag.

---

## **Forslag**

### **til vedtak om utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal**

1. Stortinget gir si tilslutning til utbygging og delvis bompengefinansiering av Bypakke Ålesund i Møre og Romsdal.
2. Stortinget samtykker til at bompengeselskapet Vegamot AS får løyve til å krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av Bypakke Ålesund. Vilråra for finansieringa går fram av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Vegamot AS om delfinansiering av Bypakke Ålesund. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor vilråra denne proposisjonen fastset.

---

---





# Styring og organisering av Bypakke Ålesund

---

Dette dokumentet definerer organisering og gjennomføring av Bypakke Ålesund.

## 1. Rammebetingelser for bypakken

Basert på vedtak i Møre og Romsdal fylkeskommune og Ålesund kommune vedtar Stortinget etter forslag fra regjeringen målene og det finansielle opplegget for Bypakke Ålesund.

Det er partene som selv bestemmer sine tildelinger til Bypakke Ålesund det enkelte år. Stortinget bestemmer i tillegg rammer for årlig opptrekk av bompenger til tiltak på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt vegnett.

Oppdragsgiver rekvirerer midler fra bomselskapet og fordeler disse videre til byggherrene. Bomselskapet kan stille på møter i styringsgruppen med uttalerett, men ikke stemmerett.

## 2. Om Bypakke Ålesund

Bypakke Ålesund skal bidra til å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem for Ålesund gjennom utbedring av gang- og sykkelveger, knutepunkt og kollektivtilbud og vegnett.

Hovedmålene for pakken i henhold til Innst. XX S. (20xx-20xx) og Prop XX S. (20xx-20xx) xxnavn er:

- Byen skal ha et pålitelig og effektivt transportsystem for alle transportformer. Transportsystemet må møte veksten i transportsektoren.
- Bypakken skal bidra til å utvikle et framtidsrettet kollektivtilbud.
- Bypakken skal bidra til attraktiv og bærekraftig byutvikling.

Bypakke Ålesund er definert gjennom Innst. XX S. (20xx-20xx) og Prop XX S. (20xx-20xx) xxnavn. Videre er følgende dokumenter og vedtak viktige grunnlag for pakken:

- Konseptvalgutredning (KVU) for Ålesund (juni 2013)
- Ekstern kvalitetssikring (KS1) (mars 2014)
- Samferdselsdepartementets konseptvedtak (juli 2016)
- Lokalpolitiske vedtak
- MRFK: 16.6.2014, 12.6.2017 og 17.06.2019.
- ÅK: 16.6.2011, 22.5.2014, 3.12.2015, 2.2.2017 og 06.06.2019.
- Innst. 460 S (2016-2017) og Meld. St. 33 (2016-2017) om Nasjonal transportplan 2018-2029

Staten ønsker å redusere økningen i biltrafikk i byer, jf. Innst. 460 S (2016-2017) og Meld. St. 33 (2016-2017). Ålesund kommune har også vedtatt at nullvekstmålet for personbiltrafikken skal legges til grunn for arbeidet i pakken. Bypakken skal være hovedvirkemiddelet for å nå kommuneplanens mål om 8 % sykkel, 15 % kollektiv og 30 % gåing. Møre og Romsdal fylkeskommune har som mål i fylkesplanen at kollektivandelen skal økes, og tilbudet skal være attraktivt, effektivt og tilpasset kundegrunnlaget. Målet er at kollektivandelen i Ålesund skal være 15 prosent innen 2030. Fylkeskommunen har også mål om at transportsystemet skal utvikles og holdes ved like, samt være effektivt, tilgjengelig og trafikksikkert for alle typer trafikanter. Gang- og sykkelvegnettet skal bygges ut som et virkemiddel for bedre framkommelighet, trafikksikring, folkehelse og klima.

Bypakken er i utgangspunktet geografisk avgrenset til utredningsområdet i KVU for transportsystemet i Ålesund. Tiltak for å nå målene for bypakken skal i utgangspunktet organiseres og finansieres innenfor pakken. Tiltak innenfor nevnte utredningsområde som ikke direkte bidrar til måloppnåelse, organiseres og finansieres utenfor pakken.

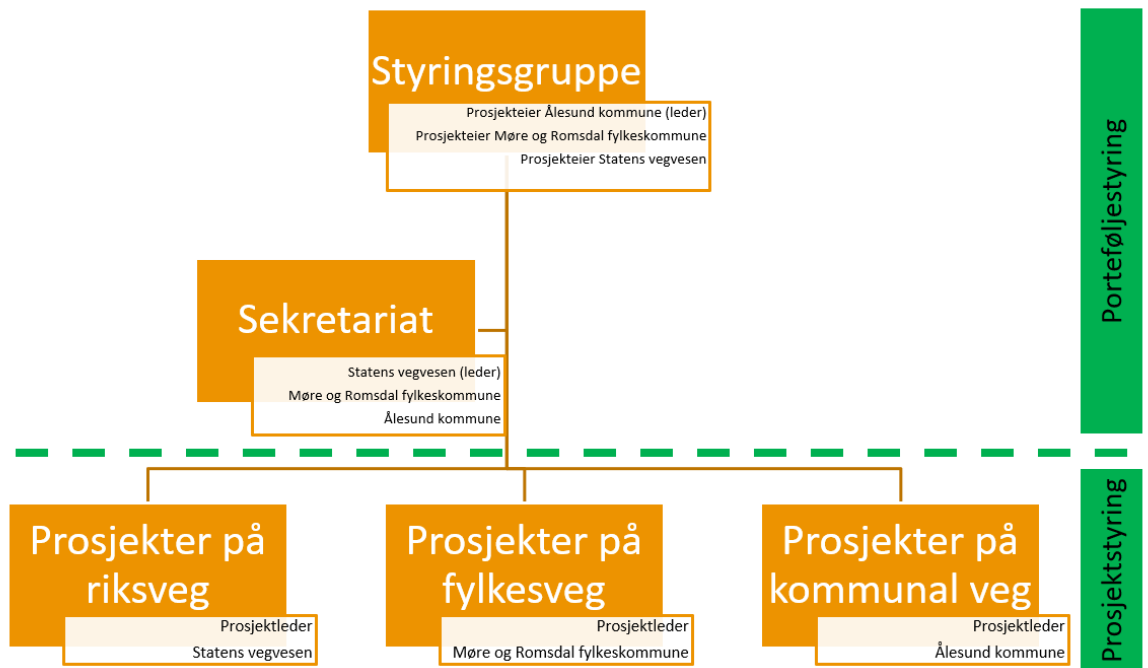
### **3. Mandat**

#### **Organisering**

Det etableres én styringsgruppe og ett sekretariat for porteføljestyling i hele bypakken.

Ålesund kommune (ÅK), Møre og Romsdal fylkeskommune (MRFK) og Statens vegvesen (SVV), heretter kalt partene, er likeverdige deltakere i bypakken.

Partene har i utgangspunktet selv ansvar for å gjennomføre planlegging og utbygging av de tiltak i pakken som ligger innenfor sine ansvarsområder (prosjektstyring). Partene bruker de styringssystemene som er etablert i virksomhetene til dette. Hver enkelt prosjekteier utarbeider prosjektbestilling for sine respektive prosjekter. I prosjekter som inneholder tiltak hos flere vegeiere, må partene avtale hvem som ivaretar prosjekteierskapet. I enkelte tilfeller vil det være hensiktsmessig å dele ansvaret for planlegging og gjennomføring mellom partene. Dette avtales direkte mellom partene.



Figur 1: Organisering av bypakken i Ålesund.

## Styringsgruppen

Mandatet til styringsgruppen er å arbeide for gjennomføring av prosjektene og tiltakene i Bypakke Ålesund i tråd med Stortingets vedtak.

Arbeidet i styringsgruppen skal gi grunnlag for statens og lokale myndigheters styring og kontroll av budsjettmidler og bompenger samt måloppnåelse.

Styringsgruppen består av to medlemmer fra hver av de tre partene. Partene oppnevner selv sine medlemmer og én vararepresentant. Hver av partene har én stemme. Alle parter må være representert for at gruppen skal være vedtaksdyktig. Styringsgruppen ledes av Ålesund kommune, som også representerer pakken utad.

Styringsgruppen skal:

- Styre prosjektporteføljen innenfor de vedtatte tids- og økonomirammene til bypakken.
- Gi anbefaling til partene om eventuell nødvendig lokalpolitisk behandling ved vesentlig avvik i prosjektgjennomføring/porteføljestyling. Slike tilfeller kan angå f.eks. mål- og resultatstyring opp mot disponible midler, planstatus eller kapasitet på planlegging og gjennomføring.
- Gi anbefaling til budsjettprosessene hos partene i pakken i henhold til deres tidsfrister.
- Vedta årlig budsjett for pakken etter at partene har vedtatt sine årlige budsjett.
- Vedta årlig et fireårig handlingsprogram etter at partene har vedtatt sine årlige økonomiplaner.
- Vedta regnskap for porteføljen per år og for hele perioden, for alle tiltakene i pakken.
- Vedta årlig rapport på måloppnåelse i pakken.
- Vedta kommunikasjonsplan for Bypakke Ålesund.

Det avholdes styringsgruppemøter etter behov. Offentlig innkalling sendes ut i tilstrekkelig tid i forkant av møtene. Møtene er åpne for offentligheten. Det føres offentlig protokoll fra møtene. Hver av partene dekker sine kostnader til deltakelse i styringsgruppen.

### **Sekretariat**

Det skal være ett felles sekretariat for Bypakke Ålesund. Sekretariatet består av én administrativ representant fra hver av partene, pluss kommunikasjonsressurs. Sekretariatet ledes av Statens vegvesen. Hver av partene dekker sine kostnader til deltakelse i sekretariatet. Kommunikasjonsarbeid finansieres gjennom porteføljestyring.

Sekretariatet skal:

- Sørge for god informasjonsflyt og dialog mellom partene.
- Ivareta felles kommunikasjon for Bypakke Ålesund.
- Forberede saker med innstilling til styringsgruppen.
- Føre protokoll fra styringsgruppens møter.
- I det daglige representere pakken utad etter avtale med leder for styringsgruppen.

## **4. Kostnadsanslag og finansiering**

Partene utarbeider kostnadsanslag og finansieringsplan for alle prosjekter de har ansvar for. Anslagene skal være basert på vedtatt reguleringsplan og ha maksimal usikkerhet på  $\pm 10\%$ . Anslag skal gjennomføres etter Statens vegvesens håndbok R764 Anslagsmetoden. For prosjekter med oppstart i år  $n$  må reguleringsplan være vedtatt og anslag være klart innen utgangen av desember år  $n-2$ .

Kostnadsanslagene skal dekke alle kostnader knyttet til gjennomføring av prosjektet (entreprisekostnader inkl. mva og byggherrekostnader mm). Utredninger og reguleringsplanlegging etter plan- og bygningsloven skal i utgangspunktet dekkes av den enkelte byggherre utenom Bypakke Ålesund. Styringsgruppen fordeler midler fra posten for planlegging/prosjektering som ligger inne i Bypakke Ålesund, som en del av porteføljestyringen. Vedtatte prosjekt i bypakken uten reguleringsplan, planlegges så langt avsatte midler tillater dette. Byggherren sørger selv for nødvendig saksbehandling i samsvar med blant annet plan- og bygningsloven for sine prosjekt.

Dersom noen av partene forskutterer midler til gjennomføring av tiltak i forhold til vedtatt budsjett for pakken, gjøres dette for egen risiko. Midler partene vil bruke til planlegging før bompengavtalen blir underskrevet kan gå inn som en del av deres andel av bypakken. Partene tar i slike tilfeller den økonomiske risikoen dersom Stortinget ikke godkjenner prosjektet.

## **5. Informasjon**

Det skal utarbeides og holdes ved like en kommunikasjonsplan for Bypakke Ålesund. Planen skal ha en generell del som avklarer myndighet og ansvar i forhold til

informasjonsarbeid, og en handlingsplandel som omhandler planlagte informasjonsaktiviteter. Informasjonsarbeidet skal være koordinert.

Målgruppe er naboer, brukere, media og publikum generelt. Kostnader til informasjon knyttet til det enkelte prosjekt dekkes av prosjektkostnader. Kostnader knyttet til generell informasjon finansieres av posten for planlegging/prosjektering som ligger inne i Bypakke Ålesund.

Denne avtalen er utferdiget i tre eksemplar. Partene beholder hver sitt eksemplar, undertegnet av samtlige.

Ålesund, DATO

.....  
Statens vegvesen

.....  
Møre og Romsdal fylke

.....  
Ålesund kommune



VEGAMOT

# Bypakke Ålesund

## Orientering om bompengefinansiering

09.02.24

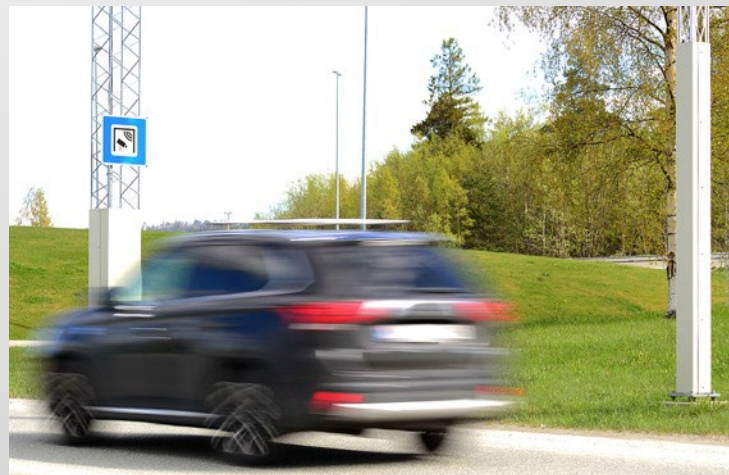
Marius Maske

Adm.dir



# VEGAMOT FINANSIERER SAMFERDSELSPROSJEKTER OG KREVER INN BOMPENGER I TRØNDELAG OG MØRE & ROMSDAL

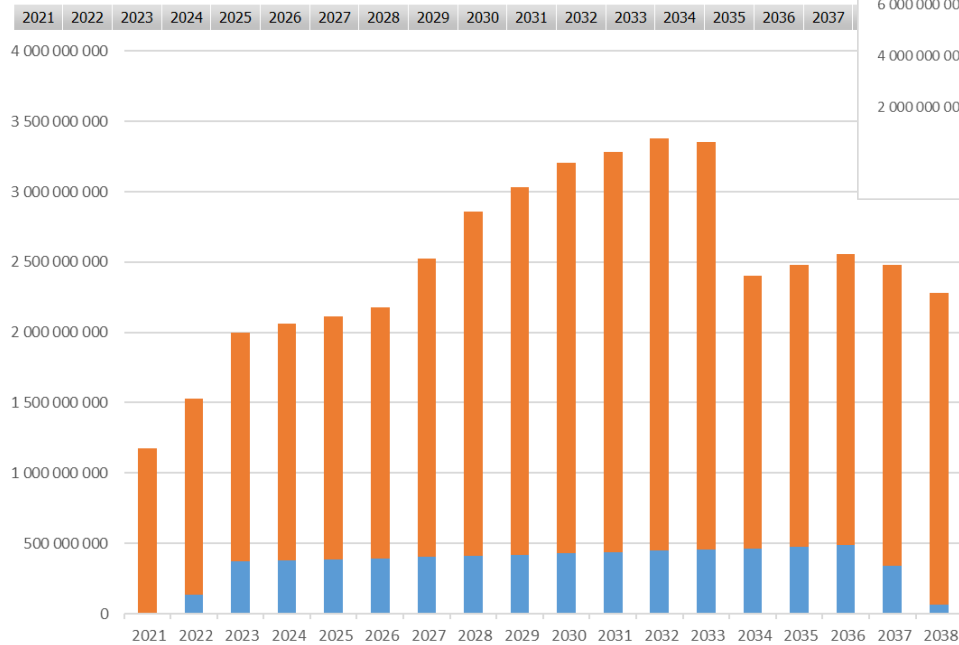
- Regionalt bompengeselskap eid av Trøndelag fylkeskommune (66,6%) og Møre og Romsdal fylkeskommune (33,3%)
- Finansiering av samferdselsprosjekt
  - Låneopptak med fylkeskommunale garantier
    - Ca. 10 Milliarder kroner i nye lånebehov i løpet av de 3-4 neste årene
    - Samlet garantistillelse for 25-27 Milliarder kroner
    - Pluss evt. nye ikke vedtatte prosjekter som er under planlegging:
      - E39 Ålesund – Molde
      - E14 Stjørdal – Meråker
      - Fylkesvei 30 Støren – Røros
      - Lakseveien Nord (FV 17/770/775/7088)
      - E39 Trondheim – Orkanger
      - Bypakke Kristiansund
      - E6 Åsen - Steinkjer
  - Innkreving av bompenger
    - Ca. 2,000 MNOK i 2023
    - Innkreivingskostnader 6,37 % som tilsvarer 102 MNOK i 2022
    - Vegamot fakturerer kunder uten avtale
      - Sendte 1 million fakturaer i 2023
- 12 ansatte
- Samlet ansvar for innkreving for 16 bompengeprojekt
  - Inklusive samarbeid med BPS Nord (bompengeselskapet i Nord-Norge)
  - Behandler 17.500 kundehenvendelser årlig
  - Forvalter og overvåker 50 (95) bomstasjoner





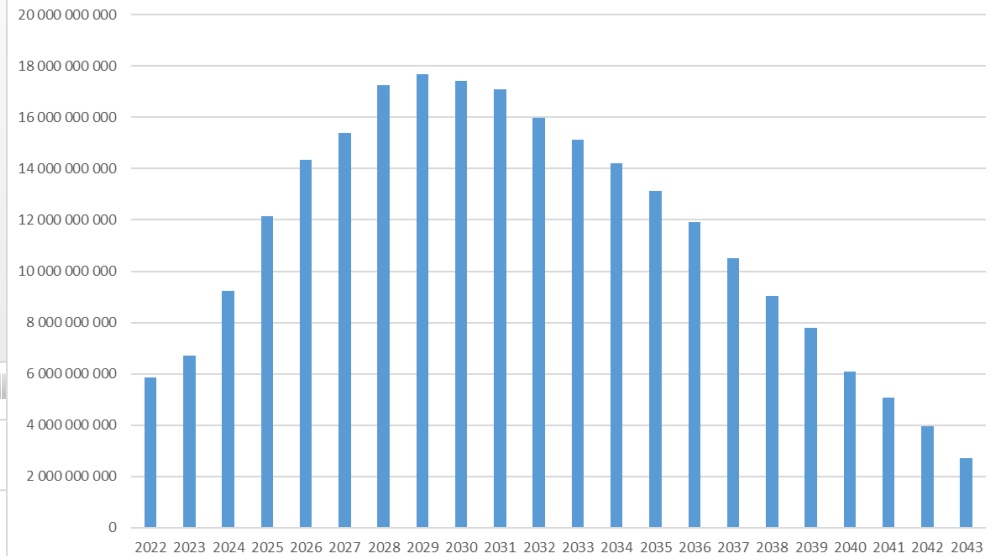
# Bompengeinntekter og låneopptak

## Bompengeinntekter



Verdier

## SUM Lån



Fylke

- Trøndelag
- Møre og Romsdal





# Vegamots rolle vs Bypakke Ålesund

- Finansiere bompengandelen i Bypakke Ålesund
  - Finansforvaltning, om nødvendig oppta lån for å dekke forpliktelser
    - Sikre at finansiering skjer innen ramme av Stortingsproposisjon
    - Ivareta fylkeskommunal garanti
  - Utbetale i henhold til rekvisisjonsplan og rekvisisjoner
  - Søke om takstvedtak, Statens vegvesen er takstmyndighet
  - Kreve inn bompenger etter gitte rammer
    - Utstedere krever inn bompenger på vegne av Vegamot
    - Vegamot fakturerer bileier som ikke har avtale
  - Ansvar for bomstasjoner og innkrevingsteknologi
  - Forvalte fritaksordninger
- Samarbeide med sekretariatet
  - Analyser og statistikk
  - Praktisk forvaltning av bompengområdet

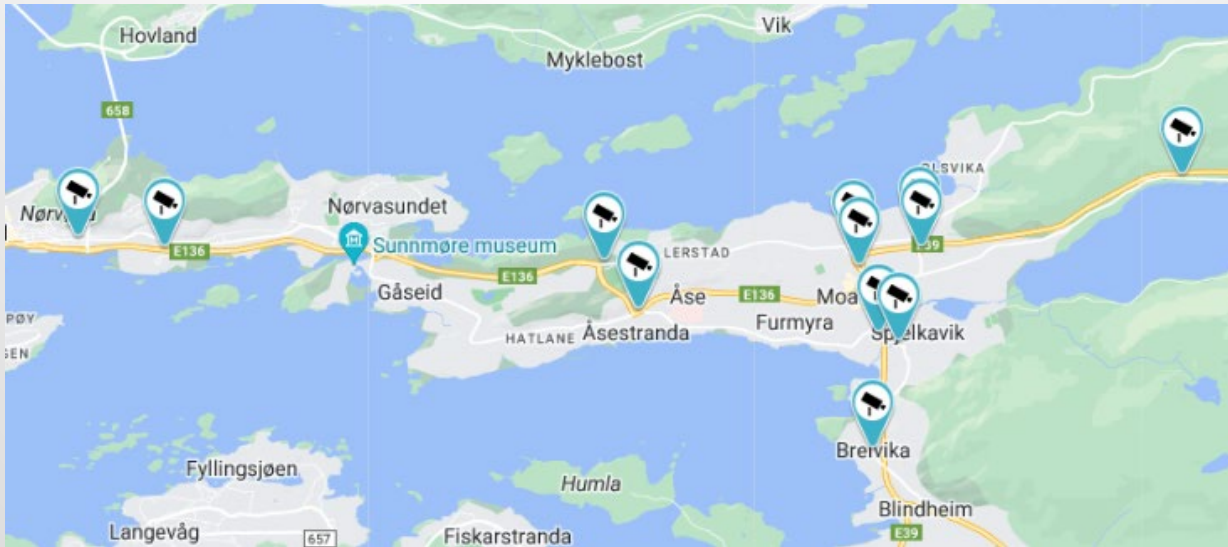


# Vegamots rolle ved inntektssvikt

- Bompengeselskapet skal finansiere prosjektet innenfor en ramme av innkrevningstiden, og bompengeinntekter
  - Bompengeinntektene er et resultat av trafikk og gjennomsnittstakst.
- Vegamot er ansvarlig overfor långivere
  - Vegamot, ikke Bypakke Ålesund, tar opp lån
- Dersom bompengeinntektene blir lavere enn forutsatt har bompengeselskapet to alternativ
  - Uten låneopptak: utbetale fra kontantstrøm
  - Med låneopptak: strengere krav til fremtidig kontantstrøm. Ved usikkerhet knyttet til fremtidig takstjustering vil Vegamot prioritere finansforpliktelser overfor långivere fremfor prosjektet frem til forutsigbarhet for inntekter er etablert



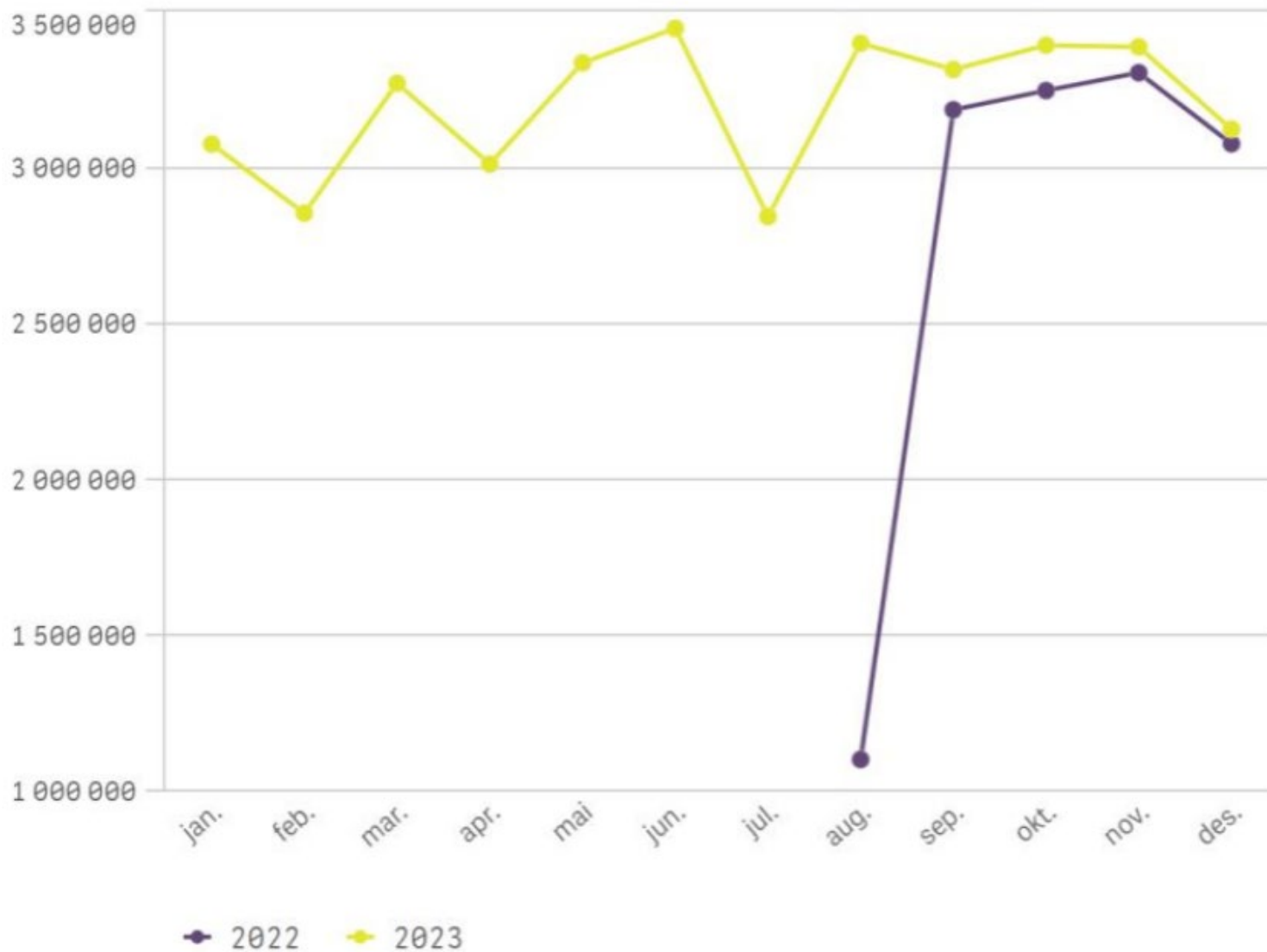
# Innkrevningssystemet



- Høy bomstasjonstetthet medfører mange fritakspasseringer
  - Grunntakst kr. 26, gjennomsnittstakst 2023 kr. 8,88 (kr. 8,15 desember)
- Noen gjennomsnittstakster desember 2023
  - Nullutslipp: kr. 4,67
  - Diesel kl. 1: kr. 9,46
  - Bensin kl. 1: kr. 9,49

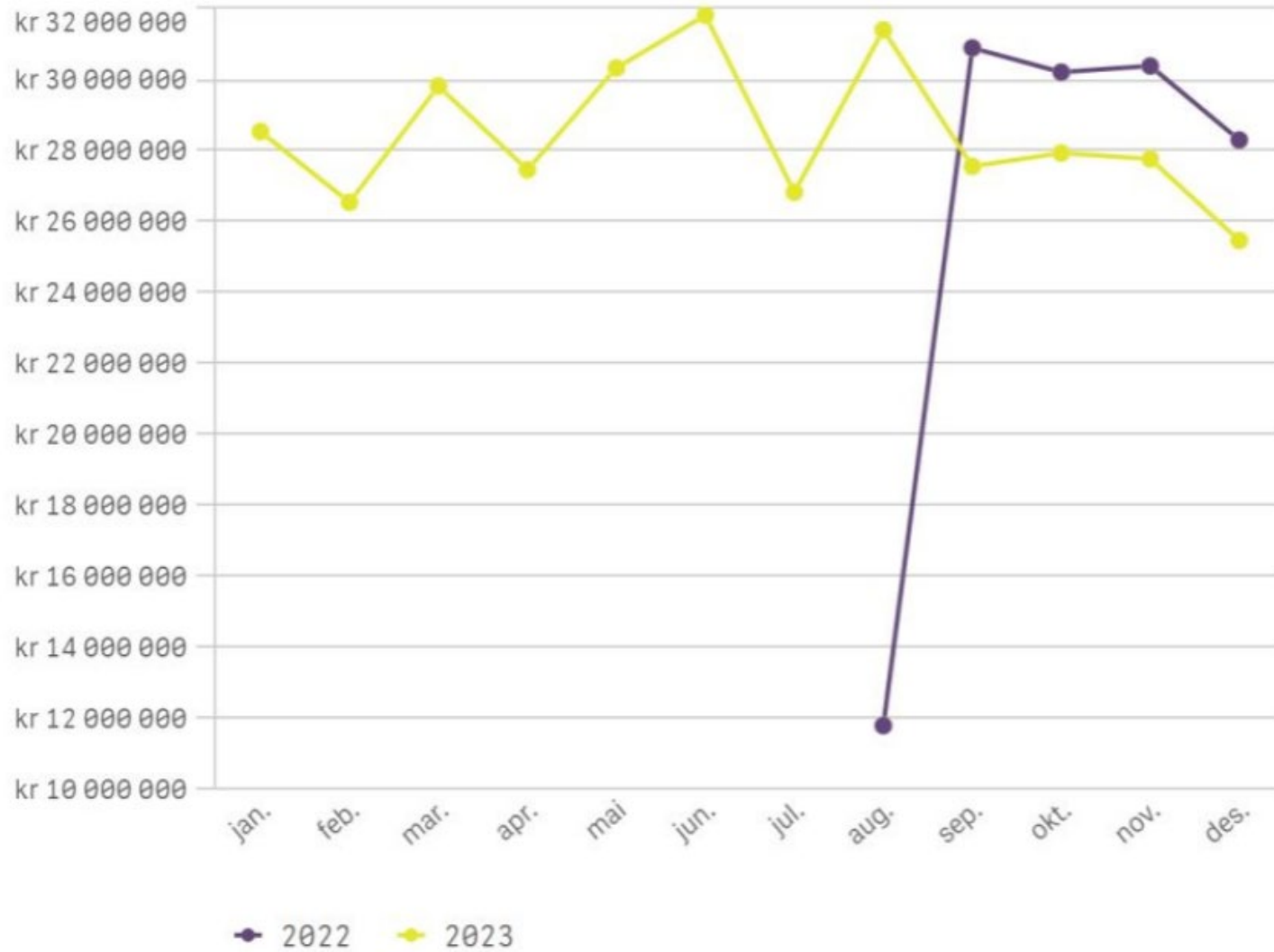


## Trafikkutvikling Vegamot - Bypakke Ålesund [100147]



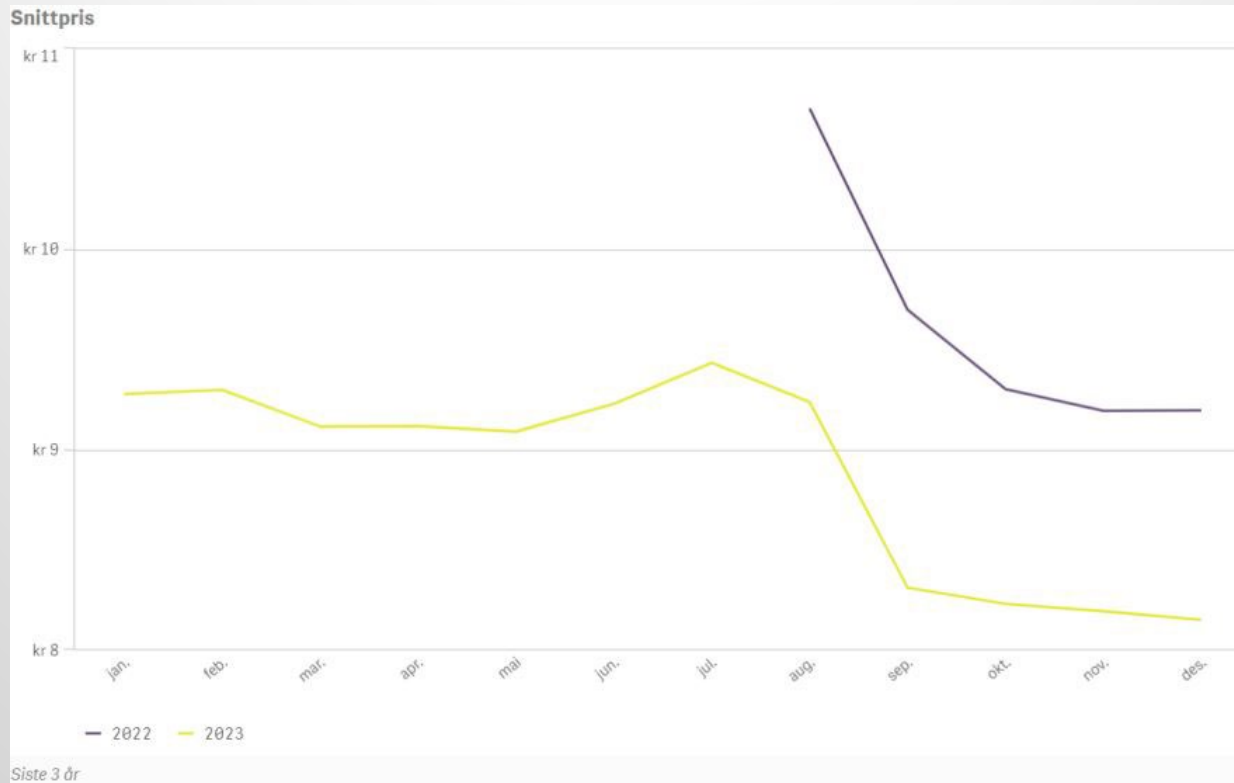


## Inntektsutvikling Vegamot - Bypakke Ålesund [100147]





# Gjennomsnittstakst

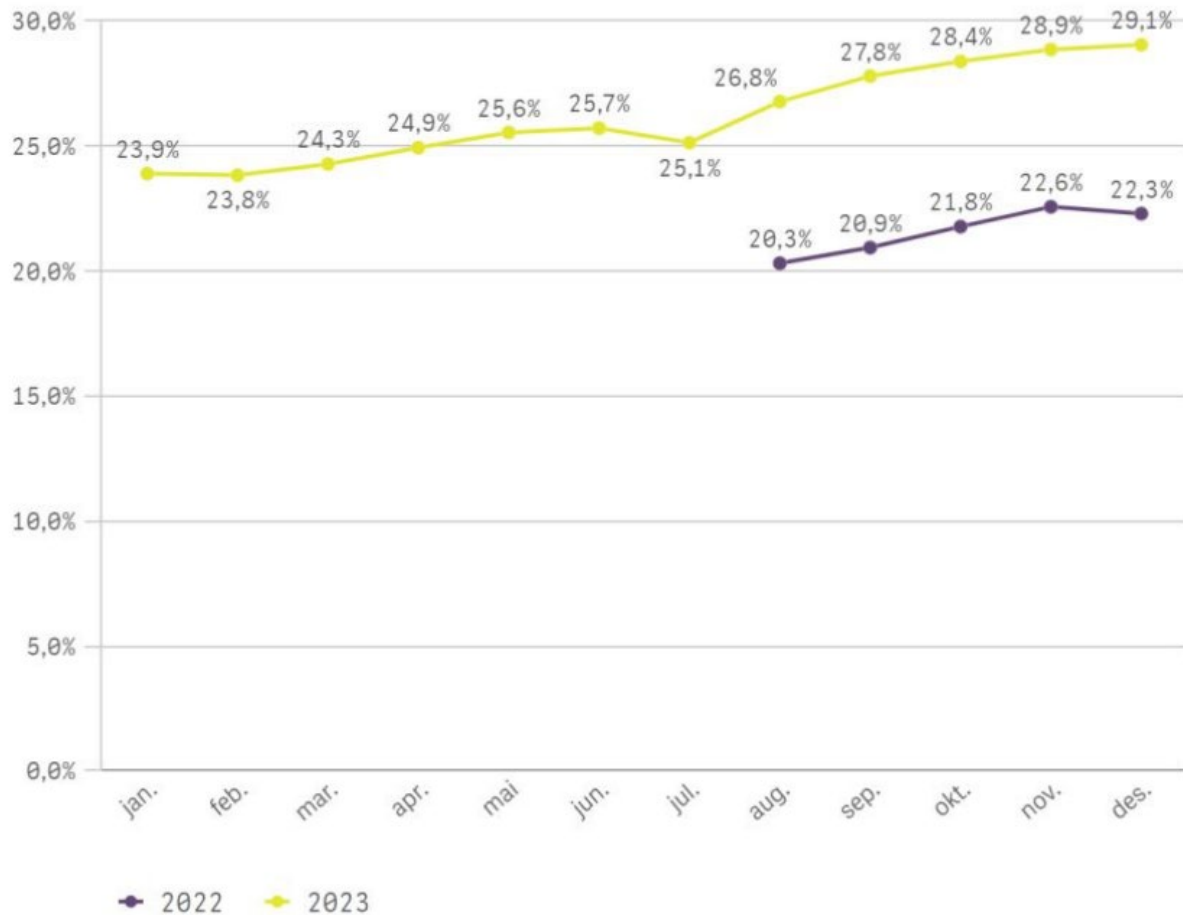


- Fallende gjennomsnittstakst skyldes
  - Innføring av timesregel for kjøretøy uten avtale
  - Vekst i nullutslippskjøretøy



## Andel nullutslippskjøretøy Vegamot - Bypakke Ålesund [100147]

Passeringer



- Nullutslippskjøretøy utgjorde i gjennomsnitt 20,8% av kjøretøyene, men 26,2% av trafikken (TG1)



# Bompengebelastning lette kjøretøy (TG1)

- Gjeldende grunntakst: kr. 26
  - Høye grunntakster (takst uten rabatt) men mange fritak og nullutslippskjøretøy gir lave gjennomsnittstakster
  - Gjennomsnittstakst TG1: kr. 9,92 konvensjonell, kr. 4,98 nullutslipp
- Bompengebelastningen pr. kjøretøy er tilsvarende bompengebelastningen i Trondheim (TG1, mer en 6 passeringer pr. år):

Bypakke Ålesund 2023			
Brenselstype	Antall unike kjøretøy	Totalt beløp	Snitt belastning pr kjøretøy
Nullutslipp	24181	kr 49 439 431,60	kr 2 044,56
Fossilbil	92243	kr 266 141 777,20	kr 2 885,22
Totalt	116424	kr 315 581 208,80	kr 2 710,62

Miljøpakken Trondheim 2023			
Brenselstype	Antall unike kjøretøy	Totalt beløp	Snitt belastning pr kjøretøy
Nullutslipp	67022	kr 133 443 653,96	kr 1 991,04
Fossilbil	202900	kr 592 359 448,20	kr 2 919,46
Totalt	269922	kr 725 803 102,16	kr 2 688,94

- Gjennomsnittstaksten vil falle i 2024, med vekst i nullutslippskjøretøy og timesregel for kjøretøy uten avtale
- Det er åpnet for takst kr. 0 for nullutslipp varebiler TG1 og gasskjøretøy TG2
  - Forutsetter lokalpolitisk tilslutning
  - Dersom dette innføres uten ytterligere takstjusteringer vil gjennomsnittstaksten falle videre





# Noen nøkkeltall for 2023

Grove estimat, forbehold om at regnskap ikke er avsluttet

			<b>Prognose</b>	
	<b>2022</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>Endring</b>
<b>Samlede bompenginntekter</b>	131 000 000	340 000 000	303 000 000	-10,9 %
<b>Antall passeringer</b>	13 878 568	38 273 522	38 300 000	
<b>Andel nullutslipp</b>	21,8 %	26,2 %	32,2 %	
<b>Inntektsandel nullutslipp</b>	11,7 %	14,5 %	17,5 %	

Årlige inntekter forutsatt i Stortingsproposisjon 2023 (KPI-justert): 360 MNOK

	<b>2023</b>	<b>Anslag innkrevingskostnader.</b>	<b>MNOK</b>
Bompengeinntekter	340 000 000	Utstedergodtgjørelse	6,5
Innkrevingskostnader (anslått til 6,7%)	23 100 000	Avskrivning og drift vegkantutstyr	3,9
Bankinnskudd 31.12.22	61 000 000	Tap på krav	3,9
Rekvisisjoner bompenger og investeringer	296 000 000	Systemkostnader	5,4
Renteinntekter	4 700 000	Inndriving av bompenger uten avtale	0,9
Estimert bankinnskudd 1.1.24	86 600 000	Rest/admi/kontor mv.	2,4
		Sum innkrevingskostnader	23

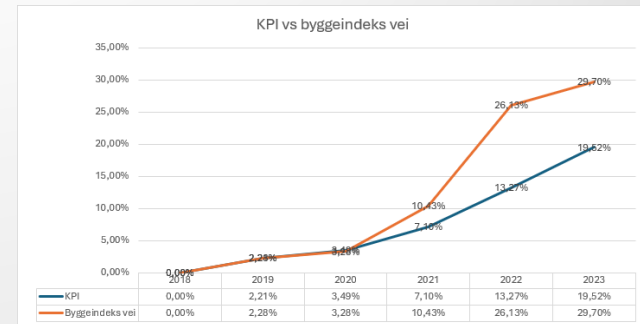
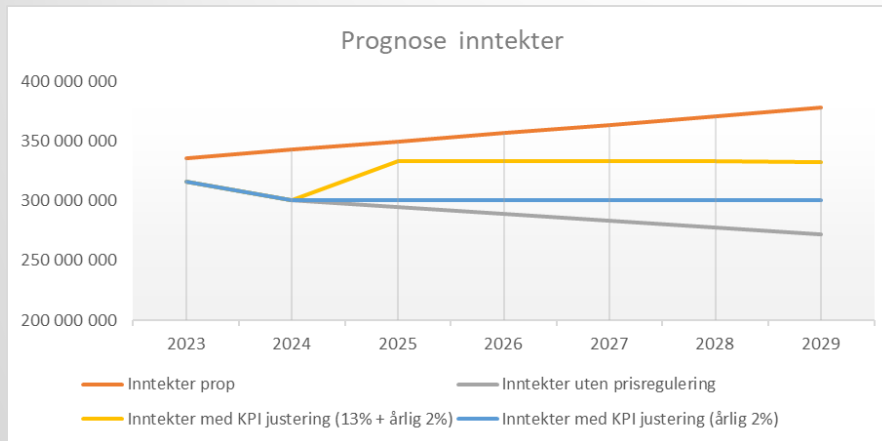


# Rammer for takstendringer

- KPI-justering av takster skal kompensere for prisvekst i utbyggingskostnader. Ulike indekser kan slå ut i finansieringsevnen
- Takster kan justeres ut over KPI-justering opp til gjennomsnittstakst fastsatt i Stortingsproposisjonen.
- Stor lokalpolitisk påvirkning av takster i bypakker
  - Gjelder både KPI-justering og eventuell økning opp til proposisjonens gjennomsnittstakst
  - I Bypakke Ålesund et stort rom for takstøkninger
    - Reell gjennomsnittstakst pr. 31.12.23: kr. 8,15
    - Gjennomsnittstakst i prop: kr. 14,50 (opp 80% fra reell takst)
- Statens vegvesen er takstmyndighet, vedtar takster etter søknad fra bompengeselskapet
  - Grunntakster (takster uten rabatt) fastsettes i hele kroner
- Jo lenger man venter med takstjustering, jo høyere må takstene justeres for å kompensere manglende inntekter
  - Kan være krevende



# Utfall ved ulik justering av takster



Verdier i MNOK	Akkumulert		Akkumulert	
	Sum 2023-2029	differanse	Sum 2023-2037	differanse
<b>Inntekter prop</b>	2 507	-	5 720	-
<b>Inntekter uten prisregulering</b>	2 034	-473	3 965	-1 755
<b>Inntekter med KPI justering (13% + årlig 2%)</b>	2 282	-225	4 856	-864
<b>Inntekter med KPI justering (årlig 2%)</b>	2 120	-387	4 443	-1 276

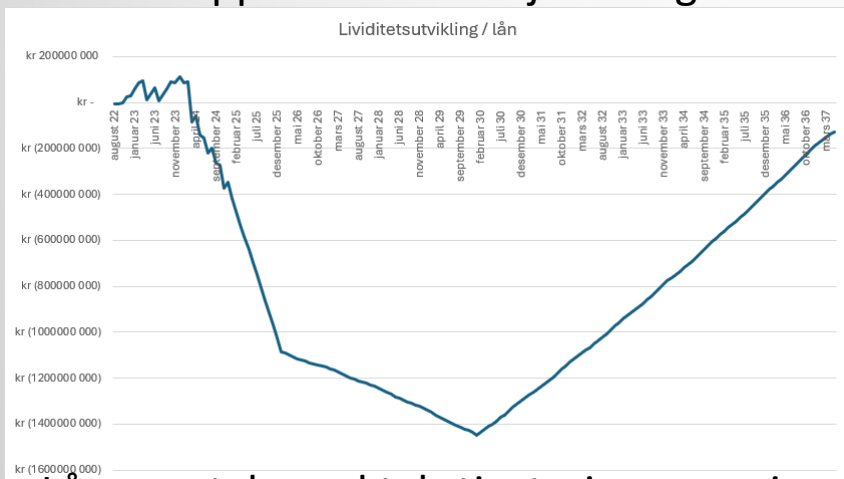
Basis for prisjustering 2025

- KPI-justering alene er ikke tilstrekkelig til å sikre inntekter til porteføljen
  - Fallende inntekt grunnet nullutslipp og timesregel
- I alle tilfeller vil innkrevningstiden være 15 år.
  - Tidligere antakelse om innkrevningstid 12 år krever betydelig takstøkning

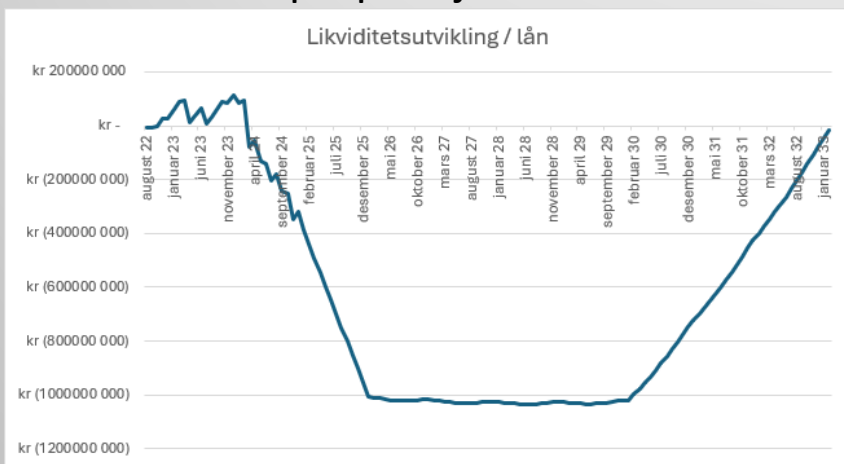


# Vegamots låneopptak

## Låneopptak uten takstjustering



## Låneopptak med takstjustering som gir inntekt i hht proposisjon



- Finansiere 3100 MNOK i investeringer
- Maks låneopptak uten takstjustering: 1500 MNOK
  - Rentekostnader 767 MNOK
  - Innkreving til 2037, restgjeld ca. 20 MNOK
- Maks låneopptak med takstjustering i hht prop: 1000 MNOK
  - Rentekostnader 427 MNOK
  - Innkreving til feb 2033
- Besparelse for bilister:
  - Rentekostnader 340 MNOK
  - Innkrevingskostnader 92 MNOK
  - Samlet ca. 430 MNOK i besparelse