



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 lokalpolitiske 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 prinsipp sak 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.

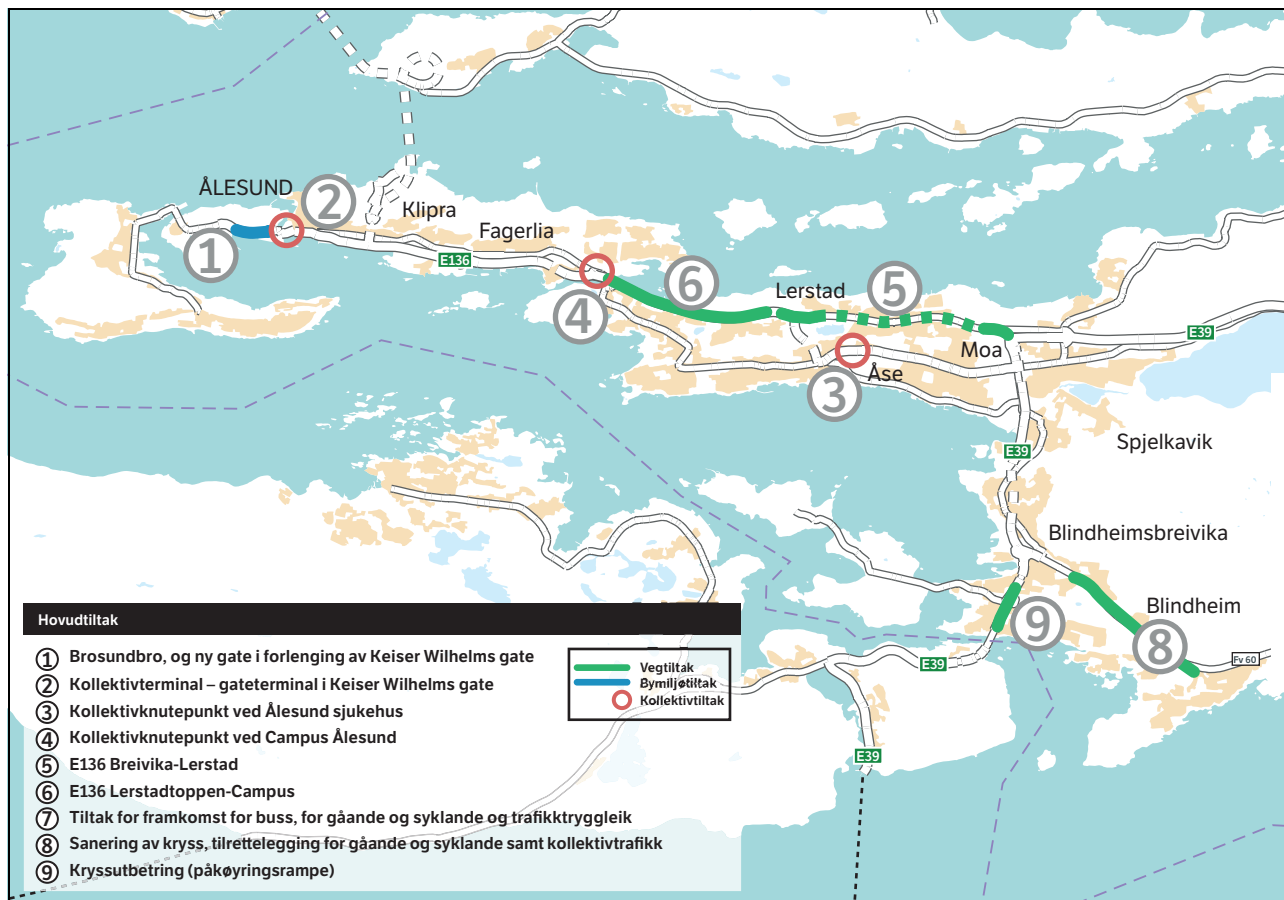
### 3 Omtale av aktuelle prosjekt og tiltak

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.

Utandompengere 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 konsulentens 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. Kostnadsendringa 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 Blindheimsbreivika

etter som delprosjektet E136 Breivika-Lerstad blir gjennomført her. Bomsnittet i øst (Moa-Spjelkavika-Blindheimsbreivika 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-Blindheimsbreivika, 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

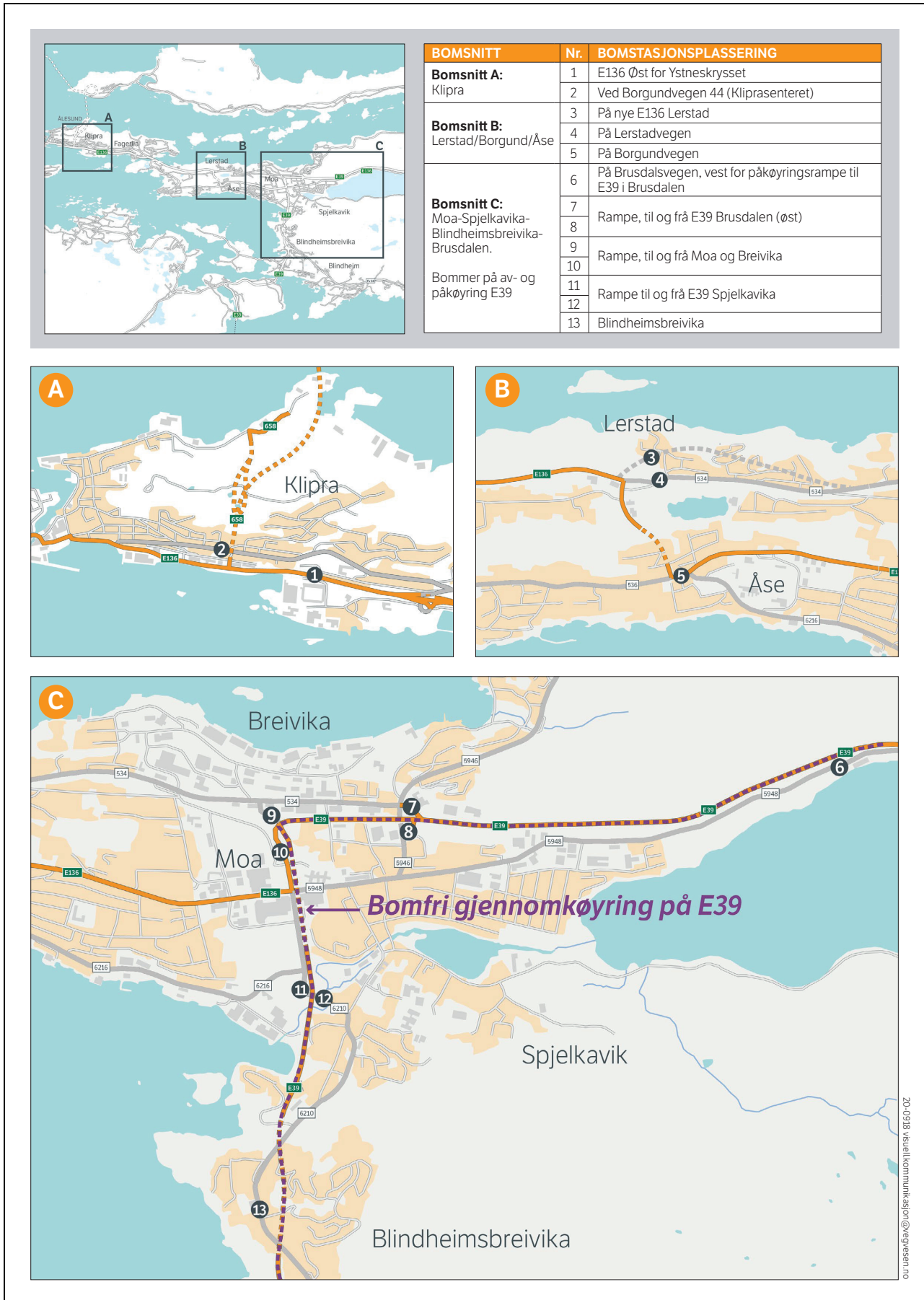
Det er lagt til grunn at rabattar og fritak for betaling skal følge gjeldande takstretningslinjer for bompenggeordningar. Alle rabattar og fritak etter retningslinjene føresett gyldig avtale og brikke. Dette inneber mellom anna 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med totalvekt til og 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, porteføljestyring og 20 pst. eigendel for lokale styresmakter.

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 bompengeinntekter 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 porteføljestyrte 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 porteføljestyring 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.

---

---

