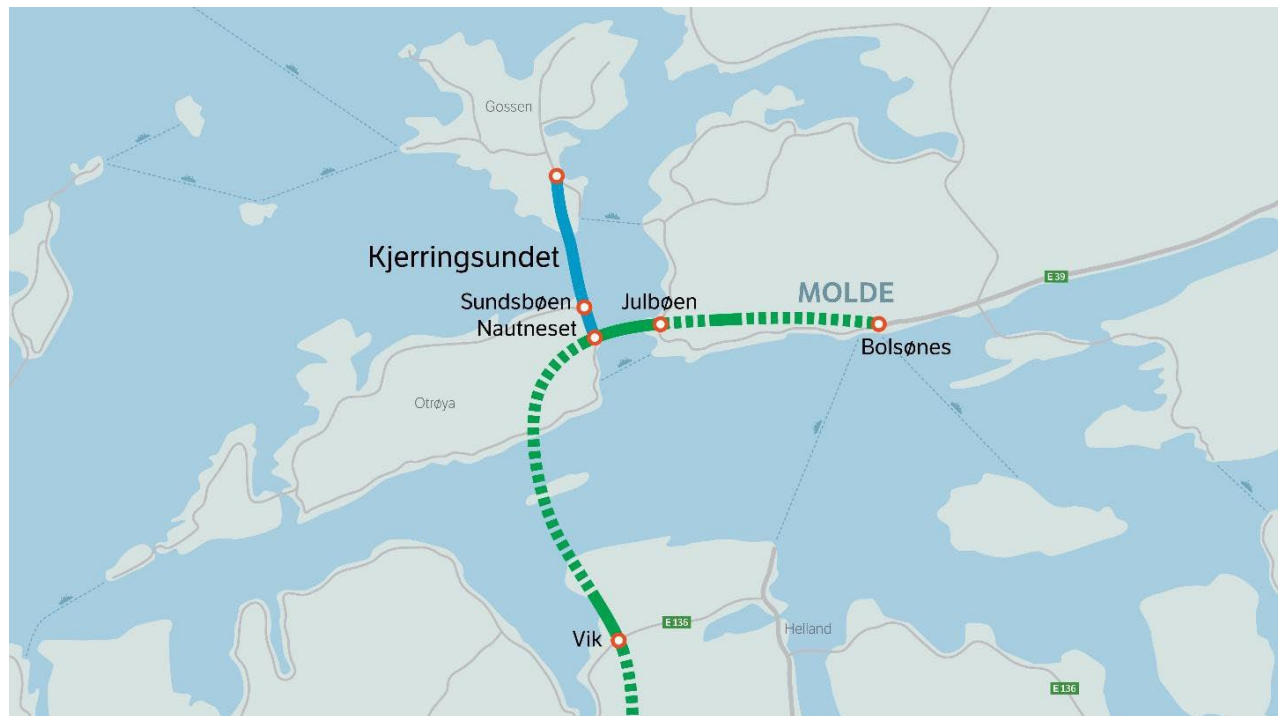


# Fv. 662 Kjerringsundet



Faglig grunnlag for lokalpolitisk behandling

21. april 2022

Møre og Romsdal fylkeskommune

## Innhold

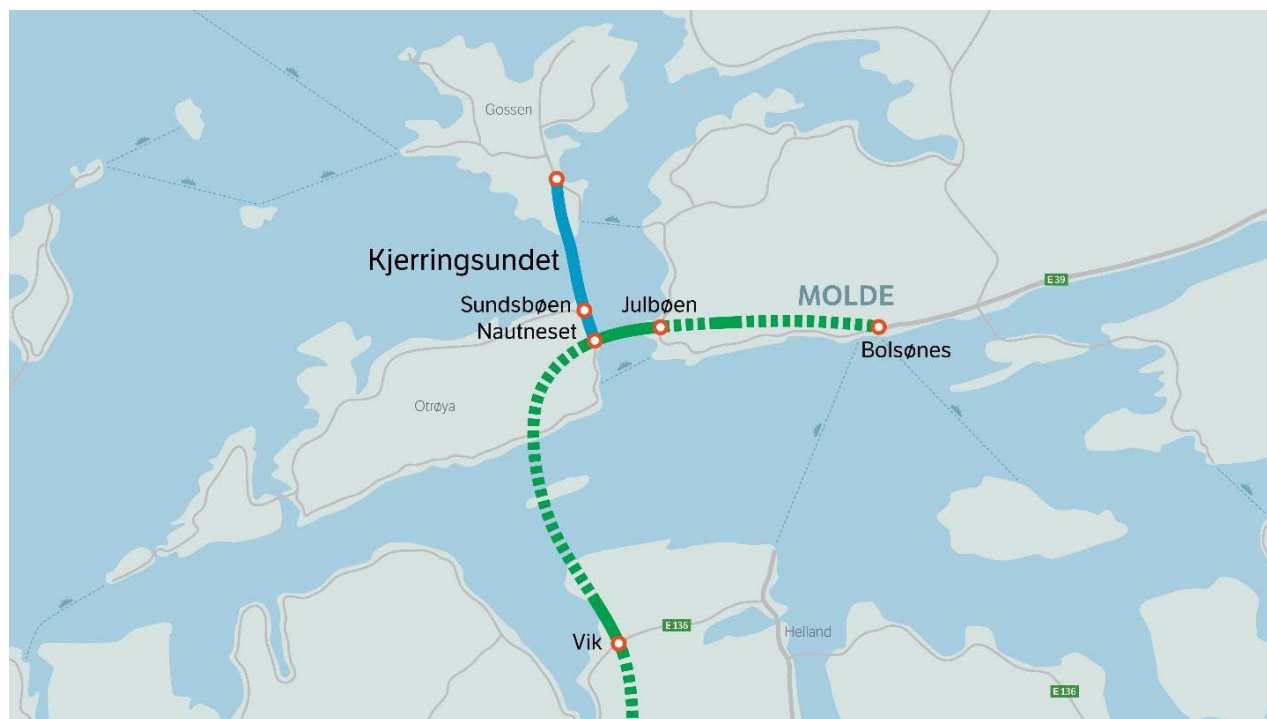
1. Innledning.....	3
2. Omtale av prosjektet.....	3
2.1 Dagens situasjon.....	3
2.2 Konseptvalg.....	4
2.3 Omtale av prosjektet og virkninger.....	4
3. Bompengelopplegg og trafikkgrunnlag.....	6
3.1 Nytteprinsippet.....	6
3.2 Anbefalt bompengelopplegg.....	6
3.3 Takst- og rabattsystem.....	7
3.4 Trafikkgrunnlag.....	10
3.5 Grunnlag for kommersiell ferjedrift.....	11
4. Utbyggings- og finansieringsopplegg.....	11
4.1 Utbyggingsplan og kostnadsoverslag.....	11
4.2 Møre og Romsdal fylkeskommunes ordning med selvfinansierende prosjekt.....	12
4.3 Finansiering.....	14
4.3.1 Fylkeskommunale midler.....	14
4.3.2 Tilskudd fra Aukra kommune.....	16
4.3.3 Bompengebidrag.....	16
4.4 Finansieringsanalyse.....	16
4.4.1 Finansieringsberegning med basis forutsetninger.....	16
4.4.2 Finansieringsberegning med pessimistiske og optimistiske forutsetninger.....	17
5. Kommunal garanti.....	17
6. Lokalpolitiske vedtak.....	18
7. Videre prosess.....	19

# 1. Innledning

Møre og Romsdal fylkeskommune legger i dette faglige grunnlaget fram forslag om delvis bompengefinansiering for fv. 662 Kjerringsundet. I prosjekter med delvis bompengefinansiering må Møre og Romsdal fylkeskommune og berørte kommuner fatte forpliktende lokalpolitiske vedtak om en bompengoordning, før saken kan fremmes for Stortinget. Det er Stortinget som fatter endelig vedtak om bompengefinansiering. Berørte kommuner som skal behandle bompengesaken er Molde og Aukra kommuner, samt Møre og Romsdal fylkeskommune. Saken sendes i tillegg til orientering til Hustadvika kommune.

Målet med Kjerringsundet-prosjektet er å gi fastlandsforbindelse til øya Gossen i Aukra kommune. Prosjektet gir betydelige reisetidsreduksjoner og et utvidet bo- og arbeidsmarked. Prosjektet erstatter dagens ferjesamband fv. 662 Aukra-Hollingsholm. Reisetiden mellom Gossen og Molde reduseres med om lag 20 minutter, og mellom Gossen og Ålesund med om lag 90 minutter. Reisetidsreduksjonene bidrar med nytte for både person- og godstransport.

Utbygging av Kjerringsundet er avhengig av realisering av E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde. Begge prosjektene vil ha gjensidig nytte av hverandre, både økonomisk og samfunnsmessig.



Figur 1. Oversiktskart fv. 662 Kjerringsundet og E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik - Molde

## 2. Omtale av prosjektet

### 2.1 Dagens situasjon

Gossen er den største øya i Aukra kommune, med kommunesenteret Falkhytten sørøst på øya. Ferjesambandet fv. 662 Aukra-Hollingsholm knytter Gossen til fastlandet i dag. Årsdøgntrafikken (ÅDT) er om lag 1 000 på ferjesambandet (2019). Fartsgrensen varierer mellom 50, 60, 70 og 80 km/t. Ferjesambandet virker som en barriere for framkommeligheten på strekningen. I perioden 2019-2021 er det

registrert 434 gjenstående kjøretøy på fv. 662 Aukra-Hollingsholm.

I Aukra kommune bor det i dag om lag 3 500 innbyggere, som forventes å øke til om lag 3 700 innbyggere i 2030 og 4 000 innbyggere i 2050. Om lag 800 av disse pendler ut av kommunen for å arbeide. Om lag 350 personer arbeidspendler inn til kommunen.

Prosessanlegget Nyhamna er lokalisert nord på Gossen. Det er ilandføringssted for gass fra flere petroleumsfelt. Gassen fraktes videre til Storbritannia gjennom rørledningen Langeled. En betydelig mengde av gass brukt i Storbritannia kommer via Nyhamna. Nyhamna er definert som samfunnskritisk infrastruktur.

Otrøya er en øy i Romsdalsfjorden, rett sør for Gossen og 15 km vest for Molde. Otrøya ligger i Molde kommune, og kommunedelsenteret Midsund ligger vest på øya. Fra Otrøya går i dag trafikken østover til fastlandet med ferjesambandet fv. 668 Solholmen-Mordalsvågen.

Gossen er adskilt fra Otrøya av det fire kilometer brede Kjerringsundet. Dagens trafikk mellom Gossen og Otrøya krysser Julsundet to ganger med to ferjesamband.

I perioden 2011-2020 er det registrert 65 trafikkulykker med personskader på berørte strekninger i prosjektområdet, der én er drept, 14 hardt skadde og 71 lettere skadde.

## 2.2 Konseptvalg

Kjerringsundet inngår i konseptvalgutredningen E39 Ålesund-Bergsøya fra 2011. Ekstern kvalitetssikring (KS2) ble gjennomført i 2012. Samferdselsdepartementet vedtok i 2014 at E39 skulle krysse Romsdalsfjorden i konsept K2/K3 via Otrøya.

Aukra kommune og daværende Midsund kommune vedtok reguleringsplanen for Kjerringsundet i juni 2019. For å optimalisere kostnad og nytte, kan det i det videre arbeidet fram mot anleggsstart bli aktuelt med større og mindre reguleringsendringer.

## 2.3 Omtale av prosjektet og virkninger

Kjerringsundet vil, sammen med E39 Ålesund-Molde, gi en betydelig enklere og raskere reise til og fra Gossen. Kjerringsundet bygger særlig opp om effektmål fra konseptvalgutredningen om økt pendlingsomland fra byene. I dag tar det om lag 2 timer og 45 minutter å kjøre fra Gossen til Ålesund. Ved å bygge ut Kjerringsundet og E39 Ålesund-Molde kan reisetida på strekningen Gossen-Ålesund komme rundt én time. Reisetiden Gossen-Molde blir drøyt 20 minutter.

Utbyggingsprosjektet har en total lengde på om lag 7,5 km fra Nautneset på Otrøya til Hukkelberget på Gossen. Det er planlagt med to store bruer: Bollholmsundbrua (635 m lang fritt-fram bygget-bru) og Kjerringsundet bru (hengebru på 875 m lengde eller skråkabelbru på 920 m lengde). Resten av strekninga er veg på fylling og holmer, samt veg på land.



**Figur 2. Kjerringsundet (Kilde: Kjerringsundet AS)**

Selve kryssingen av Kjerringsundet er uten kryss og omkjøringsmuligheter. I tillegg til at veien skal åpnes for motoriserte fremkomstmidler, planlegges det tilrettelegging for gående og syklende på strekningen. Tilrettelegging for kollektivtrafikk, gåing og sykling er vurdert sammen med aktuelle aktører i planprosessene.

Realisering av Kjerringsundet-prosjektet må skje gjennom tett integrasjon og samarbeid med E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde, som inkluderer ferjefri kryssing av Romsdalsfjorden og fastlandsforbindelse til Otrøya. I Nasjonal transportplan 2022–2033 er E39 Ålesund-Molde prioritert med oppstart i første periode, jf. Innst. 653 S (2020-2021) og Meld. St. 20 (2020–2021).

Utbyggingen av fv. 662 Kjerringsundet vil skje i regi av Møre og Romsdal fylkeskommune, som er vegeier.

Fv. 662 Kjerringsundet er avhengig av at E39 Ålesund- Molde, trinn 1 Vik-Molde bygges om E39 er bygd først, vil Kjerringsundet gi en trafikantnytte på om lag 2 mrd. kr uten bompenger og 1,5 mrd. kr med bompenger.

Fv. 662 Kjerringsundet vil gi en reduksjon i antall drepte og hardt skadde på om lag 0,4 med og uten bompenger per år.

Prosjektet er beregnet å gi reduserte klimagassutslipp. Utslippene er beregnet eksklusive arealbeslag.

Tabell 1. Beregnede klimagassutslipp fra Kjerringsundet (Kilde: Statens vegvesen)

	Endring CO <sub>2</sub> -ekvivalenter fra transport analyseperioden (40 år) (tonn), + er reduksjon	Endring CO <sub>2</sub> -ekvivalenter fra transport 1. år (tonn), + er reduksjon	Direkte utslipp CO <sub>2</sub> -ekvivalenter fra byggefasen (tonn), + er reduksjon	Totale utslipp CO <sub>2</sub> -ekvivalenter fra byggefasen (tonn), + er reduksjon	Endring utslipp CO <sub>2</sub> -ekvivalenter fra drift og vedlikehold i analyseperioden (40 år) (tonn), + er reduksjon
Kjerringsundet (uten bompenger)	72 370	-845	-1 808	-6 520	6 776
Kjerringsundet (med bompenger)	442 335	26 782	-1 809	-6 520	15 259

### 3. Bompengelopplegg og trafikkgrunnlag

Det foreslåtte bompengelopplegget for fv. 662 Kjerringsundet følger veileder for bompengeprojekter og takstretningslinjene som er tilgjengelig på <https://www.autopass.no/for-bompengibransjen/veileder-bompengeprojekter-og-takstretningslinjer>. I dette kapitlet gjennomgås hvordan disse retningslinjene er tatt inn for Kjerringsundet-prosjektet.

#### 3.1 Nytteprinsippet

Kravet om sammenheng mellom nytte og betaling kalles nytteprinsippet. Dette prinsippet skal ligge til grunn for all bompengeneinnkreving. Det innebærer at de som betaler skal ha nytte av prosjektet bompengene finansierer. På samme måte må de som har nytte av prosjektet være med å betale.

Nytteprinsippet gjelder både i tid og geografisk. Hovedregelen er at bompengeneinnkrevingen skal skje etter at prosjektet er åpnet for trafikk, såkalt etterskuddsinnkreving. Dette gjør at trafikantene får nytte av prosjektet mens de betaler bompenger.

For Kjerringsundet-prosjektet er nytten særlig knyttet til redusert reisetid, samt døgnaåpen forbindelse mellom øy og fastland.

#### 3.2 Anbefalt bompengelopplegg

For fv. 662 Kjerringsundet legges det opp til tovegs etterskuddsinnkreving av bompenger. Innkrevingen starter opp når prosjektet er åpnet for trafikk. Bomstasjonen er plassert slik at den skal gi minst mulig deling av lokalsamfunn, og ikke påføre enkeltpersoner eller -områder urimelige belastninger. Nytteprinsippet har vært førende for plassering av bomstasjonen ved at trafikantene som passerer over forbindelsen betaler bompenger. Det vil ikke være noen trafikanter som betaler bompenger som ikke har nytte av prosjektet.

Det foreslåtte bompengelopplegget for Kjerringsundet består av én bomstasjon som etableres på ny

fylkesveg, mellom kryss på Sundsbøen på Otrøya og kryss på Gossen i Aukra kommune. Det er ingen kryss eller avkjørslar på strekningen. Planlagt plassering er rett nord for kryss på Sundsbøen. Bomstasjonen blir plassert på område regulert til trafikkareal.



Figur 3. Foreslått plassering av bomstasjon for fv. 662 Kjerringsundet. Det er også vist bomstasjoner foreslåtte bomstasjoner for E39 Ålesund-Molde mellom Vik i Vestnes kommune og Bolsønes i Molde kommune.

Forhåndsinnkreving av bompenger på fergestrekningen fv. 662 Aukra-Hollingsholm er teknisk mulig, men er vurdert å gi et så lite bidrag til finansiering, inkludert reduserte finansieringskostnader, at dette ikke anbefales gjennomført.

### 3.3 Takst- og rabattsystem

#### 3.3.1 Forslag til takst- og rabattsystem

Det er nasjonale føringer på hvilket takst- og rabattsystem som kan legges til grunn i et bompengeprolegg, jf. nærmere omtale i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016). Takst- og rabattsystemet for fv. 662 Kjerringsundet vil være i henhold til enhver tid gjeldende retningslinje for takst- og rabattsystem for bompengeprosjekter på offentlig veg.

For ferjeavløsningsprosjekter kan det vurderes bompengeperiode over 15 år, og i mange tilfeller har slike prosjekter 20 år innkrevingstid. For dette prosjektet legges til grunn en innkrevingstid på 20 år. Hovedbegrunnelsen for dette er at for ferjeavløsningsprosjekter er alternativet å betale ferjebillett så lenge ferjesambandet opprettholdes.

Det legges til grunn en rabatt på 20 pst. for kjøretøy i takstgruppe 1 (lette kjøretøy med tillatt totalvekt under 3500 kg og M1-kjøretøy) som er utstyrt med elektronisk brikke og gyldig AutoPASS-avtale. Det gis ikke rabatt for takstgruppe 2 (tunge kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3500 kg). Det er obligatorisk med brikke for kjøretøy i takstgruppe 2. Kjøretøy i takstgruppe 2 skal betale dobbel takst av takstgruppe 1.

Det legges til grunn at nullutslippskjøretøy skal ha minste rabatt som er tillatt i forhold til enhver tids gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter. Med dagens regelverk innebærer dette 50 pst. av ordinær takst etter brikkerabatt, i tråd med fylkeskommunale og kommunale vedtak i berørte kommuner. Prinsippet om at nullutslippskjøretøy skal betale bompenger er lagt til grunn av Møre og Romsdals fylkeskommune, jf. fylkeskommunens sak «T 89-16 Delvis finansiering av fv. 659 Nordøyvegen» og «U-102/18 Atlanterhavstunnelen».

Andel nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 er i transportmodellen vurdert til om lag 70 pst. i 2030 på fv. 662 Kjerringsundet. I samsvar med NTP 2022-2033, jf. Innst. 653 S (2020-2021) og Meld. St. 20 (2020–2021), legges det til grunn at alle nye personbiler, lette varebiler og bybusser som selges i 2025 skal være nullutslippskjøretøy. I 2030 skal også alle nye varebiler, 75 pst. av alle nye langdistansebusser og 50 pst. av nye tunge lastebiler være nullutslippskjøretøy. I bompengeberegningene er det lagt til grunn en andel nullutslippskjøretøy på 50 pst., for å ta høyde for mulige endringer i fordelene for denne kjøretøygruppen.

Følgende grupper gis per i dag fritak for betaling, jf. gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter på offentlig veg:

- Kollektivtransport i konsesjonert rute
- Utrykningskjøretøy (uniformerte og sivile)
- Forflytningshemmede med gyldig HC-kort
- Moped
- Motorsykel
- Gående og syklende

Fritak etter de tre første kulepunktene skjer etter søknad. Fritak etter de tre siste kulepunktene skjer automatisk.

Gjennomsnittstakst er definert som gjennomsnittlig inntekt per passering. Grunntakstene (skiltet takst) kan justeres slik at gjennomsnittstaksten blir i tråd med det som er lokalt vedtatt, jf. Prop. 1 S (2016-2017). Ved å legge til grunn en gjennomsnittstakst og benytte denne som utgangspunkt for takstfastsettelse, fjernes usikkerhet knyttet til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgrupper. Spesielt er det i dag knyttet usikkerhet til hvordan kjøretøyparken endrer seg over tid. Dette gjelder spesielt for andel nullutslippskjøretøy. Vedtatt gjennomsnittstakst justeres i tråd med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg før oppstart av bompengeneinnkreving, og med konsumprisindeksen (KPI) etter at prosjektet er ferdigstilt og innkrevingen av bompenger er igangsatt.

I god tid før bompengeneinnkrevingen starter opp skal Stortingets vedtatte gjennomsnittstakst vurderes ut fra kjente faktorer som låneopptak, lånerente og utbyggingskostnad. Dersom det viser seg nødvendig å endre den vedtatte gjennomsnittstaksten krever dette tilslutning fra garantist for bompengelånet. Endelige grunntakster vil deretter bli fastsatt i eget takstvedtak, i god tid før bompengeneinnkrevingen starter opp.



For at Kjerringsundet skal være nedbetalt i løpet av en innkrevingsperiode på 20 år, er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering i bommen må være 70-80 2022-prisnivå.

Ved beregning av grunntakster er det videre lagt til grunn følgende forutsetninger:

- Kjøretøy i takstgruppe 2 betaler dobbel takst av takstgruppe 1.
- Det gis 20 pst. rabatt for biler i takstgruppe 1 med gyldig avtale og brikke, inkludert M1-kjøretøy. Det gis ingen rabatt for takstgruppe 2.
- For nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 gis det 50 pst. rabatt. Rabatten gis etter fratrukk av brikkerabatt på 20 pst.
- 15 pst. av trafikken i takstgruppe 1 vil passere uten AutoPASS-brikke.
- 50 pst. av kjøretøy i takstgruppe 1 er nullutslippskjøretøy.
- 3 pst. av passeringene vil ikke betale som følge av andre fritak, mangelfull identifisering av kjøretøy, teknisk svikt etc.

**Tabell 2. Foreløpige grunntakster for takstgruppe 1 og 2 (2022-kr)**

Bomstasjon	Grunntakst takstgruppe 1	Grunntakst takstgruppe 2
Kjerringsundet	97-110 kr	194-220 kr

Med rabatt vil et kjøretøy i takstgruppe 1 betale 78-88 kr i 2022 prisnivå for å kjøre prosjektstrekningen. Det gir en gjennomsnittlig kilometertakst på om lag 11 kr/km. Et kjøretøy i takstgruppe 2 vil betale om lag 210 kr i 2022 prisnivå, med en gjennomsnittlig kilometertakst på om lag 28 kr/km.

Bompengordningen vil være basert på AutoPASS-systemet. Betaling av bomavgift skjer i automatiske bomstasjoner enten ved bruk av elektronisk brikke eller etterskuddsvis fakturering basert på video-fotografering av bilens registreringsnummer. Det vil være toveis innkreving av bompenger i bomstasjonen. Alle rabatter og fritak etter retningslinjene betinger gyldig avtale og brikke.

Innkrevingsutstyret, det vil si antenner, kamera m.m., blir plassert på portaler langs vegen. Det er ikke forutsatt arealinngrep for plassering av portalene, samt til parkeringsareal for tilsyn med bomstasjonen ut over det som er nødvendig for selve veganlegget.

### **3.3.2 Timesregel mellom fv. 662 Kjerringsundet og E39 Nautneset-Julbøen (Julsundbrua)**

I de foreslåtte bompengeloppleggene for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde og fv. 662 Kjerringsundet, er det lagt opp til at trafikanter som kjører mellom Gossen og Julbøen skal betale bompenger både for fv. 662 Kjerringsundet og for E39 Nautneset-Julbøen (Julsundbrua). Bompengeloppleggene er lagt opp i tråd med Vegdirektoratets fortolkning av bompengerregelverket for å unngå mulighet for kryssubsidiering mellom prosjektene.

Trafikantene som skal reise fra øysamfunnet Gossen i Aukra kommune til fastlandet i dag tar én ferje (Aukra-Hollingsholm). Fv. 662 Kjerringsundet avløser dette ferjesambandet og Møre og Romsdal fylkeskommune mener det er denne nytten trafikantene skal betale for. Det blir urimelig for trafikantene å betale for avløsning av ytterligere et ferjesamband (Solholmen-Mordalsvågen) som ikke inngår i dagens reiserute.

Møre og Romsdal fylkeskommune ønsker å innføre fritak for passering av bom for E39 Nautneset-Julbøen (Julsundbrua) ved passering av bom på fv. 662 Kjerringsundet innen én time (timesregel). På denne måten legger fylkeskommunen til rette for at de som har nytte av den nye vegen betaler for den faktiske nytten de får. Samtidig unngås at trafikanter betaler for en nytte de ikke får.

Realisering av fylkesvegprosjektet Kjerringsundet øker samfunnsnyttene i E39 Ålesund-Molde betydelig. I faglig grunnlag er ikke trafikk fra fv. 662 Kjerringsundet med i beregningene for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde. Innføring av timesregel mellom Kjerringsundet og Julsundbrua på E39 vil dermed ikke representere en reduksjon i finansieringen av E39-prosjektet i forhold til forslaget fra Statens vegvesen. Realisering av fv. 662 Kjerringsundet vil tilføre E39-prosjektet økte bompengeneinntekter gjennom økt trafikk ved de bomstasjonene som ikke vil være omfattet av timesregel, E39 Vik-Nautneset (tunnel under Romsdalsfjorden) og E39 Julbøen-Bolsønes (tunnel bak Molde).

Beregninger viser at med timesregel vil bompengeneinntektene til Kjerringsundet kunne øke med 70 mill. 2022-kroner. Dette vil dermed kunne komme til fratrekk i kommunalt bidrag fra Aukra kommune. Økt bompengelån vil kreve at Aukra kommune øker sin garanti tilsvarende.

Innføring av timesregel mellom Kjerringsundet og Julsundbrua vil øke samfunnsnyttene for både fv. 662 Kjerringsundet og E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde, trafikantene fra øysamfunnet Gossen vil betale bompenger i tråd med nytten de får (avløsning av ett ferjesamband), det totale bompengetilskuddet til Kjerringsundet vil øke med tilsvarende reduksjon i kommunale bidrag fra Aukra kommune, og innføring av timesregel vil ikke redusere bompengeneinntektene for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde. Med bakgrunn i dette mener Møre og Romsdal fylkeskommune at det bør gis fritak for passering av bom for E39 Nautneset-Julbøen (Julsundbrua) ved passering av bom på fv. 662 Kjerringsundet innen én time (timesregel). Fritaket bør gjelde både for takstgruppe 1 og takstgruppe 2. Det bør forutsettes elektronisk brikke og gyldig avtale for å oppnå fritak.

### 3.4 Trafikkgrunnlag

Trafikkgrunnlaget for fv.662 Kjerringsundet er beregnet ved hjelp av Regional transportmodell (RTM midt) versjon 4.3.1 og Nasjonal transportmodell (NTM6). Prissatte virkninger er beregnet med EFFEKT versjon 6.82. Det er beregnet trafikk med og uten bompenger.

Gitt det takstnivået som er foreslåtte viser modellkjøringene at innføring av bompenger vil redusere trafikken i bomstasjonene med om lag 40 pst. i åpningsåret 2033. Ved å legge resultatene fra trafikkmodell i årene 2030 og 2050 til grunn, er gjennomsnittlig årlig trafikkvekst beregnet til om lag 1,0 pst. i bompengeperioden. Andel kjøretøy i takstgruppe 2 (tunge kjøretøy) er om lag 10 pst.

For detaljer knyttet til transportmodellberegningene vises det til vedlagte trafikknotat.

**Tabell 3. Beregnet trafikk Kjerringsundet i 2030 og 2050 (Årsdøgntrafikk, ÅDT) (Kilde: Statens vegvesen)**

	Årsdøgntrafikk (ÅDT) 2030		Årsdøgntrafikk (ÅDT) 2050	
	Gratis	Med bompenger	Gratis	Med bompenger
Kjerringsundet	3 100	1 300	3 500	1 900

En økning i bompengetakster med 20 pst. på fv. 662 Kjerringsundet vil gi en reduksjon i trafikken på om lag ÅDT 100 på denne forbindelsen, og en reduksjon i takstene med 20 pst. vil gi en tilsvarende økning i trafikken. En økning av taksten på 50% gi en reduksjon i trafikken på om lag ÅDT 400.

Beregningene for fv. 662 Kjerringsundet viser at en reduksjon i rabatten til 25 pst. vil redusere trafikken med om lag 200 kjøretøy, og en fjerning av rabatten vil redusere trafikken med ytterligere om lag 100 kjøretøy.

### 3.5 Grunnlag for kommersiell ferjedrift

Etter at ny fv. 662 Kjerringsundet er åpnet for trafikk, er det lagt til grunn at det offentlige ferjetilbudet på strekningen legges ned. Det kan samtidig ikke utelukkes at kommersielle aktører kan tilby et ferjetilbud på strekningen, slik det for eksempel gjøres i Rogaland på ferjesambandet Lauvvik-Oanes utenfor Stavanger, etter åpning av rv. 13 Ryfast. Slike kommersielle ferjesamband vil kunne redusere trafikken på ny veg og dermed redusere inntektene til nytt fastlandssamband.

For å undersøke om en slik problemstilling er relevant for fv. 662 Kjerringsundet, er det beregnet trafikk med bom i 2030 med dagens kapasitet, frekvens og takster for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde og fv. 662 Kjerringsundet. Det valgte scenarioet vil kunne representere et maksimalt tilbud, som kan være aktuelt, og som derfor kan overføre mest trafikk fra veg til ferje. Dagens tilbud er avhengig av offentlig støtte. Resultatene fra beregningene at for Aukra-Hollingsholm (fergeforbindelsen til Aukra kommune) beregnes det ingen bilturer med ferjen etter utbygging av fastlandsforbindelsen.

Det er også vurdert om et redusert tilbud med lavere kostnader kan gjøre aktuelt med et kommersielt ferjetilbud. Analysene viser at takstene vil bli for høye til at det vil være aktuelt for et tilstrekkelig antall trafikanter til å benytte også et slikt tilbud.

Ut fra dette er det liten sannsynlighet for at det etableres et kommersielt ferjetilbud for dagens ferjesamband fv. 662 Aukra-Hollingsholm samtidig som det pågår bompengeneinnkreving for ny fv. 662 Kjerringsundet.

## 4. Utbyggings- og finansieringsopplegg

### 4.1 Utbyggingsplan og kostnadsoverslag

Møre og Romsdal fylkeskommune har utarbeidet til framdriftsplan for fv. 662 Kjerringsundet. I finansieringsberegningene er Kjerringsundet beregnet ut fra en byggeperiode på ni år, 2024-2032.

**Tabell 4 Framdriftsplan for fv. 662 Kjerringsundet**

FRAMDRIFTSPLAN	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Fv.662 Kjerringsundet	[Grafisk framdriftsplan for fv. 662 Kjerringsundet, som viser en orange bar over perioden 2024-2032]									

Kostnadsoverslag er utarbeidet av Møre og Romsdal fylkeskommune med utgangspunkt i Håndbok R764 Anslagsmetoden. Styrings- og kostnadsramme fastsettes etter ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).

Det er lagt til grunn en anleggskostnad for fv. 662 Kjerringsundet på om lag 3 300 mill. 2022-kr. Foreløpig kostnadsramme er anslått til om lag 3,8 mrd. 2022-kr.

Kostnadsøkninger ut over prisstigning opp til kostnadsrammen, som blir fastsatt i Stortingsproposisjon for prosjektet, skal dekkes med midler fra Møre og Romsdal fylkeskommune (merverdiavgifts-kompensasjon), Aukra kommune (tilskudd) og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor den fastsatte styringsrammen i stortingsproposisjonen. Kostnadsøkning ut over kostnadsrammen dekkes av midler fra Aukra kommune. Kostnadsreduksjon på inntil 10 pst. av styringsrammen fordeles mellom midler fra Aukra kommune og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Kostnadsreduksjon ut over 10 pst. av styringsrammen blir godskrevet midler

fra Aukra kommune.

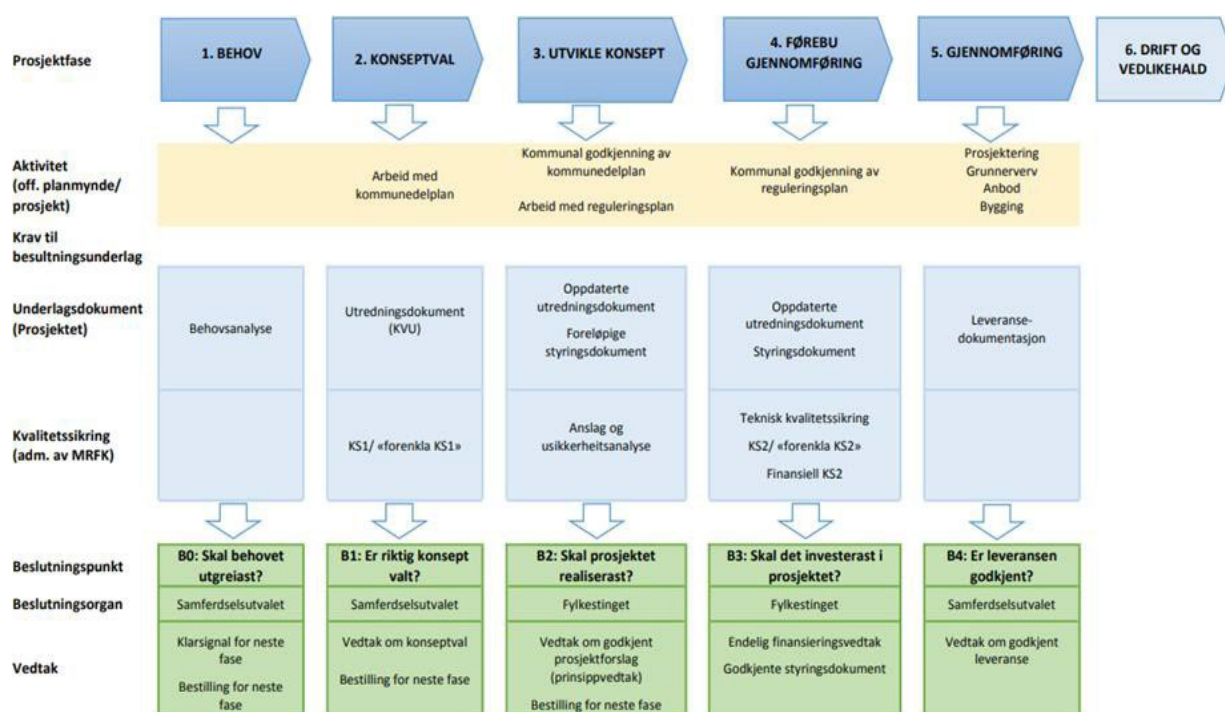
Utbyggingsprosjektet dekker kostnader til grunnarbeider for bomstasjonene. Dette er tatt inn i anslaget. Kostnad for selve stasjonene dekkes av årlige innkrevingskostnader.

## 4.2 Møre og Romsdal fylkeskommunes ordning med selvfinansierende prosjekt

En forutsetning for realisering av Kjerringsundet er at prosjektet kan realiseres uten at det belaster den fylkeskommunale økonomien i hele nedbetalingsperioden eller i den enkelte økonomiplanperiode (fire år) i tråd med prinsipp og prosedyre for selvfinansierende prosjekt, vedtatt av Fylkestinget i sak T-73/17.

Aukra kommune forplikter seg til å fullfinansiere prosjektet. Det vil bli inngått bindende økonomisk avtale mellom Aukra kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune. Avtalen sikrer at vilkårene er oppfylt for at Kjerringsundet-prosjektet kan regnes som selvfinansierende i tråd prinsipp vedtatt av fylkestinget i sak T-73/17.

Uavhengig av finansieringskilde vil fylkeskommunen være vegeier. For å sikre fylkeskommunens involvering og styringsmulighet gjennom prosessen, er det etablert en prosedyre for selvfinansierende prosjekt.



**Figur 4. Møre og Romsdal fylkeskommunes prosedyre for prosess og kvalitetssikring av "selvfinansierende prosjekter"**

Samferdselsutvalget i Møre og Romsdal vedtok beslutningspunkt B0 (behovsfase) for Kjerringsundet i 2019 (SA- 13/19) og beslutningspunkt B1 (konseptvalg) i 2020 (SA-19/20).

Fylkesutvalget i Møre og Romsdal behandlet 25. januar 2021 sak U-4/21 «Realisering av Kjerringsundet» og fattet følgende vedtak:

«Møre og Romsdal fylkeskommune ser det som særs viktig å få realisert ferjeavløysingsprosjektet Kjerringsundet.

*Målet med prosjektet er å bygge vegsamband mellom Gossen og Otrøya og kople Aukra inn på framtidig E 39. Kjerringsundprosjektet er avhengig av realisering og framdrift på E 39 Molde-Ålesund.*

*Begge prosjekta vil ha gjensidig nytte både økonomisk og samfunnsmessig av kvarandre. Utgreiing og planlegging av Kjerringsundet har kome så langt at når Stortinget vedtek realisering av E 39 Molde-Ålesund, kan det utarbeidast sams styringsdokument og kvalitetssikring 2 for prosjekta.*

*Med dei opplysningane Møre og Romsdal fylkeskommune har no, er Kjerringsundprosjektet sjølvfinansierande dersom det blir inngått bindande økonomisk avtale mellom Aukra kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune.*

*Fylkesutvalet ber om at fylkeskommunedirektøren kjem attende med ei sak i samsvar med prosedyren for sjølvfinansierande prosjekt, slik at Fylkestinget kan ta stilling til avgjerslepunkt B2 slik at framdrifta med prosjektet følgjer framdrifta av E 39 Molde-Ålesund, med oppstart i første del av NTP-perioden.»*

Fylkestinget i Møre og Romsdal behandlet 7. desember 2021 sak T-102/21 «Kjerringsundet - prinsippvedtak om realisering (avgjerslepunkt B2)» og fattet følgende vedtak:

*«Fylkestinget godkjenner avgjerslepunkt B2 «prinsippvedtak om realisering» for Kjerringsundet og prosjektet kan gå vidare til neste fase.*

*Endeleg og bindande avtale mellom Aukra kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune om økonomisk bidrag frå Aukra kommune må ligge føre før KS2-arbeidet vert starta opp.*

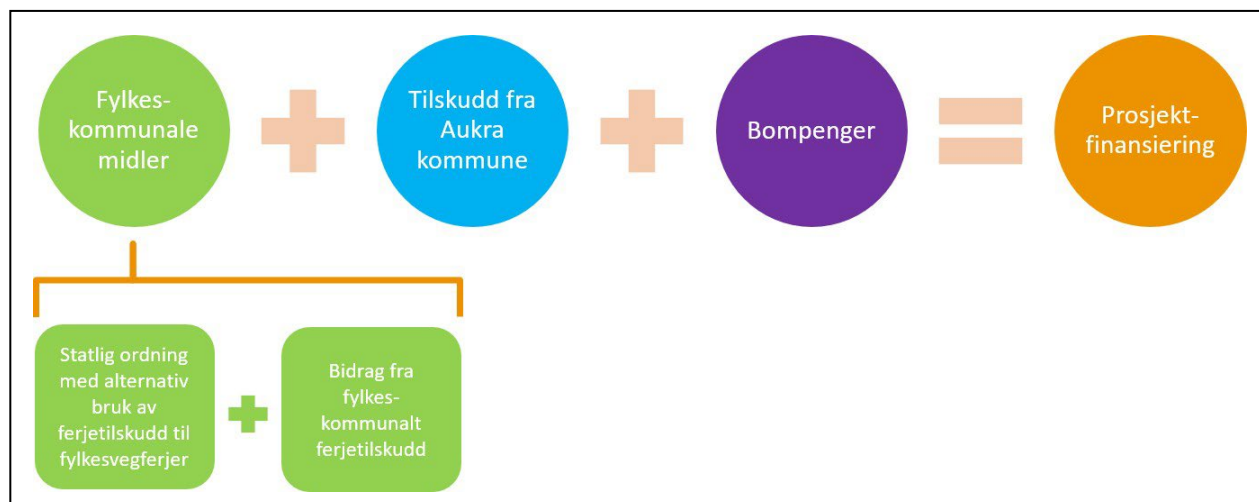
*Fylkestinget gir tilslutning til at prosjektet skal delfinansierast med bompengar og ber om at lokalpolitisk behandling av bompenggeopplegget blir lagt fram for Fylkestinget når naudsynt dokumentasjon er på plass.*

*Fylkestinget ber om at fylkeskommunedirektøren kjem attende med ei sak i samsvar med prosedyren for sjølvfinansierande prosjekt, slik at Fylkestinget kan ta stilling til avgjerslepunkt B3 (endeleg vedtak om bygging), når naudsynt dokumentasjon og kvalitetssikring ligg føre.»*

Endelig vedtak om bygging av Kjerringsundet vil bli behandlet av Fylkestinget etter at ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet er gjennomført, jf. beslutningspunkt B3 i prosedyre for selvfinsierende prosjekt.

### 4.3 Finansiering

Finansieringen av fv. 662 Kjerringsundet er basert på bompenger og midler fra Aukra kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune, jf. figur 5.



Figur 5. Finansieringssystemet for fv. 662 Kjerringsundet

Møre og Romsdal fylkeskommune og Aukra kommune er hver for seg ansvarlig for nødvendige låneopptak for å finansiere framtidige tilskudd knyttet til prosjektet.

Tabell 3 viser fordeling av bompenger og øvrig finansiering:

Tabell 3. Finansieringsplan fv. 662 Kjerringsundet (mill. 2022-kr)

Finansieringskilder mill. 2022- kr	2024-2027	2028-2032	Sum
Bompenger	0	450	450
Kommunale og fylkeskommunale midler	640	1 680	2 320
Refusjon av merverdiavgift	120	410	530
Sum	760	2 540	3 300

Det foreløpige kostnadsanslaget inkluderer merverdiavgift. Fylkeskommunen får imidlertid refundert disse midlene og dette er hensyntatt i finansieringsanalysen. I utgangspunktet er satsen for merverdiavgift 25 pst. Noen bidrag i prosjektet er ikke merverdiavgiftspliktige, blant annet kostnader til internt personell. Det er i finansieringsanalysen lagt til grunn at effekten av merverdiavgiftskompensasjon er 16 pst. Det er videre lagt til grunn at all merverdiavgiftskompensasjon blir overført til prosjektet i byggeperioden og utbetalt samme år som motsvarende investering. Ut fra gjeldende styringsramme og de forutsetninger som er gitt over anslått at merverdiavgiftskompensasjonen vil utgjøre om lag 530 mill. 2022-kr.

#### 4.3.1 Fylkeskommunale midler

De fylkeskommunale midlene består av statlig ordning med alternativ bruk av ferjetilskudd til fylkesvegferjer og bidrag fra fylkeskommunalt ferjetilskudd.

Møre og Romsdals fylkeskommune må ta opp lån for finansiere prosjektbidraget i utbyggingsfasen. Det statlige ferjeavløsningstilskuddet og det fylkeskommunale ferjeavløsningstilskuddet vil gå til avdrag og renter på dette lånet.

### *a) Statlig ordning med alternativ bruk av ferjetilskudd for fylkesvegferjer*

Staten har etablert en ordning der fylkeskommunene kan få videreført rammetilskuddet til fylkesvegferje selv om ferjesambandet blir avløst av en ferjefri løsning. Ferjeavløsningsstilskuddet beregnes grovt som gjeldende tilskudd til ferjesambandet fratrukket tilskudd til drift og vedlikehold av nytt vegnett. Tilskuddet gis i inntil 45 år. Regelverket for beregning av statlige fergeavløsningsmidler er under revisjon. Kostnadsnøkkelen som er med å bestemme tilskuddet kan derfor bli endret.

Samferdselsdepartementet har bekreftet at prosjektet vil komme inn under ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd for fylkesvegferjer ordningen. Kommunal- og distriktsdepartementet fastsetter endelig størrelsen på statlige fergeavløsningsmidler, og har gjort en foreløpig vurdering.

Nye E39 Ålesund-Molde bygges parallelt med dagens fylkesvegferjesamband rute 30 Solholmen-Mordalsvågen. Det legges til grunn at sambandet da legges ned. Siden fylkesvegsambandet avløses av et riksvegprosjekt, kommer dette ikke inn under den statlige ordningen med alternativ bruk av ferjetilskudd til fylkesvegferjer.

### *b) Bidrag fra fylkeskommunale ferjetilskudd*

For å styrke tilbudet i rute 31 Aukra–Hollingsholm ut over det rammetilskuddet fra staten gir anledning til, bidrar Møre og Romsdal fylkeskommune med ytterligere midler. Disse midlene videreføres som et tilskudd til ferjeavløsningsprosjektet. Fylkestinget vedtok 16. juni 2020 i sak T-50/20 følgende:

*«Fylkestinget vedtar at ferjemidler som skal inngå i finansiering av sjølvfinansierende prosjekt vert avgrensa til*

- 1. sparte ferjekostnader for fylkeskommunen på det enkelte samband, inkludert dei statlege ferjeavløsningsmidlane som vert utløynt av kvart enkelt prosjekt etter den til ein kvar tids gjeldande retningsliner.*
- 2. sparte ferjekostnader ut over dei statlege ferjeavløsningsmidlane skal baserast på rekneskapstal på same måte som dei statlege overføringane, og fråtrekt kostnader knytt til vedlikehald av ny veg. Desse midlane kan nyttast i inntil 40 år dersom særskilde tilhøve ikkje tilseier kortare bindingstid.»*

Vedtaket i sak T-50/20 innebærer at fylkeskommunens bidrag til ferjeavløsningsprosjekt er basert på «kostnadsprinsippet». Det vil si at kostnadene fylkeskommunen har på ferjesambandet, fratrukket kostnader til drift og vedlikehold av ny veg, vil være fylkeskommunens finansieringsbidrag til vegprosjektet. De statlige ferjeavløsningsmidlene inngår i denne summen.

Møre og Romsdals fylkeskommune må ta opp lån for finansiere prosjektbidraget i utbyggingsfasen. Det fylkeskommunale ferjeavløsningsstilskuddet og statlige ferjeavløsningsmidler vil gå til avdrag og renter på dette lånet.

Tilskuddet til prosjektet skal indeksreguleres etter Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til åpning av ny veg, i tråd med gjeldende regler for bompengeprojekt.

### *c) Sum bidrag fra fylkeskommunal og statlig ordning med alternativ bruk av ferjetilskudd*

Møre og Romsdal fylkeskommune sitt samlede bidrag til finansiering i prosjektet utgjør summen av bidrag fra statlig og fylkeskommunal ordning med alternativ bruk av ferjetilskudd. Aukra kommune bærer risikoen for endringer i ferjetilskuddets størrelse. Dette reguleres gjennom avtale mellom Møre og Romsdal fylkeskommune og Aukra kommune.



### 4.3.2 Tilskudd fra Aukra kommune

Vi viser til prinsippvedtak sak 19/15 i Aukra kommune om selvskyldnergaranti for Kjerringsundprosjektet. Prinsippvedtaket ble gjort i 2015, og derfor utarbeidet før bompengereformen. Kommunen har satt av betydelige midler på om lag 100 mill. kr årlig siden 2015 og har i økonomiplanen lagt til grunn at det skal avsettes 100 mill. kr per år. I finansieringsplanen er det lagt til grunn at tilskuddet gis i 20 år.

Det legges til grunn at Aukra kommune stiller garanti for eget tilskudd, bidrag til finansiering fra Møre og Romsdal fylkeskommune samt kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen og kostnadsøkninger ut over kostnadsrammen. Dette reguleres gjennom avtale mellom kommunen og Møre og Romsdal fylkeskommune.

Det er i finansieringsberegningene lagt til grunn at tilskudd fra Aukra kommune utbetales i byggeperioden. I finansieringsplanen for prosjektet legges det opp til at tilskudd til finansiering fra ferjeavløsningsmidler og Aukra kommune benyttes første del av utbyggingsperioden, noe som bidrar til reduserte finansieringskostnader ved at låneopptak kan utsettes.

Tilskuddet indeksreguleres etter Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg i tråd med gjeldende regler for bompengeprojekt.

### 4.3.3 Bompengebidrag

Brutto bompengeinntekter for Kjerringsundet er beregnet til om lag 780 mill. 2022-kr, der om lag 450 mill. 2022-kr dekker deler av investeringskostnaden, om lag 290 mill. 2022-kr dekker finansieringskostnader og om lag 50 mill. 2022-kr dekker innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Bompengebidraget utgjør 14 pst. av anleggskostnaden. Det er lagt til grunn at bompengeselskapet stiller til disposisjon tilsvarende del av de årlige behovene gjennom byggeperioden.

## 4.4 Finansieringsanalyse

I tillegg til beregninger med basisforutsetningene er det gjennomført en pessimistisk og en optimistisk følsomhetsanalyse. Følsomhetsanalyser gjennomføres for å se hvordan eventuelle endringer i forutsetningene for prosjektet påvirker finansieringsevne.

### 4.4.1 Finansieringsberegning med basis forutsetninger

Bompengeberegninger skal være basert på nøkterne og robuste forutsetninger. Totaliteten på finansieringsforutsetningene skal sikre at det ikke tas unødig risiko på vegne av bilistene, og Aukra kommune som garantist for bompengelånet.

Følgende basisforutsetninger er lagt til grunn for finansieringsanalysen for prosjektet:

- Øvrig bidrag til finansiering utover bompengebidraget utgjør om lag 2 850 mill. 2022-kr, inkludert tilskudd fra Aukra kommune, bidrag fra Møre og Romsdal fylkeskommune gjennom ferjeavløsningsmidler og merverdiavgiftskompensasjon.
- Kompensasjon for merverdiavgift: 16 pst. av anleggskostnad, om lag 530 mill. 2022-kr.
- Samlet årlige innkrevingskostnader i en bomstasjon: 2,2 mill. 2022-kr.
- Beregningsteknisk lånerente<sup>1</sup>: De første ti år etter første låneopptak 5,5 pst., deretter 6,5 pst.

---

<sup>1</sup> Nivået på den beregningstekniske renten har stor betydning for nivået på bompengetakster, men har ikke betydning for reelle lånekostnader. I Prop. 1S (2016-2017) er rutiner for håndtering av usikkerhet i bompengeproposisjoner gjort rede for. Her fremgår det at det skal legges til grunn en beregningsteknisk rente på



- Kalkulatorisk innskuddsrente: 1,5 pst de første ti årene, deretter 2,5 pst.
- Gjennomsnittstakst som vist i kap. 3.3.1.
- Årlig prisvekst på 2,0 pst. fra og med 2023. Dette gjelder både for anleggskostnader, driftskostnader og bomtakster.
- Beregnet trafikkgrunnlag og trafikkvekst som omtalt i dette notatet.

Med disse forutsetningene bompengerperioden beregnet til om lag 20 år.

#### **4.4.2 Finansieringsberegning med pessimistiske og optimistiske forutsetninger**

I følsomhetsanalysen med pessimistiske forutsetninger er det gjort følgende endringer i forhold til basisforutsetningene:

- Kostnadsøkning opp til kostnadsramme (3 830 mill. 2022-kr).
- Årsdøgntrafikken (ÅDT) i åpningsåret redusert med 6 pst.
- Årlig trafikkvekst redusert til 0 pst. etter innkrevingsstart.

Med disse forutsetningene er bompengerperioden beregnet til om lag 25 år.

I følsomhetsanalysen med optimistiske forutsetninger er det gjort følgende endringer i forhold til basisforutsetningene:

- Årsdøgntrafikken (ÅDT) i åpningsåret øker med 10 pst.
- Lånerenten blir redusert til 4,5 pst. de første 10 årene etter låneopptak.

Med disse forutsetningene vil prosjektet være nedbetalt etter om lag 17 år, dvs. en reduksjon på om lag 3 år. Alternativt kan gjennomsnittstaksten reduseres med om lag 10 pst., dvs. med om lag 7 kr i 2022-prisnivå.

## **5. Kommunal garanti**

Aukra kommune må stille selvskyldnergaranti for bompengeselskapets gjeld. Det er Aukra kommune som må stille denne garantien for fv. 662 Kjerringsundet, fordi det er definert som et selvfinansierende prosjekt fra Møre og Romsdal fylkeskommune sin side. At det er en kommune og ikke en fylkeskommune som står som garantist for lånet kan gjøre at finansieringskostnadene øker marginalt.

Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet. Garantisten har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i bompengeselskapets rettigheter til å innkreve bompenger. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en å øke gjennomsnittstakstene med inntil 20 pst. utover prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil fem år.

Lånegarantien må ta høyde for pessimistiske forutsetningene for bompengefinansieringen. Det vil si at beregningen av maksimal lånegjeld er basert på pessimistiske forutsetninger om trafikkutvikling, kostnadsutvikling med videre som vist ovenfor i kap. 4.4.2.

Maksimal lånegjeld er beregnet til om lag 800 mill. kr i løpende kroneverdi. Lånegjelda vil være på det nivået i år 2032. I tillegg kommer 10 pst. til å dekke omkostninger. Dette gir en beregnet garantiramme på om lag 880 mill. løpende kr. Garantistillelsen for bompengeselskapets gjeld gjelder opp til kostnadsramme ved oppstart av prosjektet. Kommunen må stille garanti for økte kostnader også over kostnadsrammen for andre tilskudd til prosjektet, jf. omtale ovenfor.

---

5,5 pst. de første ti årene og 6,5 pst. de resterende årene for å ta høyde for usikkerhet om renteutvikling, trafikkprognoser og utbyggingskostnader.

Kommunal garanti fra Aukra kommune skal godkjennes av Statsforvalteren i Møre og Romsdal og eventuelt Kommunal- og distriktsdepartementet, jf. kommuneloven § 14-19 første ledd.

## 6. Lokalpolitiske vedtak

Møre og Romsdal fylkeskommune anbefaler at Møre og Romsdal fylkeskommune samt Molde og Aukra kommuner gir tilslutning til videre arbeid med en bompengoordning for fv. 662 Kjerringsundet som beskrevet i dette notatet. Hustadvika kommune får saken til orientering.

**Møre og Romsdal fylkeskommune har på bakgrunn av dette notatet og anbefalingene ovenfor følgende forslag til likelydende kommunale og fylkeskommunale vedtak i Aukra og Molde kommune samt Møre og Romsdal fylkeskommune:**

1. Møre og Romsdal fylkeskommune / NN kommune slutter seg til at utbyggingen av fv. 662 Kjerringsundet delfinansieres med bompenger. Det legges til grunn et kostnadsanslag for prosjektet på 3 300 mill. 2022-kr. Styrings- og kostnadsramme fastsettes etter ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).
2. Bompengedraget er foreløpig beregnet til om lag 450 mill. 2022-kr. En eventuell økning i kostnadene før behandling i Stortinget, skal finansieres med bompenger innenfor de rammene av gjennomsnittstakst og øvrige forutsetninger som er vedtatt.
3. Innkrevningen av bompenger skjer i begge kjøreretninger i én automatisk bomstasjon som etableres på ny fylkesveg mellom kryss på Sundsbøen på Otrøya i Molde kommune og kryss på Gossen i Aukra kommune.
4. Det legges til grunn 20 års etterskuddsvis innkreving av bompenger.
5. Rabatt- og fritaksordninger er forutsatt å følge gjeldende takstretningslinjer. Dette gjelder følgende for kjøretøy med gyldig avtale og brikke:
  - a. Trafikanter i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt. Trafikanter i takstgruppe 2 får ingen rabatt.
  - b. Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 og 2 får 50 pst. rabatt av ordinær takst etter brikkerabatt. Det legges til grunn at nullutslippskjøretøy skal ha minste rabatt som er tillatt i forhold til enhver tids gjeldende takstretningslinjer for bompengeprojekter.
  - c. Det legges til grunn fritak for betaling i samsvar med gjeldende takstretningslinjer.
6. Det er lagt til grunn at kjøretøy i takstgruppe 2 betaler dobbel takst av takstgruppe 1.
7. Det er lagt til grunn en gjennomsnittstakst på 70-80 kr. På bakgrunn av forventet trafikksamsetning er det foreløpig beregnet følgende grunntakster i 2022-kroner:
  - Takstgruppe 1: 97-110 kr
  - Takstgruppe 2: 194-220 kr
8. Eventuelle kostnadsøkninger ut over prisstigningen skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Dette innebærer at kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen skal dekkes med midler fra Møre og Romsdal fylkeskommune (merverdiavgiftskompensasjon), Aukra kommune (tilskudd) og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor den fastsatte styringsrammen i stortingsproposisjonen. Kostnadsøkning ut over kostnadsrammen dekkes av Møre og Romsdal fylkeskommune (merverdiavgiftskompensasjon) og Aukra kommune (tilskudd). Kostnadsreduksjon på inntil 10 pst. av styringsrammen fordeles mellom Aukra kommune og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen eksklusiv merverdiavgiftskompensasjon. Kostnadsreduksjon ut over 10 pst. av styringsrammen tilfaller Aukra kommune.
9. NN kommune/Møre og Romsdal fylkeskommune ber om at det gis fritak for passering av bom for E39 Nautneset-Julbøen (Julsundbrua) ved passering av bom på fv. 662 Kjerringsundet innen én

time (timesregel). Fritaket bør gjelde både takstgruppe 1 og takstgruppe 2. Fritak forutsetter elektronisk brikke og gyldig avtale.

10. NN kommune/Møre og Romsdal fylkeskommune ber om at økt bompengainntekt som følge av timesregel øker bompengebdraget til 520 mill. 2022-kroner mot tilsvarende reduksjon i kommunalt bidrag fra Aukra kommune.

### **Tillegg Aukra kommune**

11. Under forutsetning av Statsforvalterens/Kommunal- og distriktsdepartementets godkjenning, garanterer Aukra kommune ved selvskyldnerkausjon for prosjektets gjeld, med rett til 1. prioritets pant i selskapets rettighet til å innkreve bompenger.
12. Det samlede garantibeløpet er begrenset oppad til 800 mill. kr med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger, det vil si totalt 880 mill. kr.
13. Forutsatt timesregel og økt bompengebdrag, jf. vedtakspunkt 9 og 10, vil maksimalt låneopptak for bompengeselskapet være 935 mill. 2022-kr. Med en slik ordning aksepterer Aukra kommune at garantibeløpet økes til 1030 mill. 2022-kroner.
14. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden totalt på 20 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriften § 3. Samlet garantitid blir på inntil 32 år fra første opptrekk på finansieringen.
15. Garantistenes utlegg kan dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.
16. Garantien gjelder inntil prosjektselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet.
17. For å sikre bompengennekningen fra mulig kryssfinansiering frasier Aukra kommune seg muligheten for regresskrav som går utover bompengeselskapets innkrevingsrett i tilfeller der garantien kommer til anvendelighet.

### **Tillegg Møre og Romsdal fylkeskommune**

18. Fylkestinget gir endelig tilslutning til utbygging av fv. 662 Kjerringsundet etter at ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet er gjennomført, jf. beslutningspunkt B3 i fylkeskommunens prosedyre for selvfinansierende prosjekter.

## **7. Videre prosess**

Møre og Romsdal fylkeskommune vil be Samferdselsdepartementet om å gjennomføre ekstern kvalitetssikring (KS2) etter statens prosjektmodell, i henhold til gjeldende regelverk for statlige prosjekt med kostnad over 1 mrd. kr.

Etter at ekstern kvalitetssikring (KS2) er gjennomført vil Møre og Romsdals fylkeskommune gi endelig tilslutning til utbygging av prosjektet, jf. beslutningspunkt 3 i fylkeskommunens prosedyre for selvfinansierende prosjekter. På bakgrunn av denne beslutningen utarbeides det et grunnlag for stortingsproposisjon som oversendes til Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet sørger for endelig ferdigstilling og for å legge fram en stortingsproposisjon om delvis bompengefinansiering av fv. 662 Kjerringsundet for Stortinget. Det er Stortinget som vedtar bompengesystem på offentlig veg.