

E39 Ålesund-Molde

Trinn 1 Vik-Molde



Faglig grunnlag for lokalpolitisk behandling
21. april 2022
Statens vegvesen
Transport midt

Innhold

1. Innledning.....	3
2. Omtale av prosjektet.....	4
2.1 Dagens situasjon.....	4
2.2 Konseptvalg og planstatus.....	5
2.3 Tiltak.....	5
2.3.1 E39 Ålesund-Molde.....	5
2.3.2 E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde.....	5
3. Bompengelopplegg og trafikkgrunnlag.....	7
3.1 Nytteprinsippet.....	7
3.2 Anbefalt bompengelopplegg.....	8
3.3 Takst- og rabattsystem.....	9
3.4 Trafikkgrunnlag.....	11
3.5 Grunnlag for kommersiell ferjedrift.....	12
4. Utbyggings- og finansieringsopplegg.....	13
4.1 Utbyggingsplan og kostnadsoverslag.....	13
4.2 Finansiering.....	13
4.2 Finansieringsanalyse.....	14
4.2.1 Finansieringsberegning med basis forutsetninger.....	14
4.2.2 Finansieringsberegning med pessimistiske og optimistiske forutsetninger.....	14
5. Fylkeskommunal garanti.....	15
6. Lokalpolitiske vedtak.....	16
7. Videre prosess.....	17

1. Innledning

Statens vegvesen legger i dette faglige grunnlaget fram forslag om delvis bompengefinansiering for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde. I prosjekter med delvis bompengefinansiering må berørte kommuner og fylkeskommune fatte forpliktende lokalpolitiske vedtak om en bompengordning før saken kan fremmes for Stortinget. Det er Stortinget som fatter endelig vedtak om bompengefinansiering. Berørte kommuner som skal behandle denne bompengesaken er Molde, Vestnes, Aukra og Ålesund kommuner, samt Møre og Romsdal fylkeskommune. Øvrige kommuner i Møre og Romsdal får saken til orientering.

Målet med prosjektet E39 Ålesund-Molde er å binde sammen de største bo- og arbeidsmarkeds-regionene i Møre og Romsdal. E39 Ålesund-Molde går fra Breivika i Ålesund kommune, via Vestnes kommune til Bolsønes i Molde kommune.



Figur 1. Kart over prosjektet E39 Ålesund-Molde og fv. 662 Kjerringsundet

E39 Ålesund-Molde er delt inn i fem delstrekninger; E39 Ålesund (Breivika)-Digernes, E39 Digernes-Ørskogfjellet, E39 Ørskogfjellet-Vik, E39 Vik-Julbøen og E39 Julbøen-Molde (Bolsønes). Statens vegvesen har delt inn i en trinnvis framdrift for prosjektet E39 Ålesund-Molde, siden planstatus er ulik på delstrekningene i prosjektet. Det er strekningen fra Vik i Vestnes kommune til Bolsønes i Molde kommune som er første byggetrinn (E39 Vik-Julbøen og E39 Julbøen-Molde), og som behandles i dette faglige grunnlaget. I dette faglige grunnlaget vil det også synliggjøres hvordan en har tenkt finansiering av de øvrige delstrekningene mellom Ålesund og Vik, som gir en helhet for prosjektet E39 Ålesund-Molde. Statens vegvesen vil komme tilbake til forslag om utbygging og finansiering knyttet til strekningen fra Breivika i Ålesund kommune til Vik i Vestnes kommune senere. Ved stor forskjell i framdrift i planleggingen av de resterende delstrekningene, kan det bli aktuelt å dele opp den lokalpolitiske behandlingen også av denne strekningen.

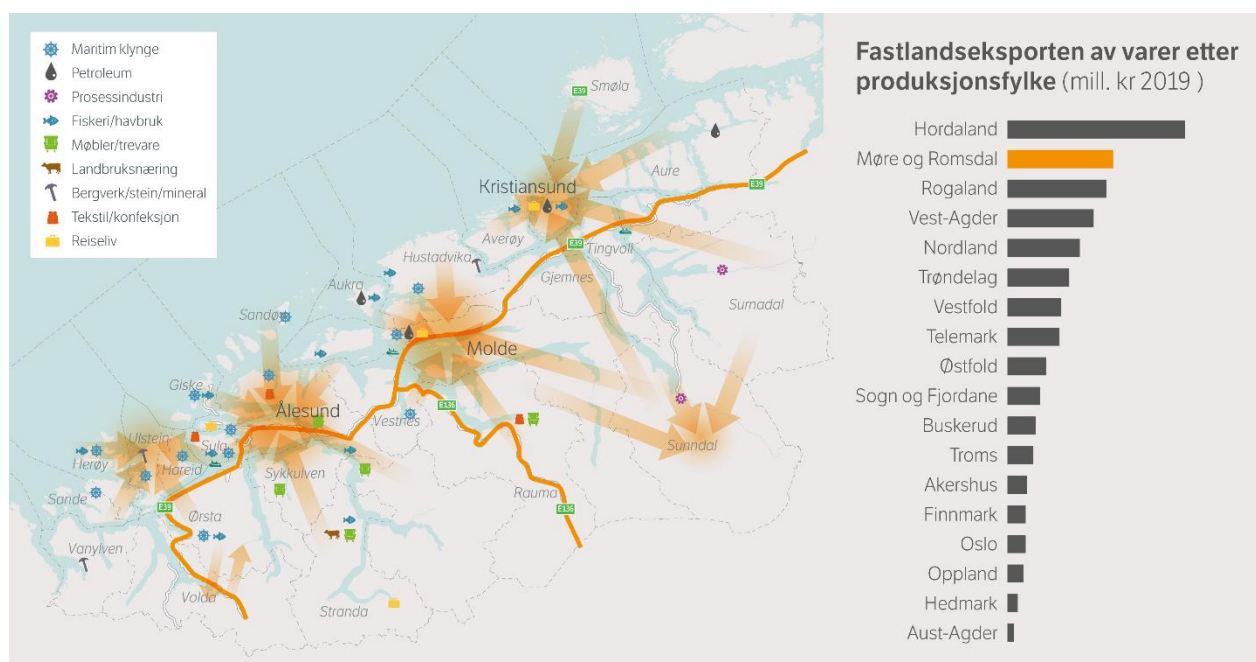
E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde legger til rette for bygging av det fylkeskommunale vegprosjektet fv. 662 Kjerringsundet. Dette prosjektet har som mål å gi fastlandsforbindelse til Gossen i Aukra kommune.

2. Omtale av prosjektet

2.1 Dagens situasjon

E39 er den viktigste vegtransportåren nord-sør på Vestlandet. Ålesund og Molde er de to største bo- og arbeidsmarkedsregionene i Møre og Romsdal fylkeskommune, som er et av de største fastlandseksportfylkene i landet. Deler av vegen mellom byene er også fellesstrekningen mellom E39 og E136.

Dagens E39 på strekningen Ålesund- Molde fungerer både som hovedveg for gjennomgående transport og som regional- og lokalveg. Det er den lokale og regionale trafikken som utgjør mesteparten av trafikken.



Figur 2. Verdiskaping og pendlerstrømmer i Møre og Romsdal (2019). Hovedveger E39 og E136 markert.

Det er i dag om lag 70 km plus en ferjestrekning mellom Ålesund og Molde. Årsdøgntrafikken (ÅDT) varierer fra om lag 15 700 kjøretøy i Molde (Fuglset) til om lag 2 300 kjøretøy på ferja Molde-Vestnes (2019). Andelen tunge kjøretøy/takstgruppe 2 på strekningen er i dag om lag 10 pst. Det tar om lag 1 time og 50 minutter å kjøre mellom byene (sentrum-sentrum). I perioden 2019-2021 var det 47 737 kjøretøy som ikke fikk være med ønsket ferjeavgang på E39 Molde-Vestnes og 205 kjøretøyer som ikke fikk være med ønsket ferjeavgang på fv. 668 Solholmen-Mordalsvågen. Disse måtte vente minst én ferjeavgang.

Dagens veg på strekningen er en 2-felts veg med tidvis dårlig kurvatur og mange avkjørsler og kryss. Riksvegferjesambandet E39 Molde-Vestnes er en barriere for framkommeligheten på strekningen. Fartsgrensen varierer mellom 50-80 km/t. Gjennomsnittsfarten på strekningen er om lag 44 km/t inkludert ferje og ventetid. I perioden 2011-2020 er det registrert 162 trafikkulykker med personskader på berørte strekninger i prosjektområdet for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde, der én er drept, 27 hardt skadde og 134 lettere skadde.

Staten har i dag utgifter til E39 Molde-Vestnes over kap. 1320 post 72/kap. 4320 post 04 og til fv. 668 Solholmen-Mordalsvågen gjennom rammetilskudd til Møre og Romsdal fylkeskommune over kap. 572 post 60. I 2022 er det samlede tilskuddet til disse to sambandene på om lag 100 mill. 2022-kr. Regnet

over en 45-års periode, jf. statlig ordning med alternativ bruk av ferjetilskudd til fylkesvegferjer, vil E39 Ålesund-Molde gi en samlet besparelse for staten på om lag 4,5 mrd. kr til ferjedrift i de to sambandene. Det vil være usikkerhet i framtidige kostnader for staten til ferjedrift ut fra blant annet fornyelse av kontrakter, nøkler for ferjetilskudd i rammetilskuddet og endringer i takster.

2.2 Konseptvalg og planstatus

Hele prosjektet E39 Ålesund-Molde inngår som en del av konseptvalgutredning (KVU) E39 Ålesund-Bergsøya fra 2011. Ekstern kvalitetssikring (KS1) ble gjennomført i 2012. Regjeringen har vedtatt konsept i 2014 (Ålesund-Digernes og Vik-Bergsøya) og for Digernes-Vik i 2019 etter en tilleggsutredning.

I KVU fra 2011 er det formulert følgende samfunns mål for vegsystemet for E39 Ålesund-Bergsøya: «I 2040 skal transportsystemet i korridoren mellom Ålesund og Bergsøya være effektivt, tilgjengelig, pålitelig og ivareta behovet for kommunikasjon for bo- og arbeidsmarkeds-regioner.»

Tre av de fire effektmålene fra KVU'en er aktuelle for prosjektet E39 Ålesund-Molde slik det er prioritert i Meld. St. 20 (2020-2021) Nasjonal transportplan 2022-2033 (NTP):

- Reisetiden mellom Ålesund og Molde reduseres med ca. 40 minutter fra 115 minutter til 74 minutter.
- E39 skal være døgnåpen, uten risiko for forsinkelser som følge av uvær, gjensitting ved fergeleie eller kø.
- Pendlingsområdet med maks. 45 minutters reisetid til by skal økes for 10 000 innbyggere.

Reguleringsplanen for E39 Vik-Julbøen ble vedtatt i de tre daværende kommunene høsten 2016. Denne omfatter tunnel under Romsdalsfjorden og bru over Julsundet. Ved framleggelse av forslag til faglig grunnlag for E39 Vik-Molde pågår det arbeid med reguleringsplaner for E39 Julbøen-Bolsønes og Bolsønes, begge i Molde kommune. I dette faglige grunnlaget er det forutsatt at planene som vedtas vil kunne bygges ut innenfor de kostnadsanslagene som nå foreligger for prosjektet. Det forutsettes også at disse to reguleringsplanene behandles parallelt som bompengesaken for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde.

For senere utbyggingstrinn for E39 Ålesund-Molde pågår det pågår det arbeid med reguleringsplan for E39 Ørskogfjellet-Vik i Vestnes kommune, og kommunedelplan for strekningen E39 Ålesund (Breivika)-Ørskogfjellet i Ålesund kommune.

2.3 Tiltak

2.3.1 E39 Ålesund-Molde

E39 Ålesund-Molde er prioritert i Nasjonal transportplan (NTP) 2022–2033 som et prosjekt, jf. Innst. 653 S (2020-2021) og Meld. St. 20 (2020–2021). Prosjektet ligger inne i NTP med en total økonomisk ramme på 24,3 mrd. 2021-kr. Av dette er 4 mrd. 2021-kr forutsatt finansiert med bompenger. Av de statlige midlene er 2,5 mrd. 2021-kr prioritert i perioden 2022-2027, og 17,8 mrd. 2021-kr i perioden 2028-2033.

Prosjektet E39 Ålesund-Molde oppfylder samfunns målet og effektmålene i KVU fra 2011. Det valgte konseptet har høyest trafikanntytte av alle utredede konsepter. Ny veg mellom Ålesund og Molde vil bli om lag 70 km, det vil si omtrent samme lengde som dagens veg og ferje avløser.

2.3.2 E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde

E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde bidrar særlig til en døgnåpen, ferjefri veg med redusert reisetid over Romsdalsfjorden, og utvidelse av bo- og arbeidsmarkedet rundt Molde. Prosjektet vil gi om lag 31 km ny veg og vil avløse de to ferjesambandene fv. 668 Solholmen-Mordalsvågen og E39 Molde-Vestnes. E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde vil bidra til å redusere reisetida mellom Ålesund og Molde med om

lag 20 minutter, fra 110 minutter til om lag 90 minutter. Med videre utbygging av E39 Ålesund-Molde mellom Ålesund og Vik, oppnår man en bedre trafiksikkerhet og redusert reisetid på fellesstrekningen mellom E39 og E136. Denne delstrekningen vil redusere reisetida på strekningen Ålesund-Molde med ytterligere 20 minutter, og samlet vil prosjektet E39 Ålesund-Molde bidra til å redusere reisetida mellom de to byene med om lag 45 minutter. Gjennomsnittlig hastighet vil kunne bli om lag 77 km/t.

E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde omfatter følgende trafikale tiltak:

- Fra Vik til Otrøya blir det en undersjøisk tunnel på 14,5 km. Denne tunnelen vil ha doble tunnellop og fire kjørefelt ut fra krav til sikkerhet.
- Fra Otrøya til Julbøen på fastlandet bygges Julsundbrua. Dette er en hengebru med et hovedspenn på 1625 m. Brua vil ha fire kjørefelt samt gang- og sykkelfelt som også vil være til bruk for saktegående kjøretøy.
- Mellom Julbøen og Molde blir det to tunneler på til sammen 9,7 km med en dagsone på 0,9 km. Tunnelene bygges med enkle løp, men det reguleres ekstra løp for å ta høyde for eventuelle senere sikkerhetskrav.
- På Bolsønes knyttes vegen inn på eksisterende E39.
- Dagens E39 Remmem (Tresfjordbrua)-Ørskogfjellet blir E136.
- Dagens fv. 661 Helland-Vik blir midlertidig E39. Det gjennomføres tiltak på dagens fv. 661 mellom Vik og Helland for å bedre trafiksikkerhet, øke framkommeligheten for gående- og syklende og redusere støyplager ved økt trafikk. Dagens veg mellom Vik og Remmem (Tresfjordbrua) vil bli arm av E136 ved åpning av ny veg Ørskogfjellet-Vik.

Utbyggingen av E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde vil skje i regi av Statens vegvesen.

E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde legger grunnlag for, men er ikke avhengig av, en eventuell utbygging av det fylkeskommunale prosjektet fv. 662 Kjerringsundet. Målet med prosjektet fv. 662 Kjerringsundet er å gi fastlandsforbindelse til Gossen i Aukra kommune gjennom en påkobling til ny E39 på Otrøya i Molde kommune i nytt kryss som bygges av E39-prosjektet. Dersom prosjektet fv. 662 Kjerringsundet bygges ut vil det være noen fordeler for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde, men i de videre beregninger er det ikke en forutsetning at fv. 662 Kjerringsundet bygges.

E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde er beregnet å gi en stor samfunnsøkonomisk nytte for trafikantene, særlig på grunn av redusert reisetid. Den totale samfunnsøkonomiske netto nytten for prosjektet er negativ. En eventuell realisering av det fylkeskommunale ferjeavløsningsprosjektet fv. 662 Kjerringsundet vil bidra til å øke nytten for prosjektet E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde.

Tabell 1. Beregnet samfunnsøkonomisk nytte av E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde (Kilde: Statens vegvesen)

	Trafikantnytte (1000 2022-kr)	Netto nytte (NN) (1000 2022-kr)	Netto nytte per budsjett- krone (NNB)
Med bompenger	5 606 000	-4 906 000	-0,49
Uten bompenger	9 630 000	-5 836 000	-0,37

Trafikantnyttet er høyest uten bompenger. Hovedårsaken til dette er at innføring av bompenger reduserer trafikken. Netto nytte er imidlertid høyest med bompenger fordi det offentlige kostnader blir redusert.

E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde er beregnet å gi en økning i antall drepte og hardt skadde på om lag 0,1 per år med og uten bompenger. Økningen kommer av overføring av trafikk fra ferje til veg.

For hele E39 Ålesund-Molde er tilrettelegging for kollektivtrafikk, gåing og sykling vurdert sammen med

aktuelle aktører i planprosessene. Tiltak for dette inngår i prosjektkostnaden.

Prosjektet er beregnet å gi økte klimagassutslipp, mye på grunn av økt trafikk. Utslippene er beregnet eksklusive arealbeslag.

Tabell 2. Beregnede klimagassutslipp fra E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde (Kilde: Statens vegvesen)

	Endring CO ₂ -ekvivalenter fra transport analyse-perioden (40 år) (tonn), + er reduksjon	Endring CO ₂ -ekvivalenter fra transport 1. år (tonn), + er reduksjon	Direkte utslipp CO ₂ -ekvivalenter fra byggefasen (tonn), + er reduksjon	Totale utslipp CO ₂ -ekvivalenter fra byggefasen (tonn), + er reduksjon	Endring utslipp CO ₂ -ekvivalenter fra drift og vedlikehold i analyse-perioden (40 år) (tonn), + er reduksjon
Trinn 1 Vik-Molde (uten bompenger)	-690 434	-18 432	-40 596	-287 706	-65 819
Trinn 1 Vik-Molde (med bompenger)	-572 817	-8 898	-40 567	-287 091	-64 550

Fra transport og drift og vedlikehold vil bli lavere med bompenger enn uten bompenger. Dette fordi bompenger reduserer trafikken. Utslipp fra bygging vil ikke påvirkes av trafikkmengdene.

3. Bompengelopplegg og trafikkgrunnlag

Det foreslåtte bompengelopplegget for E39 Ålesund-Molde 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 prosjektet E39 Ålesund-Molde generelt og spesielt for trinn 1 Vik-Molde.

3.1 Nytteprinsippet

Kravet om sammenheng mellom nytte og betaling kalles nytteprinsippet. Dette prinsippet skal ligge til grunn for all bompengeskjeving. 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 bompengeskjevingen skal skje etter at prosjektet er åpnet for trafikk, såkalt etterskuddsinnkreving. Dette gjør at trafikantene får nytte av prosjektet mens de betaler bompenger.

Den geografiske plasseringen av bomstasjonene skal bidra til å sikre at de som betaler bompenger har nytte av prosjektet som bompengene finansierer. Bomstasjonene er i tillegg i størst mulig grad forsøkt plassert slik at de skal gi minst mulig deling av lokalsamfunn og ikke påføre enkeltpersoner eller -områder urimelige belastninger.

For E39 Ålesund-Molde trinn 1 Vik-Molde, er nytten særlig knyttet til en døgnåpen, ferjefri veg, med

redusert reisetid over Romsdalsfjorden, og en økning i bo- og arbeidsmarkedet. I noen grad er nytten også knyttet til trafiksikkerhet og miljø.

3.2 Anbefalt bompengelopplegg

For E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde legges det opp til tovegs etterskuddsinnkreving av bompenger. Innkrevingen starter opp i de enkelte bomsnittene når strekningene er åpnet for trafikk.

I bompengelopplegget som foreslås for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde er det lagt opp til at innkreving (bompengebidraget) i det enkelte bomsnitt ikke skal være større enn investeringen som er planlagt på den aktuelle strekningen. Det er også lagt opp til at bidraget i det enkelte bomsnitt er proposjonalt med kostnaden på strekningen. For E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde er kostnadsfordelingen slik: E39 Vik-Nautneset om lag 40 pst., Nautneset-Julbøen om lag 40 pst. og Julbøen-Bolsønes om lag 20 pst. Statens vegvesen legger til grunn at dette også vil være utgangspunkt for bompengesystemet for strekningen E39 Ålesund-Vik.

For å ivareta nytteprinsippet foreslås det til sammen fire bomstasjoner for E39 Ålesund- Molde, trinn 1 Vik-Molde.

Tabell 3. Forslag til bomstasjoner for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde

Bomstasjoner	Hoved- eller sideveg
Ny E39 Vik-Nautneset	Hovedveg
Ny E39 Nautneset- Julbøen	Hovedveg
Ny E39 Julbøen-Bolsønes	Hovedveg
Eksisterende fv. 662 Julbøen-Bolsønes	Sideveg



Figur 3. Bomstasjoner for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde. Også vist foreslått bomstasjon for fv. 662. Kjerringsundet.

Foreslått plassering av bomstasjonene er innenfor områder som er regulert til vegareal. Bomstasjonene plasseres slik:

- Bomstasjon på ny E39 mellom Vik og Nautneset plasseres mellom kryss på Vik og tunnel under Romsdalsfjorden.
- Bomstasjon på ny E39 mellom Nautneset og Julbøen plasseres rett vest for kryss på Julbøen. Det plasseres også bom på gang- og sykkelveg om denne åpnes for saktegående kjøretøy.
- Bomstasjon på ny E39 mellom Julbøen og Bolsønes plasseres i dagsone mellom tunneler.
- Bomstasjon på eksisterende fv. 662 mellom Julbøen og Bolsønes plasseres rett sør for kryss på Julbøen.

Det etableres bom på ny E39 mellom Julbøen og Bolsønes på dagstrekningen mellom tunnelene, jf. figur 3. Uten bom på fv. 662 vil trafikken kunne øke med 27 pst. i forhold til dagens trafikk. Dette vil redusere trafiksikkerheten og gi økt miljøbelastning. Med det foreslåtte bompengeprogget er det beregnet at all ny trafikk som følge av fjordkryssingen vil benytte ny E39. Uten sidevegsbom vil den statlige finansieringen måtte økes med om lag 200 mill. kr. Det foreslås derfor å etablere sidevegsbom på eksisterende fv. 662 mot Molde, rett ved kryss på Julbøen.

Plasseringen av bomstasjonen på fv. 662 er vurdert i forhold til lokalsamfunnet. Mellom bomstasjonen på fv. 662 og kryss ved E39 Julbøen er det regulert inn adkomst til én fritidseiendom som ikke er bebygd. Det er ikke lagt opp til at det skal gis fritak ved passering av bomstasjonen for denne eiendommen. Det er en barnehage som er plassert rett øst for Julbøen. Redusert takst på sidevegsbom vil redusere bomutgiftene for brukerne av denne barnehagen.

3.3 Takst- og rabattsystem

Det er nasjonale føringer på hvilket takst- og rabattsystem som kan legges til grunn i et bompengeprogget, jf. nærmere omtale i Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016). Takst- og rabattsystemet for E39 Ålesund-Molde skal til enhver tid være i henhold til enhver tids gjeldende retningslinjer for bompengeprosjekter på offentlig veg.

For ferjeavløsningsprosjekter kan det vurderes bompengeperiode over 15 år, og i mange tilfeller har slike prosjekter 20 år innkrevningstid. For dette prosjektet legges til grunn en innkrevningstid 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 (tungkjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3500 kg). Det er obligatorisk med brikke for kjøretøy i takstgruppe 2.

Det legges som hovedregel opp til at kjøretøy i takstgruppe 2 skal betale dobbel takst av kjøretøy i takstgruppe 1. For fjordkryssingen mellom Vik i Vestnes kommune og Nautneset i Molde kommune (bomstasjonen mellom Vik og Nautneset) legges det opp til at kjøretøy i takstgruppe 2 betaler takst tilsvarende tre ganger takst for kjøretøy i takstgruppe 1. En høyere takst for takstgruppe 2 er begrunnet med at tungbiltrafikken gir økte kostnader for undersjøiske tunneler på grunn av krav til maksimalt 5 pst. stigning og derfor lengre tunneler.

Det legges til grunn at nullutslippskjøretøy (el- og hydrogenkjøretøy) 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 Romsdal 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 65-70 pst. i 2030 på strekningen Vik-Molde. 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.

Plassering av bom på eksisterende fv. 662 ved Julbøen gjør at de som bor nord for Julbøen og har barn i barnehage øst for Julbøen, må passere bom ved henting/levering i barnehagen. Det foreslås halv takst i denne bommen i forhold til bom på ny E39 for å redusere ulempen dette medfører for denne brukergruppen. Takstforskjellen knyttes også til standardforskjellen mellom ny - og eksisterende veg.

Følgende trafikantgrupper 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 tre siste kulepunktene skjer automatisk.

Gjennomsnittstakst er definert som gjennomsnittlig inntekt per passering. 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. Grunntakst (skiltet takst) kan justeres slik at gjennomsnittstaksten blir i tråd med det som er lokalt vedtatt, jf. Prop. 1 S (2016–2017). 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 E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik Molde skal være nedbetalt i løpet av 20 år er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering i bommene må være 56-63 kr 2022-prisnivå.

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

- Det legges til grunn at kjøretøy i takstgruppe 2 skal betale dobbel takst av kjøretøy i takstgruppe 1, inkludert M1-kjøretøy. For fjordkryssingen mellom Vik i Vestnes kommune og

Nautneset i Molde kommune legges det opp til at kjøretøy i takstgruppe 2 betaler takst tilsvarende tre ganger takst for kjøretøy i takstgruppe 1.

- Det gis 20 pst. rabatt for kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig avtale og elektronisk brikke, inkludert M1-kjøretøy. Det gis ingen rabatt for takstgruppe 2.
- For nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 gis det ytterligere 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 vil være nullutslippskjøretøy.
- 3 pst. av passeringene vil ikke betale som følge av andre fritak, mangelfull identifisering av kjøretøy, teknisk svikt etc.

Tabell 4. Beregnede gjennomsnittstakster og foreløpige grunntakster for takstgruppe 1 og 2 i 2022-kr per bomstasjon

Bomstasjon	Gjennomsnittstakst	Grunntakst takstgruppe 1	Grunntakst takstgruppe 2
Ny E39 Vik-Nautneset	100-114 kr	103-115 kr	310-345 kr
Ny E39 Julsundet	64-73 kr	80-90 kr	160-180 kr
Ny E39 Julbøen-Bolsønes	28-32 kr	35-40 kr	70-80 kr
Eksisterende fv. 662 Julbøen-Bolsønes	11-13 kr	17-19 kr	34-38 kr

Med rabatt vil et kjøretøy i takstgruppe 1 betale om lag 174-195 2022-kr for å kjøre ny E39 fra Vik til Molde. Det gir en gjennomsnittlig kilometertakst på om lag 6 kr/km. Kjøretøy i takstgruppe 2 vil betale om lag 540-605 kr i 2022-prisnivå, med en gjennomsnittlig kilometertakst på om lag 18 kr/km.

Bompengeordningen vil være basert på AutoPASS-systemet. Betaling av bomavgift skjer i automatiske bomstasjoner enten ved bruk av elektronisk brikke (AutoPASS) eller etterskuddsvis fakturering basert på videofotografering av bilens registreringsnummer. Det vil være toveis innkreving av bompenger i alle bomstasjonene. Alle rabatter og fritak etter retningslinjene betinger gyldig avtale og brikke.

Innkrevingsutstyret, det vil si antenner, kamera m.m., blir plassert på portaler langs veien. Det er ikke forutsatt arealinngrep for plassering av portalene samt parkeringsarealer for tilsyn med bomstasjonene ut over det som er nødvendig for selve veganlegget. Detaljert plassering av bommer innenfor de rammer som er gitt i faglig grunnlag vil bli endelig avklart i forbindelse med utarbeidelse av byggeplaner.

3.4 Trafikkgrunnlag

Trafikkgrunnlaget for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde 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.

Det legges til grunn en andel kjøretøy i takstgruppe 2 (tunge kjøretøy) på om lag 15 pst. på E39 mellom Vik og Molde. På fv. 662 mot Molde utgjør andel kjøretøy i takstgruppe 2 mindre enn 5 pst.

Gitt det takstnivået som er foreslått viser trafikkberegningene at innføring av bompenger vil redusere trafikken i bomstasjonene med om lag 40 pst. i åpningsåret 2033. Trafikkveksten i bompengerperioden i de ulike bomstasjonene er beregnet som en lineær vekst ut fra trafikk tall for 2030 og 2050 fra RTM. Det legges til grunn en årlig vekst mellom 0,8 og 1,0 pst. i de ulike bomstasjonene.

For detaljer knyttet til transportmodellberegningene vises det til vedlagte trafikknotat.

Tabell 5. Beregnet trafikk E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde i 2030, (Årsdøgntrafikk, ÅDT) (Kilde: Statens vegvesen)

Bomstasjon	Årsdøgntrafikk (ÅDT) 2030	
	Vik-Molde gratis	Vik-Molde med bompenger
Ny E39 Vik-Nautneset	7 600	4 500
Ny E39 Julsundet	8 900	5 300
Ny E39 Julbøen-Bolsønes	6 600	3 700
Eksisterende fv. 662 Julbøen- Molde	3 700	2 600

Følsomhetsberegningene viser at økt bompengetakst med 20 pst. på E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde gir en reduksjon i trafikken på E39 Vik-Nautneset og E39 Julsundbrua med om lag ÅDT 300-400 i forhold til trafikk ved forventet takst. En økning på 50 pst. i takst gir en reduksjon i trafikken på om lag ÅDT 600-700 i de samme snittene.

Om rabatten for nullutslippsbiler blir fjernet helt, vil dette medføre en reduksjon i trafikken på om lag ÅDT 500 mellom Vik og Nautneset og om lag ÅDT 600 på Julsundbrua. I bomsnitt vest for Molde går trafikken samlet sett ned med om lag ÅDT 600.

3.5 Grunnlag for kommersiell ferjedrift

Etter at ny E39 er åpnet for trafikk, er det lagt til grunn at det offentlige ferjetilbudet legges ned. Det kan samtidig ikke utelukkes at kommersielle aktører kan tilby et ferjetilbud på strekningene, 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 vei, og dermed redusere inntektene til nytt fastlandssamband.

For å undersøke om en slik problemstilling er relevant for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde er det beregnet trafikk i ferjesambandene 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.

For E39 Molde-Vestnes er det i tillegg beregnet trafikk med et redusert tilbud med 40 minutters frekvens kl. 06.00-18.00 mandag-fredag og 80 minutters frekvens kl. 09.00-21.00 lørdag og søndag. Dette vil redusere kostnadene for en eventuell ferjeoperatør, samtidig som det fanger opp de største trafikkstrømmene.

Resultatene fra beregningene viser følgende:

- For Solholmen-Mordalsvågen beregnes det ingen bilturer over ferjen etter utbygging av fastlandsforbindelsen.
- For Molde-Vestnes (ferjeforbindelsen på E39) viser beregningene at det med dagens kapasitet, frekvens og takster vil kunne være om lag 300-400 kjøretøy hver dag som vil benytte ferjen.
- Ved et redusert tilbud til 40 minutters frekvens vil det være mindre enn 50 kjøretøy som benytter ferjen Molde-Vestnes hver dag.

Analysene viser at takstene vil bli for høye og trafikken vil bli for lav til at det vil være aktuelt å etablere et kommersielt ferjetilbud på de to strekningene. 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 bompengeskjeving for ny fv. 662 Kjerringsundet.

Ferjekaia på Molde er omfattet av to reguleringsplaner, (områdeplan) Molde sentrum og områdeplan for

Grandfjæra. Begge planene legger opp til en annen bruk av arealene enn vegformål på dagens ferjekai, men sikrer i bestemmelsene at nye formål ikke kan bygges ut før E39 er lagt om eller at ferjekaia er flyttet.

4. Utbyggings- og finansieringsopplegg

4.1 Utbyggingsplan og kostnadsoverslag

Statens vegvesen har utarbeidet en framdriftsplan for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde. I finansieringsberegningene er trinn 1 E39 Vik-Molde beregnet ut fra en byggeperiode på elleve år inkludert etterarbeider i 2033 og 2034. Forventet byggestart er 2024, med planlagt åpning av vegprosjektet ved årsskiftet 2032/2033.

Tabell 6. Framdriftsplan for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde

FRAMDRIFTSPLAN	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
E39 Vik - Julbøen	[Orange bar from 2024 to 2032]									
E39 Julbøen - Molde					[Orange bar from 2027 to 2032]					

Det er foreløpig beregnet at anleggskostnaden for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde vil være om lag 18,7 mrd. 2022-kr. Kostnaden er økt med om lag 1 mrd. 2022-kr i forhold til grunnlaget for Nasjonal transportplan 2022-2033. Økningen er knyttet til generell usikkerhet i bygge- og anleggsmarkedet. Foreløpig kostnadsramme er anslått til om lag 21,6 mrd. 2022-kr. Kostnadene er eksklusiv tidligere påløpte kostnader til planlegging på om lag 300 mill. kr. Endelig styrings- og kostnadsramme fastsettes av Stortinget etter ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).

Utbyggingskostnaden vil bli justert med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg i byggeperioden. Eventuelle kostnadsøkninger ut over prisstigning opp til kostnadsrammen dekkes av staten og bompengeselskapet etter samme prosentvise fordeling som innenfor den styringsrammen som Stortinget fastsetter. Eventuelle overskridelser utover kostnadsrammen forutsettes å være staten sitt ansvar. Dersom kostnadene for utbyggingen blir lavere enn forutsatt, legges det til grunn at en besparelse på inntil 10 pst. fordeles mellom Staten og bomselskapet i forhold til partenes andel av finansieringen. Kostnadsbesparelse utover dette tilfaller Staten.

Utbyggingsprosjektet dekker kostnader til grunnarbeider for bomstasjonene. Dette er tatt inn i anslaget. Kostnad for anskaffelse og drift av selve stasjonene dekkes av bompengeselskapet.

4.2 Finansiering

Av de statlige midlene til E39 Ålesund-Molde legges det til grunn om lag 14,4 mrd. 2022-kr for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde. Dette gir en statlig andel på 77 pst. på denne delstrekningen. Resten av kostnaden, om lag 4,3 mrd. 2022-kr, finansieres med bompenger.

Tabell 7. Finansieringsplan for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde (mill. 2022-kr)

	2022-2027	2028-2033	Sum
Statlige midler	2 600	11 800	14 400
Bompenger	900	3 400	4 300
Sum	3 500	15 200	18 700

Gjenstående statlige midler til E39 Ålesund-Molde, Ålesund-Vik blir ut fra dette om lag 6,4 mrd. 2022-kr. Bompengebidraget for denne delen vil bli vurdert senere.

4.2 Finansieringsanalyse

Finansieringsanalysen for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde er gjort i tråd med generelle føringer for bompengeprojekter. Det er i tillegg gjennomført en pessimistisk og en optimistisk følsomhetsanalyse for å se hvordan eventuelle endringer i forutsetningene for prosjektet påvirker finansieringssevne.

4.2.1 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 fylkeskommunen som er garantist for bompengelånet.

Følgende basisforutsetninger er lagt til grunn for finansieringsanalysen for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde:

- Samlet årlige innkrevingskostnader i fire bomstasjoner: 17,5 mill. 2022-kr
- Beregningsteknisk lånerente¹: De første ti år etter første låneopptak 5,5 pst., deretter 6,5 pst.
- Kalkulatorisk innskuddsrente: 1,5 pst. de første ti år, deretter 2,5 pst.
- Gjennomsnittstakster som vist i kap. 3.3 tabell 5.
- Årlig prisvekst på 2,0 pst. Dette gjelder både for anleggskostnader, driftskostnader og bomtakster.
- Beregnet trafikkgrunnlag og trafikkvekst som omtalt i dette notatet.

Med disse forutsetningene er bompengeperioden beregnet til om lag 20 år.

Brutto bompengeinntekter for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde er beregnet til om lag 7 620 mill. 2022-kr, der 4 320 mill. 2022-kr dekker deler av investeringskostnaden, 2 950 mill. 2022-kr dekker finansierings kostnader og 350 mill. 2022-kr dekker investering i innkrevingsutstyr og kostnader til drift av bompengeselskapet.

4.2.2 Finansieringsberegning med pessimistiske og optimistiske forutsetninger

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

- Bompengeselskapet dekker sin andel av en kostnadsøkning opp til kostnadsrammen.

¹ 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 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.

- Årlig trafikkvekst blir redusert til 0 pst. fra åpningsåret.
- Takstøkning med 20 % etter ett år.
- Trafikkmodellen beregner at trafikken samlet sett reduseres med om lag 6 pst. som følge av takstøkningen.

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 på om lag 17 år, det vil si en reduksjon på om lag 3 år. Alternativt kan gjennomsnittstaksten reduseres med om lag 10 pst., som tilsvarer om lag 5 år.

5. Fylkeskommunal garanti

Fylkeskommunen må stille selvskyldnergaranti for bompengeprojektets gjeld. Det er Møre og Romsdal fylkeskommune som må stille denne garantien for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde. 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 økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og/eller en forlengelse av bompengerperioden med inntil fem år.

Lånegarantien må ta høyde for pessimistiske forutsetninger for bompengefinansieringen. Det vil si at beregningen av maksimal lånegjeld er basert på pessimistiske forutsetninger om trafikkutvikling, kostnadsutvikling med videre, som vist i kap. 4.2.2.

Maksimal lånegjeld er beregnet til om lag 8 200 mill. kr i løpende kroneverdi. Lånegjelda vil være på det nivået i år 2034. I tillegg kommer 10 pst. til å dekke omkostninger. Dette gir en beregnet garantiramme på om lag 9 00 mill. løpende kr. Garantistillelsen gjelder bompengeselskapets gjeld opp til kostnadsrammen ved oppstart av prosjektet.

Fylkeskommunal garanti skal godkjennes av Kommunal- og distriktsdepartementet, jf. kommuneloven §14-19 første ledd.

6. Lokalpolitiske vedtak

Statens vegvesen anbefaler at Møre og Romsdal fylkeskommune samt Molde, Vestnes, Ålesund og Aukra kommuner gir tilslutning til skissert bompenggeopplegg for E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde som beskrevet i dette notatet. Øvrige kommuner i Møre og Romsdal fylkeskommune får saken til orientering.

Statens vegvesen har på bakgrunn av dette notatet og anbefalingen ovenfor følgende forslag til likelydende kommunale og fylkeskommunalt vedtak i Molde, Vestnes, Ålesund og Aukra kommuner samt Møre og Romsdal fylkeskommune:

1. Møre og Romsdal fylkeskommune / NN kommune slutter seg til at utbyggingen av E39 Ålesund-Molde, Trinn 1 Vik-Molde delfinansieres med bompenger. Det er foreløpig lagt til grunnen kostnad for prosjektet på 18 700 mill. 2022-kr. Styringsramme og kostnadsramme fastsettes etter ekstern kvalitetssikring av prosjektet (KS2).
2. Bompenggebidraget er foreløpig beregnet til om lag 4 300 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 lokalt.
3. Innkrevingen av bompenger skjer i begge retninger i tre automatiske bomstasjoner på ny E39 og i én automatisk bomstasjon på dagens fv. 662:
 - Bomstasjon på ny E39 mellom Vik og Nautneset plasseres mellom kryss på Vik og tunnel under Romsdalsfjorden.
 - Bomstasjon på ny E39 mellom Nautneset og Julbøen plasseres rett vest for kryss på Julbøen. Det plasseres også bom på gang- og sykkelveg om denne åpnes for saktegående kjøretøy.
 - Bomstasjon på ny E39 mellom Julbøen og Bolsønes plasseres i dagsone mellom tunneler.
 - Bomstasjon på eksisterende fv. 662 mellom Julbøen og Bolsønes plasseres rett sør for kryss på Julbøen. Bomstasjonen på fv. 662 sikrer finansieringen av E39 og at nyskapt trafikk som følge av utbyggingen velger ny vei. Den vil også gi bedre trafikksikkerhet, bedre fremkommelighet og bedre bomiljø langs fylkesveien.
4. Det legges til grunn 20 års etterskuddsvis innkreving av bompenger.
5. Rabatt- og fritaksordninger er forutsatt å følge til enhver tid gjeldende takstretningslinjer. Per i dag gjelder følgende ordninger 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. Som hovedregel skal kjøretøy i takstgruppe 2 betale dobbel takst av kjøretøy i takstgruppe 1. På strekningen Vik-Nautneset er det lagt til grunn at kjøretøy i takstgruppe 2 tre ganger takst av takstgruppe 1.
7. Det er lagt til grunn en gjennomsnittstakst for prosjektet på 56-63 kr i 2022-prisnivå. På bakgrunn av forventet trafikksammensetning er det foreløpig beregnet følgende grunntakster i 2022-kr i de ulike bomstasjonene:

Bomstasjon	Grunntakstakstgruppe 1	Grunntakstakstgruppe 2
Ny E39 Vik-Nautneset	103-115 kr	310-345 kr
Ny E39 Nautneset- Julbøen	80-90 kr	160-180 kr
Ny E39 Julbøen-Bolsønes	35-40 kr	70-80 kr
Eksisterende fv. 662	17-19 kr	34-38 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 statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er statens ansvar og dekkes med statlige midler. Styrings- og kostnadsrammen blir fastsatt i stortingsproposisjonen for prosjektet. Dersom kostnadene for utbyggingen blir lavere enn forutsatt, legges det til grunn at en besparelse på inntil 10 pst. fordeles mellom Staten og bomselskapet i forhold til partenes andel av finansieringen. Kostnadsbesparelse utover dette tilfaller staten.

Tillegg Møre og Romsdal fylkeskommune

9. Under forutsetning av Kommunal- og distriktsdepartementets godkjenning, garanterer Møre og Romsdal fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for prosjektets gjeld, med rett til 1. prioritets pant i selskapets rettighet til å innkreve bompenger.
10. Det samlede garantibeløpet er begrenset oppad til 8 200 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 9 000 mill. kr.
11. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden totalt på 20 år. Innkrevningstiden 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 36 år fra første opptrekk på finansieringen.
12. Garantistenes utlegg kan dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.
13. Garantien gjelder inntil prosjektselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetalingen av lånet.
14. For å sikre bompengeneinnkrevningen fra mulig kryssfinansiering frasier Møre og Romsdal fylkeskommune seg muligheten for regresskrav som går utover bompengeselskapets innkrevingsrett i tilfeller der garantien kommer til anvendelighet.

7. Videre prosess

Statens vegvesen vil be Samferdselsdepartementet om å gjennomføre ekstern kvalitetssikring (KS2) etter statens prosjektmodell, i henhold til gjeldende regelverk for statlige prosjekter med kostnad over 1 mrd. kr.

Etter at ekstern kvalitetssikring (KS2) er gjennomført utarbeides det et grunnlag for en stortingsproposisjon som oversendes til Samferdselsdepartementet. Samferdselsdepartementet sørger for endelig ferdigstilling og for å legge fram en stortingsproposisjon om delvis bompengefinansiering av E39 Ålesund-Molde, trinn 1 Vik-Molde for Stortinget. Det er Stortinget som fatter endelig vedtak om bompengeneinnkreving på offentlig veg.