



Bypakke Kristiansund

Faglig grunnlag



Innhold

1. Innledning.....	3
2. Bakgrunn	3
3. Historikk.....	4
3.1 Kristiansund kommune.....	4
3.2 Møre og Romsdal fylkeskommune	5
4. Nasjonale føringer for bypakker.....	7
4.1 Nytteprinsippet	7
4.2 Porteføljestyring	8
4.3 Innkrevingsform og innkrevingsperiode	8
4.4 Krav til fylkeskommunal/kommunal egenandel og merverdiavgiftskompensasjon	8
4.5 Finansierings- og innkrevingskostnader.....	8
5. Omtale av prosjektporteføljen i Bypakke Kristiansund	9
5.1 Tiltak på riksveg.....	12
5.2 Tiltak på kommunal veg.....	13
5.3 Tiltak på fylkeskommunal veg	14
5.4 Andre tiltak og kostnader	15
5.5 Marginalliste til prosjektporteføljen	15
6. Trafikkgrunnlag.....	17
7. Finansierings- og bompengeopplegg.....	18
7.1 Forslag til finansieringsplan	18
7.2 Bompengeopplegg og plassering av bomstasjoner	20
7.3 Takst- og rabattsystem.....	22
7.4 Forslag til takster	25
8. Garanti	27
9. Organisering og styring	27
10. Forslag til lokalpolitiske vedtak	28
11. Videre prosess	34

1. Innledning

Statens vegvesen legger i dette faglige grunnlaget fram forslag om utbygging og finansiering av en bypakke i Kristiansund (Bypakke Kristiansund).

Hovedfokus og bakgrunn for Bypakke Kristiansund er:

- Tilbudet for gående, syklende og kollektivreisende må bli bedre.
- Næringstransporten må ha forutsigbar framkommelighet.
- Støy og barrierer må reduseres.
- Sårbarheten i transportsystemet må reduseres.

Disse utfordringene må løses innenfor en arealknapp bysituasjon.

I prosjekter med delvis bompengefinansiering må berørte kommuner og fylkeskommuner fatte forpliktende lokalpolitiske vedtak om en bompengoordning før saken kan fremmes for Stortinget, og det er Stortinget som fatter endelig vedtak om bompengefinansiering. Prinsippvedtak om Bypakke Kristiansund ble vedtatt i Kristiansund bystyre 19. juni 2018.

Med mindre noe annet er eksplisitt angitt, er tallene i det faglige grunnlaget oppgitt i faste 2023-kroner.

2. Bakgrunn

Kristiansund kommune er by-, administrasjons- og regionsenter på Nordmøre i Møre og Romsdal fylkeskommune. Kommunen har om lag 24 200 innbyggere og et areal på 87 km² i utstrekning. Byen er fordelt på flere øyer, fra Nordlandet i sør-øst til Gomalandet, Kirklandet og Innlandet i vest.

Fordelingen av byen på flere øyer gjør byen langstrakt. Samtidig er byen tett utbygd, noe som innebærer at det er korte avstander internt i byen mellom boliger, arbeidsplasser, skoler og kultur- og idrettsanlegg. Byen har slik et fortrinn når framtidens transportsystemer skal utvikles, der flere kan gå, sykle og ta bussen.

Løkkemyra på Nordlandet er i Kristiansund kommune sin arealstrategi definert som et bydelssenter med lokalisering av næringspark (Vestbase) og handelsområde. Her er en stor del av byens arbeidsplasser lokalisert.

Hovedadkomst med bil og buss til Kristiansund by skjer via rv. 70, en vegstrekning som har en årsdøgntrafikk (ÅDT) på inntil 19 000 kjøretøy. Trafikkbildet på strekningen er kjenetegnet ved kødannelser i begge retninger. Næringstrafikken har i stor grad Kristiansund by som start- eller målpunkt. Tungbiltrafikken er i den sammenheng ekstra belastende for bymiljøet. En rekke boliger langs rv. 70 er utsatt for støy og luftforurensning. Hurtigbåten mellom Trondheim og Kristiansund, med anløp på Smøla og i Kjørsvikbugen, har ankomst

direkte til sentrum av Kristiansund. Transportsystemet i Kristiansund by er ellers i liten grad tilrettelagt for kollektivtrafikk, og tilbudet til gående og syklende er i dag ikke tilstrekkelig sammenhengende og trafiksikkert. Andelen kollektivreiser, gående og syklende var i reisevaneundersøkelsen i 2013/2014 på om lag 30 prosent (tallet inkluderer flyreiser).

I perioden 2013-2022 er det registrert 124 personskadeulykker med 142 personskader, der 1 er drept, 11 hardt skadde og 130 lettere skadde på kommunale veger, fylkesveger og riksveg i området som omfattes av bypakken.

Målet med Bypakke Kristiansund er et mer effektivt transportsystem som skal gi økt framkommelighet, nedgang i trafikkulykker og legge grunnlaget for at mer av veksten i persontransport kan tas med kollektivtrafikk, sykkel og gange. Bypakken skal utbedre et sårbart transportsystem i en arealknapp bysituasjon, og bidra til en attraktiv og bærekraftig byutvikling med et framtidsrettet kollektivtilbud.

3. Historikk

3.1 Kristiansund kommune

Prinsippvedtak om bypakken

Kristiansund kommune fattet prinsippvedtak om å arbeide for en bypakke for Kristiansund i kommunestyret den 19. juni 2018 (sak 18/45):

«Kristiansund kommune ønsker å bygge en framtidsrettet samferdselsløsning for byen og regionen gjennom å etablere en bypakke for finansiering av utbyggingen. Kommunen tilrår at alternativ B i saksframlegget legges til grunn for Bypakken.

Alternativet omfatter tiltakene på Nordlandet med veg i åpen skjæring gjennom Kråkhaugen, prosjektene på Rensvik, Trollsvingen samt byutviklings-ogkollektivtiltak. Alternativet med tunnel gjennom Kråkhaugen på Nordlandet må også utredes og planmessig behandles.

Bypakken etter alternativ B får en anslått kostnadsramme på 950 mill. kr. Av dette forutsettes 250 mill. kroner i statsmidler og 20 mill. kroner fra fylkeskommunen. Dette gir 28 % offentlig finansiering. Det forutsettes to bompengesnitt hhv. På Nordsundbrua og Omsundbrua.

Kommunen ber om at bompengesatsen settes til kr 20,- pr. passering, timesregel, rabatt knyttet til brikke og et månedstak for antall passeringer. Nedbetalingstiden er beregnet til 6,5 år. Det utredes om gratis sundbåt kan inngå i pakkens samt utvidelse av Parkeringshus/ plasser ved sundbåtkaiene kan inngå i Bypakken.»

Aktuelle planer

Kristiansund kommune vedtok i 2014 «Hovedplan for sykkel» der målsetningen er å skape et grunnlag for bedre tilrettelegging for sykling og bidra til at sykling blir et reelt samferdselspolitisk virkemiddel, for å motvirke den bilbaserte framveksten. Ett av tiltakene i planen er å få til et sammenhengende gang- og sykkelvegnett, som gjør det mer attraktivt med en større andel reiser med bruk av sykkel, og gange.

3.2 Møre og Romsdal fylkeskommune

Prinsippvedtak om bypakken

I sak T-14/13 den 23.04.13 ble det fattet intensjonsvedtak om 5 prosent bidrag til Bypakke Kristiansund, fordelt med 2,5 prosent til investering og driftsmidler:

«1. Fylkestinget tek orienteringa til vitande.

2. Fylkestinget er kjent med at det er forventning til om lag 5 prosent fylkeskommunal medfinansiering i bypakkane. Fylkestinget vil kome tilbake til investeringsbeløp for dei tre byane i ei eiga sak.

3. Fylkestinget vil gi signal til byane om at det vil bli ein føresetnad for fylkeskommunal medfinansiering at deler av dei totale investeringsmidlane i bypakkar skal gå til kollektivtiltak, tiltak for gåande og syklende, miljøtiltak og trafikktryggingstiltak.

4. Bykommunane blir også oppmoda om legge fram ein plan for restriktive tiltak for biltrafikk i samband med bypakkane.»

Fylkestinget gjorde den 17. juni 2014 (sak T-37/14) et intensjonsvedtak om å bidra med 5 prosent fylkeskommunal finansiering av bypakkens størrelse, fordelt på 2,5 prosent investeringsmidler og 2,5 prosent driftsmidler. Vedtaket er fulgt opp i gjeldende økonomiplan for Møre og Romsdal fylkeskommune. Vedtaket lyder slik:

1. Finansiering av fylkeskommunen sin andel av bypakkene på 5 prosent fram til 2030, samt finansiering av auka kollektivdrift i same periode skal løysast gjennom:

a) 286 mill. kroner i investeringsmidlar, der 196 millionar i Ålesund og Molde allereie ligg inne i investeringsprogrammet, samt at vi legg inn 90 mill. kroner til Kristiansund i investeringsprogrammet.

b) 20 mill. kroner årleg i driftsmidlar, som finansierast gjennom omstrukturering, omdisponeringar og prioriteringar på driftsbudsjettet, samt at fylkeskommunen forventar finansiering ved at: - ein oppnår å få inn små og mellomstore byar i belønningsordninga – ein oppnår ein form for bymiljøavtalar i små og mellomstore byar – ein får auka rammer frå staten til drift av kollektivtrafikk.

c) For å nå måla for kollektivtrafikken er det behov for ytterlegare 10 mill. kroner per år i driftsmidlar, og ber derfor om at driftsramma blir auka med 10 mill. kroner årleg.

2. Finansiering på lang sikt er tenkt løyst gjennom:

- a. å arbeide for auka rammeløyvingar frå staten til kollektivdrift.*
- b. å arbeide for å få små- og mellomstore byar inn i beløningsordninga.*
- c. å oppnå at staten utviklar heilskaplege bymiljøavtalar for små- og mellomstore byar.*

3. Det må nyttast så stor andel av bypakkemidlane til kollektivtiltak, gange og sykkel at vi når måla i bypakkene.

4. Det er forventet når fylkeskommunen går inn med finansiering og auke i kollektivtilbodet at partane i bypakkene utarbeidar ein plan for restriksjonar på privatbilismen på sine ansvarsområde.

5. Det er ein føresetnad at kollektivfelt eller sambruksfelt blir prioritert ved utbygging til firefelts veg

6. Det er ein føresetnad at kollektivtiltak må vere ein del av arbeidet med realisering av bypakkearbeidet frå første dag.

Aktuelle planer/vedtak

I tillegg til det som ligger i vedtakene fra Møre og Romsdal fylkeskommune er det flere fylkeskommunale planer og strategier med mål og tiltak som gir retning for fylkeskommunen, for eksempel «Fylkesstrategi for samferdsel», «Fylkesstrategi for attraktive byar og tettstader», og «Fylkesstrategi for klima, miljø og energi».

I «Fylkesstrategi for samferdsel for perioden 2021-2024» er det flere mål som er særlig relevant for Bypakke Kristiansund, herunder målene om at «Møre og Romsdal skal ta all vekst i persontransport i dei største byområda med auka bruk av kollektivtransport, mobilitetsløysingar, sykling og gåing», og «Møre og Romsdal skal ha meir universell utforming, vekst i grøn transport og tryggare ferdsel for mjuke trafikantar i byar og tettstader». Fylkesstrategi for samferdsel har også som mål å halvere tallet på hardt skadde og drepte på fylkesvegnettet i Møre og Romsdal innen 2030.

Også «Fylkesstrategi for attraktive byer og tettsteder 2023-2026» og «Fylkesstrategi for miljø, klima og energi», som nå er under utarbeiding, inneholder mål og føringer som det i bypakkearbeidet vil være viktig å se hen til.

I «Fylkesstrategi for klima, miljø og energi» er fylkets målsetting for klimagassutslipp å redusere klimagassutslippene slik at fylket er klimanøytralt i 2030, samt bidra til 55 prosent kutt i ikke-kvotepiktig sektor. Transportsektoren er en del av ikke-kvotepiktig sektor.

Møre og Romsdal fylkeskommune har bygd opp vedtatt fylkesplan for 2021-2024 rundt FNs bærekraftsmål, der ett av de overordnede målene er at Møre og Romsdal skal bli miljøfylke nummer 1. I fylkesplanen er det mål om at Møre og Romsdal skal ha «inkluderende og trygge byar- og tettstader med særpreg, som tilbyr gode bumiljø og offentlege rom, attraktive arbeidsplassar, eit variert kultur- og tenestetilbod, og miljøvennleg transport», og at Møre og Romsdal skal ha «eit transportsystem som er trygt, smart og miljøvennleg, og er tilpassa innbyggjarane og næringslivet sine behov».

I Møre og Romsdal fylkeskommune sin økonomiplan for 2023 – 2026 er Bypakke Kristiansund et av de prioriterte investeringstiltakene: *«Det er ikkje gjort lokalpolitisk vedtak for bypakke Kristiansund, og estimert kostnad/fylkeskommunale midlar til investeringstiltak er dermed basert på intensjonsvedtaket i 2014. 2,5 prosent av bypakken utgjør om lag 35 mill. kroner».*

4. Nasjonale føringer for bypakker

Forslaget om Bypakke Kristiansund er utarbeidet i tråd med prinsipper for bypakker i mindre byområder, jf. Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029.

4.1 Nytteprinsippet

Nytteprinsippet er et sentralt prinsipp for norsk bompengeneinnkreving, jf. Meld. St. 33 (2016–2017) Nasjonal transportplan 2018–2029 og stortingsmeldinger om NTP. Dette 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. Det stilles likevel ikke samme direkte krav til sammenheng mellom nytte og betaling i bypakker som for strekningsvise bompengeprojekt. Det utvidede nytteprinsippet er i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal Transportplan 2014– 2023 definert slik:

«Bypakker består av flere prosjekt som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i byområdet, og som til sammen bidrar til økt framkommelighet. Bruk av bompenger for å styrke kollektivtrafikken avlaster vegnett og kommer bilistene til gode ved økt framkommelighet»

Kravet om sammenheng mellom nytte og betaling ligger til grunn for bompengeneinnkreving og plassering av bomstasjoner i Bypakke Kristiansund.

4.2 Porteføljestyring

Prosjekter og tiltak i mindre bypakker skal prioriteres gjennom porteføljestyring. Porteføljestyring innebærer at omfanget av utbyggingen må tilpasses de økonomiske rammene for bypakken. Det forutsettes sterk kostnadskontroll. Eventuell kostnadsøkning og/eller inntektssvikt skal håndteres i den løpende porteføljestyringen og ved kutt i porteføljen, ikke gjennom økte takster og/eller forlenget innkrevingsstid. Dersom enkelte prosjekter blir rimeligere enn det som er lagt til grunn, inntektene i pakken høyere og/eller finansieringskostnadene lavere enn beregnet, kan det derimot bli rom for å gjennomføre flere av tiltakene i porteføljen, inkludert tiltak fra marginalliste (tabell 5.2).

Arbeidet med porteføljestyringen skal skje gjennom årlig rullering av et handlingsprogram med vekt på mål- og resultatstyring. Det legges til grunn at styringsgruppen for bypakken prioriterer prosjekter innenfor rammene til pakken.

4.3 Innkrevingsform og innkrevingsperiode

I bypakker er den vanlige innkrevingsmåten parallellinnkreving, der bompenger blir krevd inn samtidig med utbyggingen. Hovedregelen for innkrevingsperiode av bompenger i bypakker er maksimalt 15 år fra start av innkrevingen.

4.4 Krav til fylkeskommunal/kommunal egenandel og merverdiavgiftskompensasjon

For porteføljestyrt bypakker skal det legges til grunn en fylkeskommunal/kommunal egenandel på minst 20 prosent av den samlede kostnaden for fylkeskommunale og kommunale prosjekter uten merverdiavgift. Bompenger kan ikke bidra i finansiering av egenandelen. Det er samtidig et krav at all kompensasjon for merverdiavgift for prosjektene i porteføljen på det lokale vegnett (kommunale og fylkeskommunale veger) skal tilbakeføres til bypakken.

4.5 Finansierings- og innkrevingskostnader

Det legges til grunn at bompengeselskapet Vegamot AS får i oppdrag å finansiere bompengandelen i Bypakke Kristiansund. Statens vegvesen skal være oppdragsgiver for bypakken. Bompengeselskapet skal betale ut midler til Statens vegvesen i tråd med en rekvisisjonsplan. Bompengeselskapet finansierer utbetalingene ved å ta opp lån, og lånet betales tilbake med bompenger.

I tråd med brev av 14. november 2012 fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen og senere i Prop. 1 S (2016-2017), er det lagt til grunn en beregningsteknisk rente på 5,5 prosent de første ti årene etter første låneopptak og deretter 6,5 prosent. Innskuddsrenten er satt til 1,5 prosent de første ti årene, og deretter 2,5 prosent.

Innkrevingskostnader omfatter etablering, investering, drift og vedlikehold og avvikling av innkrevingsutstyret som bomselskapet er ansvarlig for, i tillegg til bomselskapets administrasjonskostnader. Bompengeselskapene betaler også utstedergodtgjørelse til utsteder selskap for avtalepasseringer, det vil si selskapene som utsteder AutoPASS-brikker. AutoPASS-utsteder har rett til utstedergodtgjørelse tilsvarende 1,75 prosent av netto akseptert transaksjonsbeløp mellom AutoPASS-utsteder og bompengeselskapet. Denne ordningen er regulert i §7 i forskrift om utstedervirksomhet for bompenger og ferjebilletter (utstederforskriften): <https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2018-12-14-1917>.

5. Omtale av prosjektporteføljen i Bypakke Kristiansund

Bypakke Kristiansund omfatter tiltak på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt vegnett.

De tre største tiltakene som planlegges gjennom Bypakke Kristiansund, er på riksveg (rv. 70), innfartsvegen til Kristiansund:

- Bil- og sykkelveg, samt kollektiv- og sambruksfelt i ny trase på strekningen rv. 70 Vikansvingen-Kontrollplassen.
- Ny rundkjøring og utbygging av gang- og sykkelvegssystemet i Rensvikområdet.
- Rundkjøring og undergang ved Trollsvingen/ Røsslyngveien, samt kollektivfelt i Gomabakken.

Samferdselsdepartementet besluttet i 2010 at rv. 70 innfartsvegen til Kristiansund skulle være unntatt krav om konseptvalgutredning. Dette er dokumentert i brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen av 19.03.2010.

Kart over utbyggingsområdet i bypakken med prioriterte statlige tiltak går fram av figur 5.1. I tillegg kommer kommunale og fylkeskommunale tiltak omtalt i tabell 5.1.



Figur 5.1. Kartskisse med prioriterte statlige tiltak i Bypakke Kristiansund

Finansieringsbehovet for Bypakke Kristiansund er foreløpig beregnet til om lag 1,87 mrd. kr i 2023-prisnivå fordelt på tiltak som vist i tabell 5.1. Kostnadene inkluderer merverdiavgift.

Tabell 5.1 viser prioritering av tiltakene i bypakken. Tiltaket rv. 70 Trollsvingen/ Røsslyngveien og kollektivfelt Goma – Atlanten er prioritert først på grunn av utbygging av ny skole i området. Deretter starter rv. 70 Vikansvingen – Kontrollplassen, som er det største tiltaket i bypakken. Utbyggingsrekkefølge og framdrift for de øvrige tiltakene må sikre muligheten for porteføljestyring innenfor de økonomiske rammene for bypakken, med utgangspunkt i en innkrevingsperiode på inntil 15 år.

Et prinsipp i Bypakke Kristiansund er at midler som bevilges av den enkelte vegeier må benyttes på dennes vegnett.

Tabell 5.1. Prioriterte tiltak fordelt på vegnett for prosjektportefølje i Bypakke Kristiansund.

Prioritet	Tiltak	Vegeier	Beregnet finansieringsbehov i mill. 2023-kr
1	Rundkjøring/undergang rv. 70 Trollsvingen/ Røsslyngveien og kollektivfelt Goma - Atlanten	Stat	152
2	Rv. 70 Vikansvingen - Kontrollplassen	Stat	1 057
3	Busstopp i Langveien ("Bedehuset").	Fylke	2
4	Opprusting av holdeplasser og ramper på strekninga Melvika – flyplassen.	Fylke	15
5	Opprusting av holdeplasser og ramper i Nergata/Omagata.	Fylke	8
6	Seivikveien: Oppgradering busstoppene i Byskogen.	Fylke	2
7	Sanntidsskilt/investeringstiltak som øker kollektivtrafikken sin attraktivitet.	Fylke	20
8	Utbedring av trafikale forhold ved sykehuset	Kommune	3
9	Utbedring skolevei Røsslyngveien	Kommune	11
10	Rv. 70 Rensvik undergang – Rensvikkrysset (eks. rv. 70 Rensvikholmen g/s-bru)	Stat	400
11	Rv. 70 Rensvikholmen g/s-bru	Stat	105
12	Rv. 70 Persløkka g/s-bru	Stat	28
13	Kombinert parkeringsplass Atlanten/Folkeparken/Røsslyngveien	Kommune	5
14	Utbedring Godhaugveien ved Frei U-skole	Kommune	7
15	Utbedring av sykkeltrase Freiveien	Kommune	11
16	Tilrettelegging for g/s ved trafikkmaskin Goma	Kommune	7
17	Forleng gang/sykkelvei fra kirka til H. Brinchm. vei	Kommune	3
18	Forbindelse Campus – Normoria	Kommune	9
19	Enkle strakstiltak, trafiksikkerhet	Kommune	5
20	Bedre bussholdeplasser	Kommune	4
21	Sykkeltiltak på forbindelsen Holmfjæra - Atlanten	Kommune	3
Sum prioriterte prosjekter			1 854
	Etablering av bomstasjoner		4
	Administrasjon av bypakken		10
SUM TOTALT			1 868*

*Sum totalt avviker marginalt i forhold til sum delprosjekt. Dette skyldes avrunding av tall til hele mill. kr.

5.1 Tiltak på riksveg

Tiltak til investering på riksveg er omtalt i prioritert rekkefølge og går fram av tabell 5.1. Kostnadsanslagene for riksvegtiltakene er oppgitt på reguleringsplannivå.

Rundkjøring/undergang rv. 70 Trollsvingen/Røsslyngveien og kollektivfelt Goma – Atlanten

Tiltaket rv. 70 Trollsvingen/Røsslyngveien omfatter etablering av rundkjøring med diameter 40 meter ved Trollsvingen/Røsslyngvegen, omlegging av Røsslyngvegen til rundkjøring, g/s undergang, flytting av busslomme til nord for rv. 70 og tilhørende gang- og sykkelveger nord og sør for rv. 70. Hovedvegen beholdes som 2-felts veg, med nødvendig tilpasning 50 meter ut fra hver side av rundkjøringen.

Tiltaket kollektivfelt fra Goma til Atlanten er på om lag 1,2 km, og etableres på eksisterende vegareal for rv. 70 fra Gomabakken til Røsslyngveien samt inntil eksisterende rv. 70 fra ny rundkjøring til Atlanten.

Tiltakene vil gi bedre trafiksikkerhet og økt framkommelighet for gående, syklende og kollektivreisende.

Disse tiltakene dekkes av gjeldende reguleringsplan for Atlanten-Røsslyngveien, som ble vedtatt i 2011, samt reguleringsplan i forbindelse med ny Goma skole fra 2023. Ny Goma skole er planlagt tatt i bruk i 2025.

Rv. 70 Vikansvingen - Kontrollplassen

Rv. 70 Vikansvingen - Kontrollplassen er det største tiltaket i Bypakke Kristiansund. Tiltaket omfatter 1,4 km firefelts veg med kollektiv- og sambruksfelt og 1,4 km sykkelveg med fortau.

For å utnytte kapasitetsøkningen på strekningen vil to av feltene på ny firefelts veg bli benyttet til kollektiv- og sambruksfelt.

Gang- og sykkelløsningen med sykkelveg og fortau inneholder totalt 6 planfrie kryssinger av rv. 70, med 4 gang- og sykkelbruer langs traseen, samt undergang for fotgjengere og syklist i tilknytning til nye busstopp ved både Vikansvingen og Kontrollplassen.

Samlet skal dette tiltaket bidra til å fremme miljøvennlig transport ved å frigjøre vegkapasitet til buss, og ved å legge til rette for fotgjengere og syklist. Ny trasé og trafikale løsninger for innfartsvegen til Kristiansund på delstrekningen Vikansvingen-Kontrollplassen skal gi bedre framkommelighet, redusert reisetid og bedre trafiksikkerhet. Bedre kapasitet og framkommelighet på denne vegen vil òg være viktig for næringstransporten i Kristiansund.

Reguleringsplan for vegstrekningen ble vedtatt av bystyret i Kristiansund den 27. august 2020. Etter innsigelse fra statsforvalteren i Møre og Romsdal i februar 2021 ble det valgte alternativ «veg i dagen» godkjent av Kommunal - og distriktsdepartementet i januar 2022.

Rv. 70 Rensvik undergang - Rensvikkryss

De to tiltakene ny undergang ved Rensvik og nytt Rensvikkryss skal gi økt trafiksikkerhet og bedret trafikkavvikling, samt bedre forholdene for gående, syklende og kollektiv-reisende. Anlegget ligger etter ferdigstilling fullt og helt på eksisterende veger. Samlet bidrar disse tiltakene til et mer trafiksikkert og sammenhengende gang- og sykkelvegnett i Rensvikområdet.

Reguleringsplanene for undergang ved Rensvik og rv. 70 Rensvikkryss-Rensvikholmen ble vedtatt av bystyret i Kristiansund i henholdsvis 2014 og 2019.

Rv. 70 Rensvikholmen g/s-bru

Ny Rensvikholmen g/s bru dekker den nordre delen av reguleringsplanen for rv. 70 Rensvikkryss-Rensvikholmen. Den nye brua vil bidra til et mer trafiksikkert og sammenhengende gang- og sykkelvegnett mellom Rensvikområdet og sentrumsnære områder og arbeidsplasser.

Reguleringsplanen for tiltaket ble vedtatt av bystyret i Kristiansund kommune i 2019.

Rv. 70 Persløkka g/s-bru

Ny Persløkka g/s-bru vil bidra til et mer trafiksikkert og kvalitetsmessig bedre gang- og sykkelvegnett mellom Daleområdet og sentrumsnære områder og arbeidsplasser.

Reguleringsplan for vegstrekningen ble vedtatt av bystyret i Kristiansund den 27. august 2020.

5.2 Tiltak på kommunal veg

Bypakken vil prioritere tiltak til investering på kommunal veg som bedrer forholdene for gående, syklende og kollektivbrukere, innenfor en ramme på om lag 67 mill. 2023-kr. Tiltakene inngår i tabell 5.1.

Tiltakene er primært rettet mot myke trafikanter, enten som trafiksikkerhetstiltak, sykkeltiltak eller kollektivtiltak. Blant annet dreier dette seg om utbedring av trafikale forhold ved sykehuset, sammenhengende gang-/sykkelveg i sentrum i forbindelsen mellom nytt Campus og nytt kulturhus Normoria, og en rekke andre mindre gange/sykkelvegtiltak spredt rundt innenfor bypakkens geografiske område.

De kommunale tiltakene skal bidra til å gi bedre tilrettelegging for de som går, sykler og reiser kollektivt. Byutviklings- og kollektivtiltak på de kommunale vegene i bypakken består av mange mindre tiltak med stor effekt på Kirkelandet, Gomalandet, Nordlandet og nordre del av Freiøya. Enkle trafiksikkerhetstiltak rettet mot gående og syklende er et eksempel på dette.

Kostnadsanslagene for tiltak på kommunal veg er enten oppgitt på reguleringsplannivå, som kostnadsestimat, eller er baserte på erfaringstall fra lignende prosjekter i kommunal regi. Det er i samråd med Kristiansund kommune lagt på et generelt usikkerhetspåslag på 30 prosent for å hensynta usikkerhet knyttet til plannivå på alle de kommunale tiltakene i bypakken.

Der det er krav om reguleringsplan foreligger det godkjent reguleringsplan eller reguleringsplan er under utarbeidelse. De fleste tiltakene gjennomføres innenfor areal som er regulert til vegformål. Det er vedtatt reguleringsplan for prosjektet Utbedring skoleveg Røsslengvegen.

Kristiansund kommune hadde i sitt prinsippvedtak med et ønske om å utrede om gratis sundbåt kunne inngå i pakken samt utvidelse av parkeringshus/plasser ved sundbåtkaiene. Dette er det gitt tilbakemelding på at ikke kan finansieres som en del av bypakken, og dette er derfor tatt ut av det videre arbeidet med porteføljen. Sundbåt er inkludert i trafikk-beregningene som er gjort i forbindelse med denne utredningen.

5.3 Tiltak på fylkeskommunal veg

De fylkeskommunale investeringstiltakene skal bidra til å gi bedre tilrettelegging for de som reiser kollektivt ved at flere holdeplasser og ramper får universell utforming gjennom en opprustning av en rekke busstopp på fylkesvegnettet i Kristiansund. Disse tiltakene har spesielt stor effekt på Kirklandet og Nordlandet, men har også stor effekt på det samlede fylkeskommunale vegnettet i Kristiansund. Investeringstiltakene omfatter etablering av skilt som opplyser om avgangstider og eventuelle forsinkelser på buss, samt andre investeringstiltak som bidrar til bedre tilrettelegging for kollektivreisende. Alternative investeringstiltak til etablering av skilt vil bli lagt fram for styringsgruppa for vurdering. Dette kan for eksempel være tilrettelegging for sykkelparkering. Skilt vil bli etablert på holdeplasser med høyest antall påstigende, og med mulige unntak for holdeplasser som har en særskilt funksjon/viktighet i rutenettet.

Kostnadsestimatene for tiltakene på fylkeskommunal veg er basert på erfaringstall. Det legges til grunn at tiltakene kan igangsettes uten utarbeidelse av reguleringsplan.

5.4 Andre tiltak og kostnader

Byggherrekostnader knyttet til etablering av bomstasjoner er estimert til om lag 4 mill. 2023-kr. Disse kostnadene omfatter etablering av fundamenter og tekniske boder, fysisk tilrettelegging (grunnarbeid, trekkekommer, trekkerør og andre kabelfremføringer, skilting etc.) og etablering av strøm frem til koblingsskap ved bod/skap. Kostnadene knyttet til bompengeselskapets anskaffelse, etablering og fjerning av bomstasjoner er kalkulert inn i de samlede driftskostnadene til bompengeselskapet.

Planleggings- og prosjekteringskostnader inngår i kostnadsestimatene til de fylkeskommunale/ kommunale tiltakene.

Administrasjonskostnader knyttet til porteføljestyling av bypakken omfatter analyser, beregninger og oppfølging av bypakken.

5.5 Marginalliste til prosjektporteføljen

Dersom det innenfor rammene av bypakken blir en mulighet for å gjennomføre ytterligere prosjekter enn de prioriterte tiltakene i tabell 5.1, er det utarbeidet en marginalliste av prosjekter, lagt frem i prioritert rekkefølge.

Første prioritert er utbedring av kryss mellom rv. 70 og fv. 680 (Seivikakrysset), for bedre trafikkavvikling og trafiksikkerhet. Det er ikke utarbeidet kostnadsanslag for dette tiltaket, og det må også vurderes om det er behov for detaljregulering. De påfølgende tiltakene på marginalliste er tiltak som har til hensikt å bedre forholdene for gående, syklende og kollektivbrukere på det kommunale vegnettet. Kostnadsanslagene for disse tiltakene er i hovedsak basert på erfaringstall eller kostnadsestimat. Det foreligger per i dag ikke vedtatt reguleringsplan for de tiltakene der det er krav om dette.

Tiltakene på marginalliste i bypakken er omtalt i prioritert rekkefølge i tabell 5.2.

Tabell 5.2 Marginalliste over vegtiltak, sykkel, trafikksikkerhets- og kollektivtiltak.

Prioritet	Bydel	Beskrivelse tiltak	Målgruppe	Vegeier	Beregnet finansieringsbehov i mill. 2023-kr
1	Nordlandet	Utbedre kryss mellom rv. 70 og fv. 680 (Seivika-krysset)	Alle trafikanter	Stat	42
2	Nordlandet	Snarvei Nordmørsveien – Verkst.-Omag	Kollektiv/gange/sykkel	Kommune	7
3	Nordlandet	Fortau industriveien fra rundkjøring mot Varde	Kollektiv/gange/sykkel	Kommune	4
4	Nordlandet	Snarvei til riksveien mellom Industriveien 7 og 9 (West elektro og Varde)	Kollektiv/gange/sykkel	Kommune	5
5	Nordlandet	Nytt fortau Rørgata og snarvei til Nordmørsveien	Kollektiv/gange/sykkel	Kommune	5
6	Kirkelandet sør	Forleng sykkelfelt Clausens gate	Sykkel	Kommune	3
7	Kirkelandet nord	Ny viadukt i Brunsvika	Kollektiv/gange/sykkel	Kommune	80
8	Nordlandet	Fortau Industriveien mellom Futura og Røssern	Gange	Kommune	3
9	Gomalandet	Sykkelfelt i Bentnesveien	Sykkel	Kommune	14
10	Kirkelandet nord	Sykkelfelt Hagb. Brinchmannsvei (nordre del)	Sykkel	Kommune	14
11	Innlandet	Snuplass for buss ved Jutvika	Kollektiv	Kommune	4
12	Alle	Supplering hovednett sykkel	Sykkel	Kommune	N/A

6. Trafikkgrunnlag

Det er beregnet at trafikken i bomstasjonene i åpningsåret vil være på om lag 25 700 kjøretøy per døgn (ÅDT). Det er videre beregnet en årlig trafikkvekst på om lag 0,9 prosent i perioden fram til 2030, og om lag 0,3 prosent etter 2030. Andelen kjøretøy i takstgruppe 2 er beregnet til 6 prosent.

Trafikkgrunnlaget gjennom de planlagte bomstasjonene for Bypakke Kristiansund er beregnet av Statens vegvesen gjennom bruk av Regional transportmodell (RTM) og empiriske data. RTM beregner hvilke endringer i trafikk som vil oppstå ved innføring av bompenger. Trafikkberegningene er gjennomført for prognoseåret 2030.

I RTM-beregningene er fylkesprognosene som ble utarbeidet for Møre og Romsdal i forbindelse med Nasjonal transportplan 2025–2036 lagt til grunn ved beregning av årlig trafikkutvikling. Dette innebærer en årlig trafikkvekst på 0,90 prosent for perioden 2020–2030 og 0,10 prosent i perioden 2031–2060. Den samlede trafikkveksten tilsvarer 3,0 prosent i perioden fra 2031 til 2060. Denne trafikkveksten er en prognose der man ikke tar høyde for utbygging av tiltakene i bypakken.

Beregnet trafikkvekst i RTM i perioden 2031-2060, der tiltakene i bypakken er bygget, gir en beregnet trafikkutvikling totalt sett på snittene med 9,8 %. Dette gir en årlig trafikkvekst på 0,32 prosent fra 2031 til 2060.

I finansieringsberegningene for bypakken er fylkesprognosene for perioden frem til 2030 lagt til grunn, dvs. en trafikkvekst på 0,9 prosent. Disse tar ikke høyde for utbygging av tiltakene i bypakken. For perioden 2031-2060 legges RTM-prognosen til grunn, dvs. 0,32 prosent trafikkvekst, der en hensyntar utbygging av tiltakene i bypakken ved beregning av årlig trafikkvekst.

Uten innkreving av bompenger, men med gjennomførte tiltak i bypakken, er totaltrafikken i prognoseåret 2030 beregnet til om lag 34 000 kjøretøy per døgn (ÅDT) gjennom de to snittene. Ved innføring av bompenger, med en grunntakst på om lag 32 2023-kr, vil trafikken reduseres til en ÅDT på 27 100 kjøretøy, dvs. en trafikkavvisning på om lag 20 prosent.

Tabell 6.1. Beregnet trafikk Bypakke Kristiansund i 2030 (Kilde: Statens vegvesen).

Bompunkt	Årsdøgntrafikk (ÅDT) 2030	
	Bypakke Kristiansund uten bompenger	Bypakke Kristiansund med bompenger
Omsundet	12 500	10 700
Nordsundet	21 500	16 400
Sum	34 000	27 100

Trafikkberegningene i RTM er basert på bruk av konsumprisindeks (KPI) i de beregnede alternativene. De siste årene har det vært et betydelig avvik mellom KPI og byggekostnadsindeks for veganlegg. For å hensynta ulik utvikling i KPI og byggekostnadsindeks frem mot åpningsåret er beregnet trafikkgrunnlag redusert med 1 prosent i finansieringsberegningene, dvs. det legges til grunn en ÅDT på 26 800 kjøretøy.

Det er beregnet at om lag 20 prosent av passeringene gjennom bomstasjonene får fritak som følge av ordningen med timesregel. Andel kjøretøy i takstgruppe 2 beregnet i RTM er henholdsvis 2,1 % og 4,4 % i de to bomstasjonene.

Beregninger viser at innføring av bompenger med en takst på 32 kr (2023-kr) vil medføre en reduksjon i biltrafikken innenfor Kristiansund kommune med om lag 1 500 turer/døgn, og det blir omtrent 1 000 flere turer/døgn med andre reisemiddel (gange, sykkel, kollektiv). Etter fjerning av bom vil biltrafikken i Kristiansund kommune øke med om lag 2 000 turer/døgn, mens andre reisemiddel reduseres med omtrent 1 500 turer/døgn.

7. Finansierings- og bompenggeopplegg

7.1 Forslag til finansieringsplan

Finansieringen av Bypakke Kristiansund er basert på innkreving av bompenger, fylkeskommunale midler og statlige tilskudd. I tillegg er det lagt til grunn at all merverdiavgift som staten refunderer for tiltak i bypakken skal føres tilbake til Bypakke Kristiansund. Forslag til finansieringsplanen for Bypakke Kristiansund går fram av tabell 7.1.

Tabell 7.1 Finansieringsplan for Bypakke Kristiansund i mill. 2023 kr.

Finansieringskilde	Mill. 2023- kr
Bompenger	1 515
Statlige midler	294
Lokal egenandel*	38
Merverdiavgiftskompensasjon - fylkeskommune	8
Merverdiavgiftskompensasjon - kommune	12
Sum	1 868

* Egenandel for investering på fylkeskommunal og kommunal veg, eksklusive merverdikompensasjon.

Gjennomføring av bypakken forutsetter lokalpolitisk tilslutning, Stortingets vedtak om bompenger og bevilgning av midler fra de tre vegeierne.

Statlige midler

Det er lagt til grunn 294 mill. 2023-kr i statlige midler til mindre tiltak på rv. 70 i Bypakke Kristiansund. Prioritering av statlige midler til prosjekter i Bypakke Kristiansund vil skje innenfor rammene av mindre tiltak i Nasjonal transportplan 2025-2036 og Stortingets behandling av de årlige statsbudsjettene. Rv. 70 Vikansvingen – Kontrollplassen forutsettes fullfinansiert med bompenger. Bypakken er derfor ikke avhengig av prioritering av statlige midler til dette prosjektet i Nasjonal transportplan 2025-2036.

Fylkeskommunale og kommunale midler

I porteføljestyrte bypakker er det krav om en lokal egenandel på minst 20 prosent for fylkeskommunale og kommunale tiltak. Egenandelskravet gjelder den totale porteføljen av fylkeskommunale og kommunale tiltak, og tar utgangspunkt i investeringskostnader uten merverdiavgift. Bompenger kan ikke finansiere egenandelen. I Bypakke Kristiansund er slike investeringer foreløpig beregnet å kunne utgjøre 90 mill. 2023-kr, som med 20 prosent egenandelskrav gir en egenandel på 18 mill. 2023-kr.

Møre og Romsdal fylkeskommune vedtok i sak T-14/13 den 23.04.13 at de skal bidra med 2,5 prosent av bypakkens totalkostnad, foreløpig beregnet til om lag 38 mill. 2023-kr, eksklusive merverdiavgift. Vedtaket fra 2013 er fulgt opp i gjeldende økonomiplan for Møre og Romsdal fylkeskommune. Kristiansund kommune bidrar ikke finansielt gjennom egne bevilgninger i bypakken utover tilbakeføring av kompensasjon for merverdiavgift på kommunale prosjekter i porteføljen. Dette gir en foreløpig beregnet egenandel på om lag 42 prosent, som gjør at Bypakke Kristiansund innfrir egenkapitalkravet til investeringer på fylkeskommunale eller kommunale tiltak.

Møre og Romsdal fylkeskommune har i samme sak, T-14/13, forpliktet seg til å finansiere et forsterket kollektivtilbud som er på samme nivå som investeringsmidlene i sum i løpet av bompengerperioden. Disse midlene inngår ikke som en del av den økonomiske rammen i bypakken.

Det er lagt til grunn at det blir gjort forpliktende vedtak om fylkeskommunalt bidrag til finansiering av bypakken samtidig med lokalpolitisk behandling i Møre og Romsdal fylkeskommune.

Kompensasjon for merverdiavgift

Møre og Romsdal fylkeskommune og Kristiansund kommune forplikter seg til å tilbakeføre all merverdiavgiftskompensasjonen de mottar for investeringstiltak i bypakken til bypakken. Samlet er det lagt til grunn et finansieringsbidrag fra kompensasjon for

merverdiavgift på om lag 20 mill. 2023-kr i finansieringsplanen. Merverdiavgifts-kompensasjonen på fylkeskommunale prosjekter er estimert til om lag 8 mill. 2023-kr, og på kommunale prosjekter om lag 12 mill. 2023-kr.

Endelig nivå på bidrag til finansiering fra lokale egenandel, og kompensasjonen for merverdiavgift er avhengig av hvor stor andel av investeringsmidlene som faktisk blir brukt til tiltak på det kommunale og fylkeskommunale vegnettet.

Bompenger

Det skisserte bompengelopplegget er foreløpig beregnet til å gi et samlet bompengebidrag til tiltak innenfor Bypakke Kristiansund på om lag 1,52 mrd. 2023-kr i innkrevingsperioden.

I finansieringsberegningene er det lagt til grunn at bompengeselskapet vil stille til disposisjon om lag 300 mill. 2023-kr ved oppstart av bypakken.

Bompenger og statlige, fylkeskommunale og kommunale midler, samt statens refusjon av merverdiavgift for prosjekter og tiltak i bypakken er foreløpig beregnet å gi et samlet bidrag til Bypakke Kristiansund på om lag 1,87 mrd. 2023-kr. Dette gir et samsvar mellom forventede inntekter og kostnader i bypakken.

7.2 Bompengelopplegg og plassering av bomstasjoner

Bypakke Kristiansund består av flere prosjekter som har innvirkning på hele transportinfrastrukturen i Kristiansund by. Med etablering av to bomsnitt; ved Nordsundbrua og Omsundbrua er det geografisk nærhet mellom bomstasjoner/betaling og nytte i form av økt fremkommelighet og mer trafiksikker veg. Bruk av bompenger til å styrke utbygging av kollektiv-, gange- og sykkelprosjekter i bypakken bidrar til å avlaste vegnettet og kommer bilistene indirekte til nytte gjennom økt framkommelighet. Nytteprinsippet og det utvidede nytteprinsipp er nærmere omtalt i kapittel 4. I tillegg til å legge nytteprinsippet til grunn er det lokalt et ønske om at bompengebelastningen i bypakken ikke skal bli for høy.

Antall beregnede førstegangspasseringer i bomsnitt i bypakken utgjør om lag halvparten av antall turer som bilfører i Kristiansund kommune. Dette kan tolkes som at med få innkrevingspunkt vil en stor del av trafikken i Kristiansund by betale bompenger og samtidig ha nytte av tiltakene i bypakken. Dette skyldes i hovedsak at det er mye korte turer i Kristiansund, og lite lengre turer, på grunn av lite omland. Trafikken på rv. 70 domineres i all hovedsak av lokal trafikk i og til/fra byområdet og fungerer mer som lokalveg i byen enn gjennomgangsveg.

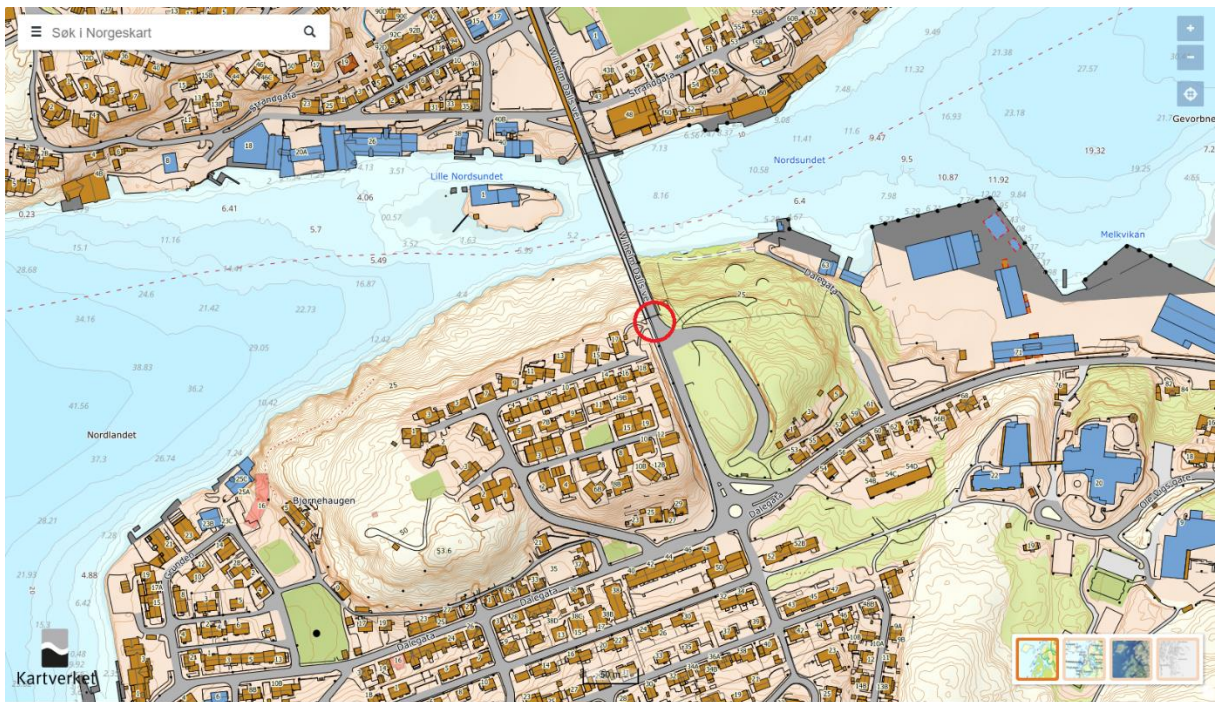
Gjennomgangstrafikken på rv. 70, som f.eks. på strekningen Frei-Averøy (rv. 70 + fv. 64) er liten, men reisende på strekningen får økt nytte gjennom bedre og mer forutsigbar framkommelighet på strekningen.

Det foreslåtte bomsystemet i Kristiansund vil fungere som en bomring inne i byområdet uten muligheter for omkjøring. Kartene i figur 7.1 og 7.2 viser foreslått plassering av de to bomstasjonene i bypakken. Mindre justeringer i plasseringen av bomstasjonene kan skje dersom det av tekniske eller andre årsaker viser seg nødvendig. Eventuelle endringer skal ikke påvirke trafikk eller inntekter i bypakken.

Bomsystemet deler Kristiansund i 3 deler med kort avstand mellom. Strekingen med tiltak på rv. 70 i den prioriterte prosjektporteføljen er om lag 7 km. Avstanden mellom de to bomsnittene er 4,5 km.

Bomstasjon Nordsundet:

Bomstasjonen er foreslått plassert ved Nordsundbrua, i området til rød sirkel markert på kartet. Dette er om lag 10 meter sør for brukaret på Nordsundbrua hvor ny og gammel veg møtes. Det er tovegs innkrevning i to felt, og deteksjon i gang- og sykkelvegen som bidrar til å hindre eventuell snikkjøring.



Figur 7.1: Bomstasjon ved Nordsundet

Bomstasjon Omsundet:

Bomstasjonen er foreslått plassert i tilknytning til Omsundbrua, i området ved rød sirkel markert på kartet, slik at en unngår flytting ved senere bygging av ny veg, om lag 10 meter sør for brukaret på Omsundbrua. Det er tovegs innkrevning i to felt, og deteksjon i gang- og sykkelvegen, som bidrar til å hindre eventuell snikkjøring.



Figur 7.2 : Bomstasjon ved Omsundet

Ut fra transportmodellberegninger skal om lag halvparten av trafikantene som passerer rv. 70 Omsundet (sørøstlig bomsnitt) også passere rv. 70 Nordsundet (nordvestlig bomsnitt).

Plasseringen av bomsnittene er avklart i samarbeid mellom partene i bypakken, og flere alternative løsninger har vært vurdert. Bomplasseringen er avklart med Vegamot. For Kristiansund kommune er det viktig at trafikken internt på de ulike øyene ikke blir påvirket av plassering av bomstasjonene. Det vil derfor lokalt oppfattes som rimelig at det betales likt for kjøring mellom de 3 tiltaksområdene i tilknytning til bomsnitt 2- Nordsundbrua.

Bompengeopplegget vil være basert på AutoPASS-systemet. Utstyret (antennor, kamera osv.) blir plassert på portaler langs vegen. Det er derfor ikke forutsatt arealinngrep ut over det som er nødvendig for selve vegen og for plassering av stolper med kamera og annet utstyr, samt til parkeringsareal for tilsyn med bomstasjonene. Betaling av bomavgift skjer i hovedsak ved bruk av elektronisk brikke (AutoPASS). To bomstasjoner gir høy innkrevingsgrad med lave utgifter til investering og drift av innkreving.

Det er ikke andre pågående bompengeprosjekter som medfører ytterligere bompengebelastning i området.

7.3 Takst- og rabattsystem

Takstretninglinjene utgjør rammene for takst- og rabattstrukturen for bompengeinnkreving på offentlig veg. Takstretninglinjene blir bestemt etter føringer gitt av Stortinget og Samferdselsdepartementet. I tråd med bompengepolitikken generelt

forutsettes det lokalpolitiske vedtak for å forankre eventuelle takstendringer. Eventuelle takstendringer skal skje innenfor rammene for gjennomsnittstakst, innkrevningstid og bompengelopplegg som er gitt i gjeldende stortingsproposisjon, jf. Innst. 157 S (2017–2018) og Prop. 36 S (2017-2018).

Lokale myndigheter skal slutte seg til en gjennomsnittstakst (gjennomsnittlig inntekt per passering) for det totale bompengelopplegget, som skal vedtas av Stortinget. Med gjennomsnittstakst forstås inntekt per passering når det tas hensyn til effekten av rabatter, fritak og fordeling av kjøretøy på takstgruppe 1 og takstgruppe 2. Gjennomsnittstaksten blir lagt til grunn ved beregning av grunntakster.

For å ta høyde for eventuelle endringer som kan ha påvirkning på gjennomsnittstaksten i perioden etter lokalpolitiske vedtak og før Stortingsvedtak legges det i den lokalpolitiske behandlingen fram en anbefalt maksimal gjennomsnittstakst, som Stortingets vedtak kan fastsettes innenfor.

Videre legges det til grunn at gjennomsnittstaksten blir justert i samsvar med Statistisk sentralbyrås byggekostnadsindeks fram til innkrevingsstart og konsumprisindeks i innkrevingsperioden. Det er lagt til grunn at bompengeselskapet får fullmakt til å prisjustere gjennomsnittstaksten i samsvar med konsumprisindeksindeksen uten lokalpolitisk behandling. Dersom det i tillegg blir behov for å justere takstene, for å sikre at gjennomsnittstakst oppnås, krever ikke dette lokalpolitiske vedtak.

7.3.1 Grunntakster og takstgrupper

Grunntaksten er den taksten som gjelder for hver takstgruppe før eventuelle rabatter og fritak. Det er denne taksten som står oppgitt på skilt og nettsiden til bomselskapet. Rabattordninger som blir lagt til grunn avgjør i stor grad hva grunntakstene må bli for å oppnå vedtatt gjennomsnittstakst.

Kjøretøy deles inn i to takstgrupper basert på vekt:

- Takstgruppe 1: Kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg.
- Takstgruppe 2: Kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg.

7.3.2 Rabatt- og fritaksordninger

Det er nasjonale føringer og retningslinjer for hvilke rabattordninger som kan innføres i bompengeprojekt. Hovedregelen er at alle rabatter forutsetter gyldig brukeravtale og brikke med en AutoPASS-utsteder.

Fordi bompengeprojekter styres etter vedtatt gjennomsnittstakst, vil rabatt for noen trafikantgrupper medføre økt takst for andre trafikantgrupper.

Brikkerabatt

Gjennom Stortinget sin behandling av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015-2016) er det lagt til grunn retningslinjer for takst- og rabattsystemet og inndeling i takstgrupper for bompenger, jf. Innst. 13 S (2015-2016). For å gi incentiver til økt brikkebruk, vil alle kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig brukeravtale og elektronisk brikke få 20 prosent rabatt. For takstgruppe 2 er det krav om obligatorisk brikke, og det blir derfor ikke lagt til grunn brikkerabatt for takstgruppe 2.

Nullutslippskjøretøy

I Bypakke Kristiansund legges det opp til en rabatt for nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 på 30 prosent av takst etter brikkerabatt. I tråd med nasjonale retningslinjer foreslås at samme rabattsats også skal gjelde for el-varebiler (N1). For takstgruppe 2 legges det opp til at nullutslippskjøretøy og gasskjøretøy (GA) skal ha 100 prosent rabatt, men at lokale parter kan fatte vedtak om 50 prosent rabatt som en del av behandlingen av denne bompengesaken.

Passeringstak

Med passeringstak menes en ordning med tak for antall passeringer per kjøretøy som det skal betales for per kalendermåned. Et passeringstak er en storbrukerrabatt som vil sikre at enkelte trafikanter ikke får en urimelig høy økonomisk belastning. I Bypakke Kristiansund legges det til grunn et passeringstak på 60 betalende passeringer per kalendermåned. Passeringstaket omfatter både takstgruppe 1 og 2. Ordningen forutsetter gyldig brukeravtale og brikke med en AutoPASS-utsteder.

Fritaksordninger

Fritak fra å betale bompenger gis kun i tråd med til enhver tids gjeldende takstretningslinjer for bompengeprojekter. Fritak kan gis til uniformerte og sivile utrykningskjøretøy og rutegående kollektivtrafikk etter søknad i tråd med nasjonale retningslinjer. I tillegg kan det etter søknad til bompengeselskapet innvilges fritak for forflytningshemmede. Fritaket forutsetter framlegg av parkeringsbevis og vedtak om innvilget parkeringstillatelse i henhold til forskrift om parkeringstillatelse for forflytningshemmede. Parkeringstillatelsen må ha gyldighet på minst 2 år.

Motorsykler og mopeder er i utgangspunktet ikke fritatt for bompengebetaling, men av praktiske årsaker er disse kjøretøyene per i dag fritatt bompengebetaling ved automatiske bomstasjoner på veg.

7.3.3 Timesregel

Bomsystemet i Kristiansund defineres som en bomring, der det legges opp til en ordning med timesregel som omfatter begge bomsnittene, Omsundbrua og Nordsundbrua. Det belastes kun for én passering pr. kjøretøy innenfor en periode på en klokke time. Det legges til grunn at timesregelen gjelder både takstgruppe 1 og 2, uavhengig av om kjøretøyet har gyldig brukeravtale og betalingsbrikke.

Som omtalt i kapittel 7.2 fungerer hele rv. 70 i all hovedsak som en lokalveg der om lag halvparten av trafikantene som passerer rv. 70 Omsundet (sørøstlig bomsnitt) også passerer rv. 70 Nordsundet (nordvestlig bomsnitt). Hensikten med å benytte timesregel er å redusere ulempene for trafikanter som har et reisemønster som medfører uforholdsmessig mange passeringer på hele strekningen som er belastet med bompenger, eller i ett bomsnitt i løpet av en kort periode. Dette kan for eksempel være transport til barnehage og skole. Timesregel kan være et viktig tiltak for å redusere den økonomiske belastningen enkelte kan oppleve dersom deres reisemønster gjør at de må passere bomstasjonene ofte, og dersom betalingen ikke gjenspeiles i nytten de får.

7.4 Forslag til takster

Det er beregnet at gjennomsnittstaksten må være om lag 17 2023-kr for å kunne finansiere bypakken innen en maksimal innkrevningstid på 15 år. I finansieringsberegningene er det forsøkt å ta høyde for usikkerhet knyttet til eventuelle endringer i trafikkgrunnlaget og bypakkens kostnader som følge av eksternt kvalitetssikring (KS2). Det vises til nærmere omtale av definisjoner for gjennomsnittstakst i kapittel 7.3. Godkjent gjennomsnittstakst og forholdet mellom anslag på grunntakster for takstgruppe 1 og takstgruppe 2 er styrende ved endelig fastsetting av grunntakster. Det legges til grunn at takstgruppe 2 betaler dobbel takst i forhold til takstgruppe 1.

Med utgangspunkt i forslag til gjennomsnittstakst er det foreløpig beregnet en grunntakst for takstgruppe 1 på om lag 32 2023-kr (uten rabatt). For takstgruppe 2 blir det en grunntakst på 64 2023-kr, jf. tabell 7.2.

Tabell 7.2. Foreløpige grunntakster Bypakke Kristiansund i 2023-kr.

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Grunntakst	32	64

Følgende hovedforutsetninger for trafikksammensetning er lagt til grunn ved beregning av grunntakster i finansieringsberegningene i bypakken:

- Takstgruppe 2 utgjør 6 prosent av den totale trafikken.
- I takstgruppe 1 vil 90 prosent av trafikken passere med gyldig brukeravtale og brikke med en AutoPASS-utsteder.
- Kjøretøy i takstgruppe 1 med betalingsbrikke får 20 prosent brikkerabatt.
- Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 betaler 70 prosent av taksten for ordinære kjøretøy etter brikkerabatt.
- Nullutslippskjøretøy i takstgruppe 2 betaler 0 prosent av ordinær takst.
- I åpningsåret er det lagt til grunn at om lag 50 prosent av trafikken i takstgruppe 1 er nullutslippskjøretøy (EL og HY).
- Andel av totale passeringer som får fritak som følge av timesregelen er beregnet i RTM, og utgjør om lag 20 prosent av totale passeringer.
- Andel av passeringene med passeringstak er vurdert til å utgjøre om lag 5 prosent av totale passeringer.
- Andel av totale passeringer med fritak og svinn (ambulanse, kollektiv, skitne skilt, mangelfulle registreringer av ulike årsaker) er vurdert å utgjøre om lag 5 prosent av passeringene.

Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 5,5 prosent de første 10 årene etter låneoppstart, deretter 6,5 prosent.
- Innskuddsrente: 1,5 prosent.
- Årlig prisvekst og takstøkning: 2 prosent.
- Årlige innkrevings- og driftskostnader: om lag 10 mill. 2023-kr.
- Statens vegvesen sine kostnader til etablering og avvikling av bomstasjoner: om lag 4 mill. 2023-kr.
- Årlig trafikkvekst på 0,9 prosent fram til 2030 og 0,32 prosent etter 2030.

Med disse forutsetningene er det foreløpig beregnet at bypakken kan bli finansiert på om lag 12 år. Det er om lag tre år tidligere enn det som er lagt til grunn for pakken, noe som tyder på at finansieringsplanen er robust for eventuelle endringer i trafikkgrunnlaget og bompengainntekter. Brutto bompengainntekter er foreløpig beregnet til om lag 1 857 mill. 2023-kr. Av dette er 1 515 mill. kr forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, inkludert etablering av bomstasjoner. 216 mill. kr skal dekke finansieringskostnader og 126 mill. kr skal dekke bompengeselskapet Vegamot sine kostnader til innkreving, drift, og bomselskapet sine kostnader i forbindelse med etablering og fjerning av bomstasjonene.

8. Garanti

For å få best mulig rentebetingelser er det vanlig at fylkeskommuner og kommuner stiller garanti for bompengeselskapenes lån. Ifølge kommuneloven er det begrensninger på fylkeskommunenes og kommunenes adgang til å stille garanti. Fylkeskommunale garantier skal godkjennes av Kommunal- og distriktsdepartementet jf. kommunelovens § 14-19. Formell godkjenning skjer etter at det er fattet stortingsvedtak om bompengesaken.

Ved beregning av garantisum skal man benytte maksimal oppnådd lånegjeld i det pessimistiske alternativet. Deretter legges det til et påslag på 20 prosent for å dekke ytterligere usikkerhet. Videre er det krav om 10 prosent av til enhver gjeldende hovedstol til dekning av påløpte renter og omkostninger. Garantisummen er en fast sum, som ikke kronejusteres, og må således fremkomme i kroneverdi for året maksimal lånegjeld oppstår.

Maksimal lånegjeld for Bypakke Kristiansund er beregnet til 1 157 mill. kr. Med et påslag på 20 prosent for usikkerhet og ytterligere 10 prosent til dekning av påløpte renter og omkostninger blir garantibeløpet som Møre og Romsdal fylkeskommune må vedta på 1 527 mill. kr.

9. Organisering og styring

Det er etablert en styringsgruppe og ett felles sekretariat for planlegging og gjennomføring av Bypakke Kristiansund, hvor Kristiansund kommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen er likeverdige parter. Hver part dekker selv sine kostnader til deltakelse i hhv. styringsgruppe og sekretariat. Styringsgruppen skal tilse at gjennomføringen av utbyggingen er i tråd med føringene som blir gitt stortingsproposisjonen for bypakken og styres etter prinsipper for porteføljestyling.



Figur 3: Organisering av Bypakke Kristiansund.

Styringsgruppen består av to medlemmer fra hver av de tre partene. Hver av partene har én stemme.

Styringsgruppen ledes av Kristiansund kommune, som også representerer pakken utad. Styringsgruppen sin hovedoppgave er å legge til rette for de prioriteringer som vil være nødvendig i porteføljestylingen, og se til at gjennomføringen skjer i tråd med de endelige føringene for Bypakken. Styringsgruppen har mandat til å justere og endre på den prioriterte rekkefølgen til tiltakene i det årlige arbeidet med handlingsprogrammet.

Styring og organisering av Bypakke Kristiansund er behandlet i Kristiansund kommune 26. august 2021 (sak 62/21) og Møre og Romsdal fylkeskommune 18. oktober 2021 (sak U-106/21).

Det foreslåtte styringsystemet er likt det som gjelder for Bypakke Ålesund.

10. Forslag til lokalpolitiske vedtak

Statens vegvesen har på bakgrunn av faglig grunnlag for Bypakke Kristiansund følgende forslag til likelydende vedtak i Kristiansund kommune og Møre og Romsdal fylkeskommune. For å sikre at de formelle aspektene ved vedtakene blir riktig, ber vi om at ordlyden i vedtakene ikke endres:

Møre og Romsdal fylkeskommune / Kristiansund kommune slutter seg til at:

1. Det blir etablert en bypakke for Kristiansund (Bypakke Kristiansund) med en prosjektportefølje i prioritert rekkefølge som ser slik ut:

Prioritet	Tiltak	Vegeier	Beregnet finansieringsbehov i mill. 2023-kr
1	Rundkjøring/undergang rv. 70 Trollsvingen / Røsslyngveien og kollektivfelt Goma - Atlanten	Stat	152
2	Rv. 70 Vikansvingen - Kontrollplassen	Stat	1 057
3	Busstopp i Langveien ("Bedehuset")	Fylke	2
4	Opprusting av holdeplasser og ramper på strekninga Melvika – flyplassen	Fylke	15
5	Opprusting av holdeplasser og ramper i Nergata/Omagata	Fylke	8
6	Seivikveien: Oppgradering busstoppene i Byskogen	Fylke	2
7	Sanntidsskilt/investeringstiltak som øker kollektivtrafikken sin attraktivitet.	Fylke	20
8	Utbedring av trafikale forhold v. sykehuset	Kommune	3
9	Utbedring skolevei Røsslyngveien	Kommune	11
10	Rv. 70 Rensvik undergang – Rensvikkrysset (eks. rv. 70 Rensvikholmen g/s-bru)	Stat	400
11	Rv. 70 Rensvikholmen g/s-bru	Stat	105
12	Rv. 70 Persløkka g/s-bru	Stat	28
13	Kombinert parkeringsplass Atlanten/Folkeparken/Røsslyngveien	Kommune	5
14	Utbedring Godhaugveien ved Frei U-skole	Kommune	7
15	Utbedring av sykkeltrase Freiveien	Kommune	11
16	Tilrettelegging for g/s ved trafikkmaskin Goma	Kommune	7
17	Forlenge gang/sykkelvei fra kirka til H. Brinchm. vei	Kommune	3
18	Forbindelse Campus – Normoria	Kommune	9
19	Enkle strakstiltak, trafiksikkerhet	Kommune	5
20	Bedre bussholdeplasser	Kommune	4
21	Sykkeltiltak på forbindelsen Holmfjæra - Atlanten	Kommune	3
Sum prioriterte prosjekter			1 854
	Etablering av bomstasjoner		4
	Administrasjon av bypakken		10
SUM TOTALT			1 868*

*Sum totalt avviker marginalt i forhold til sum delprosjekt. Dette skyldes avrunding av tall til hele mill. kr.

2. Det legges til grunn en prosjektportefølje med et samlet finansieringsbehov som foreløpig er beregnet til om lag 1,9 mrd. 2023-kr. Finansieringen av Bypakke Kristiansund er basert på innkreving av bompenger, fylkeskommunale midler og statlige tilskudd. Bompengebidraget er foreløpig beregnet til å utgjøre om lag 1,5 mrd. 2023-kr.
3. En eventuell økning i forventede kostnader for prosjektene i bypakkens portefølje før behandling i Stortinget, som følge av for eksempel ekstern kvalitetssikring (KS2), kan finansieres med bompenger innenfor de rammene av gjennomsnittstakst og øvrige forutsetninger som er vedtatt lokalt. Dette for å sikre at den vedtatte porteføljen blir dimensjonert til den forventede inntektsstrømmen i bypakken.
4. Bypakke Kristiansund skal styres etter prinsippene for porteføljestyring. Porteføljestyring innebærer at omfanget av utbyggingen må tilpasses til tilgjengelige inntekter i pakken. Dersom økonomien i bypakken blir dårligere enn forventet og/eller enkelte prosjekter blir dyrere enn opprinnelig beregnet, er Kristiansund kommune/ Møre og Romsdal fylkeskommune enige i at det må kuttes i den vedtatte prosjektporteføljen. Dersom økonomien i bypakken blir bedre enn forventet og/eller enkelte prosjekter blir rimeligere enn opprinnelig beregnet er det lagt til grunn at tiltak fra marginalliste, i tabell under, kan gjennomføres. Alternativt kan takstene og/eller innkrevingsperioden bli redusert, under forutsetning av at bomselskapets låneforpliktelser er oppfylt.

Prioritet	Bydel	Beskrivelse tiltak	Målgruppe	Vegeier	Beregnet finansieringsbehov i mill. 2023-kr
1	Nordlandet	Utbedre kryss mellom rv. 70 og fv. 680 (Seivika-krysset)	Alle trafikanter	Stat	42
2	Nordlandet	Snarvei Nordmørsveien – Verkst.-Omag	Kollektiv/gange/sykkel	Kommune	7
3	Nordlandet	Fortau industriveien fra rundkjøring mot Varde	Kollektiv/gange/sykkel	Kommune	4
4	Nordlandet	Snarvei til riksveien mellom Industriveien 7 og 9 (West elektro og Varde)	Kollektiv/gange/sykkel	Kommune	5
5	Nordlandet	Nytt fortau Rørgata og snarvei til Nordmørsveien	Kollektiv/gange/sykkel	Kommune	5
6	Kirkelandet sør	Forlenge sykkelfelt Clausens gate	Sykkel	Kommune	3

7	Kirkelandet nord	Ny viadukt i Brunsvika	Kollektiv/gange/sykkel	Kommune	80
8	Nordlandet	Fortau Industriveien mellom Futura og Røssern	Gange	Kommune	3
9	Goma-landet	Sykkelfelt i Bentnesveien	Sykkel	Kommune	14
10	Kirkelandet nord	Sykkelfelt Hagb. Brinchmannsvei (nordre del)	Sykkel	Kommune	14
11	Innlandet	Snuplass for buss ved Jutvika	Kollektiv	Kommune	4
12	Alle	Supplering hovednett sykkel	Sykkel	Kommune	N/A

5. Det legges til grunn at styringsgruppen for bypakken prioriterer prosjekter innenfor rammene som blir fastsatt i stortingsproposisjonen for pakken. Det er etablert en styringsgruppe og ett felles sekretariat for planlegging og gjennomføring av Bypakke Kristiansund, hvor Kristiansund kommune, Møre og Romsdal fylkeskommune og Statens vegvesen er likeverdige parter. Styringsgruppen ledes av Kristiansund kommune, som også representerer pakken utad.
6. Det legges til grunn en lokal egenandel på minst 20 prosent av investeringer på kommunale og fylkeskommunale veier, beregnet av investeringsbeløp eksklusiv merverdiavgift. Tidligere har Møre og Romsdal fylkeskommune vedtatt å bidra med 2,5 prosent av bypakkens størrelse. Dette er foreløpig beregnet til om lag 38 mill. 2023-kr. Egenandelen kan ikke finansieres med bompenger.
7. All refusjon av merverdiavgift på fylkeskommunale/kommunale prosjekter skal gå til finansiering av prosjektene i bypakken.
8. Det etableres to automatiske bomstasjoner på rv. 70, med innkreving i begge retninger:
 1. Nordsundet bru - bomstasjon plasseres nærmest mulig Nordsundet bru, der ny og gammel veg møtes.
 2. Omsundet bru - bomstasjon plasseres i tilknytning til Omsundet bru, i området der ny bru møter ny gang-/sykkelbru.
9. Det legges til grunn innkreving av bompenger i inntil 15 år.
10. Fritaksordninger er forutsatt å følge til enhver tid gjeldende nasjonale takstretningslinjer. Per i dag er følgende gjeldende:
 - a. Uniformerte og sivile utrykningskjøretøy.
 - b. Kollektivtransportkjøretøy i rute
 - c. Forflytningshemmede med parkeringsbevis

11. Rabatter er forutsatt å følge til enhver tid gjeldende nasjonale takstretningslinjer, som forutsetter gyldig brukeravtale og brikke med en AutoPASS-utsteder. Følgende rabatter legges til grunn i Bypakke Kristiansund:

- a. Kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 prosent rabatt. Kjøretøy i takstgruppe 2 får ingen rabatt.
- b. Det legges til grunn at nullutslippskjøretøy i takstgruppe 1 som hovedregel skal ha minste rabatt som er tillatt i forhold til enhver tids gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter:
 - i. I takstgruppe 1 får nullutslippskjøretøy 30 prosent rabatt etter fratrukk av brikkerabatt. Rabatten gjelder også el-varebiler (N1).
 - ii. I takstgruppe 2 får nullutslippskjøretøy 100 prosent rabatt av ordinær takst. Rabatten gjelder også gasskjøretøy (GA).
- c. Det innføres et passeringstak på 60 betalbare passeringer per kalendermåned. Ordningen gjelder kjøretøy i både takstgruppe 1 og 2.
- d. Kjøretøy i takstgruppe 2 skal betale det dobbelte av grunntaksten for kjøretøy i takstgruppe 1.
- e. Personbiler med tillatt totalvekt over 3 500 kg registrert i kjøretøykategori M1 i Autosys med gyldig brukeravtale og brikke, får takst som kjøretøy i takstgruppe 1.

12. Det et legges til grunn en ordning med timesregel som innebærer at det belastes for kun en passering per kjøretøy innenfor en periode på inntil en time, der tidsrommet starter ved den første registrerte passeringen. Ordningen omfatter begge bomsnittene, og gjelder både takstgruppe 1 og 2. Det er ikke krav om gyldig brukeravtale og brikke med en AutoPASS-utsteder.

13. Det legges til grunn en gjennomsnittstakst for Bypakke Kristiansund på inntil 17 kr i 2023-prisnivå. Gjennomsnittstaksten skal prisjusteres med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg fram til bompengerevisjonen starter opp. I innkrevingsperioden skal gjennomsnittstaksten justeres med SSB sin konsumprisindeks.

På bakgrunn av forventet trafikk sammensetning er det foreløpig beregnet følgende grunntakster i 2023- kr:

	Takstgruppe 1	Takstgruppe 2
Grunntakst	32	64

14. Bompengeselskapet Vegamot får fullmakt til å prisjustere gjennomsnittstaksten i innkrevningstiden i samsvar med SSB sin konsumprisindeks uten ytterligere lokalpolitisk behandling. Bompengeselskapet får videre fullmakt til å øke gjennomsnittstaksten opp til fastsatt gjennomsnittstakst ved behov i hele innkrevingsperioden, uten ytterligere lokalpolitisk behandling.

Tilleggsvedtak for Møre og Romsdal fylkeskommune

15. Møre og Romsdal fylkeskommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for Vegamot AS, begrenset oppad til 1 388 mill. kr for lån til delfinansiering av Bypakke Kristiansund.
16. Garantibeløpet gjelder med tillegg av 10 prosent av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 1 527 mill. kr.
17. Garantien omfatter også inngåtte sikringsavtaler tilknyttet prosjektets lånefinansiering.
18. Møre og Romsdal fylkeskommune har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i Vegamot AS rett til å innkreve bompenger i Bypakke Kristiansund, med tillegg av 10 prosent av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger.
19. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på inntil 15 år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 17 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.
20. Møre og Romsdal fylkeskommune sitt garantiansvar reduseres i takt med den faktiske nedbetaling av Vegamot AS sin gjeld for Bypakke Kristiansund.
21. For å sikre bompengeneinnkrevningen fra mulig kryssfinansiering frasier Møre og Romsdal fylkeskommune seg muligheten for regresskrav som går utover Vegamot AS sin innkrevingsrett for Bypakke Kristiansund i tilfeller der garantien kommer til anvendelighet.
22. Garantiene gis under forutsetning av Kommunal- og distriktsdepartementets godkjenning etter kommuneloven § 14-19 første ledd.
23. Kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i porteføljestyrt bompengepakker skal håndteres i den løpende porteføljestylingen og ikke gjennom økte takster eller forlenget innkreving. Garantistenes utlegg kan følgelig ikke dekkes ved å øke gjennomsnittstaksten eller forlenge innkrevningstiden utover det som blir fastsatt i stortingsproposisjonen for bypakken.

11. Videre prosess

Under forutsetning av lokalpolitisk tilslutning til det foreslåtte utbyggings- og finansieringsopplegget, vil Statens vegvesen 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 normalt et grunnlag for en stortingsproposisjon som oversendes til Samferdselsdepartementet. Det forutsetter at KS2 ikke medfører endringer som krever nye lokalpolitiske vedtak.

Samferdselsdepartementet sørger for endelig ferdigstilling og for å legge fram en stortingsproposisjon om delvis bompengefinansiering av Bypakke Kristiansund for Stortinget. Det er Stortinget som fatter endelig vedtak om bompengeskatt på offentlig veg.



Statens vegvesen
Pb. 1010 Nordre Ål
2605 Lillehammer

Tlf: (+47) 22 07 30 00

firmapost@vegvesen.no

vegvesen.no

Tryggere, enklere og grønnere reisehverdag