

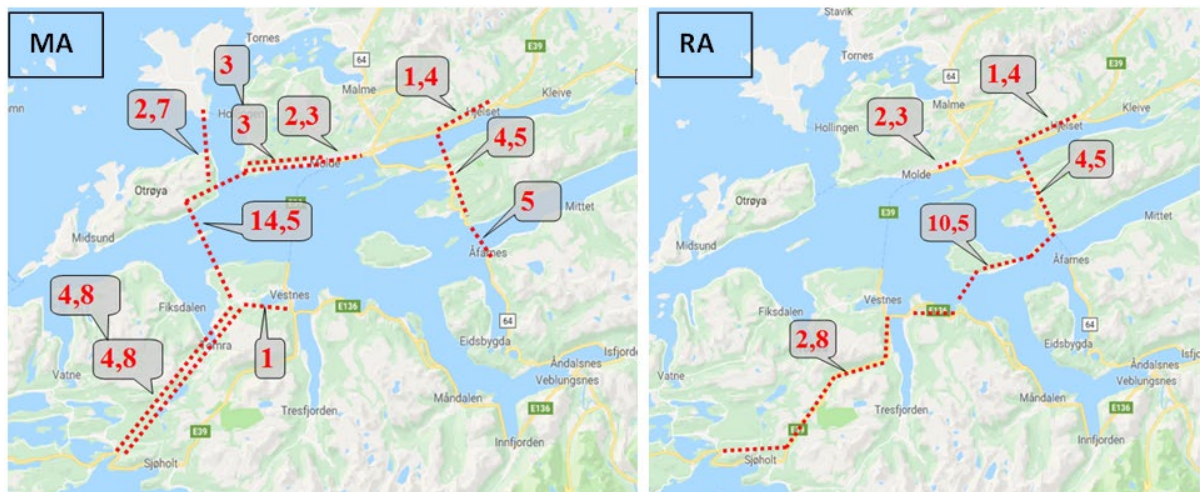
## Vegkostnader og bompenger rundt Romsdalsfjorden

Diskusjonen om bompenger går varmt for seg i hele landet, også i M&R. Det aller heteste er nok bompenger rundt aksevalg over Romsdalsfjorden, og det kan lett gå en kule varmt om dette temaet.

Vi mener det er viktig å se på de store linjene - og i et langt perspektiv, for å få et helhetlig bilde over muligheter og farer for hele regionen. Samtidig vet vi at det er høyst uklart hvilken prosentandel bompengene blir for hvert enkelt prosjekt, men at det blir stykkevis og delt utbygging er nok ganske så sannsynlig.

Det er mange vegprosjekter som er på planstadiet rundt i fylket både hos SVV og fylket – forskjellige eiere av veien, men for oss brukerne er det heller uvesentlig hvem vi betaler bompenger til.

Her følger en oversikt over de største prosjektene [Mrd kr] som krever innhugg i lommeboka di dersom fergefri fjordkryssing kommer, og som viser forskjellen med Møreaksen og Romsdalsaksen som utgangspunkt. Altså større prosjekter som før eller siden må komme som følge av trasevalg MA/RA og som oppnår målet om forbedret bo-/arbeidsmarkedsregion, Ålesund-Molde < 60 min og "fastlandsforbindelse" for Molde/Nordmøre til Østlandet :



Følgestrekning MA		Navn/Type	MA	Bom Kr
Lønset	Hjelset		15 År	kr 30
Bolsønes	Årø	Bypakken	15 År	kr 20
Vik	Julbøen	Møreaksen	15 År	kr 220
Julbøen	Bolsønes		15 År	
Otrøya	Aukra		15 År	kr 115
Dragsundet	Vik	Ørskogfjellet	15 År	kr 66
Vik	Tresfjordbrua	Eksportvegen	15 År	kr 20
Sølsnes	Åfarnes	Fergeavløsning	15 År	kr 150
Sølsnes	Lønset	Utbedring	15 År	kr 15
Julbøen	Bolsønes	2-løpstunnel	15 År	kr 30
Dragsundet	Vik	2-løpstunnel	15 År	kr 66
<b>SUM</b>			<b>165 År</b>	<b>kr 732</b>

Følgestrekning RA		Navn/Type	RA	Bom Kr
Lønset	Hjelset	2-felt	15 År	kr 30
Bolsønes	Årø	Bypakken	15 År	kr 20
Hjelvika	Sølsnes	Romsdalsaksen	15 År	kr 220
Sølsnes	Lønset	Romsdalsaksen 2	15 År	
Dragsundet	Hjelvika	3-felt	15 År	kr 90
<b>SUM</b>			<b>75 År</b>	<b>kr 360</b>

Selvfølgelig vil noen av prosjektene kunne kjøres samtidig eller overlappende, men etter regelverket kan bompengerperioden også forlenges til 20 år dersom økonomien ikke blir tilfredsstillende – eller

40 år som man nå diskuterer for Langfjordforbindelsen og Nordøyvegen. Her kan vi ikke gjøre annet enn å bedrive gjetteleken, men husk at Nordmøre og Sunnmøre også skal ha bevilgninger til sine prosjekter.

Selve bompengesatsene for hvert enkelt prosjekt blir ikke endelig vedtatt før prosjektene er nærmest ferdigstilt, og blir et politisk vedtak på Stortinget. Ofte blir prosjekter med stor trafikk som rundt de store byene belastet med høyere bompengandel enn i distriktene. Tresfjordbrua har som eksempel en bompengandel på 50%.

SVV har selv antatt en bompengekostnad på ca kr. 500,- for enkelttur Ålesund- Molde. Myndighetene har endret rabattordningene for bompengeprojekter slik at man på nye vegprosjekter bare kan få opptil 20% rabatt.

Som tommelfingerregel bruker SVV fergebillett + 40% for fergeavløsningsprosjekter, og kr. 3,- pr kilometer for øvrig veg.

Med å bruke SVV sin formel vil det bety kr 220,- i bompeng for kryssing av Romsdalsfjorden som fergeavløsningsprosjekt, og varierende for de andre strekningene avhengig av lengde.

Fagetaten har tidligere beregnet at bompengepotensialet for strekningen Ålesund-Molde ligger på ca 8 Mrd kroner.

Som et tenkt eksempel med tallene som vist ovenfor og med en trafikk tetthet på 4.000 biler/døgn – noe som forøvrig er langt under estimatene for SVV – blir det følgende **bompengerekrav:**

**Møreaksen inkl følgestrekninger: 16 Mrd kroner**  
**Romsdalsaksen inkl. følgestrekninger: 7,9 Mrd kroner**

Dette er skrekkelig mye penger som næringslivet og private skal betale inn som ekstra skatt i veldig mange år. Med slike kostnader vil man ikke kunne oppnå en utvidet bo-/arbeidsmarkedsregion, og langt fra den mernytten enkelte rapporter forespeiler.

På lang sikt blir både investering og bompengerekrav for RA bare halvparten i forhold til MA, og når vi samtidig vet at drift, vedlikehold og rehabilitering for MA koster kr. 500.000 mer pr dag enn for Romsdalsaksen - så oppfordrer vi våre fylkespolitikere til å be om en tilleggsutredning for å belyse dette.

I tillegg til fergefri E39 så gir RA store synergier med Eksportvegen E136 og gir Molde/Nordmøre "fastlandsforbindelse" – og derved bedre kommunikasjoner til resten av verden for hele fylket.

Romsdalsaksen AS  
v/Jørn Inge Løvik  
Daglig leder