



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 119 S

(2013–2014)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 6. juni 2014,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Solberg)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg med denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av ei vegpakke for Harstad (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån, sjå særleg pkt. 7.

Med Vegpakke Harstad skal det leggjast til rette for tilstrekkeleg kapasitet på hovudvegssystemet i sentrum av byen. Det viktigaste prosjektet er bygginga av ein tunnel utanom sentrum for å avlaste sentrumsgatene og kommunale gater i øvre bydel. Tunnelen vil frigjere areal og legge til rette for å betre vilkåra for kollektivtransport, gåande og syklande.

I utforminga av Vegpakke Harstad er det fokusert på å betre miljøet og trafikktryggleiken. Eit overordna mål for pakka er at Harstad sentrum i 2040 skal ha eit transportsystem som gir eit godt bumiljø og gjer det triveleg å gå, sykle og opphalde seg i sentrum. Pakka omfattar fleire delprosjekt med tiltak for køyrande, syklande og gåande, samt tiltak for auka bruk av kollektive transportmiddel. Tiltaka blir finansierte med bompengar, statlege og fylkeskommunale midlar.

Det er gjennomført konseptvalutgreiing (KVU) og ekstern kvalitetssikring (KS1) for Vegpakke Harstad. KVU/KS1 blei handsama i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023, jf. omtale i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2013, side 318. Det er vedteke at kollektiv- og gang/sykkelkonseptet med tunnel skal leggjast til grunn for vidare planlegging. Dette er i tråd med det alternativet som Harstad kommune og Troms fylkeskommune har gått inn for.

2 Omtale av utbygginga

Arbeidet med utforming av eit nytt transportsystem i Harstad blei sett i verk på grunn av dei trafikkale utfordringane på innfartsåra langs rv 83. På grunn av venta trafikkauke og av omsyn til trafikktryggleiken var det naudsynt med ein gjennomgang av gjeldande planar for strekninga.

Trafikken på rv 83 gjennom Harstad har i fleire år vore stor. Dette har ført til problem for trafikkavviklinga og er ei vesentleg årsak til forureining i bykjernen. Transportsystemet i Harstad er i liten grad tilrettelagt for kollektivtrafikk, og

det manglar samanhengande vegnett for gåande og syklende langs riksvegen.

Det blei alt i transportplanen for Harstad frå 1995 lagt inn ein tunnel utanom sentrum som eit langsiktig delmål. I kommuneplanen frå 2009 blei ein tunnel for rv 83 utanom bykjernen vurdert som ein viktig føresetnad i det vidare arbeidet med planlegging av Harstad sentrum. Tiltaket er vurdert som heilt avgjerande for å kunne redusere biltrafikken og skape eit sentrum med gode velferds- og miljøkvalitetar.

Med utgangspunkt i dei samfunnsmåla som er fastsette for arbeidet med KVU, kom ein fram til at ei vegpakke for Harstad måtte ha større omfang enn det som var handsama i reguleringsplanen for strekninga rv 83 Kanebogen – Byskillet frå 2005. Vegpakke Harstad er difor sett saman av tiltak på fleire område:

Tunnel utanom Harstad sentrum:	Etablere ein 1 450 meter lang tunnel utanom sentrum frå Seljestad til Sama for å avlaste sentrumsgatene og kommunale gater i øvre bydel.
Tiltak langs rv 83:	7 rundkøyringar, samlevegar, støyskjerming, på- og avkøyringsrampar frå rv 83, støttemurar og vegutbetringar.
Kollektivtrafikktiltak:	Etablere gateterminalar i sentrum og fleire busstopp langs hovudvegen ut av sentrum. Haldeplassar for byrutenettet skal rustast opp med omsyn til universell utforming. Legge til rette for tryggare skuleveg. Ved endehaldeplassar for byrutene skal det etablerast parkeringsplassar for bil og sykkel. Flaskehalsar for buss skal fjernast.
Tilrettelegging for gåande og syklende:	Etablere 30 km med nye fortau, sykkelfelt og gang- og sykkelvegar, samt under- og overgangar.

Vegpakke Harstad har eit samla kostnadsoverslag på 1 550 mill. 2014-kr. I tillegg har Troms fylkeskommune sett av 40 mill. kr til å auke kollektivtilbodet i bompengerperioden. Det er lagt til grunn ein samla byggeperiode på seks–sju år med anleggsstart hausten 2014.

Utbyggingsplanen med kostnader er vist i tabell 2.1 Kostnadene er inkl. auka meirverdiavgift som følgje av oppheving av vegfritaket frå 1. januar 2013.

Tabell 2.1 Utbyggingsplan for Vegpakke Harstad

Tiltaksområde	Mill 2014-kr
	Overslag
Tunnel utanom Harstad sentrum	468
Tiltak langs rv 83:	716
– Utbetring og ombygging av kryss	128
– Trafikktryggleikstiltak	167
– Kollektivtrafikktiltak	117
– Tilrettelegging for gåande og syklende	286
– Miljøtiltak	18
Tiltak på fylkeskommunale vegar	162
Tiltak på kommunale vegar	164
Eablering av bomstasjonar	40
Sum ¹	1 550

¹ Ekskl. fylkeskommunale midlar på 40 mill. kr til auka kollektivtilbod i bompengerperioden.

Riksvegprosjekta i Vegpakke Harstad er kostnadsrekna til 1 184 mill. kr, dei fylkeskommunale prosjekta til 162 mill. kr og dei kommunale prosjekta til 164 mill. kr. I tillegg kjem 40 mill. kr til etablering av bomstasjonar.

3 Lokalpolitisk handsaming

Vegpakke Harstad med finansieringsopplegg har vore handsama av Harstad kommunestyre fleire gonger. Det blei fatta eit positivt vedtak til bompengefinansiering i møte 26. mai 2011. Nytt kommunestyre etter valet reverserte dette vedtaket med eit vedtak av 1. desember 2011 som slo fast at det ikkje kunne akseptrast bompengar som delfinansiering av vegutbygging i Harstad. Etter dette har saka vore handsama av kommunestyret to gonger der det blei fatta følgjande vedtak:

Harstad kommunestyre, vedtak av 26. januar 2012:

- «1. Harstad kommunestyre viser til sin behandling av Harstadpakken og vedtakene i sakene 11/79 og 11/131. Saken er etter at kommunestyret 01.12.2011 fattet sitt vedtak i sak 11/131 blitt ytterligere belyst med hensyn til innhold, behov og konsekvenser. Med bakgrunn i dette vedtar kommunestyret tidlige framlagte forslag til Harstad-

Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån

- pakken – i tråd med konsept 2 innen en ramme på 1.240 mill. kr – som kommunens innspill til Nasjonal transportplan for perioden 2014–2023. I bompengepakken inngår også delprosjektene «Stien langs sjøen» og gang/sykkelveg Kilbotn-Blomjoten, som finansieres innenfor den angitte rammen. Kommunestyret tar til etterretning at staten vil bidra inn i bompengepakken med 350 mill. kr og at fylkeskommunen vil bidra med 60 mill. kr. Det gir en bompengandel på 67 prosent.
2. I Harstadpakken er det foreslått etablert 3 bomsnitt nord for Harstad sentrum og inntil 5 bomsnitt sør for sentrum herunder ett snitt i Steinvegen/avkjøring fra Rv. 83 mot sør til Mercurvegen. Antall bomsnitt og lokasjon vurderes nærmere av prosjektgruppen og vedtas av kommunestyret.
 3. Det gjennomføres innkreving av bompenger i begge retninger, alle dager og hele døgnet.
 4. Innkreving gjøres med automatiske bomstasjoner. Passeringer kan betales på forhånd med AutoPass-avtale eller på etter-skuddsvis via nettet/servicestasjoner eller via tilsendt giro.
 5. Takster for den enkelte settes til kr 10,50 (2011-kr) for personbil og kr 21,- (2011-kr) for tunge kjøretøy. Øvrige forhold om priser og betalingsordninger i tråd med det som er angitt i utredningen.
 6. Det settes et tak der det betales for maksimalt 60 passeringer pr. kalendermåned ved kjøp av AutoPass-brikke og verdikort med forskuddsbetaling og 20 prosent rabatt. Den maksimale betaling pr. måned blir da kr 504,- for lette biler og kr 1.008,- for tunge biler (2011-kr).
 7. Utbyggingen av prosjektet tilpasses den vedtatte rammen, og prosjektet styres som et porteføljestyringsprosjekt som beskrevet i utredningen. Etter at Harstadpakken er endelig vedtatt blir det utnevnt en styringsgruppe med deltakere fra Statens vegvesen, Troms fylkeskommune og Harstad kommune som sammen med prosjektledelsen prioriterer tiltakene innenfor hvert område ut fra gitte faglige og politiske rammer.
 8. Harstad kommune stiller en simpel garanti på inntil 350 mill. kr som sikkerhet for kommunens andel av bompengeselskapets låneopptak.
 9. Det søkes Samferdselsdepartementet om et pilotprosjekt hvor to timers redusert/

gratis parkering i Harstad sentrum inngår i finansieringen av veipakken. Den kommunale parkeringsordningen tas opp til nærmere vurdering i forbindelse med behandlingen av Virksomhetsplan 2013–2016. Det søkes også om pilotprosjekt for fergesambandet Bjørnerå – Stornes og Sør-Rollnes – Stangnes slik at betalte fergebilletter for disse sambandene kan gi fritak for betaling ved passering gjennom bomsnittene og at dette inngår i finansieringen av veipakken.

10. Statens vegvesen anmodes om å utrede en mulighet for å etablere et parkeringsanlegg i fjell i tilknytning til gjennomkjøringstunnelen.»

Harstad kommunestyre, vedtak av 26. april 2012 med tilvisning til vedtaket av 26. januar 2012:

«Harstad Kommunestyret viser til sakene 1-2 og 1-3 i styringsgruppen for Harstadpakken, og endrer sitt vedtak i punktene 2, 9 og 10 i sak 12/2 som følger:

Punkt 2 Etter en gjennomgang gjort av prosjektledelsen for Harstadpakken og representanter for kommunen vedtar kommunestyret de opprinnelig 8 foreslåtte bomsnittene. Dette med bakgrunn i beskrevet måloppnåelse og ønsket om at innkrevingen skal dekke flest mulig brukere innen influensområdet. I tillegg søkes om pilotprosjekt for fergesambandet Bjørnerå-Stornes slik at betalte fergebilletter for sambandet samkjøres for betaling ved passering gjennom bomsnittene og at dette inngår i finansieringen av veipakken. Det åpnes for vurdering av at også Sør-Rollnes – Stangnes inkluderes i pilotprosjektet.

Punkt 9 Kommunestyret forutsetter at prosjektledelsen for Harstadpakken i nært samarbeid med rådmannen utreder parkering i sentrum nærmere.

Punkt 10 Kommunestyret ber rådmannen følge opp privat initiativ for å etablere parkeringsanlegg i fjell i tilknytning til gjennomkjøringstunnelen. Kommunestyret ser det som naturlig at et slikt prosjekt realiseres i et samarbeid mellom Harstad kommune og privat(e) aktør(er). Prosjektledelsen for Harstadpakken anmodes om å avklare muligheter for å etablere kryss i tunnelen og å levere en delrapport med konklusjoner når dette er avklart. For øvrig anmodes prosjektledelsen for Harstadpakken om å bistå med informasjon til andre aktører.»

Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån

Troms fylkeskommune handsama Vegpakke Harstad i møte i fylkestinget 7. juni 2011 der det blei fatta følgjande vedtak:

- «1. Fylkestinget går inn for det forelagte forslag til finansiering av Harstadpakken.

	mill. 2011-kr		
	2010–2013	2014–2019	Sum
Statlige midler	50	120	170
Fylkeskommunale midler	27	18	45
Bompenger (lån)	23	1002	1025*
<i>Sum</i>	<i>100</i>	<i>1140</i>	<i>1240</i>

* Eks bomstasjoner

2. Fylkestinget går inn for den foreslåtte profil for prioritering av midler i Harstadpakken. Profilen bygger på konsept 2 Kollektiv- og gang/sykkelkonsept med tunnel.

	mill. 2011-kr	
	Kostnad	Andel %
Tunnel utenom Harstad sentrum	320	26
Tilrettelegging for kjørende, tiltak langs rv. 83	410	33
Kollektivtiltak	140	12
Tilrettelegging for gående og sykkende	370	29
	<i>1240</i>	<i>100</i>

3. Det legges frem egen sak om fylkeskommunalt bompengeselskap for fylkestinget i juni. Det tas sikte på at administrering av brukerfinansiering i Harstadpakken vil legges inn under et evt fylkeskommunalt bompengeselskap.
4. Ved nedleggelse av dagens busstasjon frigjøres midler fra Troms fylkeskommune som kan benyttes i prosjektene utregnet til kr. 350.000,- årlig fra sammenkoblingen av hurtigbåt- og bussterminalen skjer. Dette tilsvarer et økt finansieringsbidrag på 7 millioner i perioden. Under de samme forutsetninger tas det sikte på å øke finansieringsbidraget fra fylkeskommunen med ytterligere 8 millioner. Beløpet innarbeides i fylkesvegplanen ved første rullering. Det

samlede finansieringsbidrag fra fylkeskommunen blir da 60 millioner kroner.

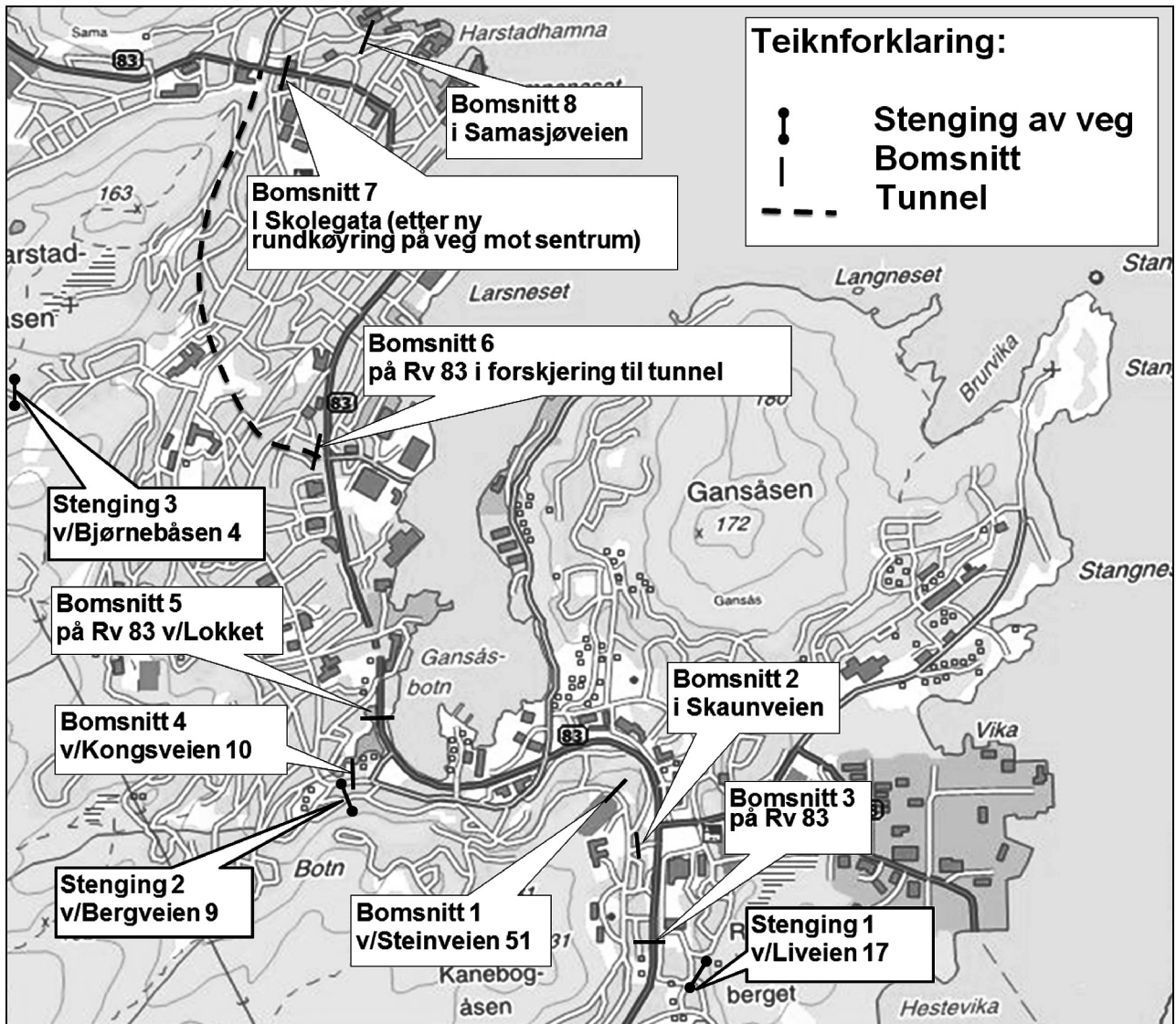
5. Fylkestinget legger til grunn at utbyggingen av Harstadpakken tilpasses den økonomiske rammen. Dersom kostnadene på noen av prosjektene øker vil det innebære at andre prosjekt ikke blir bygd. Det er imidlertid en forutsetning at profilen i pakken blir opprettholdt. Dersom prosjektene blir rimeligere enn beregnet kan det enten tas inn flere prosjekt i utbyggingen eller innkrevingsperioden for bompenger kan reduseres.
6. Fylkestinget legger til grunn at det i forbindelse med prosjektgjennomføringen blir satt ned ei styringsgruppe bestående av representanter for Harstad kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen som prioriterer tiltakene innenfor hvert område ut fra gitte faglige og politiske rammer.
7. Fylkestinget går inn for at Troms fylkeskommune søker Kommunal- og regional departementet om mulighet for å stille en proratarisk simpel kausjon på 395,- mill. kr. Garantitid settes til inntil 16 år. Garantiansvaret reduseres i takt med nedbetalingen av lånene.
8. Rv. 83 fra Tjeldsund bru til Harstad sentrum er stamvei som fører til stamnetthavn og er statens ansvar. Fylkestinget støtter Harstad Kommunes krav om større statlig andel av finansieringen bevilges over statsbudsjettet ved neste rullering av Nasjonal Transportplan.»

I tillegg fatta fylkestinget følgjande vedtak om kausjon i møte 15. oktober 2013:

«Fylkestinget viser til sitt vedtak i sak 31/11 (pkt. 7) og godkjenner at garanti stilt ved simpel kausjon i forbindelse med Harstad – pakken, endres til garanti ved selvskyldnerkausjon på inntil 395 mill. kr.»

4 Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har analysert og vurdert korleis innkrevjinga av bompengar vil påverke trafikken gjennom dei planlagde bomstasjonane med utgangspunkt i trafikktejingar på dagens veg og bruk av Regional transportmodell (RTM). Det er nytta elastisitetsmodell til vurdering av korleis ulike takstar vil påverke trafikkutviklinga. Under-



Figur 4.1 Vegpakke Harstad – planlagde bomstasjonsnitt og vegstengingar

søkinga av reisevanar i Harstad frå 2009 er òg ein del av grunnlaget for vurderingane.

Talet på passeringar i 2014 i dei planlagde bomsnitta er rekna til om lag 67 500 køyretøy per døgn, der tungtrafikken utgjør 3 pst. Det er rekna med at innføring av bompenggeinnkreving til dei takstane som det er gjort framlegg om, vil gi ei samla trafikkavvising på om lag 12 pst., dvs. ein årsdøgntrafikk på om lag 59 400 køyretøy.

Forventa betalande trafikk i 2015 er på 27 675 køyretøy per døgn. Det er då teke omsyn til innføring av timesregel der trafikantane berre betaler ein gong ved passering av fleire bomstasjonar i

løpet av ein time og eit passeringstak på 60 passeringar per måned. I tillegg er det teke omsyn til fritak i tråd med takstretninglinene.

I innkrevjingsperioden er det lagt til grunn ein årleg trafikkvekst på 0,4 pst.

Planlagde bomstasjonssnitt og vegstengingar er vist i figur 4.1.

Trafikkgrunnlaget og finansieringsplanen har vore til ekstern kvalitetssikring (KS2). Samferdselsdepartementet finn både trafikkgrunnlaget og føresetnadene for finansieringsopplegget sannsynlege og robuste. Forventa trafikkvekst blir vurdert som konservativ.

5 Utbygging og finansieringsopplegg

Finansieringa av Vegpakke Harstad er basert på innkrevjing av bompengar, samt statlege, fylkeskommunale og kommunale midlar. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1.

Statlege midlar

Riksvegprosjekta i Vegpakke Harstad er kostnadsrekna til 1 184 mill. kr. Av dette er det lagt til grunn 540 mill. kr i statlege midlar til tiltak innafør programområda, fordelt med 356 mill. kr i perioden 2014–2017 og 184 mill. kr etter 2017. Samanlikna med dei lokalpolitiske vedtaka har staten etter avtale med lokale styresmakter auka det statlege bidraget med om lag 370 mill. kr inkl. kompensasjon for auka meirverdiavgift etter opphevinga av vegfritaket.

Fylkeskommunale midlar

Dei fylkeskommunale prosjekta er kostnadsrekna til 162 mill. kr. I tråd med vedtak av 7. juni 2011, pkt. 4, har Troms fylkeskommune vedteke å løyve 64 mill. kr til prosjektet i 2014-prisar. Av dette skal 40 mill. kr nyttast til å auka kollektivtilbodet og 24 mill. kr til fylkeskommunale prosjekt i pakka.

Den fylkeskommunale løyvinga er vedteken før ny meirverdiavgiftsordning. Etter opphevinga av vegfritaket er det venta at total meirverdiavgiftsbelastning for dei fylkeskommunale prosjekta blir på om lag 29 mill. kr. Fylkeskommunen får kompensasjon frå staten for betalt meirverdiavgift. I finansieringsplanen er det difor føresett at fylkeskommunen dekker meirverdiavgifta på dei fylkeskommunale prosjekta.

Tabell 5.1 Finansieringsplan

	mill. 2014-kr		
	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlege midlar	356	184	540
Fylkeskommunale midlar ¹	41	12	53
Kommunale midlar	20	11	31
Bompengar ²	736	190	926
Sum	1 153	397	1 550

¹ Ekskl. fylkeskommunale midlar på 40 mill. kr til auka kollektivtilbod i bompengeperioden.

² Inkl. bygging av bomstasjonar.

Kommunale midlar

Dei kommunale prosjekta er kostnadsrekna til 164 mill. kr som i utgangspunktet er føresett finansiert med bompengar. Etter oppheving av vegfritaket er det venta at total meirverdiavgift for dei kommunale prosjekta blir på om lag 31 mill. kr. I finansieringsplanen er det difor føresett at kommunen dekker meirverdiavgifta på dei kommunale prosjekta.

Bompengar og bompengelopplegg

I tråd med lokalpolitiske vedtak er det lagt opp til parallellinnkrevjing av bompengar i 8 automatiske bomstasjonar (AutoPASS). Det er føresett innkrevjing i begge retningar. Som vist i figur 4.1 er det lagt opp til bomstasjonar på følgjande stader:

- Rv 83 ved Kanebogen
- Skaunveien
- Steinveien
- Kongsveien 10
- Rv 83 ved Lokket
- Tunnel/ny veg
- Skolegata (etter ny rundkjøring på veg mot sentrum)
- Samasjøveien

Det er lagt opp til å starte innkrevjinga i 2015.

Det er lagt til grunn følgjande bompengetakstar (2014-kr):

Lette køyretøy:	11 kr
Tunge køyretøy (over 3 500 kg):	22 kr

Bompengetakstane er føresett justerte i samsvar med prisutviklinga.

Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån

Følgjande basisføresetnader er lagt til grunn for vurdering av bompengepotensialet:

- Innkrevjingsperiode: om lag 15 år
- Trafikkgrunnlag: 59 400 køyretøy per døgn
- Årleg trafikkvekst: 0,4 pst.
- Årleg prisstiging: 2,5 pst.
- Lånerente: 6,5 pst.
- Bruk av brikke: 80 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 24 mill. kr

I dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn ein rabatt på 20 pst. ved bruk av brikke og forskotsbetaling. I Meld. St. 26 (2012–2023) er det lagt opp til ei flat rabattordning med 10 pst. rabatt for alle køyretøy ved bruk av brikke. Samferdselsdepartementet legg difor til grunn ein rabatt på 10 pst. ved bruk av brikke, både for lette og tunge køyretøy.

Rabatt- og fritaksordningar blir etter dette som følgjer:

- Bruk av brikke: 10 pst. rabatt
- Timesregel: bilistane betaler berre for ei passering per time
- Passeringstak: bilistane betaler for maksimum 60 passeringar per køyretøy i kalendermåna-

den

Elles er det føresett rabattar/fritak for betaling i samsvar med gjeldande takstretningliner. Alle rabatt- og fritaksordningar føreset bruk av brikke.

Med 3 pst. tunge køyretøy er gjennomsnittleg inntekt per passering rekna til 4,85 kr i første året med bompengeneinnkrevjing.

Basert på føresestnadene i denne proposisjonen er dei samla bompengeneinntekter rekna til om lag 1 700 mill. kr i 2014-prisar. Av dette er om lag 890 mill. kr føresett nytta til investeringar i prosjekt og tiltak innafor Vegpakke Harstad, om lag 40 mill. kr til etablering av bomstasjonar, om lag 410 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 360 mill. kr til å dekke innkrevjingskostnader og drift av bompengeselskapet.

Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014), legg regjeringa opp til ei omorganisering av bompengesektoren frå dagens mange bompengeselskap til eit fåtal selskap. Det overordna målet for dei nye selskapa er å sørje for effektiv bompengefinansiering av transportinfrastruktur gjennom effektiv innkrevjing og gode finansieringsvilkår. For å spare bilistane for å dekke store løpande finansieringskostnader, vil regjeringa òg innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån, samt ei overgangsordning for denne, jf. nærare omtale i pkt. 7.

I samband med KS2 for Vegpakke Harstad tilrårde ekstern kvalitetssikrar at det blir vurdert ei noko anna innretning på bompengepo- pplegget, mellom anna einvegs innkrevjing.

Samferdselsdepartementet legg i første omgang til grunn eit bompengepo- pplegg som omtalt ovanfor, med tovegs innkrevjing i 8 innkrevjingspunkt, i tråd med dei lokalpolitiske vedtaka. Departementet legg likevel opp til at det kan gjerast endringar i takst- og innkrevjingsopplegget for Vegpakke Harstad, jf. mellom anna ekstern kvalitetssikrar si tilråding av einvegsinnkrevjing, og overgangsordninga for rentekompensasjonsordning i pkt. 7.

Tabell 5.2 viser kalkulerte bompengetakstar, finansieringskostnader og innkrevjingskostnader ved ulike rentesatsar ved tovegs- og einvegs bompengeneinnkrevjing. Bompengebidraget til investeringar, inkl. etablering av bomstasjonar, er føresett uendra. Alternativ rente på 2,8 pst. er sett ut frå gjeldande 10-års statsobligasjonsrente.

Dersom effekten av ein reduksjon i lånerenta frå 6,5 pst. til 2,8 pst. i staden blir nytta til å redusere innkrevjingsperioden, er det rekna med at dette vil føre til om lag to år kortare nedbetalingstid.

Tabell 5.2 Takstnivå ved ulike føresestnader

	mill. 2014-kr			
	Tovegs innkrevjing		Einvegs innkrevjing	
Lånerente	6,5 pst.	2,8 pst.	6,5 pst.	2,8 pst.
Takst	11 kr	9,40 kr	21,40 kr	18,10 kr
Finansieringskostnader	410 mill. kr	160 mill. kr	410 mill. kr	160 mill. kr
Innkrevjingskostnader	360 mill. kr	360 mill. kr	300 mill. kr	300 mill. kr

6 Styringsmodell for Vegpakke Harstad

Vegpakke Harstad skal gjennomførast som eit porteføljestyrt prosjekt med fleire delprosjekt innafør 5 tiltaksområde:

- Tunnel utanom Harstad sentrum
- Tiltak langs rv 83
- Kollektivtrafikktiltak
- Tilrettelegging for gåande og syklande på riks- og fylkesvegar
- Tilrettelegging for gåande og syklande på kommunale vegar

Vegpakke Harstad er samansett ut frå omsynet til rasjonell utbygging, utnytting av tunnelmassar, rekkefølgjekrav som følgje av annan utbyggingsaktivitet i området og politiske vedtak innafør fastsett økonomisk ramme. Porteføljestyling vil sikre ei optimal prosjektgjennomføring i høve til dei strategiske og økonomiske måla for pakka.

Bygginga av tunnel utanom Harstad sentrum er høgt prioritert då dette er eit prosjekt med få høve til å kutte i kostnadene. I tillegg er arealet som blir frigjort med bygging av tunnelen, ein føresetnad for gjennomføring av dei andre tiltaksområda. Utover tunnelprosjektet vil ikkje gjennomføringa av Vegpakke Harstad bli låst til ei gitt framdrift eller rekkjefølgje på delprosjekta.

Som for andre bompengepakkar er det føreset at utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma. Det inneber at dersom kostnadene på nokre av delprosjekta aukar, vil andre delprosjekt ikkje bli gjennomførte. Det er likevel ein føresetnad at profilen på pakka blir oppretthalde. Dersom enkelte delprosjekt blir billegare enn føreset, kan ein velje om ein vil ta inn fleire delprosjekt i vegpakka eller redusere innkrevjingstida.

Styring og prioritering mellom delprosjekta blir gjort i nært samarbeid med Harstad kommune og Troms fylkeskommune med sikte på effektiv gjennomføring innafør den økonomiske ramma for pakka. I samband med dette kan det nemnast at kommunen har valt å nedprioritere delprosjekta «Stien langs sjøen» og «Gang-/sykelveg Kilbotn-Blomjoten» som er nemnde i kommunestyrevedtaket av 26. januar 2012, jf. kap. 3.

Det er etablert ei styringsgruppe for Vegpakke Harstad som skal prioritere tiltaka innafør kvart område ut frå gitte faglege og politiske rammer. Styringsgruppa er sett saman av representantar frå Harstad kommune, Troms fylkeskommune og Statens vegvesen.

Som det går fram av Harstad kommunestyre sitt vedtak av 26. april 2012, ynskjer kommunen at finansieringa av eit pilotprosjekt for ferjesambandet Bjørnerå – Stornes skal inngå i vegpakka. Gjennom dette prosjektet ynskjer kommunen at ferjebillettar kan nyttast som passeringsbevis gjennom bomringen. Kommunen meiner at det òg bør vurderast om ferjesambandet Sørrollnes – Stangnes bør inkludrast i pilotprosjektet. Saka er handsama av Troms fylkeskommune som har avvist forslaget i brev av 24. september 2012. Troms fylkeskommune finn tiltaket vanskeleg å gjennomføre i praksis.

7 Overgangsordning inntil rentekompensasjon er etablert

Departementet viser til Prop. 97 S (2013–2014) der ei ordning med rentekompensasjon for bompengelån er omtalt. Fram til ny ordning er på plass skal det for nye bompengeprojekt som vil inngå i dei nye bompengeselskapa, som ei overgangsordning, kunne bereknast takstar baserte på 10-års statsobligasjonsrente.

Overgangsordninga vil gjelde nye prosjekt, det vil seie prosjekt der innkrevjinga ikkje er starta innan 20. juni 2014.

Departementet legg til grunn at etter at eit prosjekt er behandla i Stortinget, og dersom lokale styresmakter ønskjer det, kan det setjast ei berekningsteknisk rente basert på forventanta rente i låneperioden, med eit mogleg tillegg for uvisse/rentesikring. Vurderinga av uvisse/rentesikring må gjerast av lokale styresmakter. Det avgjerande vil vere at den valde berekningsteknisk renta frå fylkeskommunen si side blir vurdert som forsvarleg for å oppretthalde garanti-vedtaket. Renta skal ikkje under noko høve setjast lågare enn 10-års statsobligasjonsrente. Garantistane må ta høgde for at bompengeperioden maksimalt kan aukast med fem år (til normalt maks 20 år) og realkaksten maksimalt kan aukast med 20 pst. før garantiansvaret trer i kraft. Det er ein føresetnad at lokale styresmakter forpliktar seg til å leggje prosjektet inn i eit av dei nye bompengeselskapa når dei er etablerte. Departementet presiserer at i mellomperioden (frå no til rentekompensasjonsordninga er på plass) skal effektane ved lågare berekningsteknisk rente, takast ut i form av lågare takstar.

Ei berekningsteknisk rente i bompengeprojekt på 6,5 pst. er høgare enn den renta bompengeselskap dei siste åra har møtt i marknaden. Takstar baserte på denne renta har såleis ei margin

Utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån

for å ta høgde for uvisse. Føremålet med å opne for å fråvike Statens vegvesen si berekningsteknisk rente er at lokale styresmakter skal få større fridom til å setje takstane i bompengeprojekt ut frå venta rente i marknaden, og sjølve vurdere påslag for risiko som fylkeskommunen/kommunane ser som forsvarleg for å kunne gi garanti for bompengeselskapet sitt lån. Endringa i berekningsteknisk rente vil ikkje i seg sjølve ha konsekvensar for statlege løyvingar til dei aktuelle bompengeprojekta.

7.1 Overgangsordning og endring av takst- og innkrevjingsopplegget for Vegpakke Harstad

Ved den lokalpolitiske behandlinga av Vegpakke Harstad har det i tråd med dei vanlege føresetnadene vore lagt til grunn 6,5 pst. rente. Takstane som ligg til grunn i proposisjonen, er baserte på denne renteføresetnaden. I tabell 5.2 er det samstundes vist kva takstane ville blitt om renteføresetnadene blei sette tilsvarende gjeldande 10-års statsobligasjonsrente.

Samferdselsdepartementet legg i første omgang til grunn eit bompengeplegg som skisert i pkt. 5, med m.a. tovegs innkrevjing i 8 innkrevjingspunkt, basert på dei lokalpolitiske vedtaka. Men Samferdselsdepartementet legg som nemnt opp til at det kan gjerast endringar i takst- og innkrevjingsopplegget for Vegpakke Harstad, jf. omtale av einvegs- eller tovegsinnkrevjing i pkt. 5 og overgangsordninga for rentekompensasjonsordning, jf. ovanfor. Overgangsordninga inneber for Vegpakke Harstad at lokale garantistyrsmakter får tilbod om at takstane kan baserast på lågare rente enn 6,5 pst. på bakgrunn av føresetnader omtala over. Samferdselsdepartementet ber Stortinget om fullmakt til å kunne gjere slike endringar. På vanleg måte vil det bli krevd at dei fylkeskommunale og kommunale garantiane blir godkjend av høvesvis Kommunal- og moderniseringsdepartementet og fylkesmannen.

7.2 Overgangsordning for prosjekt som er lagt fram for Stortinget

Departementet legg til grunn at ei tilsvarende overgangsordning og skal gjelde for prosjekt som allereie er lagt fram for og behandla av Stortinget, men der innkrevjinga ikkje er starta opp pr. 20. juni 2014. Dette gjeld projekta:

- Rv 7 Sokna – Ørgenvika
- E18 Gulli – Langåker
- E18 Melleby – Momarken

- E6 Minnesund – Skaberud
- E16 Kongsvinger – Slomarka
- E16 Fønhus – Bagn
- E136 Tresfjordbrua og Vågstrandstunnelen
- E6 Hålogalandsbrua, inkl. E10 Trelidal – Leirvik
- E134 Stordalstunnelen
- Fv 714 Stokkhaugen – Sunde trinn 1
- Fv 78 Toventunnelen m/tilførselsvegar
- Askøypakka
- E6 Helgeland nord.

Stortinget har tidlegare slutta seg til bompengeplegget i desse sakene gjennom handsaminga av dei aktuelle proposisjonane, og Stortinget har gjeve departementet fullmakt til bompengekrevjing i tråd med vilkåra i proposisjonane, jf. veglova § 27. Viss takstane skal reduserast gjennom anna berekningsteknisk rente, er det naudsynt med nytt vedtak i Stortinget. Samferdselsdepartementet foreslår at dette vert gjort ved at departementet får ei generell fullmakt, jf. forslag til vedtak 3 i denne proposisjonen. I så fall vil det måtte krevast nye garantivedtak som på vanleg måte skal godkjennast av høvesvis Kommunal- og moderniseringsdepartementet og fylkesmannen.

Det blir ikkje gjort endringar i overgangsperioden for prosjekt der innkrevjinga allereie er starta opp.

7.3 Overgangsordning for prosjekt som ikkje er lagt fram for Stortinget

Departementet legg som nemnt til grunn at etter at eit prosjekt er behandla i Stortinget, og dersom lokale styresmakter ønskjer det, kan det setjast ei berekningsteknisk rente basert på forventta rente i låneperioden, med eit mogleg tillegg for uvisse/rentesikring.

På denne bakgrunn vil departementet sende eit brev til dei aktuelle fylkeskommunane (og evt. kommunane) der lokale garantistyrsmakter får tilbod om at takstane kan baserast på lågare rente enn 6,5 pst. på bakgrunn av føringane nemnde over. På vanleg måte vil det bli krevd at dei fylkeskommunale og kommunale garantiane blir godkjend av høvesvis Kommunal- og moderniseringsdepartementet og fylkesmannen.

Departementet vil i dei aktuelle bompengeproposisjonane be Stortinget om fullmakt til at takstane kan endrast på bakgrunn av lågare berekningsteknisk rente ved lokalpolitisk tilslutning i tråd med føringane omtalt ovanfor.

For prosjekt som ikkje er lagt fram for Stortinget og der lokalpolitiske vedtak enno ikkje er fatta,

skal takstane som blir lagt til grunn i vedtaka, vere basert på ei rente i intervallet mellom 6,5 pst. og 10-års statsobligasjonsrente i tråd med føresetnadene over.

8 Garantiar

Som det går fram av kap. 3, har Harstad kommune og Troms fylkeskommune fatta vedtak om å stille ein garanti for eit lån på til saman 745 mill. kr.

Den kommunale og fylkeskommunale garantien er føresett godkjent av høvesvis fylkesmannen i Troms og Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Garantistane sine utlegg kan dekkast gjennom ein auke av realtakstane med inntil 20 pst. og ei forlenging av bompengerperioden med inntil 5 år.

9 Samferdselsdepartementet si vurdering

Omlegging av rv 83 i tunnel utanom Harstad vil mellom anna føre til at ein stor del av tungtrafikken vil bli leia utanom sentrumsgatene. Samferdselsdepartementet viser til at tunnelen i tillegg vil gjere det mogleg å betre vilkåra for kollektivtransporten, gåande og syklande i sentrum av Harstad. Dette er tiltak som til saman er venta å gi eit løft for miljøet og trafikktryggleiken i byen.

Med Vegpakke Harstad er det venta ein reduksjon av biltrafikken i Harstad sentrum på inntil 40 pst. Etter Samferdselsdepartementet si vurdering vil dette i seg sjølv gi ein miljø- og trafikktryggleiksgevinst. I tillegg vil tilrettelegging for gåande og syklande føre til betring i tråd med dei nasjonale måla for desse trafikantgruppene.

Samferdselsdepartementet vil peike på at lokal forankring og god porteføljestyring er ein føreset-

nad for ei kostnadseffektiv gjennomføring av Vegpakke Harstad.

Som omtalt i Prop. 97 S (2013–2014), legg regjeringa opp til ei omorganisering av bompengesektoren frå ordninga i dag med mange bompengeselskap til eit fåtal selskap. For å spare bilistane for å dekkje store løpande finansieringskostnader, vil regjeringa òg innføre ei rentekompensasjonsordning for bompengelån, samt ei overgangsordning for denne, jf. omtalen i pkt. 7.

Samferdselsdepartementet legg i første omgang til grunn eit bompengeprogger som skissert i pkt. 5, med m.a. tovegs innkrevjing i 8 innkrevjingspunkt, basert på dei lokalpolitiske vedtaka. Departementet legg likevel opp til at det kan gjerast endringar i takst- og innkrevjingsopplegget for Vegpakke Harstad, jf. vurderingane om einvegs- eller tovegsinnkrevjing i pkt. 5 og overgangsordninga for rentekompensasjonsordning i pkt. 7.

Overgangsordninga inneber for Vegpakke Harstad at lokale garantistyresmakter får tilbod om at takstane kan baserast på lågare rente enn 6,5 pst. på bakgrunn av føresetnadene i pkt. 7. På vanleg måte vil det bli krevd at dei fylkeskommunale og kommunale garantiane blir godkjend av høvesvis Kommunal- og moderniseringsdepartementet og fylkesmannen. Departementet vil òg gå i dialog med lokale styresmakter om evt. einvegs innkrevjing.

10 Avtale

Etter at Stortinget har gjort vedtak om utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad), vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetningane som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån.

VI HARALD, Noregs konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad) og overgangsordning for rentekompensasjonsordning for bompengelån

I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av utbygging av vegprosjekt og tiltak i Harstad kommune i Troms (Vegpakke Harstad). Vilråra går fram av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å redusere takstane i Vegpakke Harstad basert på lågare berekneteknisk rente i tråd med føringane i føreliggjande proposisjon. Samferd-

- selsdepartementet får fullmakt til å gjere endringar i innkrevjingsopplegget i Vegpakke Harstad frå tovegsinnkrevjing til einvegsinnkrevjing etter ein dialog med lokale styresmakter.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å redusere takstane i prosjekt som tidlegare er handsama av Stortinget, men der innkrevjinga ikkje er starta opp pr 20. juni 2014. Denne fullmakta skal gjelde for dei prosjekta som er omtala i pkt. 7.2, og vere basert på lågare berekneteknisk rente og i tråd med føringane i føreliggjande proposisjon. Det er ein føresetnad at det ligg føre vedtak frå garantistane i det aktuelle prosjekt om dette.
-
-

