



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# Prop. 204 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

## Vegpakke Harstad i Troms og Finnmark – revidert finansieringsopplegg

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 28. mai 2021,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Solberg)*

### 1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag om revidert finansieringsopplegg for Vegpakke Harstad, i tråd med vedtak fra lokale myndigheter.

Formålet med Vegpakke Harstad er å bedre miljøet og utviklingsmulighetene i sentrum av Harstad, bedre vilkårene for kollektivtransport, gående og syklende, samt sikre tilstrekkelig kapasitet i transportsystemet.

På grunn av lavere bompenginntekter og høyere kostnader enn forventet i den etablerte Vegpakke Harstad legges det frem et revidert finansieringsopplegg som vil styrke måloppnåelsen av pakken.

### 2 Bakgrunn

Prosjektet Vegpakke Harstad ble vedtatt gjennom Stortingets behandling av Prop. 119 S (2013–2014) i 2014, jf. Innst. 308 S (2013–2014). Anleggsarbeidene startet i april 2015 og skal etter planen ferdigstilles i 2025. Bompenginnkrevingen startet i juni 2016.

Vegpakke Harstad er gjennomført som et porteføljestyrt prosjekt med delprosjekter innenfor fem ulike tiltaksområder. Utbyggingen er der-

for i utgangspunktet tilpasset den økonomiske rammen i Prop. 119 S (2013–2014) på om lag 1,8 mrd. kr, omregnet til 2021-prisnivå.

Da Prop. 119 S (2013–2014) ble lagt fram, forelå det få reguleringsplaner eller andre detaljplaner for aktuelle prosjekter og tiltak innenfor pakken. Det var derfor knyttet stor usikkerhet til kostnadsoverslagene. Videre planlegging har avdekket at flere av de aktuelle prosjektene og tiltakene er mer omfattende og kostnads-krevende enn tidligere anslått. I tillegg har bompenginntektene vært lavere enn forventet som følge av mindre trafikk gjennom bomstasjonene enn lagt til grunn i Prop. 119 S (2013–2014). For at flest mulig av de opprinnelig planlagte prosjektene og tiltakene skal kunne realiseres og bidra til bedre måloppnåelsen for pakken, har både Harstad kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune gått inn for å revidere finansieringsopplegget for Vegpakke Harstad. Det er lokalpolitisk enighet om å øke takstene samt å forlenge innkrevingsperioden med fem år, fra 15 til 20 år. I forslaget til revidert finansieringsopplegg er det også lagt til grunn en økning i både statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. I tillegg kommer all merverdiavgift som staten refunderer for prosjekter og tiltak i vei-pakken.

### 3 Lokalpolitisk behandling

Et forslag til revidert finansieringsopplegg for Vegpakke Harstad ble behandlet av Harstad kommune og Troms fylkeskommune i 2018. På bakgrunn av de lokalpolitiske vedtakene fra 2018 ble det arbeidet med et grunnlag for en bompengeproposisjon om saken. Saken ble imidlertid ikke lagt fram for Stortinget på grunn av endringer i regjeringens bompengepolitikk. Endringene omfattet blant annet nye krav til porteføljestyring. Formålet med endringene er blant annet å redusere bompengebelastningen til trafikantene. Harstad kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune ble derfor bedt om å gå gjennom forslaget til revidert finansieringsopplegg for Vegpakke Harstad på nytt, i lys av de nye kravene for porteføljestyrte bompengepakker.

I 2020 fattet Harstad kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune nye lokalpolitiske vedtak i saken. De nye vedtakene innebærer at bompengebelastningen for bilistene i Harstad blir redusert med over 200 mill. 2021-kr sammenlignet med det opprinnelige forslaget fra 2018. Det er en reduksjon på om lag 20 pst.

#### Vedtak fra 2018

Harstad kommune behandlet saken i møte i kommunestyret 21. februar 2018 og fattet følgende vedtak:

1. *Kommunestyret vedtar tiltak for finansiering av Vegpakke Harstad etter alt. 3 er i tråd med vedlagte beregninger og finansieringsplan.*
2. *Kommunestyret legger til grunn nytt takst- og rabattsystem med 20 % rabatt for kjøretøygruppe 1 med AutoPass-brikke.*
3. *Kommunestyret legger til grunn en takst på 18 kroner for kjøretøy i takstgruppe 1 og 29 kroner for kjøretøy i takstgruppe 2. Det legges til grunn en gjennomsnittstakst (gjennomsnittsinntekt pr. passering) på kr 6,54.*
4. *Kommunestyret legger til grunn et månedstak på 60 passeringer.*
5. *Kommunestyret legger til grunn at el-bil skal betale halv takst.*
6. *Kommunestyret legger til grunn at Harstad kommune og Troms fylkeskommune bevilger 40 mill. kroner hver i økte midler.*
7. *Kommunestyret legger til grunn et statlig bidrag på minimum 80 mill. kroner. Kommunestyret ber partene arbeide for en økt statlig finansiering.*

8. *Kommunestyret legger til grunn utvidet bompengeperiode fra 15 til 20 år.*
9. *Kommunestyret legger til grunn en beregningsteknisk rente i tråd med statlige anvisning, dvs. 5,5% de første 10 årene og deretter 6,5%.*
10. *Kommunestyret legger til grunn tidligere vedtatte garantiansvar for bompengeselskapets lån. Samlet angitte garantiansvar var i forbindelse med vedtak i sak 17/1 på inntil 1,25 mrd. kroner som er fordelt med 587 mill. kroner på Harstad kommune og 663 mill. kroner på Troms fylkeskommune. Harstad kommune forutsetter at Troms fylkeskommune stiller tilsvarende med angitte garantiansvar.*
11. *Kommunestyret legger til grunn at prosjektet fortsatt skal ha porteføljestyring innenfor den utvidete rammen for Harstadpakken.*
12. *Kommunestyret ber Statens vegvesen informere om arbeidet i Harstadpakken fast to ganger årlig.*

#### Tillegg:

*Harstad kommune anmoder om at reguleringsplanen for Åsegarden-Tennvassåsen ferdigstilles, slik at g/s-vei for denne veistrekingen kan realiseres uavhengig av vegpakken.*

*Harstad kommune skal gå i dialog med fylkeskommunen og befolkning for å se om Åsegarden-Tennvassåsen kan realiseres som et spleiselag etter modell av Sørliveien.*

Troms fylkeskommune behandlet saken i møte i fylkestinget 13. mars 2018 og fattet følgende vedtak:

1. *Fylkestinget viser til Fylkestingets sak 16/17 og har vurdert henvendelse fra Statens vegvesen datert 23.01.2018 om fornyet behandling av tilleggsfinansiering for Harstadpakken.*
2. *Fylkestinget godkjenner at fylkeskommunen bidrar med 40 millioner kroner til finansiering av fylkeskommunale investeringsprosjekter i Harstadpakken. I tillegg vil noen prosjekter utløse økt mva.-kompensasjon som også tilfaller Harstadpakkens tilleggsfinansiering.*
3. *Fylkestinget mener at alternativ 3 er det beste, slik at flest mulige tiltak i Harstadpakken realiseres.*
4. *Det forutsettes at øvrig tilleggsfinansiering som omtalt i brev fra Statens vegvesen datert 23.01.2018 blir realisert. Det betyr likever-*

dig vedtak i Harstad kommune om kommunal andel på 40 mill. kroner og at Statens vegvesens handlingsprogram stadfester minimum 80 millioner til Harstadpakken. Dersom summen i handlingsprogrammet blir større, skal det overskytende bidra til å redusere det kommunale og fylkeskommunale bidraget tilsvarende med like deler på hver.

5. Det forutsettes at tilleggsfinansieringen inneholder økt bompengefinansiering i Harstad.
6. Det forutsettes at kollektivsatsingen i Harstadpakken gjennomføres som planlagt.
7. Fylkestinget gir tilslutning til at beregningsteknisk rente settes iht. krav fra Samferdselsdepartementet, dvs. 5,5 % rente de første 10 årene og deretter 6,5 % rente. Dersom det kommer endringer på dette feltet, bør kravene fra staten følges.
8. Tidligere innvilget lånegaranti på 663 mill. kr. opprettholdes.

#### Vedtak fra 2020

Harstad kommune behandlet saken i møte i kommunestyret 3. desember 2020 og fattet følgende vedtak:

1. Harstad kommune ønsker å redusere Vegpakke Harstad for å redusere bompengbelastningen.
2. Harstad kommune aksepterer føringene i de nye retningslinjene for porteføljestyrte bypakker.
3. Harstad kommune vedtar tiltak for finansiering av Vegpakke Harstad i tråd med vedlagte beregninger og finansieringsplan med en samlet investeringsramme på 750 mill. kr (2020-prisnivå). Dette er en reduksjon på 200 mill. kr i forhold til det som ble vedtatt i 2018.
4. Harstad kommune legger til grunn et månedstak på 60 passeringer og 20 % rabatt for kjøretøy i takstgruppe 1 med Autopass-brikke.
5. Harstad kommune vedtar at det legges til grunn en gjennomsnittstakst (gjennomsnittsinntekt pr. passering) på 5,60 kr (2020-prisnivå). Basert på dette er foreløpige takster beregnet til 16 kr for kjøretøy i takstgruppe 1 og 25 kr for kjøretøy i takstgruppe 2. De foreløpige takstene er redusert med 2 kr i forhold til det som ble vedtatt i 2018.
6. Den reviderte Vegpakke Harstad innebærer at innkrevningstiden for Vegpakke Harstad øker med 5 år i forhold til det som er vedtatt i Prop. 119 S (2013–2014), dvs. at bompengerperioden er utvidet fra 15 til 20 år totalt for pakken.
7. Harstad kommune aksepterer en egenandel på 20% på kommunale/fylkeskommunale vegprosjekter. Egenandelen er foreløpig beregnet til 80 mill. kr, og det legges dermed til grunn at Harstad kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune bevilger 40 mill. kr (i 2020-prisnivå) hver.
8. Det legges til grunn at merverdiavgiftskompensasjonen for de kommunale og fylkeskommunale prosjektene i bypakken vil inngå som en del av den totale finansieringen.
9. Det legges til grunn porteføljestyring innenfor den utvidete rammen for Harstadpakken.
10. I vedlagte oversikt framkommer prosjektene i porteføljen i prioritert rekkefølge.
11. Styringsgruppa har mandat til å justere og endre på den prioriterte rekkefølgen til prosjektene i det årlige handlingsprogramarbeidet.
12. Harstad kommune garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, begrenset oppad til 435 mill. kr, med tillegg av 10 % av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig maksimalt 480 mill. kr for Harstad kommune.
13. Garantisten har rett til å sikre garantiene med 1.prioritets pant i bompengeselskapets rettigheter til å innkreve bompenger.
14. Den kommunale garantien må på vanlig måte godkjennes av Fylkesmannen i Troms og Finnmark. Kausjonsansvaret gjelder fra den dato Fylkesmannen i Troms og Finnmark har godkjent garantivedtaket, og opphører 31. desember 2036, med tillegg av 2 år, jfr. garantiforskriftens § 3.
15. Kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i porteføljestyrte bompengepakker skal håndteres i den løpende porteføljestyringen og ikke gjennom økte takster eller forlenget innkrevning. Garantistenes utlegg kan følgelig ikke dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten eller en forlengelse av innkrevningstiden.
16. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld knyttet til bypakken er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetaling av lånet.
17. Det forutsettes at både Harstad kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune stiller garanti for låneopptaket. Maksimalt låneopptak vil være 925 mill. kr, og det totale garantibeløpet er 1020 mill. kr.

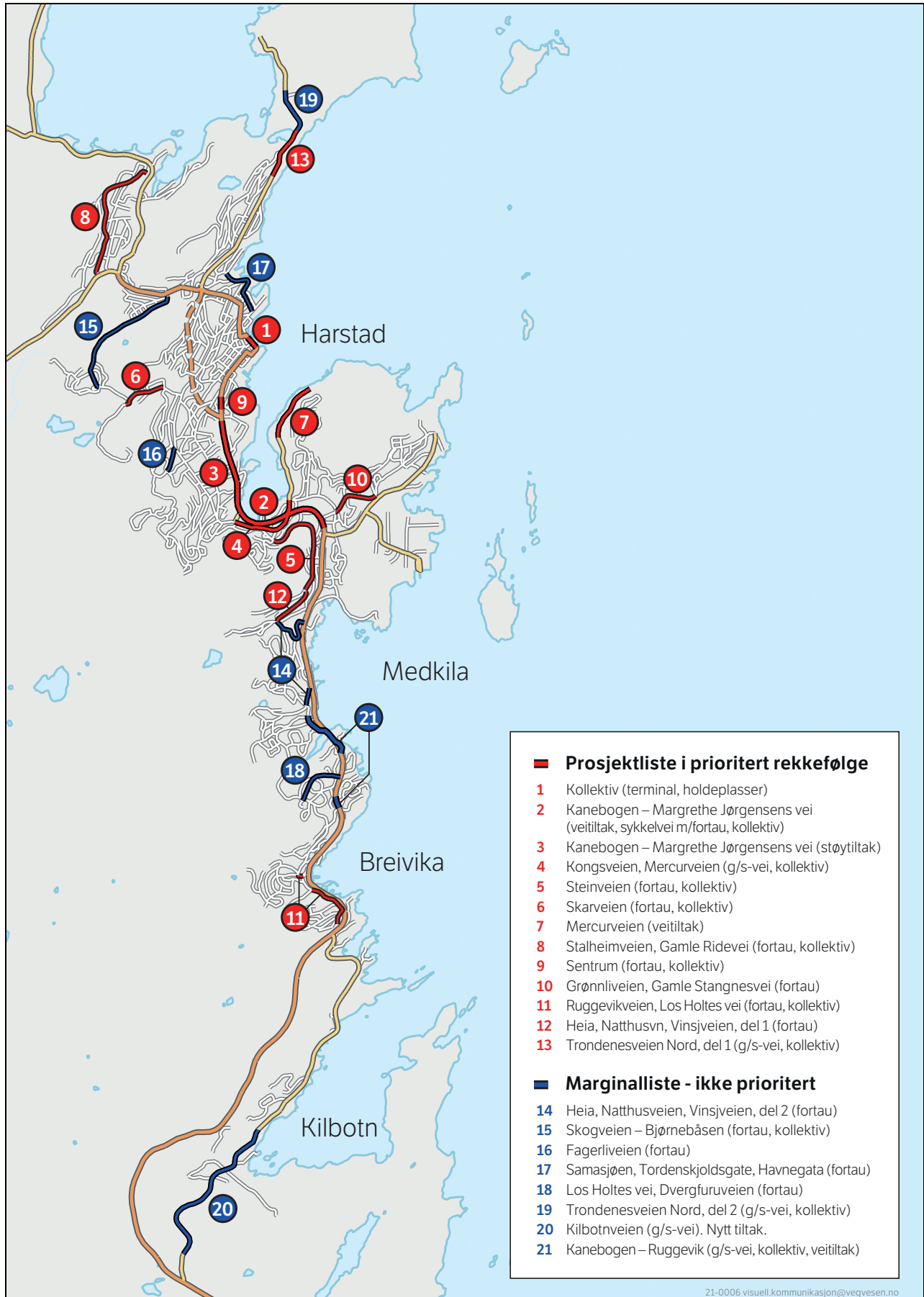
18. *Kommunestyret forventer at styringsgruppa i Harstadpakken prioriterer «Fortau, FV 7744 Kilbotnveien»*

Troms og Finnmark fylkeskommune behandlet saken i møte i fylkestinget 8. desember 2020 og fattet følgende vedtak:

1. *Fylkestinget i Troms og Finnmark fylkeskommune er enig i å redusere Vegpakke Harstad for å redusere bompengebelastningen.*
2. *Fylkestinget aksepterer føringene i de nye retningslinjene for porteføljestyrte bypakker.*
3. *Fylkestinget vedtar tiltak for finansiering av Vegpakke Harstad i tråd med vedlagte beregninger og finansieringsplan med en samlet investeringsramme på 750 mill. kr (2020-prisnivå). Dette er en reduksjon på 200 mill. kr i forhold til det som ble vedtatt i 2018.*
4. *Troms og Finnmark fylkeskommune legger til grunn et månedstak på 60 passeringer og 20 % rabatt for kjøretøy i takstgruppe 1 med Autopass-brikke.»*
5. *Fylkestinget vedtar at det legges til grunn en gjennomsnittstakst (gjennomsnittsinntekt pr. passering) på 5,60 kr (2020-prisnivå). Basert på dette er foreløpige takster beregnet til 16 kr for kjøretøy i takstgruppe 1 og 25 kr for kjøretøy i takstgruppe 2. De foreløpige takstene er redusert med 2 kr ift. det som ble vedtatt i 2018.*
6. *Den reviderte Vegpakke Harstad innebærer at innkrevningstiden for Vegpakke Harstad øker med 5 år i forhold til det som er vedtatt i Prop. 119 S (2013–2014), dvs. at bompengeperioden er utvidet fra 15 til 20 år totalt for pakken.*
7. *Fylkestinget aksepterer en egenandel på 20 % på kommunale/fylkeskommunale vegprosjekter. Egenandelen er foreløpig beregnet til 80 mill. kr, og det legges dermed til grunn at Harstad kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune bevilger 40 mill. kr (i 2020-prisnivå) hver.*
8. *Det legges til grunn at merverdiavgiftskompensasjonen for de kommunale og fylkeskommunale prosjektene i bypakken vil inngå som en del av den totale finansieringen.*
9. *Det legges til grunn porteføljestyring innenfor den utvidete rammen for Harstadpakken.*
10. *I vedlagte oversikt framkommer prosjektene i porteføljen i prioritert rekkefølge. Styringsgruppa har mandat til å justere og endre på den prioriterte rekkefølgen til prosjektene i det årlige handlingsprogramarbeidet.*
11. *Fylkestinget garanterer ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, begrenset oppad til 435 mill. kr/490 mill. kr, med tillegg av 10 % av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig maksimalt 480 mill. kr for Harstad kommune / 540 mill. kr for Troms og Finnmark fylkeskommune.*
12. *Garantisten har rett til å sikre garantiene med 1. prioritets pant i bompengeselskapets rettigheter til å innkreve bompenger.*
13. *Den kommunale garantien må på vanlig måte godkjennes av Fylkesmannen i Troms og Finnmark, mens den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og Moderniseringsdepartementet.*
14. *Kausjonsansvaret gjelder fra den dato Kommunal- og moderniseringsdepartementet har godkjent garantivedtaket, og opphører 31. desember 2036, med tillegg av 2 år, jf. garantiforskriftens § 3.*
15. *Kostnadsøkninger og/eller inntektssvikt i porteføljestyrte bompengepakker skal håndteres i den løpende porteføljestyringen og ikke gjennom økte takster eller forlenget innkrevning. Garantistenes utlegg kan følgelig ikke dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten eller en forlengelse av innkrevningstiden.*
16. *Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld knyttet til bypakken er nedbetalt og reduseres i takt med nedbetaling av lånet.*
17. *Det forutsettes at både Harstad kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune stiller garanti for låneopptaket. Maksimalt låneopptak vil være 925 mill. kr, og det totale garantibeløpet er 1020 mill. kr.*
18. *Fylkesråden gis fullmakt til å forhandle justeringer innenfor porteføljen.*

#### 4 Omtale av aktuelle prosjekter og tiltak

Veipakken er satt sammen av tiltak på flere områder. Hovedelementene i prosjektporteføljen er tunnel gjennom Harstad sentrum, oppgradering av parsellen rv. 83 Kanebogen – Margrethe Jørgensens vei, med økt trafiksikkerhet og fremkommelighet for alle trafikantgrupper, samt tilrettelegging for gående, syklende og kollektivreisende langs både statlig-, fylkeskommunal- og kommunal vei.



Figur 4.1 Gjenstående prosjekter og tiltak i Vegpakke Harstad

Vegpakke Harstad har som formål å bedre miljøet og utviklingsmulighetene i sentrum av Harstad, bedre vilkårene for kollektivtransport, gående og syklende, samt sikre tilstrekkelig kapasitet i transportsystemet. I konseptvalgutredningen (KVVU) for Vegpakke Harstad fra 2011 er ett av samfunnsmålene at Harstad sentrum skal ha et transportsystem som gir et godt bomiljø og gjør det trivelig å gå, sykle og oppholde seg i sentrum innen 2040. Etableringen av Harstadstunellen, som ble åpnet for trafikk 4. januar 2020, er et viktig bidrag for å nå dette målet.

I tillegg er det utført flere tiltak som har bidratt til formålet med pakken, blant annet fire kryssutbedringer, 8,1 km gang- og sykkelvei, samt ulike tiltak for kollektivtrafikken (ny og effektiv linjestruktur, gateterminaler og oppgradering av kollektivholdeplasser).

Disse tiltakene har bedret trafikksikkerheten og fremkommeligheten for alle trafikantgrupper, og har bidratt til å redusere miljøbelastningen i sentrum.

De gjenstående prosjektene og tiltakene, som foreslås gjennomført gjennom en utvidelse av den økonomiske rammen for pakken, vil bidra til å styrke måloppnåelse av pakken ytterligere. Figur 4.1 viser gjenstående prosjekter og tiltak i Vegpakke Harstad som med unntak av gang- og sykkeltiltak langs Kilbotnveien, utgjør det som var forutsatt gjennomført i det opprinnelige forslaget til revidert finansieringsopplegg fra 2018. Som omtalt tidligere, ble forslaget fra 2018 gjennomgått på nytt i 2020 for å tilpasse det til nye føringer for bompengefinansierte pakker og for å redusere bompengebrauken. Som følge av denne gjennomgangen ble en rekke av de gjenstående prosjektene og tiltakene nedprioritert, jf. marginalliste i figur 4.1, mens de gjenstående prosjektene ble rangert i en prioritert rekkefølge. Det er lagt til grunn at de nedprioriterte prosjektene kan gjennomføres dersom noen av de prioriterte prosjektene blir rimeligere enn forutsatt eller dersom inntektene i pakken blir høyere enn beregnet, i tråd med porteføljestyringen som ligger til grunn for den reviderte pakken. Den reviderte pakken er forventet ferdigstilt i 2028.

De prioriterte prosjektene og tiltakene i det reviderte forslaget er:

#### *Rv. 83 Kanebogen – Margrethe Jørgensens vei*

Prosjektet omfatter etablering av sammenhengende hovedsykkelveinett, tilrettelegging for kol-

lektivtransport, utbedring av to kryssområder, samt etablering av et nytt kryss.

Innenfor den gjeldende økonomiske rammen for Vegpakke Harstad er det kun mulig å realisere etableringen av sammenhengende hovedsykkelveinett. Med den utvidede økonomiske rammen vil det også være rom for å etablere rundkjøring ved Seljestad, inkludert planfri kryssing for gående og syklende, rundkjøring i Harstadbotn, samt påkjøringsrampe for trafikk fra Mercurveien.

Prosjektet skal bidra til å nå effektmål knyttet til redusert andel bilreiser gjennom å tilrettelegge for et attraktivt og sammenhengende hovednett for syklende og gående, samt øke fremkommelighet og tilgjengelighet for kollektivtrafikken. Prosjektet skal videre sørge for trafikksikre løsninger og en tilfredsstillende trafikkavvikling som muliggjør sentrumsnær byutvikling. I tillegg vil disse tiltakene gi bedre fremkommelighet for kollektivtrafikk.

Prosjektet er omfattet av tre ulike reguleringsplaner som ble vedtatt i henholdsvis 2005, 2016 og 2019. Grunnerverv er utført.

#### *Tiltak for gående, syklende og kollektivreisende*

Prioritert prosjektportefølje omfatter også en rekke tiltak for syklende og gående. Videre inngår nytt kollektivknutepunkt i sentrum med effektiv overgang mellom transportmidler, samt oppgradering av kollektivholdeplasser til universell utforming. Tiltakene fordeler seg på statlig, fylkeskommunalt- og kommunalt veinett.

Formålet med tiltakene er redusert miljøbelastning fra veitrafikk og økt trafikksikkerhet gjennom tilrettelegging for gående og syklende. Det er også en målsetning å øke sykkelandelen, samt andelen gående og kollektivreisende. Innenfor kollektivtrafikk omfatter prioritert prosjektportefølje videre satsing på en utvikling av kollektivtilbudet gjennom fjerning av flaskehals og optimalisering av holdeplassstrukturen.

#### *Kostnader*

Tabell 4.1 gir en oversikt over påløpte kostnader for prosjekter og tiltak som allerede er gjennomført, samt forventede kostnader for prosjektene i den prioriterte porteføljen.

Tabell 4.1 Prosjektportefølje for Vegpakke Harstad inkludert fullførte og gjenstående investeringer.

Prioritering	Veitype	Prosjekt og tiltak	Kostnad i mill. 2021-kr	
			Opprinnelig	Økning
		Fullførte prosjekter	1 590	
1	Rv./Fv./Kv.	Kollektivtiltak (terminal, holdeplasser)		110
2	Rv.	Kanebogen – Margrethe Jørgensens vei (veitiltak, sykkelvei m/fortau, kollektiv)	250	270
3	Rv.	Kanebogen – Margrethe Jørgensens vei (støytiltak)		40
4	Fv.	Kongsveien, Mercurveien (g/s-vei, kollektiv)		75
5	Kv.	Steinveien (fortau, kollektiv)		45
6	Kv.	Skarveien (fortau, kollektiv)		20
7	Fv.	Mercurveien (g/s-vei, veitiltak)		45
8	Kv.	Stalheimveien, Gamle Ridevei (fortau, kollektiv)		40
9	Rv.	Sentrum (fortau, kollektiv)		10
10	Kv.	Grønnliveien, Gamle Stangnesvei (fortau)		25
11	Kv.	Ruggevikveien, Los Holtes gate (fortau, kollektiv)		25
12	Kv.	Heia, Natthusveien, Vinsjeveien, del 1 (fortau)		20
13	Fv.	Trondenesveien Nord, del 1 (g/s-vei, kollektiv)		35
		Avslutningskostnader for pakken		10
SUM			1 840	770

## 5 Forslag til finansieringsopplegg

Forslaget til revidert finansieringsopplegg innebærer at den økonomiske rammen økes med om lag 770 mill. 2021-kr, til om lag 2,6 mrd. 2021-kr.

Tabell 5.1 viser forslag til revidert finansieringsplan for Vegpakke Harstad, sammenlignet med finansieringsplanen i Prop. 119 S (2013–2014), omregnet til 2021-prisnivå.

Tabell 5.1 Forslag til revidert finansieringsplan for Vegpakke Harstad

	Mill. 2021-kr		
	Opprinnelig finansieringsplan	Økning	Revidert finansieringsplan
Statlige midler	640	81	721
Fylkeskommunale midler	63	41	104
Kommunale midler	37	41	78
Fylkeskommunal/kommunal mva.-kompensasjon		70	70
Bompenger	1 100	537	1 637
Sum	1 840	770	2 610

### Statlige midler

Det er lagt til grunn at den statlige rammen til Vegpakke Harstad økes med om lag 81 mill. kr. Midlene vil bli prioritert innenfor rammen til programområdetiltak som er satt av i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* (NTP).

### Kommunale og fylkeskommunale midler

I tråd med de nye retningslinjene for porteføljestyrte bypakker er det lagt til grunn at fylkeskommunen og kommunen skal bidra med en egenandel på minst 20 pst. av investeringskostnaden (ekskl. merverdiavgift) ved investeringer på kommunal eller fylkeskommunal vei. I tillegg er det forutsatt at all merverdiavgift som staten refunderer for disse prosjektene skal føres tilbake til pakken.

Den lokale egenandelen er foreløpig beregnet til 82 mill. 2021-kr, og det legges dermed til grunn at Harstad kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune bevilger 41 mill. 2021-kr hver til pakken. I tillegg er det lagt til grunn et bidrag tilsvarende det fylkeskommunen og kommunen får refundert fra staten som kompensasjon for betalt merverdiavgift knyttet til rammeøkningen, foreløpig anslått til om lag 70 mill. 2021-kr. Disse to postene vil til sammen utgjøre om lag 152 mill. 2021-kr.

Endelig nivå på den lokale egenandelen og kompensasjonen for merverdiavgift er avhengig av hvor stor andel av investeringsmidlene som faktisk blir brukt til prosjekt og tiltak på det kommunale og fylkeskommunale veinettet.

### Bompenger og bompengelopplegg

Bompengetilskuddet til pakken forutsettes økt med om lag 540 mill. 2021-kr. I tråd med de lokalpolitiske vedtakene legges det opp til å øke bompengetakstene i de eksisterende bomstasjonene. Videre legges det opp til å forlenge innkrevingsperioden med fem år, fra 15 til 20 år.

I 2019 var årsdøgntrafikken (ÅDT) gjennom bomstasjonene på om lag 49 000 kjøretøy. Dette er om lag 18 pst. lavere enn det som var beregnet i Prop. 119 S (2013–2014). I 2020 var ÅDT redusert til om lag 47 000 kjøretøy. Trafikken i 2020, spesielt i perioden mars-juni, har vært preget av koronasituasjonen, og en sammenligning av trafikken mot 2019 er vurdert til å være mer riktig. Det er beregnet at økte takster vil redusere ÅDT fra om lag 49 000 kjøretøy til om lag 47 000 kjøre-

tøy, dvs. en reduksjon på 4 pst. Det er videre lagt til grunn en årlig trafikkvekst på 0,5 pst. i samsvar med prognoser for Troms og Finnmark som ble benyttet i arbeidet med Nasjonal transportplan for 2022–2033.

Innkrevingskostnadene har vist seg å bli betydelig lavere enn det som var lagt til grunn i Prop. 119 S (2013–2014). Det legges til grunn årlige innkrevingskostnader på om lag 15 mill. 2021-kr, dvs. en reduksjon på nærmere 50 pst. sammenlignet med innkrevingskostnadene som var lagt til grunn i Prop. 119 S (2013–2014). Bompengeselskapets netto lånegjeld knyttet til Vegpakke Harstad var per 31. desember 2020 på om lag 600 mill. kr. Den gjennomsnittlige effektive lånerenten var på om lag 2,3 pst. En stor del av låneporteføljen er rentesikret fram til 2026, noe som er tatt hensyn til i finansieringsberegningene.

For at samlet bompengetilskudd til Vegpakke Harstad på om lag 1,64 mrd. 2021-kr skal være nedbetalt i løpet av 20 år, er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering må økes fra 4,70 2021-kr i dag til om lag 5,80 2021-kr med de forutsetningene som ellers er lagt til grunn.

Basert på dette er det foreløpig beregnet følgende grunntakster uten rabatt i 2021-prisnivå, dagens takster i parentes:

- Takstgruppe 1: 16 kr (13 kr)
- Takstgruppe 2: 25 kr (20 kr)

Det er lagt til grunn at rabatter og fritak for betaling skal følge gjeldende takstretningslinjer for bompengetilskudd. Alle rabatter og fritak etter retningslinjene betinger gyldig avtale og brikke. Dette innebærer blant annet 20 pst. rabatt for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og alle kjøretøy i kategori M1) som har gyldig avtale og brikke. Det gis ikke brikkerabatt til kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy over 3 500 kg unntatt kjøretøy i kategori M1 med gyldig avtale og brikke). Dagens rabatter for nullutslippskjøretøy, timesregel og passeringstak på 60 passeringer per kalendermåned forutsettes videreført.

Det er forutsatt at gjennomsnittstaksten blir justert i samsvar med prisutviklingen. I tråd med forutsetningene for bruk av gjennomsnittstakst i bompengetilskudd i Prop. 1 S (2016–2017) er det videre lagt til grunn at bompengetakstene kan justeres slik at gjennomsnittstaksten i prosjektet blir som forutsatt i denne proposisjonen. Eventuelle takstendringer krever tilslutning fra lånegarantister.

Vegpakke Harstad er omfattet av tilskuddsordningen for reduserte bompengetilskudd utenfor de



største byområdene. Tilskuddet er på om lag 12 mill. 2021-kr og gis årlig i innkrevingsperioden med forbehold om Stortingets årlige bevilgning til ordningen. Med en videreføring av denne ordningen er det beregnet at gjennomsnittstaksten i den reviderte Vegpakke Harstad kan holdes om lag 0,50 kr lavere enn det den ellers ville vært. Dersom tilskuddet opphører er det foreløpig beregnet at gjennomsnittstaksten må økes fra 5,80 kr til 6,30 kr. Grunntakstene må da økes med om lag 1 kr for kjøretøy i takstgruppe 1, fra 16 kr til 17 kr, og om lag 2 kr for kjøretøy i takstgruppe 2, fra 25 kr til 27 kr.

#### *Andre forutsetninger for finansieringsplanen*

Følgende forutsetninger er ellers lagt til grunn for vurdering av bompengopotensialet:

- Årlig prisstigning: 2 pst.
- Lånerente: 2,5 pst. 2020–2022, 3,5 pst. 2023–2026, 5,5 pst. 2027–2035 og 6,5 pst. fra 2036
- Årlig tilskudd for reduserte bompengetakster utenom de største byområdene: 12 mill. 2021-kr

Basert på disse forutsetningene er brutto bompenginntekter og tilskudd fra tilskuddsordningen for reduserte bompengetakster utenom de største byområdene beregnet til om lag 2 170 mill. 2021-kr. Av dette er om lag 1 640 mill. kr forutsatt brukt til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 230 mill. kr til å dekke finansieringskostnadene og om lag 300 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

## **6 Styringsmodell**

Det er etablert en styringsgruppe for planlegging og gjennomføring av Vegpakke Harstad. I styringsgruppen møter representanter fra Harstad kommune, Troms og Finnmark fylkeskommune og Statens vegvesen.

Vegpakke Harstad vil videre legge til grunn prinsippene som er bestemt i bompengavtalen fra 2019. Det inkluderer kostnadskontroll innenfor den fastsatte økonomiske rammen, porteføljestyring og 20 pst. egenandel for lokale myndigheter på investeringer på lokale veier. Dette betyr blant annet at en eventuell fremtidig kostnadsøkning og/eller inntektssvikt skal skje ved kutt i porteføljen. Eventuell kostnadsøkning i de enkelte prosjektene – og/eller inntektssvikt – skal håndteres gjennom porteføljestyring, og ikke gjennom

økte takster og/eller forlenget innkrevingsperiode. Det blir forutsatt sterk kostnadskontroll. Kostnadsøkninger må håndteres innenfor den økonomiske rammen. Dersom kostnadene for ett eller flere prosjekter øker, innebærer det at andre prosjekt ikke kan gjennomføres. Dersom enkelte prosjekt blir rimeligere enn forutsatt kan det derimot bli rom for å gjennomføre flere prosjekter.

Arbeidet med porteføljestyringen skal skje gjennom årlig rullering av et handlingsprogram med vekt på mål og resultatstyring. I tråd med de lokalpolitiske vedtakene er det lagt til grunn at styringsgruppa har mandat til å justere og endre den prioriterte rekkefølgen til prosjektene i det årlige arbeidet med handlingsprogrammet.

## **7 Garantier**

Troms fylkeskommune og Harstad kommune har tidligere fattet vedtak om å stille garantier for et bompengelån på til sammen 745 mill. kr, jf. Prop. 119 S (2013–2014). Som det går fram av kap. 3, har Harstad kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune i desember 2020 fattet nye vedtak om å stille selvskyldnerkausjon for et låneopptak på til sammen 925 mill. kr. Det legges til 10 pst. for å dekke renter og andre omkostninger. Samlet lånegaranti blir følgelig 1 020 mill. kr. Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet, mens den kommunale garantien må godkjennes av statsforvalteren i Troms og Finnmark.

Garantivedtakene fra 2020 er i samsvar med de nye føringene for porteføljestyrte bompengepakker. Det innebærer at en eventuell kostnadsøkning og/eller inntektssvikt i porteføljestyrte bompengepakker skal håndteres gjennom porteføljestyring og ikke gjennom økte takster eller forlenget innkrevingsperiode. Garantistens utlegg kan følgelig ikke dekkes gjennom en økning av gjennomsnittstaksten eller en forlengelse av bompengeperioden.

## **8 Samferdselsdepartementets vurdering**

Samferdselsdepartementet viser til at Harstad kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune har gått inn for å revidere finansieringsopplegget for Vegpakke Harstad som følge av inntektssvikt og kostnadsøkninger. Det er lokalpolitisk enighet om å øke takstene samt å forlenge innkrevingsperioden med fem år, fra 15 til 20 år. I

forslaget til revidert finansieringsplan er det også lagt til grunn en økning i statlige, fylkeskommunale og kommunale midler. I tillegg går all merverdiavgift som staten refunderer for prosjekter og tiltak inn i veipakken.

Det reviderte forslaget til finansieringsopplegg for Vegpakke Harstad innebærer at en større del av den opprinnelige prosjektporteføljen kan gjennomføres, noe som vil gi en bedre måloppnåelse for pakken.

Forslaget til revidert finansieringsplan for Vegpakke Harstad ble behandlet av lokale og regionale myndigheter i 2018. Lokale vedtak ble fattet før det fra statens side ble lagt til grunn strengere føringer om porteføljestyling av bypakker, og før bompengesavtalen fra august 2019. Etter disse nye føringene stilles det strengere krav til at porteføljen i bompengefinansierte pakker skal tilpasses inntektene. I 2020 gikk Harstad kommune og Troms og Finnmark fylkeskommune gjennom forslaget på nytt og fattet nye vedtak i saken. Som følge av denne gjennomgangen ble også omfanget av prosjekter og tiltak i pakken redusert med over 200 mill. 2021-kr sammenlignet med det opprinnelige forslaget.

I denne saken mener departementet det er hensiktsmessig at takstene kan økes og bompengeperioden kan forlenges med 5 år på grunn av inntektssvikt og kostnadsøkning, slik at et revidert finansieringsopplegg kan gjennomføres og målene kan nås. Etter Samferdselsdepartementets vurdering har det vært gjort en lokal gjennomgang av pakken som har medført at omfanget av tiltak har blitt redusert. På denne bakgrunn legger departementet til grunn at det foreslåtte opplegget er tilstrekkelig i tråd med de nye føringene.

Etter Samferdselsdepartementets vurdering er de lokalpolitiske vedtakene fra 2020 utformet i samsvar med føringene for porteføljestyrt bompengefinansierte bypakker. Den reviderte bom-

pengepakken er fullfinansiert, prosjekter og tiltak i pakken er rangert i prioritert rekkefølge og det er lagt til grunn en lokal egenandel på minst 20 pst. Det er videre forutsatt at eventuelle kostnadsøkninger eller inntektssvikt fremover skal håndteres ved hjelp av porteføljestyling, ikke gjennom økte takster eller forlengelse av innkrevningstiden. Dette nye reviderte finansieringsopplegget for Vegpakke Harstad anses dermed for å være i tråd med regjeringens bompengesavtale fra 2019.

Samferdselsdepartementet forutsetter at de fylkeskommunale og kommunale stilte garantiene blir godkjent av hhv. Kommunal- og moderniseringsdepartementet og statsforvalteren i Troms og Finnmark.

## 9 Avtaler

Etter at Stortinget har fattet vedtak om revidert finansieringsopplegg for Vegpakke Harstad i Troms og Finnmark, vil det bli inngått ny prosjektavtale mellom Statens vegvesen v/Vegdirektoratet og bompengeselskapet om innkreving av bompenger. Bompengeselskapet vil inngå en ny finansieringsavtale med oppdragsgiversiden i veipakken, som regulerer rekvirering av bompengemidlene i tråd med forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om Vegpakke Harstad i Troms og Finnmark – revidert finansieringsopplegg.

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om Vegpakke Harstad i Troms og Finnmark – revidert finansieringsopplegg i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## **Forslag**

### **til vedtak om Vegpakke Harstad i Troms og Finnmark – revidert finansieringsopplegg**

1. Stortinget slutter seg til delvis bompengefinansiering av revidert Vegpakke Harstad i Troms og Finnmark.
2. Stortinget samtykker i at Bompengeselskap Nord AS får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til utbygging og finansiering av revidert Vegpakke Harstad i Troms og Finnmark. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med Bompengeselskap Nord AS om delfinansiering av revidert Vegpakke Harstad. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å kreve inn bompenger innenfor de vilkårene denne proposisjonen fastsetter.

---

---

