



Statens vegvesen

Harstad Kommune

9479 HARSTAD

Marianne Bremnes

Behandlende enhet: Region nord	Saksbehandler/telefon: Trine-Lise W Fosslund / 90660855	Vår referanse: 16/154555-1	Deres referanse: PS 157/2016	Vår dato: 11.11.2016
-----------------------------------	---	-------------------------------	---------------------------------	-------------------------

Gjennomføring av Harstadpakken – Fullfinansiering

Vi viser til sak 157/2016 i kommunestyret 09.06.2016 der Harstad kommune ber Statens vegvesen utrede utvidet finansiering av tiltak i Harstadpakken. Arbeidet skal gjennomføres i nært samarbeid med Troms fylkeskommune og Harstad kommune, og skal bygge på målene i konseptvalgutredningen (KVU) fra februar 2011. Styringsgruppen behandlet saken i møte 23.09.2016.

Grunnlaget/utgangspunktet for Harstadpakken

De viktigste grunnlagsdokumentene for Harstadpakken er Konseptvalgutredning (KVU febr. 2011), Rapport fra kvalitetssikring av Konseptvalgutredning Harstad (KS1, 01.06.2011), Regjeringens beslutning om konseptvalg (datert 13.13.2011) og stortingsproposisjon 119 S (vedtatt 19.06.2014). (Se vedlagt linker.)

I KVU gjøres følgende avgrensing: *Studieområdet omfatter eksisterende og planlagte bolig- og næringsområder i og rundt Harstad, og avgrenses av Ruggevika i sør og Ervik i nord. Hovedfokus i konseptvalgutredningen er på strekningen Kanebogen – Sama, hvor trafikkmengden medfører trafikale og miljømessige utfordringer.*

KVU for Harstad definerer følgende samfunns mål:

- Harstad sentrum skal i 2040 ha et transportsystem som gir et godt bomiljø og gjør det trivelig å gå, sykle og oppholde seg i sentrum.
- Innfartsåren fra sør skal i 2040 ha et transportsystem som binder sammen bebyggelse og virksomheter på langs og tvers på en god måte for alle trafikantgrupper.

Det valgte konseptet har følgende effektmål som skal være oppnådd i 2040:

Postadresse
Statens vegvesen

Telefon: 02030

Kontoradresse
Fjordgt. 5
9405 HARSTAD

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Landsdekkende regnskap

Org.nr: 971032081

9815 Vadsø

- Rv. 83 er fjernet som barriere i sentrum. Biltrafikk på rv. 83 i sentrum skal reduseres med 40 %.
- Trafikk i avlastningsveger til rv. 83 (St. Olavsgt./Åsveien) er redusert med 10%
- Det er mulig å sykle i hastigheter opp til 25-30 km/t på sammenhengende og attraktivt hovedsykkelvegnett.
- Det er full framkommelighet og forutsigbar reisetid og regularitet for de viktigste bussrutene i byområdet.
- Fremkommeligheten for biltrafikken på rv. 83 i innfartskorridoren er minst like god som i dag.
- Fremkommeligheten på kryssende veger fra de største bolig- og næringsområdene er like god som på langs av rv. 83 i innfartskorridoren.

Bompengeproposisjonen, som ble vedtatt i Stortinget i juni 2014, beskriver tiltak og økonomi på følgende måte:

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 rundkøyningar, samleveggar, 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 pareringsplassar 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.

Tabell 2.1 Utbyggingsplan for Vegpakke Harstad

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

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

I KVUen er rammen for konseptet satt til 1 240 mill. i 2011-kr, mens rammen i stortingsproposisjonen er prisjustert og korrigert for endrede mva-regler, og utgjør 1 550 mill. i 2014-kr.

Følgende finansieringsplan er lagt til grunn:

	mill. 2014-kr		
	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlege midlar	356	184	540
Fylkeskommunale midlar ¹	41	12	53
Kommunale midlar	20	11	31
Bompenigar 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.

Proposisjonen beskriver styringsmodellen for Vegpakke Harstad. Her heter det: *Vegpakke Harstad skal gjennomførast som eit porteføljestyret prosjekt med fleire delprosjekt innafor 5 tiltaksområde:*

- Tunnel utenom Harstad sentrum
- Tiltak langs rv. 83
- Kollektivtrafikktiltak
- Tilrettelegging for gående og syklende på riks- og fylkesvegar
- Tilrettelegging for gående og syklende på kommunale vegar

Videre: *Bygginga av tunnel utenom Harstad sentrum er høgt prioritert....Utover tunnelprosjektet vil ikkje gjennomføringa av Vegpakke Harstad bli låst i ei gitt framdrift eller rekkjefølgje på delprosjekta.*

Som for andre bompengepakker er det føresett at utbygginga blir tilpassa den økonomiske ramma. Det inneber at dersom kostnadene på nokre av delprosjekta aukar, vil andre delprosjekt ikkje bli gjennomførte.

Våre beregninger viser at det ikke vil være mulig å bygge alle delprosjektene innenfor eksisterende ramme.

Status kostnader pr. d.d.

Tildelt ramme på 1550 mill. i 2014-kr utgjør 1621 mill. i 2016-kr. Den fordeler seg på følgende måte:

	Ramme 2016-kr
Sum statlige delprosjekt inkl tunnel og bomstasjoner	1 157
Sum fylkeskommunale delprosjekt	169
Sum kommunale prosjekt	171
Sum kollektivdelprosjekt (både rv., fv. og kv.)	122
	1 621

Status statlige delprosjekt

Av de statlige delprosjektene (rv.) har styringsgruppen prioritert strekningen f.o.m. Kanebogen kryssområde t.o.m. Sama kryssområde. Her inngår Kanebogen, Sama og Margrethe Jørgensensvei kryssområde og Harstadåstunnelen. I tillegg inngår planlegging, grunnverv og byggherrekostnader for hele strekningen, samt støyskjerming.

Status for disse delprosjektene er at ca. 997 mill. av 1157 mill. er disponert, og det gjenstår da ca. 160 mill. De disponerte midlene går til inngåtte kontrakter med entreprenører og konsulenter, samt grunnverv og byggherrekostnader for strekningen. I beløpet inngår 114 mill. i usikkerhetsavsetning. Rv. 83 sør for Kanebogen og nord for Sama faller pr. i dag utenfor dagens ramme.

For strekningen mellom Kanebogen og Sama gjenstår byggekostnader for tre delprosjekt:

- S1-2 Fra Kanebogen kryssområde der Gamle Stangnesvei kommer ned og frem til brua over til Langnes, inkl. påkjøringsrampen fra Mercurveien. (ca. 90 mill.)
- S1-3 Fra brua over til Langnes til Margrethe Jørgensensvei kryssområde (forbi Rema) (ca. 140 mill.)
- S3 Byskillet – sentrum – Sama (ca. 70 mill.)

Totalt utgjør disse delprosjektene ca. 300 mill. Med en resterende ramme 160 mill., betyr det at omfanget/innholdet på denne strekningen må reduseres for å unngå overskridelse av rammen. Som et eksempel kan det være at man med dagens ramme må bygge den gjennomgående sykkelveien med fortau for hele strekningen på bekostning av påkjøringsrampen og rundkjøringen ved Rema (beholde dagens nedkjøring til Sjøkanten senter). Dette må i så fall vurderes opp imot inngåtte utbyggingsavtaler.

Tunnelen er en del av de statlige tiltakene og har i proposisjonen en ramme på 468 mill. De inngåtte kontraktene viser at dette skal holde. Det er imidlertid slik at denne type arbeid medfører stor usikkerhet. Vi har derfor, inntil tunnelen er ferdig, valgt å ta høyde for dette ved å redusere rammen hhv. 42,7 mill., 11,5 mill. og 11,7 mill. til rv., fv. og kv. Disse midlene kan eventuelt frigis når kostnadsbildet for tunnelen er nærmere avklart.

Status fylkeskommunale delprosjekt

Den fylkeskommunale rammen (fv.) på 169 mill. i 2016-kr skal gå til gang- og sykkeltiltak, fortrinnsvis fortau. Første prosjekt er Hagebyveien/Trondenesveien. Prosjektet strekker seg fra Sama til krysset med Festningsveien. Prosjektet er delt i to med første del (F1-1) fra Sama kryssområde langs Hagebyveien til krysset med Trondenesveien. Denne strekningen er svært smal og har gitt store utfordringer i det forberedende planleggingsarbeidet. Grunnvervet er omfattende med mange innløsninger, og trafikkavviklingen blir komplisert og vil fordyre bl.a. fordi vi må bygge korte strekninger av gangen samtidig som en kjørebane opprettholdes.

F1-1 er beregnet til ca. 124 mill. I tillegg til Hagebyveien utgjør fylkeskommunens andel av rundkjøringen ved Shell i Kanebogen ca. 7 mill. og andelen satt av til tunnel ca. 11,5 mill. Det er da til disposisjon ca. 26,5 mill., mens det resterende behovet knyttet til fylkeskommunale strekninger er på ca. 232 mill. De resterende tiltakene er (ikke prioritert rekkefølge):

- F1-2 Trondenesveien fra Hagebyvn – Festningsvn. fortau
- F2-1 Mercurvn./Kongsv., g/s fra Russevikvn./Rødbergvn. til boligfelt Mercurvn.
- F2-2 Mercurvn., fra boligomr. – Esso drivstofflager, veiutbedring og fortau
- F2-3 Russevikvn. – Steinveien- g/s-vei + 125 m fortau

- F3 Stangnesveien – Åkervn. til Grønnlivn., fortau
- F4 Åsegarden/Tennvassåsen, g/s-veg
- F6 Bergsengbrua – Stalheimveien, oppstramming kryssområde ift. myke trafikkanter
- F7 Bergsveien fra Bergsbakken – Gamle Ridevei, fortau
- Grunnerverv fylkesveg

Det skal være en ny gjennomgang av de fylkeskommunale delprosjektene og videre prioritering innenfor denne rammen i samarbeid med Troms fylkeskommune.

Status kommunale delprosjekt

Den kommunale rammen (kv.) er på 171 mill. i 2016-kr. Harstad kommune er selv byggherre for disse prosjektene. Kommunen har beregnet sine tiltak til ca. 326 mill., noe som innebærer at kommunen kun kan bygge 8-9 av 15 tiltak innenfor den tildelte rammen, i tillegg til sin andel av Shell-rundkjøringen (ca. 7 mill.) og avsetningen til tunnelen (11,7 mill.).

Status kollektivprosjekt

Kollektivdelen av prosjektet er på 122 mill. i 2016-kr. Den skal gå til å få på plass den nye bussløsningen med oppgradering av bussholdeplasser, terminal i Kanebogen, sentrum og Sama, sanntidssystem mm. Rammen beholdes, men vi vil ikke kunne oppgradere like mange stopp som det planene antyder (80 - 100). Tilleggsbehovet anslås til ca. 116 mill.

Oppsummert oversikt og konklusjon:

	Ramme 2016-kr	Skissert behov 2016-kr	Behov tilleggs- finansiering
Sum statlige delprosjekt inkl tunnel og bomstasjoner	1157	1560	403
Sum fylkeskommunale delprosjekt	169	374	204
Sum kommunale prosjekt	171	326	155
Sum kollektivdelprosjekt (både rv., fv. og kv.)	122	239	116
Usikkerhetsmargin			122
	1621	2498	1000

På bakgrunn av dette har styringsgruppen konkludert med at det er behov for å se på muligheten for merfinansiering, og Harstad kommune har bedt om denne saken.

Årsaker til differanser

KVU og St.prp. har spesifisert på et relativt overordnet nivå hva Harstadpakken skal inneholde. Hovedretningslinjen er at pakken skal holdes innenfor tildelt ramme og at det er opp til styringsgruppen å prioritere innenfor denne rammen. På dette tidspunkt var innholdet i flere av tiltakene basert på grove overslag og erfaringstall, ikke detaljerte reguleringsplaner. Fordelingen mellom tiltaksområdene skal beholdes så langt det er mulig, noe styringsgruppen har forholdt seg til. Dette er den modellen som er vanlig å benytte når bypakker i Norge skal finansieres.

For riksveg 83 er strekningen mellom Kanebogen og Sama prioritert iht. overordnet målsetning. Det er samtidig vedtatt at det som bygges skal bygges med god kvalitet, også med hensyn til fremtidig vedlikehold.

Det er mange forhold som har gjort at det man trodde man skulle få med i 2011 ikke får plass innenfor rammen:

- Der det forelå reguleringsplaner har ikke disse fanget opp behov som senere er avdekket i detaljplanleggingen. Et eksempel her er innløsning av barnehagen på Seljestad. Tidlige planer viste at tunnelen kunne bygges uten innløsning. I praksis var dette ikke mulig, slik at vi fikk en innløsningskostnad på 16,5 mill.
- Håndbøker og forskrifter som stiller krav til hvordan det skal bygges endres løpende. Eksempler på krav som gir merkostnader er krav om større konstruksjoner (rundkjøringer) og lengre underganger.
- Rundkjøringer har vokst etter nye kapasitetsberegninger.
- I detaljplanleggingen har vi gjennomgått og forbedret prinsippløsninger for hele pakken.
- Sama skulle i utgangspunktet være kryssing i plan (kryssing i kjørebane), men er på grunnlag av sikkerhetsvurderinger og den nye skolestrukturen nå en stor betongkonstruksjon med planfri kryssing (under betongkonstruksjonen). Krysset har vært svært ulykkesbelastet, og mange barn og unge ferdes i området (viktig skolevei). Dette har gjort at krysset er prioritert med den utformingen det nå har fått.
- Det er etter den første planperioden kommet nye og mer omfattende krav til universell utforming. Dette påvirker bortimot alle elementene i prosjektet.
- I opprinnelige planer er det antydning av ca. 80 – 100 busstopp. Med de nye kravene vil rammen ikke rekke til et slikt antall. Den nye bybussløsningen har totalt ca. 250 stopp. Alle busstopp trenger ikke oppgradering og de viktigste stoppene må prioriteres, men det er ønskelig å oppgradere flere enn det vi nå har midler til.
- Samtidig som vi bygger og graver grøfter, ønsker Harstad kommune å oppgradere vann og avløp på disse stedene. Direkte kostnader dekkes av HK, men totalt sett kompliserer dette byggeprosessen og medfører økte kostnader på flere områder. Dette har vi imidlertid vurdert som både fornuftig og samfunnsnyttig.
- Harstadpakken er, sammen med Bodøpakken, de første bypakkene i Region nord. Det er nok riktig å si at grunnverv var kraftig underestimert. Tidlig planlegging bygger på erfaringstall, og på dette området var erfaringene, sammen med de vurderinger som ble gjort, ikke tilstrekkelig.
- I tillegg til grunnverv var ikke den midlertidige trafikkavviklingen tilstrekkelig hensyntatt i den tidlige planleggingen. I flere av delprosjektene må det bygges kortere strekninger av gangen, ha manuell dirigering, skifte veibane og arbeidsområde frem og tilbake for å kunne la trafikken gå samtidig som det bygges. Dette reduserer effektiviteten og fører til økte kostnader.
- I en del sammenhenger er det valgt løsninger som er noe dyrere (f.eks. bredere g/s-veger) for å redusere fremtidige vedlikeholdskostnader.
- Markedssituasjonen er vanskelig å spå flere år i forkant. Med stor byggeaktivitet som vi har nå, øker prisene i entreprenørmarkedet.

Denne listen er eksempler og er ikke utfyllende.

Behovet for merfinansiering

Vi har ovenfor gått gjennom hva vi per i dag ser at vi kan få rom for innenfor rammen – alt annet må tilleggsfinansieres om det skal bygges. Proposisjonens (og KVUens) målsettinger er lagt til grunn for prioriteringene.

For de statlige prosjektene betyr det at vi bygger f.o.m. Kanebogen t.o.m. Sama, men at vi også innenfor denne strekningen har tiltak som må kuttes/redueres for å holde rammen. Det er imidlertid helt klart at det ikke er penger til tiltak på riksveien sør for Kanebogen og nord for Sama.

Innenfor den fylkeskommunale rammen er det ca. 27 mill. til disposisjon. Da er det ikke satt av midler til gang- og sykkelvei eller fortau langs Kongsveien/Mercurveien, Trondenesveien fra krysset med Hagebyveien til Festningsveien, ytre del av Stangnesveien (Åkervn. til Grønnliveien), Åsegarden–Tennvassåsen eller Bergsveien.

Iht. kommunens trafiksikkerhetsplan, var det innmeldt et behov for gang- og sykkelvei eller fortau langs 15 veistreknings. Det er behov for tilleggsfinansiering til minst 6 av disse om alt skal bygges.

På kollektivområdet er det bl.a. ønskelig å oppgradere flere busstopp enn det dagens ramme gir rom for.

Det samlede behov for tilleggsfinansiering er opp mot 1 mrd.

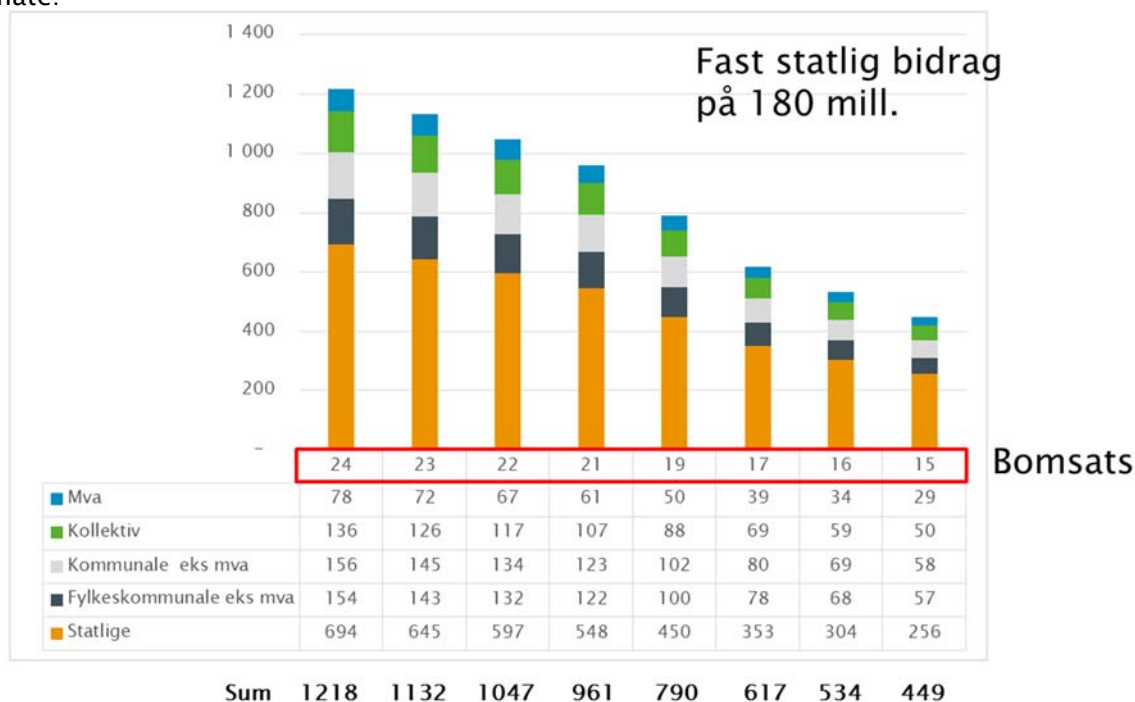
Finansiering av merbehov

Harstadpakken har i dag finansiering fra statlige bidrag, bompenger, fylkeskommunalt tilskudd og momsfradrag fra kommune og fylkeskommune. I regnestykket ligger beregninger med en lånerente på 6,5 %, rabattordninger for bomplasseringer og 15 års bompengeneinnkreving. De elementene/forholdene vi har lagt inn i våre vurderingen er:

- Redusert rente – Det er lagt til grunn en rente på 6,5 % i Harstadpakken. Muligheten for å redusere denne er undersøkt. Iht. retningslinjer fra vegdirektoratet er det i de følgende beregningene lagt inn 5,5 % de første 10 år. Det er ikke mulig å redusere den ytterligere fordi denne reserven først skal vurderes ift. en evt. inntektssvikt.
- Statlige bidrag – i våre regnestykker har vi lagt til grunn maks 180 mill. i statlig tilskudd. Dette er midler som det pr. i dag ikke er inndekning for og som dermed må prioriteres inn i neste NTP. Etter vår vurdering kan det være mulig forutsatt at rammene i neste NTP er tilstrekkelig høye. Disse midlene kan kun gå til dekking av statlige tiltak, og vil kreve lokal tilleggsfinansiering.
- Lengre nedbetalingstid – Det vil ikke være mulig pr. nå å legge inn lengre nedbetalingstid enn 15 år. Lengre nedbetalingstid forbeholdes finansiering av en evt. inntektssvikt.

- Kommunal og fylkeskommunal egenandel – kan vurderes av det enkelte politiske organ. Momsfradrag for den økte kommunale og fylkeskommunale rammen er lagt inn som en del av merfinansieringen. I tillegg må garantibeløpene økes for begge parter.
- Bompenger – I tillegg til statlig bidrag på 180 mill., må merfinansieringen komme fra bompenger, noe vi skal se nærmere på under. Pluss 1 kr i bompenger gir pluss ca. 80 mill. til merfinansieringen.
- Økt rabatt fra 10 % til 20 % – det arbeides nå med en samordning av rabattene på landsbasis på 20 %. Dette er lagt til grunn i våre regnestykker. Times- og månedsregel – her er det lagt til grunn at disse beholdes. Det kan også vurderes om «taket» skal økes.
- «Godt nok» – kommunestyret i Harstad var i sitt vedtak opptatt av at HP skulle finne balansen i de resterende løsningene for det som skal være godt nok. «Godt nok» er ikke nærmere spesifisert, men vi antar det skal vurderes om det er elementer som kan tas ut uten at man går på akkord med funksjonalitet, håndbøker, retningslinjer, vedlikeholdskostnader el.l. Eksempel her kan være at man i steinmurer benytter rimeligere steinsorter enn det som er prosjektert, at nødvendigheten av elementer diskuteres ekstra nøye osv.

Legger vi til grunn punktene over, kan en mulig finansieringsmodell fremstilles på følgende måte:



Tabellen viser at dersom bompengesatsen økes fra 12 kr til 22 kr vil vi kunne finansiere gjenstående prosjekt.

Med en nasjonal rabatt på 20 %, vil bomsatsen på 22 kr reelt utgjøre 17,60 kr med autopassbrikke og bomsatsen på 15 kr vil reelt utgjøre 12 kr.

Bompengesatser i Norge i dag

Bypakke Harstad har i dag en bompengesats på 12 kr for lette kjøretøy og 24 kr for tunge. Dette er en av landets laveste takster. I tillegg har vi 10 % rabatt med autopassbrikke (kr. 10,80), timesregel (betaler kun for en passering pr. time) og månedsregel (betaler for maks 60 passeringer pr. kalendermåned). I fremlagt forslag til statsbudsjett fra regjeringen er det lagt opp til en gjennomgående rabatt på 20 % på alle bomstasjoner i Norge.

Til sammenligning er taksten i Bodø i dag 15 kr for lette kjøretøy og 45 kr for tunge, og deres månedstak er på 80 passeringer (kr 1080,-). Der finansierer bompengene 72,5 % av totalen, mens bompengene i Harstad utgjør 60 % av totalkostnadene.

Vi viser her takstene for bypakkene i landet, samt noen andre prosjekt i Nord-Norge:

Bompengeprosjekter i Norge

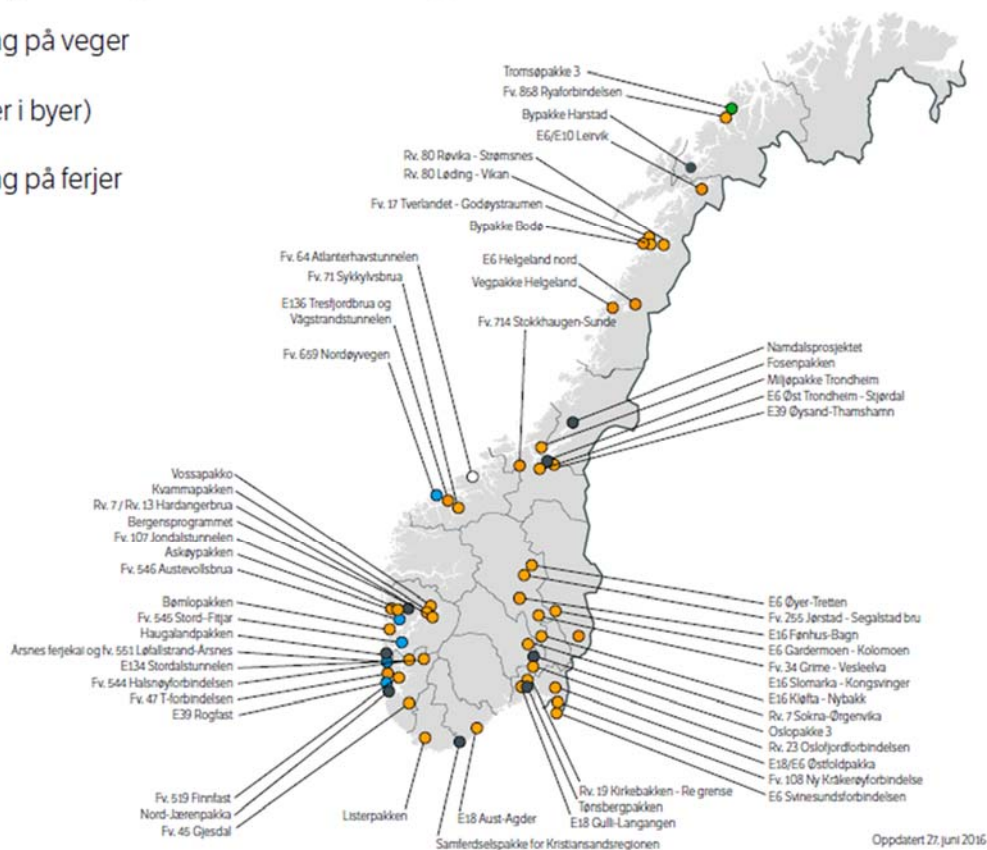
● Bompengennektering på vegger

● Bypakker (bomringer i byer)

● Bompengennektering på ferjer

● Lokal drivstoffavgift

○ Manuell innkreving



Eksempler på bomtakster pr. nå:

Takster bomringer		Takster andre	
Harstad	12	Veipakke Helgeland	27, 85
Trondheim	Varierer, 9 – 37	Leirvik	43
Haugaland	14	Ryaforbindelsen	100
Kristiansand	14/21	Hålogalandsbrua	107

Bodø	15			
Tønsberg	15			
Bærum	16,5			
Namdal	18			
Bergen	19/45			
Nord-Jæren	20			
Oslo	33			

Reduksjon av bomtakst ved innføring av 20 % rabatt med Autopass:

	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
10 % rabatt	10,80	11,70	12,60	13,50	14,40	15,30	16,20	17,10	18,00	18,90	19,80	20,70
20 % rabatt	9,60	10,40	11,20	12,00	12,80	13,60	14,40	15,20	16,00	16,80	17,60	18,40

Ulike scenario for inndekning/ikke inndekning av differansen

Vi gjør oppmerksom på at tallene må kvalitetssikres før saken evt. legges frem for stortinget. Alt. 2 og 3 forutsetter at en statlig bevilgning på 180 mill. blir realisert. Kommentarene forutsetter også at fordelingen mellom rv., fv. og kv. er prosentvis den samme som vi har i den vedtatte pakken.

Alt.1 – ingen økning av bomtaksten

Konsekvens:

- På riksveg 83 fullføres strekningen mellom Kanebogen og Sama, men med usikkerhet knyttet til hvor mye som kan realiseres/reduert løsning mellom Kanebogen kryssområde og Sama kryssområde. Uten ekstra finansiering vil det være naturlig iht. pakkens målsetting å prioritere sykkelvei med fortau hele veien på bekostning av påkjøringsrampen fra Mercurveien og rundkjøringen ved Rema. Dette må imidlertid vurderes nærmere av styringsgruppen.
- Igangsetting av disse delprosjektene må utsettes til usikkerheten knyttet til pågående delprosjekt er redusert og evt. avsatte midler kan frigis.
- Det vil neppe være mulig å utløse et statlig tilleggsbidrag på 180 mill. uten at annen finansiering fremkommer. I dag utgjør statlig bidrag 35 % av rammen.
- Fylkeskommunen må gjennomgå og prioritere sine prosjekt. Dersom påkjøringsrampen ikke bygges, må man se nærmere på forholdene i Kongsveien. Det vil ikke være midler til å realisere større tiltak på Mercurveien eller Åsegarden–Tennvassåsen m.fl.
- Av kommunale delprosjekt vil minst 6 av 15 utgå.
- Innenfor kollektiv vil antallet oppjusterte busstopp bli lavere enn de 80 som var antydnet skulle inngå.
- I sum vil dette innebære en betydelig reduksjon i pakkens omfang og noe redusert måloppnåelse. Tiltakene vil i realiteten bli utsatt på ubestemt tid inn til det eventuelt finnes finansiering.

Alt. 2 – økning av bomtaksten til 22 kr

- Innenfor en slik ramme (+1047 mill.) kan det være mulig å realisere alle delprosjekt i porteføljen.
- Etablert prosjektorganisasjon kan utnyttes til å fullføre pakken.
- Med dette alternativet vil det være behov for utvidet garantistillelse for bomselskapets lån fra 745 mill. til 1350 mill. kroner. Det medfører økt garantistillelse på 285 mill. for Harstad kommune og 320 mill. for Troms fylkeskommune.

Alt 3 – økning av bomtaksten til 16 kr

- Dersom vi skal utløse et statlig tilskudd på 180 mill. og dette ikke skal utgjøre mer enn 35 %, betyr det at den totale tilleggsrammen bør være på minst 514 mill. Det betyr en økning av bomtaksten fra 12 til 16 kr.
- For de statlige delprosjektene vil det bety at tiltakene på strekningen Kanebogen – Sama blir realisert, inkl. påkjøringsrampen. Tiltakene sør for Kanebogen og nord for Sama vil ikke bli finansiert.
- Prioriteringer innenfor den fylkeskommunale rammen må fylkeskommunen vurdere. Rammen vil få en økning på ca. 85 mill. inkl. mva.
- Den kommunale rammen vil øke med ca. 86 mill. inkl. mva. og det vil fremdeles mangle ca. 60 mill. ift. behovet. I en slik situasjon kan det tenkes at Harstad kommune ønsker en ny gjennomgang og prioritering av sine prosjekt.
- Med dette alternativet vil det være behov for utvidet garantistillelse for bomselskapets lån fra 745 mill. til 1 mrd. kroner. Det medfører økt garantistillelse på 120 mill. for Harstad kommune og 135 mill. for Troms fylkeskommune.

Styringsgruppens anbefaling

Styringsgruppen legger vekt på målene for Harstadpakken i proposisjonen og KVUen, og anbefaler alt. 2 og en økning til 22 kr. Med autopassbrikke og 20 % rabatt vil prisen være 17,60 for passeringer innen en time. Månedstak med 60 passeringer vil gi en makspris på 1056,- kr.

En slik lokal satsing vil mest sannsynlig utløse 180 mill. statlige kr og flere framtidrettede tiltak for byen og regionen.

Videre arbeid og tidsløp.

Under forutsetning av tilslutning til videre behandling, er det lagt opp til følgende arbeidsplan:

Temamøte Harstad kommunestyre	17. nov 2016 kl 18.00
Formannskapet	22. nov 2016 kl 13.00 el. 06. des 2016 kl 13.00
Kommunestyret	24. nov 2016 kl 13.00 el. 08. des 2016 kl 10.00
Fylkestinget	14. mars 2017

Vi er noe usikker på når en ny proposisjon kan legges frem for Stortinget. Blant annet om en ny proposisjon krever at NTP er behandlet. Dette må sjekkes nærmere.

Med hilsen
Torbjørn Naimak
Regionvegsjef

Kopi
Harstad Kommune, 9479 HARSTAD
Troms fylkeskommune, Postboks 6600, 9296 TROMSØ
Troms bompengeselskap as, Teknologiveien 12, 8517 NARVIK

Vedlegg
[Konseptvalgutredning.pdf](#)
[KS1 rapport.pdf](#)
[St. prop 119 S](#)