



STORTINGET

Innst. 658 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 204 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Vegpakke Harstad i Troms og Finnmark – revidert finansieringsopplegg

Til Stortinget

1. Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i 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. Prosjektet 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. Bompenggeinnkrevningen startet i juni 2016.

Det opplyses i proposisjonen at 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 kostnadskrevende enn tidligere anslått. I tillegg har bompenggeinntektene 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 veipakken.

Forslaget til revidert finansieringsopplegg innebærer at den økonomiske rammen økes med om lag 770 mill. 2021-kroner, til om lag 2,6 mrd. 2021-kroner. Tabell 5.1 i proposisjonen viser forslag til revidert finansieringsplan for Vegpakke Harstad, sammenlignet med finansieringsplanen i Prop. 119 S (2013–2014), omregnet til 2021-prisnivå.

Det vises til proposisjonen for en nærmere gjennomgang av bakgrunnen for og innholdet i forslaget om revidert finansieringsopplegg.

2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingalill Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Jonny Finstad, Nils Aage Jegstad og lederen Helge Orten, fra Fremskrittspartiet, Åshild Bruun-Gundersen, Bård Høksrud og Tor André Johnsen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til Prop. 204 S (2020–2021) der det legges fram forslag om revidert finansieringsopplegg for

Vegpakke Harstad (Harstadpakken), i tråd med lokale vedtak.

Komiteen viser til Stortingets behandling av Harstadpakken i 2014 og at det da var usikkerhet knyttet til kostnader for enkelte av prosjektene i pakka. Videre planlegging har vist at flere av prosjektene og tiltakene har blitt dyrere enn tidligere anslått, og i tillegg har bompengene vært lavere enn forventet. Det er derfor behov for å revidere finansieringsopplegget for Harstadpakken.

Komiteen er av den oppfatning at det er stor oppslutning blant innbyggerne i Harstad når det gjelder viktigheten av å fullføre Harstadpakken. Ny veginfrastruktur vil styrke og utvikle byen, noe som igjen vil kunne utløse andre investeringer. Komiteen er kjent med at Harstad har planer for viktige utbyggingsområder og at det her planlegges ut fra målsettingene om en moderne og framtidsrettet areal- og transportpolitikk. Dersom prosjektene og tiltakene i Harstadpakken ikke realiseres vil utviklingen i disse områdene hemmes, og i verste fall stoppe opp, grunnet krav om utbygging av infrastruktur som en del av kommende planer. Når prosjektene og tiltakene i Harstadpakken realiseres ligger det til rette for at vedtatte planer for utvikling og utbygging kan fullføres og realiseres.

Komiteen viser til at fullføringen av Harstadpakken medfører mange tiltak for gående og syklende, i tillegg til ny kollektivterminal. I en framtidsrettet og kompakt småby må det være trygt, trivelig og enkelt å velge miljøvennlige måter å ta seg fram på. Det vil bli mulig med prosjektene og tiltakene i Harstadpakken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, slutter seg til det reviderte finansieringsopplegget for Harstadpakken.

Et annet flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Fremskrittspartiet, Senterpartiet og Sosialistisk Venstreparti, viser til dagens system der fylkeskommunene må stille garanti for utbygging av riksveger og til debatten som har vært omkring dette.

Dette flertallet viser i så måte til at Stortinget 6. oktober 2020 fattet følgende vedtak:

«Stortinget ber regjeringen fremme sak for Stortinget hvor staten overtar garantiansvaret for bompengelån på riksveg, både på nåværende og framtidige prosjekter.»

Dette flertallet legger til grunn at endringer i reglene for garantiansvar også vil gjelde for Harstadpakken.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at proposisjonen foreslår revidert finansieringsopplegg hovedsakelig begrunnet i lavere bompengene enn forventet. Dette er et godt eksempel på hvorfor bompenger er en ineffektiv måte å finansiere nødvendige veiprosjekter. Disse medlemmer mener det er urettferdig og usosialt å på denne måten skyve regningen over på bilistene når finansieringsordningen viser seg så ineffektiv at den ikke strekker til. Det er et offentlig ansvar å sørge for nødvendig infrastruktur i hele landet, og disse medlemmer mener derfor både eksisterende og foreslått bompengandelen må dekkes av statlige midler.

Disse medlemmer viser til at det første forslaget til revidert finansieringsopplegg ble avvist i 2018 da Fremskrittspartiet satt i Samferdselsdepartementet, med begrunnelsen at bompengbelastningen til bilistene var for høy. Disse medlemmer konstaterer at forslaget, som er utarbeidet og lagt frem etter at Fremskrittspartiet forlot regjeringen, inneholder en økning i bompengandelen på 537 mill. kroner. Det betyr at om lag 70 pst. av den totale kostnadsøkningen på 770 mill. kroner blir sendt rett videre til bilistene i og rundt Harstad.

Disse medlemmer viser til representantforslaget i Dokument 8:275 S (2020–2021) fra Fremskrittspartiet hvor det ble foreslått å avvike bompenggjelden i Vegpakke Harstad. Under Stortingets behandling av forslaget den 2. juni 2021, jf. Innst. 527 S (2020–2021), stemte samtlige andre partier for å opprettholde innkrevingen av bompenger fra bilistene i og rundt Harstad.

Disse medlemmer mener det er riktig å fullføre veiprosjektene i denne pakken, særlig med hensyn til de bilistene som har betalt bompenger siden innkrevingen startet i juni 2016. Det burde imidlertid gjøres med en økning i de statlige, fylkeskommunale og kommunale midlene alene, uten bompenger. Disse medlemmer mener statlige midler må dekke den foreslåtte økte bompengandelen på 537 mill. kroner og den resterende lånegjelden, som per 31. desember 2020 var på om lag 600 mill. kroner, må innløses med statlige midler. Disse medlemmer mener bilistene i og rundt Harstad fortjener å kunne kjøre til og fra jobb, skole og fritidsaktiviteter uten å betale bompenger.

På denne bakgrunn fremmer disse medlemmer følgende forslag:

«Stortinget godkjenner revidert finansieringsopplegg for Vegpakke Harstad, og legger til grunn at vegpakken fullføres uten bruk av bompengefinansiering. Statlige midler økes tilsvarende foreslått bompengandelen og regjeringen bes innløse gjestående lånegjeld i bompengeselskapet. Bompengene i Vegpakke Harstad avvikles.»

3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget godkjenner revidert finansieringsoppbygg for Vegpakke Harstad, og legger til grunn at vegpakken fullføres uten bruk av bompengefinansiering. Statlige midler økes tilsvarende foreslått bompengandelen og regjeringen bes innløse gjenstående lånegjeld i bompengeselskapet. Bompengeskatt i Vegpakke Harstad avvikles.

4. Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til proposisjonen og råder Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

I

Stortinget slutter seg til delvis bompengefinansiering av revidert Vegpakke Harstad i Troms og Finnmark.

II

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. Vilklårene framgår av Prop. 204 S (2020–2021).

III

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 vilklårene Prop. 204 S (2020–2021) fastsetter.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 10. juni 2021

Helge Orten

leder

Sverre Myrli

ordfører

