

Prop. 50 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av rv 4 på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna sør i Oppland

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 7. desember 2012,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Stoltenberg II)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen frem forslag om utbygging og finansiering av rv 4 på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna sør i Oppland. Strekningen Lunner grense – Jaren er første etappe av den planlagte utbyggingen av rv 4 på strekningen Roa – Jaren.

Utbyggingen av rv 4 på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna sør ble omtalt som deler av fase 2 i St.prp. nr. 74 (2000-2001) Om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av riksveg 4 i Oppland. Fase 1 omfattet omlegging av rv 4 på strekningen Reinsvoll – Hunndalen samt bygging av forbikjøringsfelt på strekningen Lygna N – Einavoll. Samferdselsdepartementet skulle komme tilbake til Stortinget med utbyggingen av fase 2 som egen sak.

I St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019 og Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010 – 2013 (2019) er det lagt til grunn statlige midler til å starte utbyggingen av rv 4 på strekningen Lygna sør i første fireårsperiode og på strekningen Gran – Jaren i siste seksårsperiode. Prioriteringen er betinget av tilslutning til et opplegg for delvis bompengefinansiering av utbyggingen. Oppland fylkeskommune og berørte kommuner har sluttet seg til at rv 4 på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna sør skal delfinansieres med bompenger.

Samferdselsdepartementet legger opp til at anleggsarbeidene på strekningen Lunner grense – Jaren kan starte sommeren 2013 med trafikkåpning sommeren 2016, og at anleggsarbeidene på strekningen Lygna sør kan starte våren 2013 med trafikkåpning sommeren 2014.

2 Dagens situasjon og beskrivelse av utbyggingen

Dagens rv 4 mellom Lunner grense og Jaren samt ved Lygna sør har ikke tilfredsstillende standard ut fra trafikkmengde og funksjon. Årsdøgntrafikken (ÅDT) i 2011 er opp til 12 300 kjøretøy mellom Lunner grense og Jaren og om lag 5 600 kjøretøy ved Lygna sør. Andelen tunge kjøretøy er om lag 10 pst.

På strekningen Lunner grense – Jaren er dagens veg smal og svingete. Det er ikke gjennomgående lokalveg. Rv 4 er for mange den eneste vegforbindelsen til servicefunksjoner, skole og fritidsaktiviteter, og mellom grendelag. Trafikkmengden fører til at lokaltrafikken tidvis har betydelige problemer med å komme inn på og krysse rv 4. Tilbud for gående og syklende mangler. Hele strekningen har fartsgrense 70 km/t eller lavere. Det er mange direkte avkjørsler, og strekningen har mye randbebyggelse som er støytu-

Ved Lygna sør er rv 4 smal og svingete. Videre medfører manglende forbikjøringsfelt i stigningene redusert framkommelighet, spesielt om vinteren.

På utbyggingsstrekningene har det skjedd 96 ulykker med personskade i perioden 2002 – 2011. 3 personer har blitt drept, 9 personer har blitt alvorlig skadet og 84 personer har blitt lettere skadet i disse ulykkene. De fleste ulykkene er møteulykker og ulykker i forbindelse med avkjørsler og utforkjøringer.

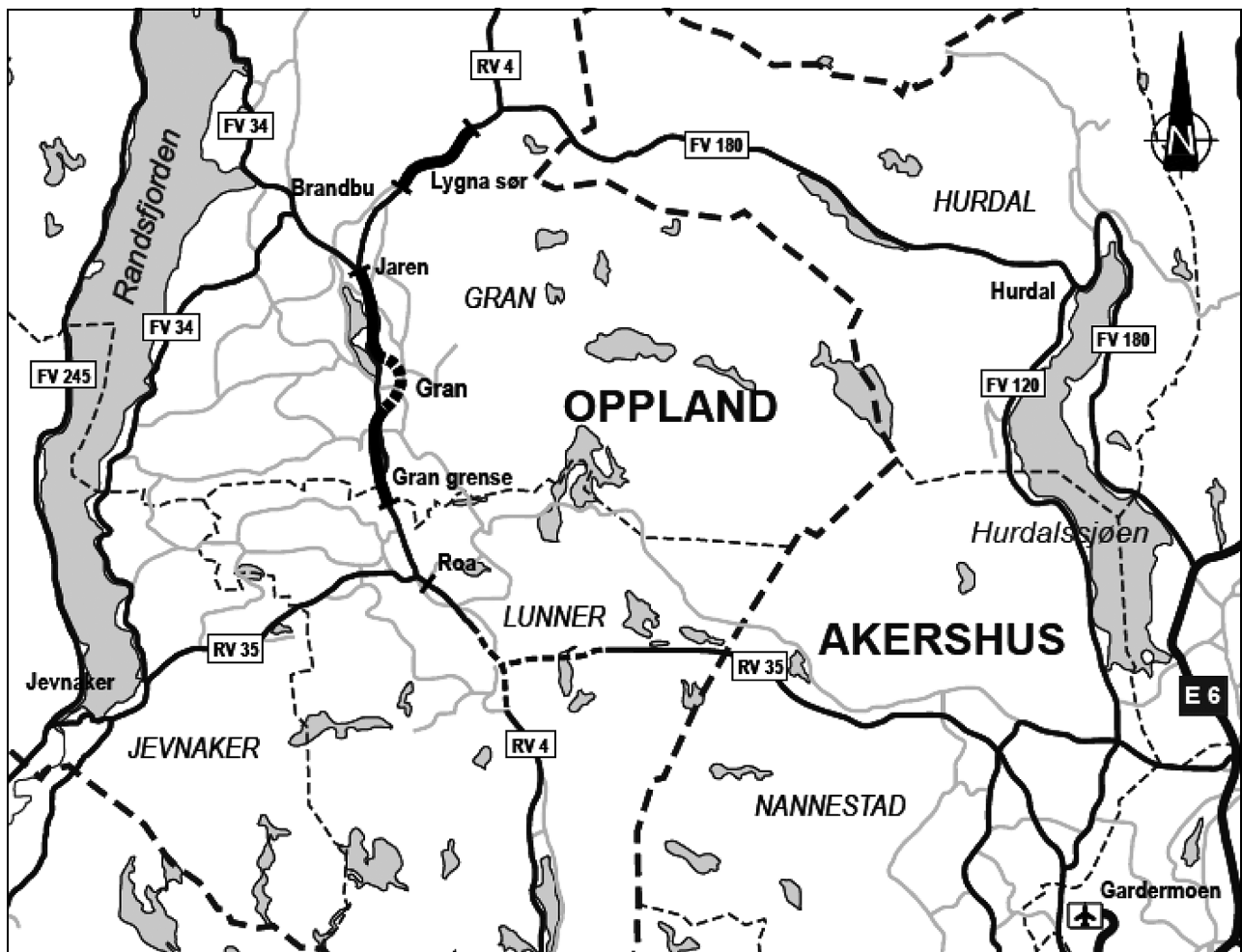
Utbyggingen mellom Lunner grense og Jaren omfatter en strekning på om lag 9 km. Prosjektet starter ved grensa mellom kommunene Lunner og Gran, går nordover forbi tettstedet Gran og fortsetter til nord for Jaren. Ved at prosjektet er utvidet til også å omfatte strekningen fra Lunner grense til Gran sentrum omfatter det en lengre strekning enn det som lå til grunn i St.meld. nr. 16 (2008-2009). Utbyggingen omfatter firefelts veg med vegbredde 20 m og midtrekkverk, hovedsakelig i ny trasé. Gjennom åsen øst for Gran sentrum bygges en 1,7 km lang tunnel med to løp.

Prosjektet omfatter videre bygging av tre toplanskryss og flere bruer og underganger. I tillegg vil det bli bygd 2 km gang- og sykkelveg og utført støyskjermingstiltak. Det vil bli satt av 50 mill. kr til tiltak på nåværende rv 4 for å tilpasse vegen til sin nye rolle som lokalveg, bl.a. med tiltak i Gran sentrum.

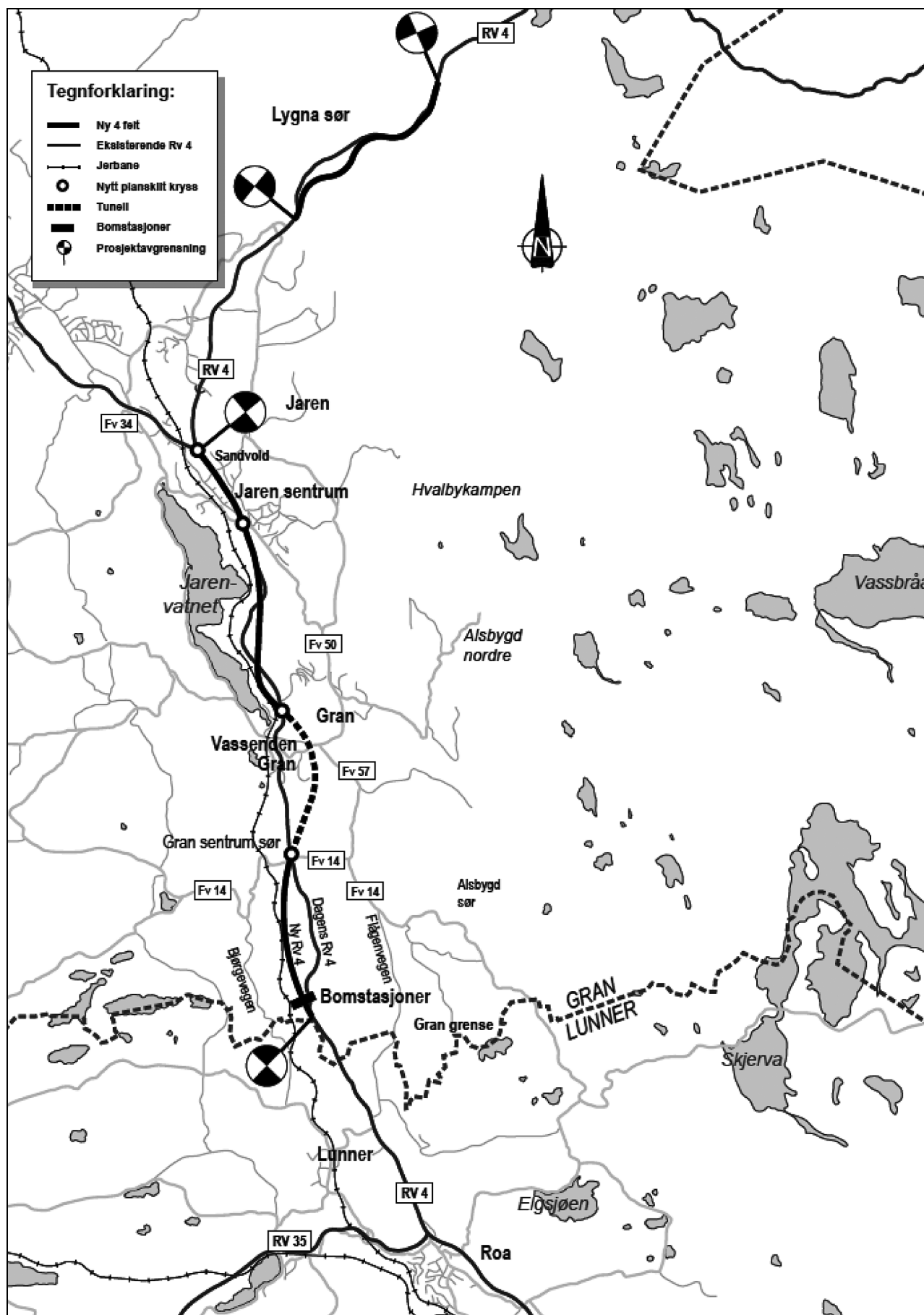
Utbyggingen ved Lygna sør omfatter en strekning på 3,4 km med stor stigning. Det vil bli bygd ny veg med midtrekkverk, hovedsakelig i ny trasé. På grunn av stigningsforholdene vil det bli bygd forbikjøringsfelt på hele strekningen i nordgående kjøreretning, samt på vel 1 km av strekningen i sørgående kjøreretning.

Reguleringsplan for det vesentlige av prosjektet Lunner grense – Jaren ble vedtatt av Gran kommune i 2006. For strekningen nord for Jaren sentrum ble reguleringsplan vedtatt i 2010. Reguleringsplan for strekningen ved Lygna sør ble vedtatt i 2004.

Det er gjennomført utvidet ekstern kvalitets-sikring av prosjektet (KS2). Kvalitetssikringen har omfattet prosjektstyringsunderlag, kostnadsover-



Figur 2.1 Oversikt over planområdet



Figur 2.2 Kart over prosjektet rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør

slag og trafikkgrunnlag. Den eksterne konsulentens kostnadsberegning viser en liten økning i forhold til kostnadsoverslaget til Statens vegvesen. Samferdselsdepartementet legger til grunn en styringsramme på 1 830 mill. 2011-kr og kostnadsramme på 1 960 mill. 2011-kr. Dette er i tråd med tilrådingen fra den eksterne konsulenten. Omregnet til 2012-kr blir styringsrammen 1 870 mill. kr og kostnadsrammen 2 010 mill. kr.

Netto nytte for prosjektet (NN) er beregnet til om lag -1 390 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til -0,7.

3 Lokalpolitisk behandling

Forslag til finansieringsopplegg ble sendt på høring i mai 2011.

Gran kommunestyre fattet 16. juni 2011 følgende vedtak:

1. Utbyggingen av rv 4 på strekningene Lygna sør og Gran grense – Jaren delfinansieres med bompenger. I tillegg kommer 60 mill. kr i bompenger til videre planlegging, prosjektering og grunnerverv for strekningen Roa – Gran grense. Innkrevingen skjer i begge retninger i automatiske bomstasjoner på ny og eksisterende rv 4 som plasseres i søndre ende av prosjektstrekningen som vist på kart i dette notatet.
2. Bompengereordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at alle trafikanter som betaler med elektronisk brikke får 10 pst rabatt.
3. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten pr passering vil ligge i området 33-38 kr. Dette tilsvarer også en grunntakst for lett bil på 33-38 kroner (2011). Tunge biler betaler dobbel takst.
4. Bompengeperioden settes til 15 år.
5. Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengereordningen foreligger.
6. Det fremmes en egen sak om finansiering av strekningen Roa – Gran grense når forslag til reguleringsplan for prosjektet foreligger.
7. Siden statlig finansieringsandel av prosjektet er så lav som ca 26 %, må det arbeides for at fordelingen mellom bompengefinansiering og statens andel bringes i samsvar med forutsetningen tidligere i planprosessen, slik at statlig andel utgjør ca 45 %. Ordfører ber om et møte med samferdselsministeren slik at avgifta ikke overstiger kr 20 (kr 40 for tunge biler).

8. Gran kommune kan ikke akseptere at Flågenvegen eller andre mulige omkjøringsveger stenges fysisk. Statens vegvesen må sammen med kommunene vurdere trinnvis innføring av tiltak for å begrense trafikklekkasje til sideveger. Noen tiltak må være på plass allerede ved åpning av ny rv 4. Det foretas trafikkteiling på Flågenvegen – Bjørgenvegen før innkreving begynner.
9. Gran kommune innleder et samarbeid med Statens vegvesen for å avklare muligheten for å få en sykkel-gangvei mellom Gran – Roa langs traséen til nåværende rv 4.

Lunner kommunestyre fattet 16. juni 2011 følgende vedtak:

1. Utbyggingen av rv 4 på strekningene Lygna sør og Gran grense – Jaren delfinansieres med bompenger. I tillegg kommer 60 mill. kr i bompenger til videre planlegging, prosjektering og grunnerverv for strekningen Roa – Gran grense. Innkrevingen skjer i begge retninger i automatiske bomstasjoner på ny og eksisterende rv 4 som plasseres i søndre ende av prosjektstrekningen som vist på kart i rapport «RV 4 Gran grense – Jaren samt Lygna sør. Forslag til finansiering med bompenger».
2. Bompengereordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at alle trafikanter som betaler med elektronisk brikke får 10 pst. rabatt.
3. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten pr passering vil ligge i området 33-38 kr. Dette tilsvarer også en grunntakst for lett bil på 33-38 kroner (2011). Tunge biler betaler dobbel takst.
4. Bompengeperioden settes til 15 år.
5. Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengereordningen foreligger.
6. Det fremmes en egen sak om finansiering av strekningen Roa – Gran grense når forslag til reguleringsplan for prosjektet foreligger.
7. Med bakgrunn i den skjeve kostnadsfordelingen mellom staten og brukerne ber kommunestyret Statens vegvesen utrede og fremme forslag i NTP 2014-2023 om en alternativ finansieringsmodell hvor utbyggingskostansene for rv 4 på strekningen Roa – Jaren fastsettes til maksimalt 60 pst. bompengandelen og 40 pst statlig andel.
8. Det skal vurderes et rabattsystem som bidrar til å redusere belastningen for biler med mange bompaseringer per døgn eller per måned.

Oppland fylkesting fattet 30. juni 2011 fattet følgende vedtak:

1. Utbyggingen av rv 4 på strekningene Gran/Lunner grense – Jaren og Lygna sør delfinansieres med bompenger. I tillegg kommer 60 mill. kr i bompenger til videre planlegging, prosjektering og grunnerverv for strekningen Roa – Lunner/Gran grense. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk stasjon på ny og eksisterende rv 4 som plasseres i søndre ende av prosjektstrekningen (jf kart i vedlagte rapport).
2. Bompengereordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at alle trafikanter som betaler med elektronisk brikke får 10 pst. rabatt.
3. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten per passering vil ligge i området 33-38 kr. Dette tilsvarer også en grunntakst for lett bil på 33-38 kr (2011). Tunge biler betaler dobbel takst.
4. Bompengeperioden settes til 15 år.
5. Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengereordningen foreligger.
6. Det fremmes en egen sak om finansiering av strekningen Roa – Gran grense når forslag til reguleringsplan foreligger.
7. Oppland fylkeskommune stiller garanti ved selvskyldnerkausjon for låneopptaket i bompengeselskapet. Garantien tar utgangspunkt i et maksimalt låneopptak på 1700 mill. kr (2011). Garantitiden er maksimalt 20 år fra bompengeneinnkreving, inklusive maksimal innkrevingstid på 15 år og 5 års forlengelse av bompengeperioden i tilfelle sviktende økonomi. Det er et vilkår at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger. Det tas forbehold om Stortingets samtykke til garantien.
8. Før bompengeavtalen mellom Vegdirektoratet og bomselskapet underskrives skal det dokumenteres at det foreligger en bindende avtale om en lavere rente enn 6,5 pst. for en periode på 10-15 år.
9. Oppland fylkeskommune er bekymret for den økende andelen brukerfinansiering av nye vegprosjekter:
 - Fylkestinget i Oppland har i det siste behandla flere viktige vegprosjekter og hvor bompenger er en del av finansieringa.
 - Fylkestinget er innforstått med at bompenger vil være en del av finansieringsgrunnlaget på viktige samferdselsprosjekter.
 - Fylkestinget er opptatt av at de ulike bompengeprosjekter skal ha en innretning som

ikke rammer distrikter og lokalbefolkningen på en urimelig og utilsikta måte.

- Fylkestinget ber om å få seg forelagt en sak/et diskusjonsnotat som tar for seg de ulike prosjekter og hvordan disse kommer ut i forhold til befolkning og distrikt. Saken og diskusjonen må ha som formål å få reist en nasjonal debatt om nivå og innretning på bompenger og noen av de fordelingsmessige svakheter som ligger i de ulike prosjekter.
10. Til å forberede saken for fylkestinget i september 2011 i sammen med fylkesrådmannen, oppnevner fylkestinget følgende medlemmer:
Audun Tron
Eivind Brenna
Anne Grethe Fremgaard
Forslag fremmet av Brenna (V) og Fremgaard (H) oversendes arbeidsgruppen for vurdering.

Gran kommunestyres vedtak av 16. juni 2011 innebar at det ikke kunne gjøres tiltak på Flågenvegen eller andre mulige omkjøringsveger som medfører at vegene blir stengt for gjennomkjøring. Statens vegvesens trafikkanalyser indikerer at det er en stor risiko for trafikklekkasje til Flågenvegen og andre mulige omkjøringsveger når bompengeneinnkrevingen på ny og dagens rv 4 starter. Gran kommunestyre behandlet sak om eventuelle tiltak på Flågenvegen og Bjørgevegen 16. februar 2012, og fattet følgende vedtak:

Gran kommune tilrår at det i første omgang etableres fartsdempende tiltak i Flågenvegen fra det tidspunkt bompengeneinnkrevingen på rv 4 starter. Dersom tiltakene ikke har den ønskede effekt etter et år, vurderes andre tiltak. Tilsvarende tiltak etableres i Bjørgevegen.

Den 14. juni 2012 behandlet Gran kommunestyre saken om eventuelle tiltak på Flågenvegen og Bjørgevegen på nytt, og fattet følgende vedtak:

Gran kommune tilrår at det i første omgang etableres fartsdempende tiltak i Flågenvegen fra det tidspunkt bompengeneinnkrevingen på rv 4 starter. Tilsvarende tiltak etableres i Bjørgevegen. Dersom tiltakene ikke har den ønskede effekt og trafikkmengden i Flågenvegen overstiger 600 kjøretøyer i døgnet (ÅDT), skal det opprettes lokal gratis bom. Konkret forslag til bomplassering og hvilke eiendommer som skal få rettigheter til gratis passering av bommen forelegges planutvalget.

Akershus fylkeskommune og kommunene Jevnaker og Nittedal har ikke uttalt seg til finansieringsopplegget.

4 Trafikkgrunnlag

Trafikkanalysen fra Statens vegvesen er basert på bruk av Regional transportmodell (RTM) sammen med tilleggsvurderinger basert på trafikktegninger og erfaringsgrunnlag fra lignende prosjekter.

Trafikken er beregnet for 2010 og er deretter framskrevet med vekstprognosene som er utarbeidet for Oppland i forbindelse med Nasjonal transportplan 2014 – 2023. Det er regnet med en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 1,1 pst. i 2010-2018, 1 pst. i 2019-2023, 1,1 pst. i 2024-2030 og deretter 0,9 pst.

Når ny rv 4 er ferdigstilt, vil den gå parallelt med dagens rv 4. Dagens rv 4 vil få funksjon som lokalveg. Det foreslåtte bompengelopplegget forutsetter at det etableres bomstasjoner både på ny rv 4 og dagens rv 4 for å hindre uønsket trafikklekkasje fra ny rv 4 til dagens rv 4. Andre aktuelle omkjøringsveger vil være fylkesveger og kommunale veger øst og vest for rv 4. Dette gjelder spesielt de kommunale vegene Flågenvegen (øst for rv 4) og Bjørgevegen (vest for rv 4). Det legges til grunn at det hovedsakelig er regional og lokal trafikk som vil benytte disse alternative kjørerutene for å unngå å betale bompenge.

Flågenvegen ligger parallelt med dagens rv 4 og medfører om lag 800 meter lengre kjøring. Vegen har forholdsvis bra standard selv om det er grusdekke på store deler av strekningen. Langs hele strekningen er det en del bebyggelse. Trafikktegninger i 2012 viste en ÅDT på om lag 200 kjøretøy i Flågenvegen, og om lag 90 kjøretøy i Bjørgevegen. Bjørgevegen er smal, med ett kjørefelt på store deler av vegstrekningen, og har dårligere standard enn Flågenvegen. Omkjøring via Bjørgevegen medfører om lag 3 km lengre kjøring enn på dagens rv 4.

Ved oppstart av bompengennektingen på ny og dagens rv 4 vil det i første omgang bli etablert fartsdempende tiltak på Flågenvegen og Bjørgevegen. Dette for at trafikklekkasjen til disse vegene skal holdes på et akseptabelt nivå med hensyn til trafikksikkerhet og miljø. Dersom tiltakene ikke har den ønskede effekten etter ett år, og årsdøgntrafikken på Flågenvegen overstiger 600 kjøretøy, vil Flågenvegen bli stengt for gjennomkjøring med bom, jf. vedtak i Gran kommunestyre 14. juni 2012.

Statens vegvesen vil gjennomføre trafikktegninger på aktuelle omkjøringsveger i god tid før innkrevningen starter og følge utviklingen i etterkant for evt. å iverksette tiltak.

Uten bompengennekting er det i åpningsåret 2016 regnet med en samlet ÅDT på om lag 11 200 kjøretøy på ny og dagens rv 4 der hvor de framtidige bomstasjonene er forutsatt plassert. Andelen av kjøretøy over 3 500 kg ligger på om lag 10 pst. Med en gjennomsnittlig bompengetakst på 38 kr er det regnet med at bompengennektingen vil føre til en trafikkavvisning på om lag 17 pst. Dette gir en samlet ÅDT på om lag 9 250 kjøretøy gjennom bomstasjonene på ny og dagens rv 4 etter trafikkåpning i 2016. Det er da forutsatt at de kommunale vegene Flågenvegen og Bjørgevegen er stengt for gjennomkjøring. Dagens trafikk på de to vegene er i hovedsak kjøring til eiendommene.

Ekstern kvalitetssikrer er enig i Statens vegvesens forslag til trafikkgrunnlag. Kvalitetssikrer mener at det bør iverksettes tiltak på sideveger for å unngå avvisning av lokale reiser.

5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Utbyggingen av rv 4 på strekningen Lunner grense – Jaren og Lygna sør er forutsatt finansiert med statlige midler og bompenge.

Statlige midler

På bakgrunn av St.meld. nr. 16 (2008-2009) er det i Statens vegvesens handlingsprogram for perioden 2010 – 2013 (2019) lagt til grunn 430 mill. 2010-kr til strekningene Gran – Jaren og Lygna sør, fordelt med 30 mill. kr i perioden 2010-2013 og 400 mill. kr i perioden 2014-2019. Omregnet til 2012-kr blir dette om lag 470 mill. kr. Med bakgrunn i forlengelsen av prosjektet og økte kostnader, legger Samferdselsdepartementet i denne proposisjonen til grunn 540 mill. 2012-kr i statlige midler til prosjektet i perioden 2014-2019.

Bompengelopplegg

Det legges opp til å etablere en bomstasjon på ny rv 4 og en bomstasjon på dagens rv 4, rett nord for kommunegrensa til Lunner kommune. Det er lagt til grunn etterskuddsvis innkreving i automatiske bomstasjoner (begge kjøreretninger).

Det legges til grunn at alle kjøretøy med elektronisk brikke får 10 pst. rabatt. For øvrig gjelder takstretningslinjene for bompengeprojekter.

For at prosjektet skal bli nedbetalt i løpet av 15 år, må gjennomsnittlig inntekt per passering være om lag 38 kr med de forutsetningene som ellers er lagt til grunn. Det gir følgende grunntakster uten rabatt i 2012-priser:

- om lag 39 kr for lette kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg
- om lag 78 kr for tunge kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3 501 kg

Det er forutsatt at takstene blir justert i samsvar med prisstigningen.

I denne proposisjonen er det lagt til grunn samlede bompenginntekter på om lag 2 330 mill. kr, fordelt med 1 330 mill. kr til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 850 mill. kr i netto renteutgifter og 150 mill. kr til å dekke innkreivingskostnadene og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Bompengeselskapet Riksveg 4 AS ble opprettet for å delfinansiere utbyggingen og håndtere trafikantbetalingen i forbindelse med utbygging av rv 4 på de strekningene som ble vedtatt av Stortinget i 2001. Dette bompengeprojektet forventes å bli nedbetalt i løpet av 2013. Samme bompengeselskap skal delfinansiere utbyggingen og håndtere trafikantbetalingen i forbindelse med utbyggingen som omtales i denne proposisjonen. Det forutsettes at regnskapene til de to prosjektene holdes atskilt inntil førstnevnte prosjekt er avsluttet og avviklet.

Finansieringsplan

Finansieringsplanen for rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør er vist i tabell 5.1. Finansieringsplanen gir en statlig andel på 28,9 pst. og en bompengandel på 71,1 pst. Det er lagt til grunn at bompengeselskapet forskutterer deler av utbyggingskostnadene. Størrelsen på forskutteringen vil bli nærmere avklart gjennom arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023 og påfølgende handlingsprogram.

I tråd med lokalpolitisk vedtak er det i tillegg lagt til grunn at bompengeselskapet stiller til disposisjon om lag 60 mill. kr til planlegging, prosjektering og eventuelt grunnnerverv på strekningen Roa – Gran grense.

Det er gitt tillatelse til at bompengeselskapet forskutterer inntil 8 mill. kr til planlegging og prosjektering. Totalt forventes et forbruk på om lag 90 mill. kr i 2011 og 2012. I 2013 forventes et forbruk på om lag 200 mill. kr. Det forutsettes derfor at bompengeselskapet stiller til disposisjon til

Tabell 5.1 Finansieringsplan eks. kompensasjon for merverdiavgift for rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør

Mill. 2012-kr		
	2010-2013	2014-2019
Statlige midler		540
Bompenger	290	1 040
Sum	290	1 580

sammen om lag 290 mill. kr til prosjektet rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør i perioden 2010-2013. I tillegg forutsettes det at bompengeselskapet stiller til disposisjon om lag 10 mill. kr til planlegging, prosjektering og eventuelt grunnnerverv på strekningen Roa – Gran grense i 2013.

I Prop. 1 S (2012-2013) har Regjeringen lagt til grunn at fritaket i merverdiavgiftsloven for omsetting av tjenester som gjelder offentlig veg, skal oppheves fra 1. januar 2013. Regjeringen har lagt til grunn at opphevingen av vegfritaket ikke skal forandre bompenginntektene fra trafikantene. Økningen i kostnadsoverslag som resultat av denne endringen, er derfor forutsatt finansiert med statlige midler. Etter oppheving av vegfritaket er styringsrammen for rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør foreløpig vurdert til om lag 2 150 mill. 2012-kr og kostnadsrammen til om lag 2 290 mill. 2012-kr. Finansieringsplanen, inkl. kompensasjon for merverdiavgift, er vist i tabell 5.2.

Eventuelle kostnadsøkninger utover prisstigningen skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Kostnadsøkning (ekskl. økt merverdiavgift) opp til kostnadsrammen skal dekkes med statlige midler og bompenger. Deling av kostnadsøkningen mellom statlige midler og bompenger er etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen

Tabell 5.2 Finansieringsplan inkl. kompensasjon for merverdiavgift for rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør

Mill. 2012-kr		
	2010-2013	2014-2019
Statlige midler		820
Bompenger	290	1 040
Sum	290	1 860

eksklusiv økt merverdiavgift. Eventuelle overskridelser utover kostnadsrammen samt den økte merverdiavgiften er staten sitt ansvar og dekkes med statlige midler. Dersom kostnadene for utbyggingen blir lavere enn forutsatt, skal en besparelse på inntil 10 pst. fordeles mellom staten og selskapet i forhold til partenes andel av finansieringen. Kostnadsbesparelse på mer enn 10 pst. tilfaller staten.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn antatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke takstene med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og/eller forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente 6,5 pst.
- Innskuddsrente 2 pst.
- Årlig prisstigning 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader 10 mill. kr
- 65 pst. andel brikkebrukere

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år.

Det er sett på et alternativ hvor ÅDT i Flågenvegen øker fra 200 til 600 kjøretøy, og ÅDT i Bjørgevegen øker fra 90 til 300 kjøretøy etter at bomstasjonen har åpnet i 2016. Det er antatt at denne økningen medfører en tilsvarende reduksjon i trafikken gjennom bomstasjonene på ny og dagens rv 4. Med de samme bompengetakstene og forutsetningene som ovenfor vil det medføre at nedbetalingstiden øker til om lag 16 år.

Det er også regnet på et pessimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- Lånerenta øker til 8 pst.
- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen
- ÅDT i åpningsåret reduseres med ytterligere 5 pst.
- ÅDT i Flågenvegen øker til 600 kjøretøy, og ÅDT i Bjørgevegen øker til 300 kjøretøy etter at bomstasjonen har åpnet i 2016
- Takstøkning på 20 pst. utover prisstigningen etter to år

Med disse forutsetningene beregnes innkrevingsperioden til å bli om lag 20 år, det vil si en økning på om lag 5 år ut over basisalternativet.

6 Fylkeskommunal garanti

Fylkestinget i Oppland fattet 30. juni 2011 vedtak om å stille garanti ved selvskyldnerkausjon på inntil 1 700 mill. 2011-kr for bompengeselskapets lån til utbygging av rv 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør. Maksimal gjeld er i det pessimistiske alternativet beregnet til om lag 1 840 mill. 2012-kr. Lånegjelda vil være på dette nivået ved utgangen av 2016.

Den fylkeskommunale garantien er forhåndsgodkjent av Kommunal- og regionaldepartementet, men blir ikke endelig godkjent før Stortinget har gjort vedtak i saken. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

7 Samferdselsdepartementets vurdering

Rv 4 går fra Oslo til Mjøsbrua i Oppland. Den delen av rv 4 som ligger i Oppland er vel 100 km lang. Veggen har funksjon både som lokalveg og som hovedvegforbindelse mellom Oppland og Oslofjordområdet. Veggen har stedvis dårlig standard, noe som fører til stor belastning for nærmiljøet samt mange ulykker og dårlig fremkommelighet.

Samferdselsdepartementet har merket seg at Oppland fylkeskommune og berørte kommuner har sluttet seg til at rv 4 på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna sør delvis finansieres med bompenger. Det vil bli satt opp to bomstasjoner, på ny og på dagens rv 4 rett nord for kommunegrensa mellom Lunner og Gran.

Lunner kommune har i sitt vedtak lagt til grunn at det skal vurderes et rabattsystem som bidrar til å redusere belastningen for biler med mange bompasseringer pr. døgn eller pr. måned. Fylkeskommunen er i sitt vedtak opptatt av at ulike bompengeprojekter skal ha en innretning som ikke rammer distrikter og lokalbefolkningen på en urimelig og utilsiktet måte. Samferdselsdepartementet viser til departementet har åpnet opp for at det kan innføres månedlig passeringstak for lette kjøretøy i bompengeprojekter som ikke er definert som bomringer, jf. Prop. 101 S (2011-2012). Departementet vil be Statens vegvesen vurdere om dette virkemidlet kan være hensiktsmessig i bompengereordningen på rv 4. Vurderingen vil skje i forbindelse med takstvedtaket. Inntektsbortfallet skal i så fall kompenseres med økt grunntakst, slik at samlede inntekter opprett-

holdes. Inntektsreduksjonen som følge av passeringstaket skal som hovedregel ikke overstige 7 pst.

Departementet har merket seg at Gran kommune har fattet vedtak som gjør at det kan settes opp bom i Flågenvegen dersom trafikken på vegen skulle overstige 600 kjøretøy i døgnet. Dette for å forhindre stor gjennomgangstrafikk på en kommunal veg som kun er dimensjonert for lokaltrafikk.

Departementet har videre merket seg at Oppland fylkeskommune stiller garanti ved selvskyldnerkausjon for låneopptak i bompengeselskapet.

8 **Avtale**

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering og utbygging av rv 4 på strekningen Lunner grense – Jaren og Lygna sør i Oppland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale og de 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 utbygging og finansiering av rv 4 på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna sør i Oppland.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging og finansiering av rv 4 på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna sør i Oppland, i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av rv 4 på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna sør i Oppland

I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen av rv 4 på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna sør i Oppland. Vilåårene fremgår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

=====

