



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 23 S

(2020–2021)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/ Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 23. oktober 2020,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet. Prosjektet er en videreføring av utbyggingen av rv. 4 på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna sør i tidligere Oppland fylke (Amundrud-Almenningsdelet) som ble fullført i 2017, jf. Prop. 50 S (2012–2013) *Utbygging og finansiering av rv 4 på strekningene Lunner grense-Jaren og Lygna sør i Oppland* og Innst. 176 S (2012–2013).

Strekningen er en del av rv. 4 mellom Oslo og Mjøsbrua og fungerer både som lokalveg og som hovedvegforbindelse mellom regionen og Oslofjordområdet og videre til eksportmarkedene i Europa. Den fungerer også som hovedatkomst til Oslo lufthavn, Gardermoen, fra store deler av regionen. Rv. 4 er en viktig alternativ rute til E6 mellom Oslo og Mjøsbrua.

Prosjektet innebærer at utbyggingen av rv. 4 fra kommunegrensen mellom Gran og Lunner til Jaren blir videreført sørover fra dagens midlertidige påkobling ved kommunegrensen til Roa. I tillegg vil utbedring av strekningen nordover fra Jaren til Lygnebakken gi til sammen om lag 26 km

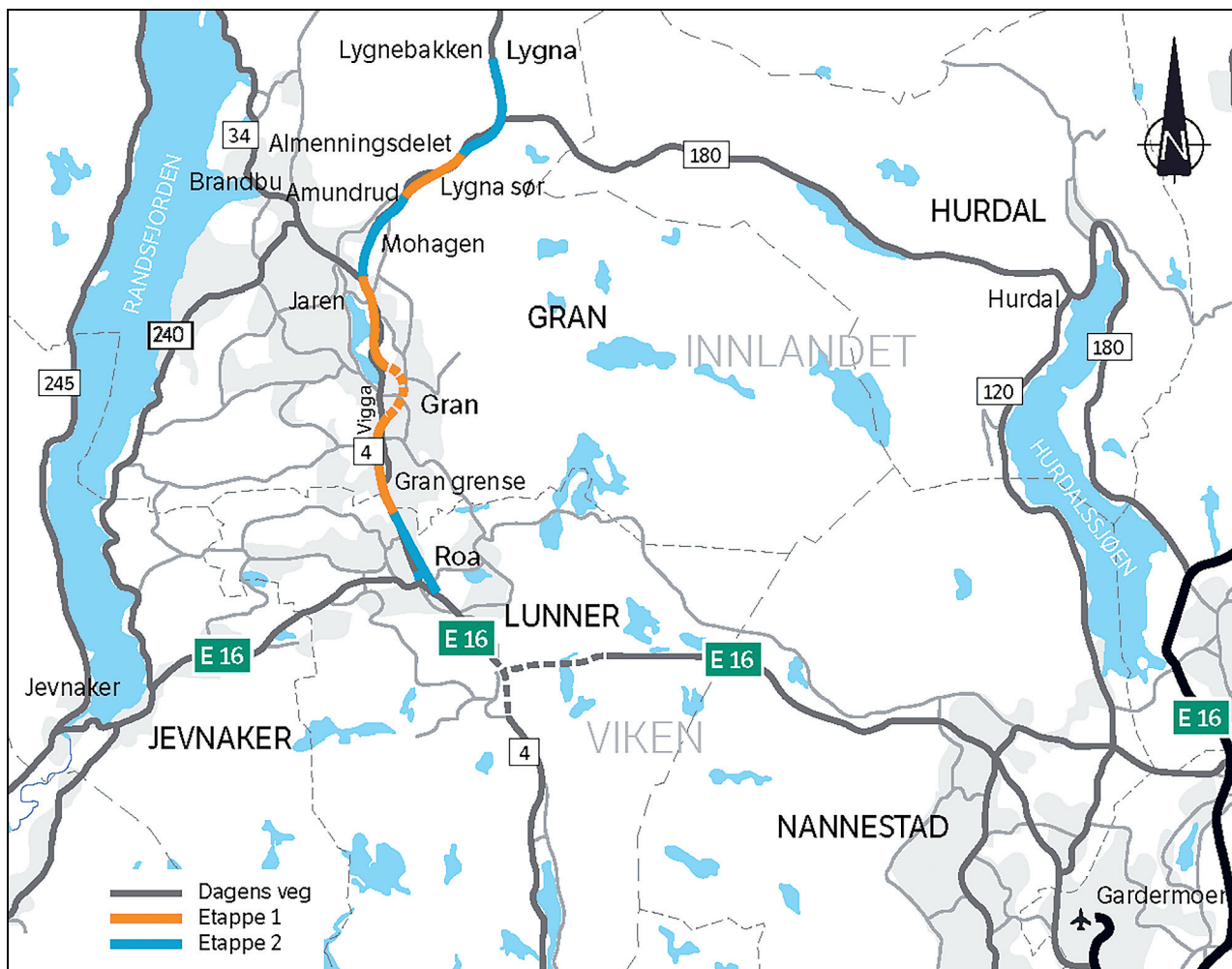
med ny/utbedret veg. Målet med utbyggingen er å oppnå en tilfredsstillende standard både med hensyn til trafikksikkerhet, miljø og fremkommelighet.

Finansieringen er basert på statlige midler og bompenger. Prosjektet er bl.a. omtalt i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, side 303. Det legges opp til anleggsstart våren 2021, og hele prosjektet ventes ferdigstilt i løpet av 2024.

2 Dagens situasjon og beskrivelse av utbyggingen

Dagens veg har ikke tilfredsstillende kurvatur og siktforhold, og det er mange direkte avkjørsler og kryss i plan på strekningen. Vegbredden varierer fra 7–9 meter på tofeltstrekningene til 10 meter på trefeltstrekningen. Tilbud for gående og syklende mangler på deler av strekningen.

Mellom Roa og kommunegrensen til Gran er vegen svingete med mange avkjørsler, og strekningen har mye randbebyggelse som er støyt-satt. Fartsgrensen varierer mellom 50 og 70 km/t. Fra Jaren og nordover til Amundrud er det trefelts veg med smale kjørefelt og stigning på omlag 6 pst. Strekningen mangler midtrekkverk.



Figur 2.1 Rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet – oversiktskart

Fartsgrensen er 80 km/t. Mellom Almenningsdelet og Lygnebakken er vegen smal med dårlig kurvatur, og fartsgrensen varierer mellom 60 og 80 km/t.

På strekningen Roa-Lygna har det i perioden 2008–2018 skjedd 23 ulykker med personskade. I disse ulykkene er 6 personer alvorlig skadd og 33 personer lettere skadd.

Prosjektet omfatter bygging av om lag 4,1 km firefeltsveg med midtrekkverk mellom Roa og Gran grense med vegbredde 20 m og fartsgrense på 100 km/t. Vegen vil ligge i ny trasé. Det skal bygges bru for kryssing av eksisterende rv. 4 over elva Vigga. Videre skal det bygges et planskilt kryss med E16 ved Roa. Sammen med utbyggingen på strekningen Lunner grense-Jaren medfører utbyggingen at det blir om lag 13,5 km sammenhengende firefelts veg fra Roa til Jaren. Strekningen får gang- og sykkelveg. Hovedatkomst til Roa samt tilknytning til E16 blir i nytt planskilt kryss ved Roa. Utbedret plan-

skilt kryss ved Jaren blir atkomst til Brandbu/Jaren og tilknytning til fv. 34 nordover langs Randsfjorden.

Strekningen Jaren – Amundrud omfatter utbedring og breddeutvidelse av om lag 3,8 km eksisterende veg. Vegbredden blir 14,25 m med forbikjøringsfelt og midtrekkverk. Bruene i toplanskryssene ved Jaren og Mohagen skal utvides med ett felt. Fartsgrensen blir 80 km/t.

Strekningen Almenningsdelet – Lygnebakken omfatter utbedring og breddeutvidelse av om lag 5 km eksisterende veg. Ny vegbredde blir 8,5 m, og fartsgrensen blir 80 km/t. Dagens avkjørsler til Lygnasæter og Lygna skisenter vil bli bygd om og koblet til nytt planskilt kryss med fv. 180 på omlagt rv. 4. Det blir sammenhengende lokalveg/gang- og sykkelveg fra Brandbu til Lygnasæter/Lygna skisenter.

Prosjektet omfatter også 60 mill. kr til tiltak langs eksisterende vegnett. Beløpet skal ikke indeksreguleres.

Reguleringsplanen for Roa – Gran grense ble vedtatt i februar 2015 og for Jaren – Amundrud i mars 2016. Reguleringsplan for Almenningsdelet – Lygnebakken ble vedtatt i juni 2020.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet. Kvalitetssikringen har omfattet prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag og trafikkgrunnlag. For strekningen Amundrud – Lygnebakken er kvalitetssikringen basert på et forprosjekt med teknisk detaljplan, utformet etter avklaringer med Gran kommune.

Etter den eksterne kvalitetssikringen har Statens vegvesen foreslått en styringsramme på 1 890 mill. 2018-kr og en kostnadsramme på 2 080 mill. 2018-kr. Den eksterne kvalitetssikringen har tilrådd rammer som er henholdsvis 73 og 90 mill. kr høyere enn det Statens vegvesen har foreslått. Forskjellen mellom overslagene er relativt liten. Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens vurderinger. Omregnet til 2020-prisnivå blir styringsrammen 1 980 mill. kr og kostnadsrammen på 2 180 mill. kr. Dette er i tråd med kostnadsanslaget som er lagt til grunn i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til -480 mill. 2019-kr. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til -0,2. Netto nytte per budsjettkrone er beregnet til -0,8.

Uten bompenger er det beregnet at netto nytte og netto nytte over totale kostnader er hhv. -690 mill. 2019-kr og -0,3. Netto nytte per budsjettkrone uten bompenger er beregnet til -0,4.

Ved finansiering uten bompenger er det beregnet at prosjektet fører til en reduksjon av CO₂-utslippene på 230 tonn i åpningsåret. Ved finansiering med bompenger er reduksjonen i CO₂-utslippene beregnet til 1 840 tonn i åpningsåret.

3 Lokalpolitisk behandling

Et forslag til bompengelopplegg for utbygging av rv. 4 på strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud ble oversendt Gran og Lunner kommuner og tidligere Oppland fylkeskommune for lokalpolitisk behandling i april 2017. Forslaget innebar bl.a. økte takster i vedtatte bomstasjoner på ny og eksisterende rv. 4 ved kommunegrensen mellom Lunner og Gran kommuner samt etablering av en ny bomstasjon på rv. 4 ved Amundrud.

Gran kommune behandlet saken i møte i kommunestyret 29. mai 2017 og fattet følgende vedtak:

1. *Utbyggingen av rv. 4 på strekningene Roa – Gran grense og Jaren – Lygnebakken del-finansieres med bompenger. Fra åpning av strekningene Roa – Gran grense og Jaren – Lygnebakken skjer innkrevningen i begge retninger i eksisterende automatiske bomstasjoner etablert for etappe 1 i 2017, (dvs. bomstasjoner på ny og eksisterende rv. 4 ved kommunegrensen mellom Lunner og Gran kommuner), og i en ny bomstasjon som plasseres nord for avkjøringen til Lygna Skistadion.*
2. *Det legges til grunn at utbyggingen skjer i 2018–2022 med ferdigstilling senest i 2022.*
3. *Bompengereordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy opp til 3500 kg) og personbiler i kjøretøykategori M1, får 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke. Kjøretøy i takstgruppe 2 (tunge biler over 3500 kg) får ikke rabatt.*
4. *Bompengereordningen baseres på felles månedlig passeringstak på 40 passeringer som gjelder for alle bomstasjonene.*
5. *Det fastsettes lik bomtakst i de to bomsnittene ved Vøien og Lygna Skisenter (nord for) fra åpningen av etappe 2. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten pr. passering vil ligge i området 41–46 kr. Dette tilsvarer en grunn-takst for lett bil på 43–48 kr (2017). Tunge biler betaler to ganger lettbiltakst. Takstregime skal evalueres etter 18 måneders drift.*
6. *Bompengereperioden settes til 15 år fra åpning av strekningene Roa – Gran grense og Jaren – Lygnebakken.*
7. *Det gis tilslutning til at anlegget kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengereordningen foreligger.*

Lunner kommune behandlet saken i møte i kommunestyret 1. juni 2017 og fattet følgende vedtak:

1. *Utbyggingen av rv. 4 på strekningene Roa – Gran grense og Jaren – Lygnebakken del-finansieres med bompenger. Fra åpning av strekningene Roa – Gran grense og Jaren – Lygnebakken skjer innkrevningen i begge retninger i eksisterende automatiske bomstasjoner etablert for etappe 1 i 2017, (dvs. bomstasjoner på ny og eksisterende rv. 4 ved kommunegrensen mellom Lunner og Gran kommuner), og i en ny bomstasjon som plasseres nord for avkjøringen til Lygna Skistadion.*

2. Det legges til grunn at utbyggingen skjer i 2018–2022 med ferdigstillelse senest i 2022.
3. Bompengordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy opp til 3500 kg) og personbiler i kjøretøykategori M1, får 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke. Kjøretøy i takstgruppe 2 (tunge biler over 3500 kg) får ikke rabatt.
4. Bompengordningen baseres på felles månedlig passeringstak på 40 passeringer som gjelder for alle bomstasjonene.
5. Det fastsettes lik bomtakst i de to bomsnittene ved Vøien og Lygna Skisenter (nord for) fra åpningen av etappe 2. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten pr. passering vil ligge i området 41–46 kr. Dette tilsvarer en grunntakst for lett bil på 43–48 kr (2017). Tunge biler betaler to ganger lettbiltakst. Takstregime skal evalueres etter 18 måneders drift.
6. Bompengeperioden settes til 15 år fra åpning av strekningene Roa – Gran grense og Jaren – Lygnebakken.
7. Det gis tilslutning til at anlegget kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengordningen foreligger.
8. Det er en forutsetning for Lunner kommune at en flytting av bomsnittet fra Amundrud til nord for avkjøring til Lygna skisenter ikke øker bomtaksten på kommunegrensa mellom Gran og Lunner eller fører til forsinkelser i utbyggingen av strekningen Roa – Gran grense.
- biler i kjøretøykategori M1), får 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke. Kjøretøy i takstgruppe 2 (tunge biler over 3500 kg) får ikke rabatt.
4. Bompengordningen baseres på felles månedlig passeringstak på 40 passeringer som gjelder for alle bomstasjonene.
5. Det fastsettes lik bomtakst i de to bomsnittene ved Vøien og Lygna Skisenter (nord for) fra åpningen av etappe 2. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten pr. passering vil ligge i området 41–46 kr. Dette tilsvarer en grunntakst for lett bil på 43–48 kr (2017). Tunge biler betaler to ganger lettbiltakst. Takstregime skal evalueres etter 18 måneders drift.
6. Bompengeperioden settes til 15 år fra åpning av strekningene Roa – Gran grense og Jaren – Lygnebakken.
7. Det gis tilslutning til at anlegget kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengordningen foreligger.
8. Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Oppland fylkeskommune ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet Vegfinans Rv 4 Oppland AS begrenset oppad til 2900 mill. kroner, med tillegg av 10 % av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpente renter og omkostninger. Det samlede garanti-beløpet blir følgelig 3200 mill. kroner. Garantien gis med pant i bompengeselskapets rettighet til å innkreve bompenger. Til grunn for garantivedtaket legges en beregningsteknisk lånerente på 5,5 og 6,5 % for usikrede lån i henholdsvis de 10 første og fem siste årene av innkrevingsperioden.

Oppland fylkeskommune behandlet saken i møte i fylkestinget 13. juni 2017 og fattet følgende vedtak:

1. Utbyggingen av rv. 4 på strekningene Roa – Gran grense og Jaren – Lygnebakken delfinansieres med bompenger. Fra åpning av strekningene Roa – Gran grense og Jaren – Lygnebakken skjer innkrevningen i begge retninger i eksisterende automatiske bomstasjoner etablert for etappe 1 i 2017, (dvs. bomstasjoner på ny og eksisterende rv. 4 ved kommunegrensen mellom Lunner og Gran kommuner), og i en ny bomstasjon som plasseres nord for avkjøringen til Lygna Skistadion.
2. Det legges til grunn at utbyggingen skjer i 2018–2022 med ferdigstillelse senest i 2022.
3. Bompengordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy opp til 3500 kg og person-
9. Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen av etappe 2, i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfeller forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 27 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen.
10. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realkostene med inntil 20 % og en forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjelder inntil bompengeselskapets gjeld er nedbetalt og reduseres i

takt med nedbetalingen av lånet. Det forutsettes at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.

I de lokalpolitiske vedtakene ble det lagt til grunn en utvidelse av prosjektet til også å omfatte tiltak på strekningen Almenningsdelet – Lygnebakken. Videre ble det lagt til grunn at den foreslåtte bomstasjonen ved Amundrud skulle flyttes til nord for avkjøringen til Lygna skisenter. I vedtaket til Lunner kommune ble det tatt forbehold om at en slik flytting ikke skulle føre til økte takster i det vedtatte bomsnittet på kommunegrensen mellom Gran og Lunner eller til forsinkelser i utbyggingen av strekningen Roa – Gran grense.

Ved Stortingets behandling av Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* var transport- og kommunikasjonskomiteen positive til en justering av prosjektet i tråd med de lokalpolitiske vedtakene. Komiteen la til grunn at justeringene skulle skje innenfor de økonomiske rammene for Roa – Gran grense og Jaren – Amundrud i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* og at endringene kunne gjennomføres uten unødvendig forsinkelse, jf. Innst. 460 S (2016–2017), side 93.

Et forslag til utbyggingsopplegg for rv. 4 på strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken innenfor den økonomiske rammen i *Nasjonal transportplan 2018–2029* ble oversendt Gran og Lunner kommuner og Oppland fylkeskommune i april 2018.

Gran kommune behandlet forslaget i møte i kommunestyret 24. mai 2018 og fattet følgende vedtak:

«Kommunestyret tar saken til orientering.

Vi ønsker å opprettholde av- og påkjøring til RV4 i sørgående retning ved Amundrudkrysset.

Kommunestyret ber Rådmann undersøke eksterne finansieringsmuligheter for blant annet Kulturminnefondet, Fylkeskommunen, Statens vegvesen, Stiftelser m.fl. for å kunne erstatte dagens Steinerud Bro med en gangbru. Dette ikke som en del av vedtatt finansiering i NTP for fase to i Riksveg 4 prosjektet. Det offentlige har et særskilt ansvar for å bevare blant annet gutuer og ferdelsårer fra gammel tid og denne broen fra 1988 var nettopp et slikt tiltak.

Videre vil et større område bli fratatt muligheten for ferdsel til fots og sykkel til andre siden av riksvegen og dermed industri og handlesenter noe som særlig fremheves innenfor såkalt bærekraftig areal og transportplanlegging og ikke minst er viktig i et folkehelseperspektiv.»

Lunner kommune behandlet forslaget i møte i kommunestyret 7. juni 2018 og fattet følgende vedtak:

«Lunner kommunestyre tar saken til orientering og slutter seg til det foreslåtte opplegget i brev fra Statens vegvesen datert 26. april 2018.»

Oppland fylkeskommune ga sin tilslutning til den foreslåtte løsningen gjennom fylkesrådmannens vedtak av 29. mai 2018 på vegne av fylkeskommunen:

«Oppland fylkeskommune slutter seg til forslaget fra Statens vegvesen til justert løsning for utbygging av Rv. 4 Roa – Gran grense og Jaren – Lygnebakken.»

4 Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har gjennomført vurderinger av trafikken gjennom den planlagte bomstasjonen etter innføring av bompengerekkering. Trafikkanalysen er basert på Regional transportmodell (RTM).

I 2017 varierte årstdøgntrafikken (ÅDT) fra om lag 11 800 kjøretøy ved Roa til om lag 5 400 kjøretøy ved Lygna. Andelen tunge kjøretøy har vært om lag 11 pst. de senere år. Trafikken etter at bompengerekkeringen knyttet til prosjektet rv 4 Lunner grense-Jaren og Lygna sør startet i juli 2017, tilsier en ÅDT ved Vøien på 8 510 kjøretøy og en tungbilandel på 8 pst.

Det foreslåtte bompengerekkeringen innebærer at takstene i eksisterende bomstasjoner på rv. 4 og fv. 2300 (tidligere rv. 4) ved Vøien økes, samt at det etableres en ny bomstasjon på rv. 4 nord for avkjøringen til Lygna skisenter. Med bompengerekkering basert på en gjennomsnittstakst på 45 kr er det beregnet at ÅDT på ny rv. 4 ved Vøien vil bli om lag 7 600 kjøretøy i 2022, dvs. en avvisning på om lag 12 pst. sammenliknet med trafikktall for 2017. På rv. 4 ved Lygna er det beregnet at ÅDT vil bli om lag 5 210 kjøretøy i 2022. Dette innebærer en avvisning på om lag 10 pst. sammenliknet med beregnet ÅDT uten bompengerekkering.

I løpet av det første året med bompengerekkering ved Vøien har det vært forholdsvis stor trafikkøkning på sidevegene. Gran kommune vedtok i juni 2012 at Flågenvegen kan stenges for gjennomkjøring dersom trafikkøkningen første året blir for stor. Det er gjennomført flere tiltak for å redusere trafikkøkningen til sidevegnettet, som skilting med gjennomkjøring forbudt på Flågen-

vegen, innsnevring av vegbanen og redusert hastighet.

For den generelle trafikkutviklingen er prognosene som ble utarbeidet for Oppland i forbindelse med Nasjonal transportplan 2018–2029, lagt til grunn. Det er regnet med en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 1,53 pst. i 2014–2017, 1,44 pst. i 2018–2021, 1,26 pst. i 2022–2027 og deretter 0,86 pst.

5 Utbyggings- og finansieringsopplegg

Utbyggingen av rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet er forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger. Den statlige andelen utgjør om lag 34 pst. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 5.1.

Før 2018 er det benyttet om lag 69 mill. 2020-kr i bompenger til planlegging, prosjektering og grunnerverv på strekningen Roa – Gran grense. Tillatelse til dette ble gitt i forbindelse med Stortingets behandling av Prop. 50 S (2012–2013).

Statlige midler

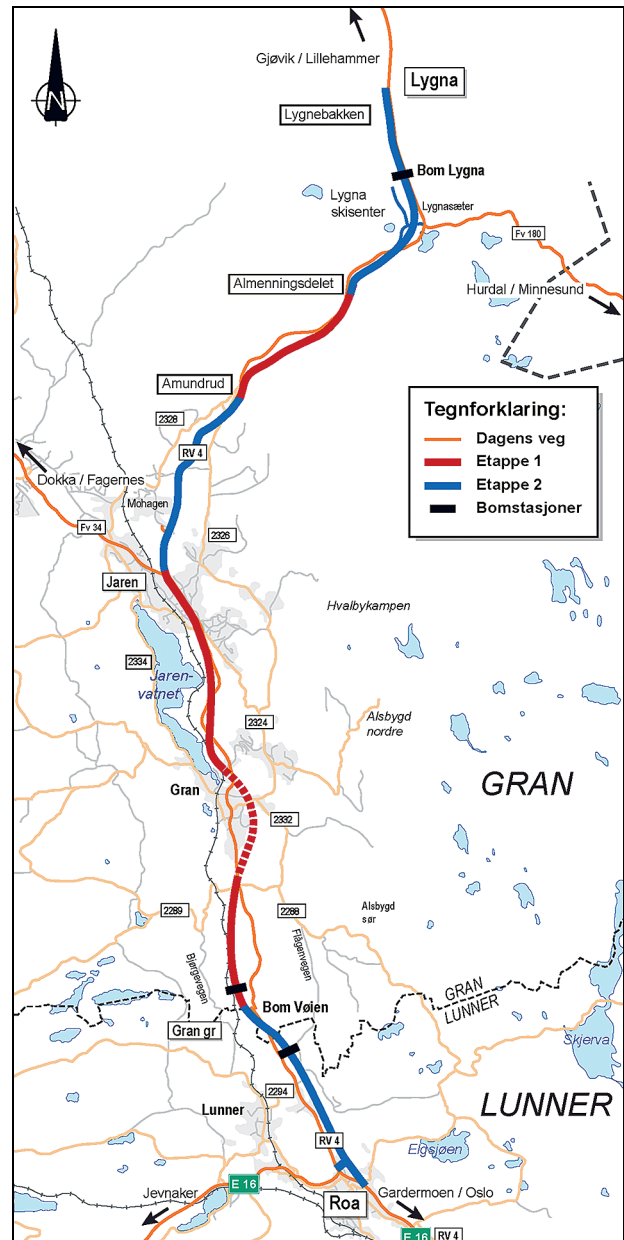
I tråd med Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er det lagt til grunn 677 mill. 2020-kr i statlige midler til prosjektet i perioden 2018–2023.

Så langt er det bevilget 261 mill. 2020-kr til prosjektet. Midlene er/blir benyttet til grunnerverv og andre forberedende arbeider.

Prosjektet er inkludert i anslåtte bindinger knyttet til Statens vegvesens investeringsaktivitet med 2021-budsjettet, jf. tabell 4.4 på s. 71 i Samferdselsdepartementets Prop. 1 S (2020–2021).

Bompenger og bompengelopplegg

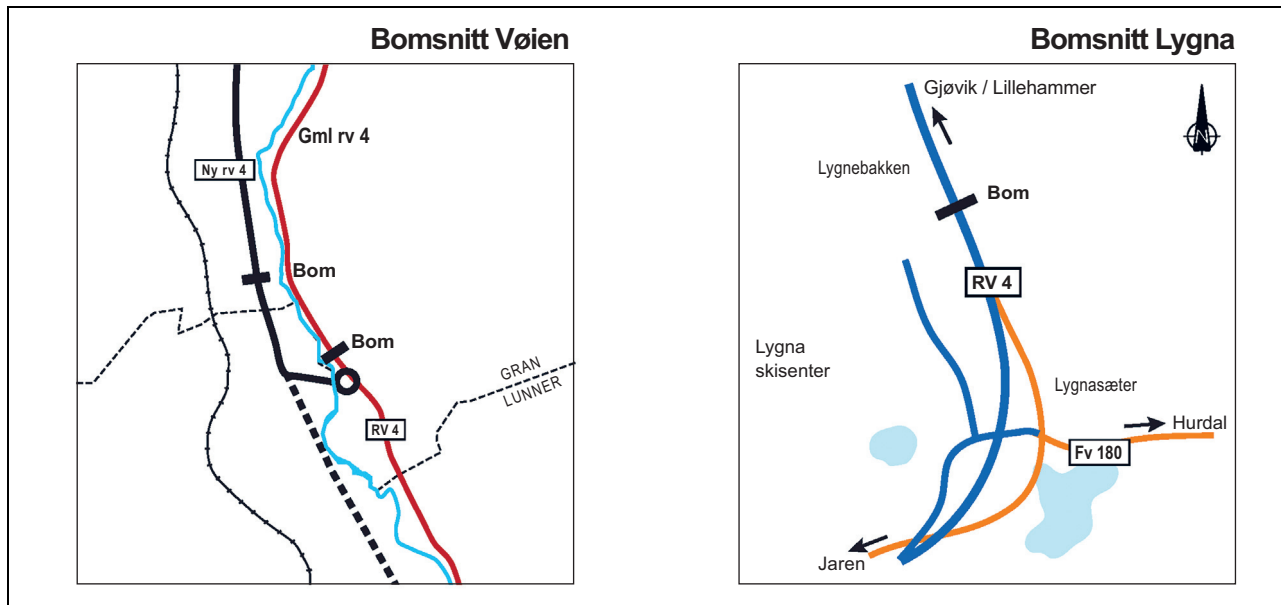
Bompengerevningen på rv. 4 og fv. 2300 (tidligere rv. 4) ved Vøien, like nord for kommune-



Figur 5.1 Rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken – plassering av bomsnitt.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet.

	Mill. 2020-kr			
	Før 2018	2018–2023	2024–2029	Sum
Statlige midler		677		677
Bompenger	69	748	486	1 303
Sum	69	1 425	486	1 980



Figur 5.2 Detaljert kart over bomstasjonsplasseringen ved Vøien og Lygna skisenter.

grensen mellom Lunner og Gran startet i juli 2017, etter fullføring av prosjektet rv. 4 Lunner grense – Jaren og Lygna sør. Takstene forutsettes økt når utbyggingen av rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet er fullført, etter planen i løpet av 2024. I tillegg legges det til grunn at det skal kreves inn bompenger i en ny bomstasjon på utbedret rv. 4 nord for avkjøringen til Lygna skisenter. Det skal kreves inn bompenger i begge kjøreretninger.

Plassering av bomsnittene/-stasjonene er vist i figurene 5.1 og 5.2.

Foreslått bomstasjonsplassering er basert på at både lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk skal betale bompenger. For å hindre ytterligere uønsket trafikkoverføring til fv. 2300, legges det opp til å videreføre dagens ordning med like bomtakster på rv. 4 og fv. 2300. Videreføringen av bomstasjonen på fv. 2300 anses som en forutsetning for at prosjektet skal kunne realiseres. Dersom bomstasjonen ikke videreføres så er det ventet en trafikkavvisning på om lag 70 prosent og alternative tiltak for å begrense trafikkavvisningen vurderes å ha begrenset effekt. Trafikkavvisningen vil videre medføre en reduksjon av trafikk-sikkerheten på fv. 2300.

Takstene forutsettes satt slik at bompengeselskapets samlede gjeld knyttet til de to rv.4-prosjektene skal være nedbetalt i løpet av 15 år etter fullføringen av Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet. Med de forutsetninger som ellers er lagt til grunn, er det beregnet at gjennomsnittlig

inntekt per passering i de tre bomstasjonene må være på om lag 43 kr. Det er lagt til grunn at takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt over 3 500 kg med unntak av kjøretøy i kjøretøygruppe M1) skal betale det dobbelte av taksten for takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3 500 kg og kjøretøy i kjøretøygruppe M1). Basert på dette er det foreløpig lagt til grunn følgende takster uten rabatt i 2020-prisnivå:

- Takstgruppe 1: 52 kr
- Takstgruppe 2: 104 kr

Utbyggingen av rv. 4 på strekningene Lunner grense – Jaren og Lygna sør er omfattet av ordningen med tilskudd for reduserte bompengetakster utenom de største byområdene. Med en videreføring av denne ordningen for første del av rv. 4-utbyggingen, er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering i de tre bomstasjonene kan reduseres til om lag 41 kr med takster for takstgruppe 1 og 2 på hhv. 49 og 98 kr.

I tråd med Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er det lagt til grunn 20 pst. rabatt for kjøretøy i takstgruppe 1 med gyldig brikke og brikkeavtale. I tillegg er det lagt til grunn et månedlig passeringstak på 40 passeringer samlet for alle bomstasjonene for kjøretøy i takstgruppe 1, i tråd med de lokalpolitiske vedtakene. Kjøretøy i takstgruppe 2 får ikke rabatt og omfattes heller ikke av ordningen med passeringstak.

Det forutsettes at takstene blir justert i samsvar med prisutviklingen. I tråd med forutsetningene i Prop. 1 S (2016–2017) vil beregnet gjen-

nomsnittstakst bli brukt som grunnlag for justeringer av takstene. Før innkrevingen starter, vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut fra kjente faktorer som låneopptak, faktisk lånerente og utbyggingskostnad. Forslag til justeringer av takstene som følge av denne gjennomgangen, forutsetter tilslutning fra fylkeskommunen som garantist.

For øvrig gjelder de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer for bompengeprosjekter.

Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Eventuelle kostnadsøkninger ut over prisstigningen skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Dette innebærer at kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen skal dekkes med statlige midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Eventuelle overskridelser ut over kostnadsrammen er statens ansvar og dekkes med statlige midler.

Eventuelle kostnadsreduksjoner fordeles mellom staten og bompengeselskapet i forhold til partenes andel av finansieringen innenfor styringsrammen.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, kan bompengeselskapet etter avtale med Statens vegvesen øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 5,5 pst. de første 10 årene og deretter 6,5 pst. Det er tatt hensyn til selskapets eksisterende lån med rentesikringer frem til 2023.
- Innskuddsrente: 1,5 pst. frem til 2023 og deretter 2 pst.
- Årlig prisstigning: 2 pst.
- Årlige innkrevings- og driftskostnader: 12,2 mill. 2019-kr.

Med disse forutsetningene, er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år etter ferdigstillelse av rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet. Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 4,1 mrd. 2020-kr. Av dette er 1 303 mill. kr forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene knyttet til siste etappe, om lag 1 410 mill. kr til å dekke gjeld knyttet til gjennomføringen av første etappe, om lag 1 235 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 150 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det forutsettes at bompengeselskapet stiller til disposisjon om lag 85 mill. kr i 2021.

Det er regnet på et optimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- ÅDT øker med 10 pst. i forhold til modellberegnet ÅDT etter 2022.
- Lånerenten reduseres fra 5,5 pst. til 4 pst. de første 10 årene.

Med disse forutsetningene er bompengeperioden etter ferdigstillelse av siste etappe beregnet til om lag 13 år, dvs. en reduksjon på om lag 2 år. Alternativt kan gjennomsnittlig inntekt per passering reduseres med om lag 6 kr. Det er foreløpig beregnet at dette vil gi grunntakster på om lag 46 kr for takstgruppe 1 og om lag 92 kr for takstgruppe 2.

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

- Kostnadsøkning opp til kostnadsrammen
- Innkrevings- og driftskostnader øker med 10 pst.
- Lånerenten økes til 6,5 pst. i hele innkrevingsperioden
- Årlig trafikkvekst reduseres til 1 pst. frem til 2029 og 0,5 pst. etter 2030
- Gjennomsnittstaksten økes med 20 pst. ut over prisstigning etter to år.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 16 år, dvs. en økning på om lag ett år.

6 Fylkeskommunal garanti

Som det går fram av Prop. 50 S (2012–2013), har Oppland fylkeskommune (nå Innlandet fylkeskommune) tidligere vedtatt å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for inntil 1 700 mill. 2011-kr knyttet til utbyggingen av rv. 4 Lunner grense-Jaren og Lygna sør. Gjennom sitt vedtak av 13. juni 2017 har fylkeskommunen vedtatt å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for ytterligere låneopptak, begrenset oppad til 2 900 mill. kr, med tillegg av 10 pst. av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av ev. påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet knyttet til prosjektene rv. 4 Lunner grense-Jaren og Lygna sør og rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken blir følgelig 3 190 mill. kr, jf. kap. 3.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennes av Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Garantistenes utlegg kan dekkas gjennom en økning av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigningen og en forlengelse av bompengerperioden med inntil 5 år, jf. kap. 5.

7 Samferdselsdepartementets vurdering

Rv. 4 er en viktig rute for trafikken mellom regionen og Oslofjordområdet og Oslo lufthavn, Gardermoen. Dagens veg har dårlig standard i forhold til trafikkmengden. Rv. 4 er en viktig alternativ rute til E6 mellom Oslo og Mjøsbrua. Utbyggingen vil bidra til næringslivsutvikling på Hadeland og i Gjøvik-/Raufoss-området. Prosjektet vil bedre forholdene for gjennomgangstrafikken og redusere belastningen på nærliggende boligområder. I tillegg bedres forholdene for gang- og sykkeltrafikken. Målet med utbyggingen er å oppnå tilfredsstillende standard både med hensyn til trafikksikkerhet, miljø og fremkommelighet.

Samferdselsdepartementet har merket seg at det ikke er lagt til grunn betaling av bompenger for nullutslippskjøretøy. Lokale myndigheter har anledning til å innføre betaling for nullutslipps-

kjøretøy, så lenge takstene ikke overstiger 50 pst. av grunntaksten. Dersom det skal innføres takster for nullutslippskjøretøy i tråd med Prop. 87 S (2017–2018), må det være lokalpolitisk enighet om dette.

8 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om utbygging og finansiering av rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen og bompengeselskapet i tråd med forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet.

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningen Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet

1. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å gjennomføre prosjektet rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet innenfor en kostnadsramme på 2 180 mill. 2020-kr. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen for faktisk prisstigning.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bom-
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

penge til delvis bompengefinansiering av utbyggingen rv. 4 Roa – Gran grense inkl. Jaren – Amundrud/Almenningsdelet – Lygnebakken i Innlandet. Vilkårene framgår av denne proposisjonen.
