



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

St.prp. nr. 74

(2000-2001)

Om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av riksveg 4 i Oppland

Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 27. april 2001, godkjent i statsråd samme dag.

1 Bakgrunn og hovedinnhold

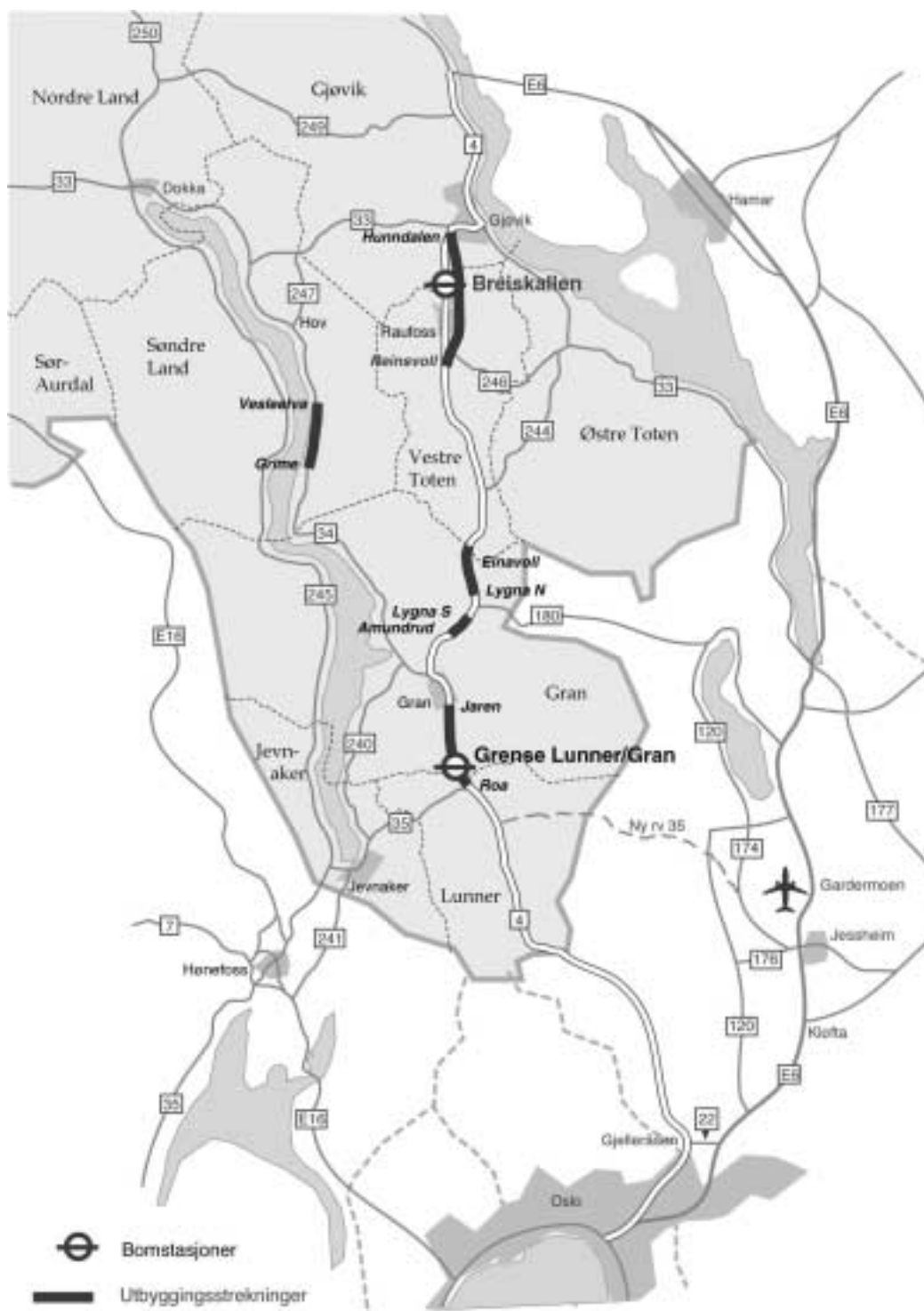
Utbygging av rv 4 i Oppland er sist omtalt i St.meld. nr. 46 (1999-2000) *Nasjonal transportplan 2002-2011* på side 252. Det heter her at strekningsvise investeringer på rv 4 i Oppland prioriteres høyt i planperioden. Det fremgår at planene for forsert utbygging av rv 4 i Oppland er delt i to faser. Forutsatt at det blir tilslutning til planene om delvis bompengefinansiering, kan omlegging forbi Raufoss (fase 1) gjennomføres i første fireårsperiode. I siste del av tiårsperioden er det aktuelt å legge om rv 4 på strekningen Roa - Jaren (fase 2). Det ble varslet om at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til saken i egen bompengeproposisjon.

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen frem et forslag om innkreving av bompenger for å finansiere utbyggingen av fase 1. Departementet understreker betydningen av å se de to fasene i sammenheng. Det vises i denne forbindelse til at dette har vært en viktig forutsetning ved den lokale behandlingen av saken. Samferdselsdepartementet tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med et endelig forslag om innkreving av bompenger for å finansiere utbyggingen av fase 2 som egen sak. Det forutsettes her en helhetlig vurdering av investeringene i korridoren. Videre vil departementet komme tilbake til fase 2 i forbindelse med *Nasjonal transportplan 2006-2015*.

Fase 1 omfatter omlegging av rv 4 på strekningen Reinsvoll - Hunndalen (omlegging forbi Raufoss) samt bygging av forbikjøringsfelt på rv 4 på strekningen Lygna N - Einavoll.

Fase 2 omfatter omlegging av rv 4 på strekningen Roa - Jaren, omlegging av rv 4 med bygging av forbikjøringsfelt på strekningen Amundrud - Lygna S samt utbedring av rv 34 på strekningen Grime - Vesleelva.

Begge utbyggingsfasene foreslås finansiert med en kombinasjon av statlige midler og bompenger. Det legges opp til å finansiere minst 50 pst. av utbyggingskostnadene ved bompenger. Det er forutsatt at bompengennevningen skal skje som parallellinnkreving i begge fasene. Bomstasjonen skal flyttes mellom fase 1 og fase 2. Når innkrevingen for fase 1 er avsluttet, forutsettes det at bommen tas ned. Innkrevingpunktet for fase 1 kan dermed ikke benyttes til å kreve inn bompenger for fase 2.



Figur 1.1 Kartskisse over fase 1 og fase 2

1.1 Proposisjonens oppbygning

Proposisjonen er bygd opp som følger:

I *kapittel 2* gis en beskrivelse av dagens situasjon.

Den lokale og regionale behandlingen omtales i *kapittel 3*.

Fase 1 omtales i *kapittel 4*.

Status for arbeidet med fase 2 gås det nærmere inn på i *kapittel 5*.

Samferdselsdepartementets vurdering omtales i *kapittel 6*.

I *kapittel 7* gis en kort omtale av forhold knyttet til avtaleinngåelse i saken.

2 Beskrivelse av dagens situasjon

Rv 4 inngår i det øvrige riksvegnettet, og er en hovedforbindelse mellom Oppland og Oslofjordområdet. Vegen har spesielt stor betydning for næringsliv og befolkning i Vest-Oppland. Denne regionen har ca. 70 pst. av alle industriselskaper i Oppland fylke og mer enn halvparten av innbyggerne.

Rv 4 i Oppland er 102 km lang. I dag har omlag halvparten av strekningen en standard som er langt under vegnormalstandard. Vegen går gjennom sentrum av tettstedene Raufoss og Gran. Stigningen sør for Lygna mangler forbi-
kjøringsfelt på en del av strekningen - stigningen på nordsiden mangler forbi-
kjøringsfelt helt. Strekningene Roa - Jaren og Reinsvoll - Hunndalen utgjør
samlet ca. en fjerdedel av rv 4 i Oppland, men de har halvparten av personska-
deulykkene. Trafikkbelastningen er størst ved Raufoss og ved Gran. Ved Rau-
foss var trafikkbelastningen i 1999 ca. 11 000 kjøretøy/døgn, mens den var ca.
9 500 kjøretøy/døgn ved Gran. Sør for Gran har trafikken økt betydelig de
siste 10 årene. Mellom Akershus grense og Gjøvik varierer tungtrafikkandelen
mellom 9 og 13 prosent.

3 Lokal og regional behandling

I fylkesplan for Oppland 2000 - 2003 er det en tiltaksliste der utbyggingen av riksveg 4 er prioritert høyest av tiltak utenom stamvegene. Oppland fylkesting har ved behandlingen av etatenes forslag til *Nasjonal transportplan* gått inn for at utbyggingen av riksveg 4 bør prioriteres.

Fylkestinget i Oppland fattet 7. juni 2000 følgende vedtak i sak 18/00 om utbygging av rv 4:

1. Oppland fylkesting uttrykker tilfredshet med at det nå er vilje til å følge opp prioriteringen av riksveg 4 som første tiltak for å bedre kommunikasjonene til Oslo og Gardermoen. Fylkestinget slutter seg til utbyggingsplanen i samsvar med utredningen av 15. mars 2000 fra Statens vegvesen Oppland.
2. Planen forutsetter at de viktigste tiltakene på riksveg 4 i Oppland blir gjennomført i tidsrommet 2002-2010. For å få til en fullfinansiering av utbyggingen, aksepterer fylkestinget en delfinansiering gjennom bompenger for samme tidsrom som byggeperioden av prosjektet pågår, i det en forutsetter at:
 - a) Bompengeneinnkrevingen gjennomføres som parallellinnekreving.
 - b) Staten deltar i utbyggingen med et beløp som dekker ca. 50 % av totalinvesteringene.
 - c) Plassering av bomstasjoner utredes nærmere før det tas stilling til lokaliseringen.
3. Fylkestinget forutsetter at:
 - a) Vegsjefen prioriterer midler over det ordinære vegbudsjett til utbedringer på riksveg 33 parallelt med utbyggingen av riksveg 4 og deler av riksveg 34.
 - b) Videre utbygging av riksveg 33, herunder strekningen fra Bjørgo over Tonsåsen og utbedring av riksveg 34, prioriteres i den framtidige vegutbygging i Sørvest-Oppland.
4. Fylkestinget forutsetter at Stortinget prioriterer vegutbygginger i Akershus og Oslo som gir våre berørte regioner hensiktsmessige løsninger innenfor og gjennom hovedstadsområdet. Fylkestinget minner i den forbindelse om at befolkning og næringsliv i store deler av Oppland har betalt bompenger i Oslo gjennom mange år, og ber om at Stortinget sørger for at riksveg 4-prosjektene i Oslopakke 1 må inngå i Nasjonal transportplan 2002-2011 og derved gjennomføres mest mulig som forutsatt i stortingsbehandlingen fra 1988.

Alle kommunene har gitt sin tilslutning til det bompengeprogget som framgår av fylkestingets vedtak. Det er i det vesentlige fattet likelydende vedtak i kommunene. Østre Toten kommune forutsatte dessuten at midler til prioritering av rv 33/rv 34 innenfor det ordinære vegbudsjettet blir vurdert i forhold til trafikkutviklingen på rv 33 og at eventuelle utilsiktede virkninger ved utbyggingen av rv 4 med bompenger blir ivare tatt gjennom en løpende revisjon av progget på fylkes- og regionnivå. Lunner kommune ba dessuten om at Stortinget prioriterer en opprustning av Gjøvikbanen.

Kommunene Gjøvik og Vestre Toten har vedtatt bomplassering i fase 1 like sør for kommunegrensen (ved Breiskallen). Gjøvik kommune har satt som forutsetning for vedtaket at en rekke spesifiserte tiltak blir gjennomført og at dette ikke medfører ytterligere forbehold fra Vestre Toten kommune. Gjøvik kommune forutsatte også at 2 mill. kr. av skjønnsmidler som disponeres av fylkesmannen benyttes til tiltak overfor bedrifter og privatpersoner som kommer særdeles dårlig ut ved denne plasseringen. Vestre Toten kommune «forventer» i sitt vedtak at det bygges en miljøtunnel på den nye rv 4 ved kryssingen av fv 89, Øverbyvegen, og at det bygges en gang/sykkelsti langs hele østsiden av Einafjorden.

Kommunene Gran og Lunner har vedtatt bomplassering i fase 2 nær kommunegrensen (ved Viggadalen).

4 Nærmere om fase 1

4.1 Utbyggingen

Strekningen Reinsvoll - Hunndalen (Omlegging forbi Raufoss, Vestre Toten og Gjøvik kommuner) er svært ulykkesbelastet, og trafikken medfører støy og andre nærføringsulemper for beboerne langs vegen. Prosjektet omfatter bygging av 13 km ny veg på østsiden av Raufoss sentrum med tre planskilte kryss, to kryssinger av Gjøvikbanen samt bygging av om lag 9 km lokalveger. Ved å legge vegen utenom Raufoss sentrum får fjerntrafikken bedre framkommelighet, trafikksikkerheten bedres vesentlig og randbebyggelsen langs eksisterende veg får reduserte ulemper. Fjerning av gjennomgangstrafikken fra tettstedet vurderes som en viktig forutsetning for å utvikle et godt sentrumsmiljø. Utbyggingen vil imidlertid beslaglegge landbruksarealer og medføre riving av flere bolighus.

På strekningen Lygna N - Einavoll (en relativt lang stigning nord for Lygna) blir trafikken ofte hindret av saktegående, tunge kjøretøyer. Det planlagte forbikjøringsfeltet på strekningen vil bedre trafikkavviklingen og ulykkesrisikoen.

4.2 Planstatus og kostnadssituasjon

Det foreligger godkjent reguleringsplan for den 13 km lange strekningen Reinsvoll - Hunndalen. Kostnadene ved utbyggingen er beregnet til 257 mill. 2001-kr. Kostnadene ved etablering av bomstasjon kommer i tillegg, og disse er anslått til 12 mill. 2001-kr. Reguleringsplan for bomstasjonen forventes godkjent i løpet av august 2001. Planen er teknisk sett enkel, og omfatter i sin helhet kommunal grunn.

For strekningen Lygna N - Einavoll arbeides det med reguleringsplan for bygging av et ca. 4 km langt forbikjøringsfelt. Kostnadene er beregnet til 26 mill. kr. Planen forventes godkjent våren 2001. Usikkerheten i kostnadsoverslaget er større enn det ordinære kravet på +/- 10 pst. for prosjekter som tas opp til bevilgning.

4.3 Nytteverdi av utbyggingen

Samfunnsøkonomisk netto nytte for fase 1 er 349 mill. kr, og netto nytte/kostnadsforhold er 1,8. Prosjektet Reinsvoll - Hunndalen (Omlegging forbi Raufoss) har en samfunnsøkonomisk netto nytte på 340 mill. kr. og et netto nytte/kostnadsforhold på 1,9. Prosjektet Lygna N - Einavoll har en samfunnsøkonomisk netto nytte på 9 mill. kr og et netto nytte/kostnadsforhold på 0,7.

Det er vesentlig reduserte ulykkeskostnader og reduserte tidskostnader som fører til den gode nytten.

4.4 Finansierings- og utbyggingsplan

Oppland vegkontor har nylig sendt på høring et forslag til handlingsprogram 2002-2011 for fylkesfordelt ramme i Oppland. Forslaget er basert på Stortingets behandling av NTP 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001). Det legges opp til å finansiere utbyggingen i fase 1 med 140 mill. kr. i statlige midler og 155 mill. kr. i bompenger (2001-kr), til sammen 295 mill. kr. Dette gir en bompengandel på 53 prosent. Kostnadene ved etablering av bomstasjon (12 mill. kr.) inngår i totalbeløpet. Det er ikke lagt opp til at bompengeselskapet skal ta opp lån. Spørsmålet om fylkeskommunal garanti er derfor ikke behandlet. Etablering av bomstasjonen vil derfor bli finansiert av de statlige midlene. Jf. forslag til finansieringsplan i tabell 4.1.

Gjennomføringen av fase 1 vil starte med bygging av forbikjøringsfeltet nord for Lygna. Anleggsarbeidene i forbindelse med omleggingen forbi Raufoss vil bli igangsatt slik at anleggsdriften blir rasjonell i forhold til åpningstidspunktet for vegen.

Tabell 4.1: Finansieringsplan fase 1

	2002-2005	2006-2011	Sum	Mill. 2001-kr. Prosentandel
Bompenger fase 1	155	0	155	53
Statlige midler fase 1	125	15	140	47
Sum statlige midler og bompenger	280	15	295	

4.5 Bompengoopplegg

I desember 2000 ble bompengeselskapet «Riksveg 4 A/S» opprettet med Oppland fylkeskommune som eier. Bompengeselskapet skal ha ansvar for bompengeneinnkrevningen i begge fasene av prosjektet.

Det forutsettes én bom på nåværende rv 4 ved Breiskallen, like sør for kommunegrensen mellom Vestre Toten og Gjøvik. Det er lokal tilslutning til plassering av bomstasjon, men det foreligger ikke godkjent reguleringsplan. Ved utarbeidelse av reguleringsplan for bomstasjonen, tas det sikte på å regulere til sammen tre felt i hver retning. Det vil imidlertid bli vurdert om det er tilstrekkelig i forhold til kødannelse å opparbeide to felt i hver retning, hvorav ett felt for manuell betaling og ett abonnementsfelt. Reguleringsplan for bomstasjonen forventes godkjent i løpet av august 2001.

Bompengeneinnkrevningen forutsettes startet opp første halvår 2002. Det skal kreves inn avgift hele døgnet. Mulige lokale omkjøringsveger er kartlagt, og tiltak for å redusere økt gjennomgangstrafikk på noen få sideveger blir vurdert fram mot oppstart av bompengeneinnkreving og eventuelt etter dette tidspunktet. Total trafikkavvisning ved oppsetting av bom er beregnet til ca. 15 pst.

Det er forutsatt at gående, syklende, mopeder, motorsykler, busser i konsesjonert rute og passasjerer i alle typer kjøretøyer ikke skal betale. Det er regnet med følgende takster for lett og tungt kjøretøy:

- kjøretøy med tillatt totalvekt tom. 3500 kg: 15 kr.
- kjøretøy med tillatt totalvekt fom. 3501 kg: 30 kr.

Det er forutsatt et rabattsystem ved bruk av elektronisk brikke og i henhold til Vegdirektoratets takstretningslinjer. Dette gir følgende rabatter ved kjøp av elektronisk klippekort:

- kort med 50 passeringer: 30 pst. rabatt
- kort med 350 passeringer: 40 pst. rabatt.
- kort med 700 passeringer: 50 pst. rabatt.

Det samme takstnivå og rabattsystem er forutsatt å legges til grunn også i fase 2. Med større andel lokale reiser og derav større rabattbruk, samt mindre andel tungtrafikk, forventes gjennomsnittlig bompengerinntekt pr. kjøretøy å bli noe lavere i fase 1 enn i fase 2.

4.5.1 Forutsetninger for bompengeregningene

Følgende basisforutsetninger er lagt til grunn for finansieringsanalysen i fase 1 (alle kostnader i 2001-kr):

- takst for lett/tung bil: 15/30 kr
- ca. 9100 kjøretøyer pr. døgn gjennom bommen i år 2002, 15 pst. trafikkavvisning ved bommen.
- årlig trafikkvekst: 2,0 pst.
- årlige innkrevingskostnader: 6 mill. kr
- gjennomsnittlig bompengerinntekt pr. kjøretøy: kr 12,25
- årlig prisstigning: 2 pst.

Dette gir anslagsvis bompengerinntekter på 155 mill. kr i fase 1. Med forutsetningene ovenfor er innkrevingsperioden for fase 1 beregnet til 4 år og 3 måneder. Det vil da ikke være nødvendig med lånefinansiering.

For fase 1 er det også beregnet et pessimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- bompengeselskapet dekker sin relative andel av kostnadsøkningen, dvs. inntil 10 pst.
- 20 pst. trafikkavvisning ved bommen
- takstøkning med 20 pst. etter 2 år
- årlig trafikkvekst på 1 pst.
- effektiv lånerente på 10 pst.

Med disse forutsetninger er bomperioden beregnet til 4 år og 6 måneder for fase 1. Prosjektene i fase 1 kan likevel gjennomføres som planlagt ved at bompengeselskapet tar opp et kortsiktig lån på ca. 13 mill. kr. Utbyggingen skal skje parallelt med bompengerekningen og et eventuelt lånebeløp vil være av begrenset størrelse. En eventuell garantistillelse vil derfor ikke være avgjørende ved låneopptak.

5 Status for arbeidet med fase 2

Fase 2 er tenkt å omfatte omlegging av rv 4 på strekningen Roa - Jaren, omlegging av rv 4 med bygging av forbikjøringsfelt på strekningen Amundrud - Lygna S samt utbedring av rv 34 på strekningen Grime - Vesleelva.

På strekningen Roa - Jaren arbeides det med plan for ny veg over en lengde på ca. 11 km. Konsekvensutredning og kommunedelplan ventes godkjent i løpet av 2002 og reguleringsplan i løpet av 2004. Kostnadene er foreløpig beregnet til 260 mill. kr, herunder kostnader til flytting/reetablering av bomstasjon for fase 2 med 10 mill. kr. Selv om det ikke er foretatt valg av trasé, viser foreløpige vurderinger av virkningene for prosjektet Roa - Jaren en betydelig reduksjon av miljøulemper fra vegtrafikken og positiv effekt for trafikk-sikkerheten og framkommeligheten. Tiltaket vil medføre inngrep i kulturlandskapet. Avbøtende tiltak vil bli vurdert i forbindelse med planleggingen. Samfunnsøkonomisk netto nytte er foreløpig beregnet til 95 mill. kr og netto nytte/kostnadsforhold til 0,5.

For strekningen Amundrud - Lygna S pågår det planlegging for ny veg med forbikjøringsfelt over en lengde på ca. 3 km. Kommunedelplan ventes godkjent i løpet av 2001 og reguleringsplan i 2002. Kostnadene er foreløpig beregnet til omlag 30 mill. kr. Sør for Lygna er nedre del av stigningen tidligere utbygd med forbikjøringsfelt. Strekningen videre opp mot Lygna har fortsatt dårlig kurvatur og sterk stigning. Omlegging av vegen med forbedret kurvatur og forbikjøringsfelt vil redusere ulykkesrisikoen og forbedre trafikkavviklingen. Samfunnsøkonomisk netto nytte er foreløpig beregnet til 36 mill. kr og netto nytte/kostnadsforhold til 1,9.

Strekningen Grime - Vesleelva på riksveg 34 er smal og svingete. Naboparsellen på sørsiden, mellom Horn og Grime, er utbedret tidligere, med god virkning for framkommelighet, miljø og trafikk-sikkerhet. For utbedring av den 10 km lange strekningen mellom Grime og Vesleelva på riksveg 34 tas det sikte på godkjent reguleringsplan i løpet av 2003. Kostnadene er beregnet til omlag 60 mill. kr. Samfunnsøkonomisk netto nytte er foreløpig beregnet til 7 mill. kr og netto nytte/kostnadsforhold til 0,2.

I fase 2 legges det foreløpig opp til å finansiere utbyggingen med 170 mill. kr i statlige midler og 180 mill. kr i bompenger, til sammen 350 mill. kr. i perioden 2006-2011. Dette gir en bompengandelen på 51 prosent. Det er lagt til grunn en innkrevingsperiode for fase 2 på 4 år og 3 måneder. Det vil da ikke være nødvendig med lånefinansiering. Samfunnsøkonomisk netto nytte for fase 2 er foreløpig beregnet til 138 mill. kr og netto nytte/kostnadsforhold til 0,6. Samferdselsdepartementet vil som nevnt komme tilbake til finansieringsplanen for fase 2 i en senere stortingsproposisjon.

Bompengeselskapet «Riksveg 4 A/S» skal også ha ansvar for bompengedokumentasjonen i fase 2. Det er tatt sikte på tilsvarende takstopplegg og rabattsystem som for fase 1. I fase 2 flyttes bomstasjonen slik at det benyttes én bom på nåværende rv 4 ved Viggadalen, nær kommunegrensen mellom Lunner og Gran. Med de vedtatte bomplasseringer er det forventet en trafikkvekst på 2 prosent årlig. Åpning av ny veg mellom Grua og Gardermoen høsten 2003 vil

trolig gi ytterligere vekst ved bommen i fase 2. Total trafikkavvisning ved oppsetting av bom er beregnet til ca. 5 prosent.

Samferdselsdepartementet viser til at det er stor usikkerhet når det gjelder plangrunnlag og kostnadsoverslag for fase 2, men foreløpige beregninger viser at bompengefinansieringen av fase 2 er robust med hensyn til kostnadsøkninger. En økning av kostnadene i fase 2 fra 350 mill. kr. til 450 mill. kr. og for øvrig basert på at bompengeselskapet dekker sin relative andel av kostnadsveksten, 10 pst. trafikkavvisning ved bommen, takstøkning med 20 pst. etter 2 år og årlig trafikkvekst på 1 pst. gir en innkrevingsperiode på 5 år og 2 måneder. For å gjennomføre prosjektene i fase 2 som planlagt, innebærer dette at bompengeselskapet må foreta et låneopptak på (inntil) 80 mill. kr.

6 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet legger i proposisjonen frem et forslag om innkreving av bompenger for å finansiere utbyggingen av fase 1. Departementet understreker betydningen av å se de to fasene i sammenheng. Det vises i denne forbindelse til at dette har vært en viktig forutsetning ved den lokale behandlingen av saken. Samferdselsdepartementet tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med et endelig forslag om innkreving av bompenger for å finansiere utbyggingen av fase 2 som egen sak. Det forutsettes her en helhetlig vurdering av investeringene i korridoren. Videre vil departementet komme tilbake til fase 2 i forbindelse med *Nasjonal transportplan 2006-2015*.

Samferdselsdepartementet fremmer proposisjonen selv om fylkeskommunen ikke har behandlet handlingsprogrammet for 2002-2011. Fylkestinget behandlet utbyggingen av riksveg 4 i juni 2000 da transportetatens forslag til Nasjonal transportplan var kjent. I forslaget var det ført opp en investeringsramme innenfor fylkesfordelt ramme til Oppland (prisnivå 1999) på 670 mill. kr. I St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan ble rammen til Oppland økt til 760 mill. kr. (prisnivå 2000). Oppland vegkontor har nylig sendt på høring et forslag til handlingsprogram 2002-2011 for fylkesfordelt ramme i Oppland. Forslaget er basert på Stortingets behandling av NTP 2002-2011, jf. Innst. S. nr. 119 (2000-2001). Fylkestinget prioriterte utbygging av riksveg 4 allerede før investeringsrammen ble økt. Forslaget i denne proposisjonen vil innebære en betydelig prioritering av rv 4 framfor andre prosjekter i fylket.

Samferdselsdepartementet legger betydelig vekt på den lokale viljen til å forsere utbyggingen av riksveg 4 med bompenger. Fylkestinget i Oppland og de berørte kommuner har gitt tilslutning til utbyggingen. *Samferdselsdepartementet forutsetter at fylkeskommunen prioriterer utbyggingen av rv 4 ved behandlingen av handlingsprogrammet i juni 2001.*

Samferdselsdepartementet forutsetter at de krav og ønsker som er kommet fram under den lokale behandlingen om prioritering av andre prosjekter og tiltak på riksvegnettet i Oppland, blir vurdert ved behandlingen av handlingsprogrammet for fylkesfordelt ramme for perioden 2002-2011. Når det gjelder utbygging av riksveg 33 over Tonsåsen (pkt. 3 b i fylkestingets vedtak), viser departementet til Stortingets bevilgning på 25 mill. kr. i budsjettet for 2001. Når det gjelder Lunner kommunes ønske om at Stortinget prioriterer en opprustning av Gjøvikbanen, forstår Samferdselsdepartementet det slik at dette ikke har direkte sammenheng med bompengesaken. Når det gjelder spørsmålet om miljøtunnel ved kryssing mellom ny rv 4 og fv 89, viser Samferdselsdepartementet til at spørsmålet ble vurdert under reguleringsplanbehandlingen og at Vestre Toten kommune senere vedtok reguleringsplanen uten slik miljøtunnel. Samferdselsdepartementet forutsetter at gjeldende reguleringsplan følges og at kommunen ikke tar miljøtunnel inn som endring av reguleringsplanen på et senere tidspunkt.

Samferdselsdepartementet legger videre vekt på at utbyggingen vil gi bedre tilgjengelighet til hovedstadsområdet og hovedflyplassen på Gardermoen for en betydelig andel av næringsliv og innbyggere i Oppland. Vegens betydning vil øke når ny riksveg 35 mellom Lunner og Gardermoen står ferdig

høsten 2003. Vegen har nå betydelige trafikksikkerhets-, miljø- og avviklingsproblemer. Trafikken er stor nok til at utbyggingen kan gjennomføres innenfor de rammer for statlige bevilgninger som er lagt til grunn for Oppland i St.meld. nr. 46 (1999-2000) Nasjonal transportplan 2002-2011. Utbyggingen er samfunnsøkonomisk lønnsom.

Fase 1 er forutsatt utbygd med fire års bygge- og innkrevningstid. Samferdselsdepartementet har ved anbefaling av parallellinnkrevning lagt vekt på den korte innkrevningstiden og at dette gir betydelig reduserte innkrevingskostnader. Forutsetningene for prosjektet viser at det ikke skal være nødvendig med låneopptak. Dersom forutsetningene for fase 1 skulle svikte, kan det bli nødvendig at bompengeselskapet tar opp et kortsiktig lån for å sikre rasjonell anleggsdrift. Samferdselsdepartementet finner det hensiktsmessig at selskapet ved behandlingen av denne proposisjonen gis anledning til å oppta og administrere eventuelle kortsiktige likviditetslån. Dersom nedbetalingen av prosjektene i fase 1 skjer raskere enn forutsatt, legger Samferdselsdepartementet til grunn at bomstasjonen fjernes når prosjektene i fase 1 er finansiert og at det ikke overføres midler til fase 2. Dette vil innebære en raskere gjennomføring, dersom dette er rasjonelt. Gjennomføringen av fase 1 vil starte med bygging av forbikjøringsfeltet nord for Lygna.

Bompenger skal som hovedprinsipp dekke minst 50 pst. av investeringskostnadene ved et prosjekt. Samferdselsdepartementet legger i dette prosjektet til grunn en statlig andel på maksimalt 47 pst. Bompengandelen for prosjektet ligger derfor innenfor retningslinjene.

For fase 1 foreligger det godkjent reguleringsplan og kostnadsoverslag der usikkerheten ligger innenfor +/- 10 pst. for prosjektet Reinsvoll - Hunndalen. For det øvrige prosjektet i fase 1, forbikjøringsfelt nord for Lygna, er det ikke utarbeidet tilstrekkelig plangrunnlag og kostnadsoverslag. Det foreligger således ikke godkjent reguleringsplan for hele utbyggingen i fase 1. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med endelig kostnadsoverslag for fase 1. Endelige bevilgninger vil være avhengig av de årlige budsjettmessige disponeringer, og vil skje i forbindelse med behandlingen av de årlige budsjettproposisjoner. Det vil i den forbindelse bli stilt krav til plangrunnlag og kostnadsoverslag. Det skal normalt foreligge godkjent reguleringsplan med usikkerhet innenfor +/- 10 pst., før et prosjekt tas opp til bevilgning. Det vil bli lagt stor vekt på rasjonell drift av prosjektene.

En eventuell kostnadsoverskridelse i anleggsperioden vil bli dekket i henhold til de overordnede retningslinjene for bompengeprojekter. Det vil her bli tatt utgangspunkt i de kostnadsoverslag og den usikkerhet som gjelder, når prosjekt blir tatt opp til bevilgning. Etter gjeldende retningslinjer skal kostnadsoverskridelse på inntil 10 pst. dekkes av staten og bompengeselskapet i fellesskap, med en fordeling i samsvar med deres andel av kostnadene. Kostnadsoverskridelser utover 10 pst. skal dekkes av staten.

I den lokale behandlingen har det vært lagt opp til bruk av fylkesmannens skjønnsmidler til kompensasjon for uheldige virkninger av bomplasseringen. Departementet forutsetter at slik bruk av fylkesmannens skjønnsmidler vurderes av fylkesmannen og eventuelt godkjennes av Kommunal- og regionaldepartementet. Samferdselsdepartementet vil imidlertid påpeke at det gjennom Stortingets behandling av Nasjonal transportplan er gitt tilslutning til at det

ikke skal gis kompensasjon for bomstasjonsplassering ved statlige midler/bompenger.

Det er en viss avstand mellom bomplassering og utbygging knyttet til rv 4. Selv om bomplasseringen ikke helt ut er i tråd med prinsippet om at de som bruker vegen skal betale, finner departementet likevel å kunne tilrå bomplasseringen på rv 4. Departementet har lagt vekt på den lokale enigheten om plasseringen. Den samlede bompengebelastningen i området synes heller ikke å bli uakseptabel, selv om bompengereordningen knyttet til ny rv 35 Lunner - Gardermoen også ligger i dette området. Sentralt i denne vurderingen har vært den sterke lokale tilslutningen i saken.

Samferdselsdepartementet tilrår at det gis tillatelse til å starte innkreving av bompenger for å finansiere utbyggingen av fase 1. Vilkårene framgår av denne proposisjonen. Departementet legger vekt på at det er stor lokal vilje til trafikantbetaling og at det er tilnærmet full tilslutning til utbyggingen.

Samferdselsdepartementet tar sikte på å komme tilbake til Stortinget med et endelig forslag om innkreving av bompenger for å finansiere utbyggingen av fase 2 som egen sak. Videre vil departementet komme tilbake til fase 2 i forbindelse med *Nasjonal transportplan 2006-2015*.

7 Avtale

Samferdselsdepartementet forutsetter at dersom Stortinget gir sin tilslutning til utbyggingen, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med standardavtalen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av riksveg 4 i Oppland.

Vi HARALD, Norges Konge,

s t a d f e s t e r:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av riksveg 4 i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag til vedtak om delvis bompengefinansiert utbygging av deler av riksveg 4 i Oppland

I

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger til gjennomføring av fase 1. Videre får selskapet ansvar for å oppta og administrere eventuelle lån. Vilkårene for fase 1 fremgår av denne proposisjonen.
2. Vegdirektoratet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for innkrevingen.
