



STORTINGET

Innst. 132 S

(2020–2021)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Prop. 23 S (2020–2021)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Utbygging og finansiering av rv. 4 på strekningen Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet

Til Stortinget

Sammendrag

Samferdselsdepartementet legger i 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.

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

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

Finansieringen er basert på statlige midler og bompenger. Det legges opp til anleggsstart våren 2021. Prosjektet ventes ferdigstilt i løpet av 2024.

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.

Strekningen Jaren–Amundrud omfatter utbedring og breddeutvidelse av om lag 3,8 km eksisterende veg. Vegbredden blir 14,25 m med forbikjøringsfelt og midtrekkverk. 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.

Det foreligger vedtatte reguleringsplaner for utbyggingen, og det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av utbyggingen. Etter den eksterne kvalitetssikringen har Statens vegvesen foreslått en styringsramme på 1 890 mill. 2018-kroner og en kostnadsramme på 2 080 mill. 2018-kroner. Samferdselsdepartementet slutter seg til Statens vegvesens vurderinger. Omregnet til 2020-prisnivå blir styringsrammen på 1 980 mill. kroner og kostnadsrammen på 2 180 mill. kroner.

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

Forslag til bompengelopplegg for utbyggingen er behandlet av de aktuelle kommunene og tidligere Oppland fylkeskommune. Oppland fylkeskommune vedtok å stille garantiansvar for bompengelånet i prosjektet.

Utbyggingen er forutsatt finansiert med statlige midler og bompenger. Den statlige andelen utgjør om lag 34 pst. Forslag til finansieringsplan er vist i proposisjonens tabell 5.1. Innkrevingsperioden for bompenger er beregnet til om lag 15 år etter ferdigstillelse av prosjektet.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Øystein Langholm Hansen, Kirsti Leirtrø, Sverre Myrli og Ingvald Olsen, fra Høyre, Solveig Sundbø Abrahamsen, Nils Aage Jegstad, lederen Helge Orten og Elizabeth Åsjord Sire, fra Fremskrittspartiet, Bård Hoksrud, Tor André Johnsen og Morten Stordalen, fra Senterpartiet, Bengt Fasteraune og Siv Mossleth, fra Sosialistisk Venstreparti, Arne Nævra, og fra Venstre, Jon Gunnes, viser til at Samferdselsdepartementet i proposisjonen legger 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.

Komiteen gjør oppmerksom på at vegen fungerer både som lokalveg og som hovedvegforbindelse mellom regionen og Gardermoen, Oslofjordområdet og videre til Europa. Prosjektet innebærer at utbyggingen av rv. 4 fra kommunegrensen mellom Gran og Lunner til Jaren blir videreført sørover fra dagens påkobling ved kommunegrensen til Roa.

Komiteen viser til at en utbedring av strekningen nordover vil gi om lag 26 km med ny/utbedret veg, derav 4,1 km firefeltsveg med midtrekkverk og fartsgrense 100 km/t. 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. Strekningen Jaren–Amundrud omfatter utbedring og breddeutvidelse av om lag 3,8 km eksisterende veg. Vegbredden blir 14,25 m med forbikjøringsfelt og midtrekkverk. 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. Det skal bygges bru for kryssing av eksisterende rv. 4 over elva Vigga. Videre skal det bygges et planskilt kryss med E16 ved Roa.

Komiteen viser til at finansieringen er basert på statlige midler og bompenger. Det legges opp til anleggsstart våren 2021. Prosjektet ventes ferdigstilt i løpet av 2024.

Komiteen viser til at det foreligger vedtatte reguleringsplaner for utbyggingen, og at det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av utbyggingen.

Komiteen viser til at styringsrammen er satt til 1 980 mill. kroner med en kostnadsrammen på 2 180 mill. kroner.

Komiteen viser til at prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til -480 mill. 2019-kroner. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til -0,2. Netto nytte per budsjettkrone er beregnet til -0,8.

Komiteen viser til at utbyggingen er forutsatt finansiert med statlige midler som utgjør om lag 34 pst., og bompenger med en innkrevingsperiode på 15 år. Komiteen viser til at tidligere Oppland fylkeskommune vedtok å stille garanti for bompengelånet, og at bompengepoepplet er politisk behandlet i de aktuelle kommunene.

Komiteens medlemmer fra Høyre og Venstre viser til at strekningen Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet er en videreføring av utbyggingen av rv. 4 på strekningen Lunner Grense–Jaren og Lygna sør, som åpnet i 2017. Disse medlemmer har merket seg at rammene for finansieringen av denne strekningen bygger på Prop. 50 S (2012–2013), derfor følgende ble vedtatt av Stortinget ved behandlingen 13. januar 2013:

«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 kjøretninger). Med forutsetningene i finansieringsplanen er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år.»

Det skulle dermed ikke være noen stor endring i beklastningen på lokalbefolkningen som følge av Prop. 23 (2020–2021).

Disse medlemmer har merket seg at det i denne proposisjonen legges opp til en ny bomstasjon på utbedret rv. 4 nord for avkjøringen til Lygna skisenter, og at de to prosjektene vil bli sett i sammenheng. Disse medlemmer har videre merket seg at finansieringsplanen bygger på 5,5 pst. rente de første 10 årene, som er 1 pst. lavere enn i Prop. 50 S (2012–2013). Det synes allikevel noe høyt gitt dagens rentenivå. Disse medlemmer har merket seg at garantiansvaret fra fylkeskommunen ble vedtatt i 2017, og at det viktigste nå er å få vedtatt prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet viser til at bomstasjoner/bomsnitt har den ulempen at bilistene betaler for å passere et punkt, uavhengig av hvor lang distanse de kjører. Dette kan få svært negative konsekvenser for lokalbefolkningen som er bosatt i nærheten av en bomstasjon, ved at de

ofte må passere bomstasjonen i nærmiljøet. Inntil det blir mulig å innføre betaling for kjørte kilometer på ny veg gjennom vegprising eller andre tilsvarende ordninger, mener disse medlemmer at avbøtende tiltak må iverksettes for lokalbefolkningen som får bomstasjoner plassert i nærmiljøet.

Disse medlemmer viser til at det er innarbeidet en praksis for at fylkeskommunene stiller garanti for bompengeselskapers lån i statlige vegprosjekter. Det er en utfordring for fylkeskommunene at høye garantibeløp kan gi dårligere lånebetingelser, ettersom lånegjeld og garantiansvar vurderes samlet. Dette er en utfordring både KS og samtlige fylkeskommuner har påpekt flere ganger. Disse medlemmer mener staten selv må stille garanti for statens egne vegger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet er overrasket over at proposisjonen legges frem med forslag om bom på sidevei, særlig siden dette var en viktig del av samarbeidet mellom regjeringspartiene og Fremskrittspartiet. Sideveiene brukes først og fremst av folk som kjører til og fra barnehage, jobb, matbutikken og fritidsordninger. Det blir feil å belaste disse tungt, og disse medlemmer vil foreslå statlig fullfinansiering både for å fjerne bom på sidevei og for å minske bompengebelastningen for folk flest.

Disse medlemmer er imot innkreving av bompenger fra bilister og mener investeringer i viktig infrastruktur er et offentlig ansvar som burde være finansiert av det offentlige. Bompenger er en ekstrabeskatning av bilister som kommer i tillegg til skatter og avgifter de allerede har betalt inn til stat og kommune. Økt belastning fra bompenger er en bekymring for mange vanlige folk, en bekymring disse medlemmer har forståelse for og deler.

Komiteens flertall, medlemmene fra Høyre, Fremskrittspartiet og Venstre, viser til den betydelige samferdselssatsingen som skjer over hele landet. God infrastruktur er viktig for å styrke næringslivets konkurransevne, gi innbyggerne en enklere reisehverdag og øke trafikksikkerheten. Flertallet viser til at det er vekst i infrastrukturinvesteringer og vedlikehold over hele landet. Flertallet mener det er positivt at det legges opp til god veistandard med firefeltsvei på 4 km i den sørlige delen av prosjektet.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet mener at denne delen passer godt inn i den helhetlige planen for firefeltsvei på hele rv. 4.

Disse medlemmer viser til at det har vært sterkt lokalpolitisk ønske om å få realisert denne utbyggingen av rv. 4, men at den ikke oppfyller behovet for en sammenhengende enhetlig standard med fire felt fra Biri til Oslo. Disse medlemmer er også skeptiske til å bruke så mye skattepenger og bompenger på å bygge en vei

som ikke har tilstrekkelig kvalitet eller kapasitet til å ivareta dagens og fremtidens transportbehov, både for bilister og lastebilnæringen.

Disse medlemmer viser til at planleggingen av denne utbyggingen er basert på gårdsdagens trafikkbehov og gammeldags tankegang basert på slik Statens vegvesen jobbet tidligere. Etter at Høyre, Fremskrittspartiet, Venstre og Kristelig Folkeparti etablerte Nye Veier, har denne dårlige og særnorske måten å bygge veier på heldigvis blitt endret. Hovedveinettet som Nye Veier nå bygger ut, er basert på en standard med fire felt og 110 km/t. Disse medlemmene forventer også at regjeringen og Statens vegvesen følger opp dette videre, og følgelig finner disse medlemmer det underlig at regjeringen har valgt å legge frem en proposisjon basert på et utdatert behov hvor det ikke er en helhetlig og sammenhengende standard med fire felt, men hele tre forskjellige standarder som varierer mellom bare 8.5 med to felt, 14, 25 m med to/tre felt og en smal fire-felts variant på 20 m. Disse medlemmer oppfordrer regjeringen til å besørge at Statens vegvesen ser på muligheten for å optimalisere prosjektet slik at det blir mest mulig enhetlig standard og økt samfunnsnytte med redusert reisetid.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«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-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen for faktisk prisstigning. Stortinget legger til grunn statlig fullfinansiering.»

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet viser til at mange innbyggere i nærheten av bomstasjoner får en urimelig høy belastning, og betaler forholdsmessig mye bompenger sammenlignet med deres faktiske bruk av veien. Disse medlemmer mener det bør innføres avbøtende tiltak for lokalbefolkningen i slike tilfeller.

Disse medlemmer viser til at prosjektet skal finansieres med 1 303 mill. kroner i bompenger. Disse medlemmer viser til at det stilles fylkeskommunal garanti i prosjektet, samtidig som Stortinget i vedtak 2 (2020–2021) vedtok følgende:

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

Disse medlemmer viser til at bompengegjelden har skutt fart med samferdselsministere fra Fremskrittspartiet, og at det nå må gjøres grep for å få ned bompengegjelden. Disse medlemmer håper derfor

at Stortingets vedtak om statlig garantiansvar for bompengelån effektueres.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet legger til grunn at vedtaket om statlig bompengegaranti vil gjelde også dette prosjektet.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti vil understreke at det er et stort behov for opprusting av rv. 4 på denne strekningen. Dette medlem ville primært ha valgt en to-trefelts løsning på de 4,1 km med firefelts motorvei som er planlagt på strekningen mellom Roa og Grans grense. Trafikkmengden her kan ikke forsvare en firefeltsløsning.

Dette medlem mener at vi framover er nødt til å skalere ned veiene våre i mye større grad, fra firefelts til to- og trefelts løsninger, dette for å spare areal, miljø og penger. Da kan samme midler rekke til andre store utbyggingsbehov for trygge veier i distriktene.

Men dette medlem vil påpeke at både lokalpolitikere – og ikke minst stortingspolitikere – blir servert ferdige planer, med ferdig skalerte løsninger, der man må stemme for løsninger som ikke er optimale, men som man på grunn av viktige behov ikke kan stemme imot.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 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-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen for faktisk prisstigning. Stortinget legger til grunn statlig fullfinansiering.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

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

vedtak:

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-kroner. Samferdselsdepartementet gis fullmakt til å prisjustere kostnadsrammen for faktisk prisstigning.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tilatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen rv. 4 Roa–Gran grense inkl. Jaren–Amundrud/Almenningsdelet–Lygnebakken i Innlandet. Vilklårene framgår av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 1. desember 2020

Helge Orten

leder

Bengt Fasteraune

ordfører