

# Prop. 6 S

(2012–2013)

Proposisjon til stortinget (forslag til stortingsvedtak)

---

## Finansiering av planlagt utbygging av fv. 33 på strekningen Skreifjella – Totenvika i Østre Toten kommune i Oppland

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 12. oktober 2012,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Stoltenberg II)*

### 1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av planlagt utbygging av fv 33 mellom Skreifjella og Totenvika i Østre Toten kommune i Oppland fylke. Finansieringen av prosjektet er basert på bompenger, fylkeskommunale midler og statlig tilskudd over post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet.

Det er lagt opp til at anleggsarbeidene på strekningen Skreifjella – Totenvika startes høsten 2012 med ferdigstilling i 2015.

### 2 Dagens situasjon og beskrivelse av utbedringen

Fv 33 gjennom Akershus og Oppland fylke er om lag 145 km. Den går fra krysset med E6 ved Minnesund i Akershus fylke, langs vestsiden av Mjøsa og over i Oppland fylke, gjennom Østre Toten kommune til Gjøvik, og videre vestover til krysset med E16 ved Bjørge i Nord-Aurdal kommune. Fv 33 har stor betydning for industri, næringsliv og befolkning i Gjøvik- og Totenregionen, og er den viktigste forbindelsen til Oslo og Gardermoen for denne delen av Oppland. Tungtrafikkandelen er

høy, og vegen fungerer også som avlastningsveg for E6 og rv 4.

Dagens fv 33 mellom Skreifjella og Totenvika er smal og svingete. Spesielt den søndre delen har skarpe svinger, den er smal og med vegbredde mellom 5 og 6 meter. Anbefalt hastighet er helt nede i 30 km/t på enkelte partier. Landskapet er svært bratt opp fra Mjøsa, og strekningen er rasfarlig. Strekningen som skal bygges ut starter like nord for fylkesgrensa mellom Oppland og Akershus og ender 300 meter vest for Totenvika kirke. Den søndre delen av utbyggingsstrekningen går gjennom et skogsområde. På den nordre delen er det mer bebyggelse. Vegen fungerer både som lokalveg og gjennomfartsveg. Det er mange avkjørsler med bebyggelse som ligger til dels tett inntil vegen med direkte atkomster. Dette skaper problemer både for trafiksikkerhet og framkommelighet. Det mangler tilbud for gående og syklende langs vegen. I perioden 2001-2011 var det i alt 13 trafikkulykker med lettere personskade på strekningen. Ingen personer ble drept eller hardt skadet.

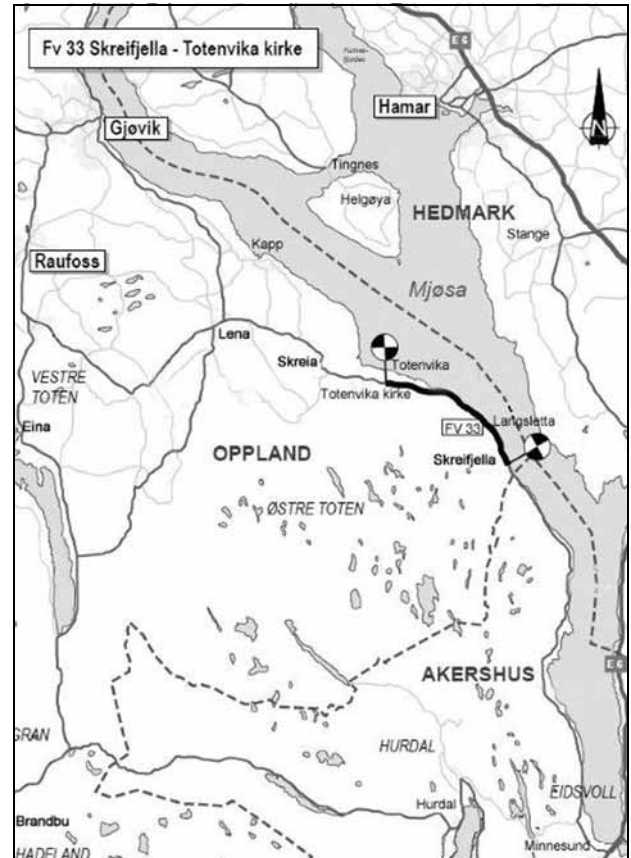
Strekningen Skreifjella – Totenvika er om lag 9 km lang. På den søndre delen av strekningen Skreifjella – Langsletta, som er om lag 1,8 km og rasfarlig, skal det bygges en 930 meter lang tunnel, Falkentunnelen. I tillegg skal det bygges om

lag 200 meter ny veg i dagen sør for tunnelen og om lag 700 meter ny veg nord for tunnelen.

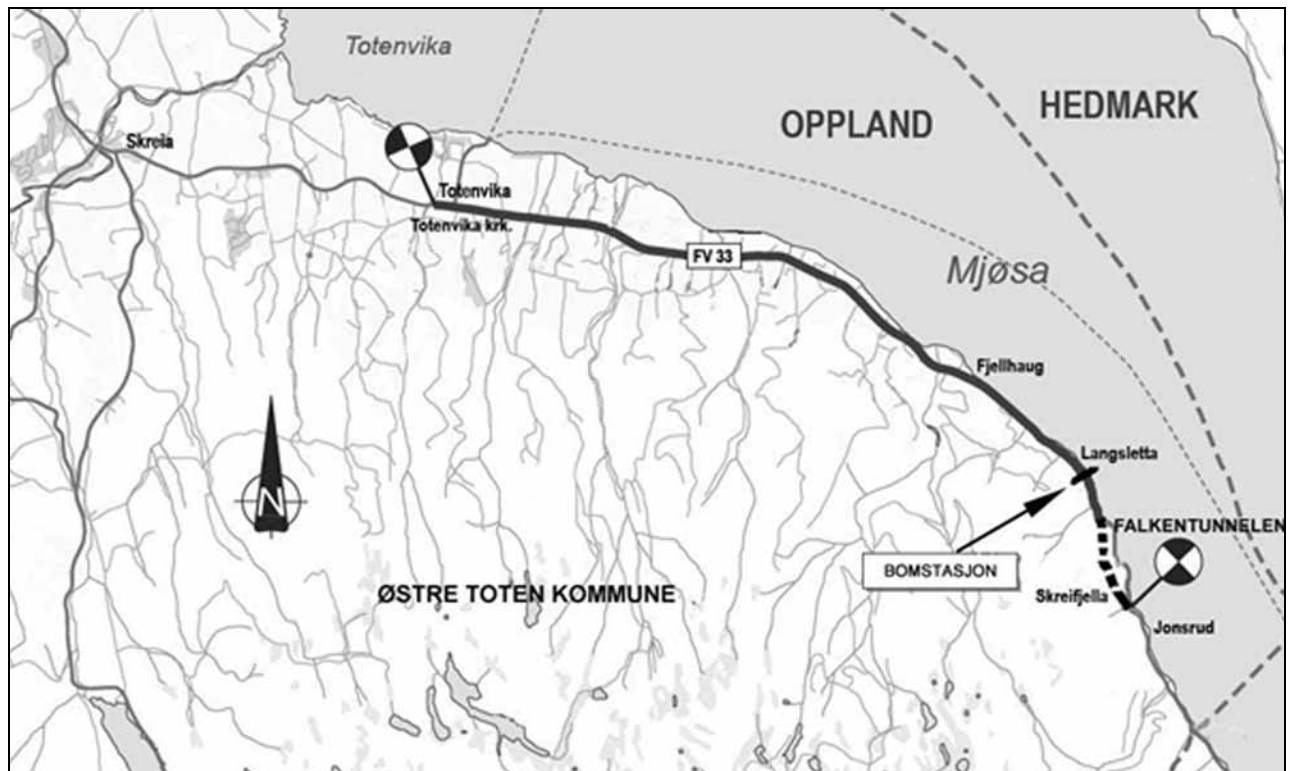
På den nordre delen av strekningen, Langsletta – Totenvika, skal vegen utvides fra dagens 5,5-6 meter vegbredde til tofelts veg med 8,5 meter vegbredde. Videre skal horisontal- og vertikalgeometrien utbedres slik at store deler av vegen kan skiltes med 80 km/t. Fra Fjellhaug til Totenvika kirke vil det bli bygd om lag 5,4 km ny gang- og sykkelveg adskilt fra hovedvegen. Gang- og sykkelvegen vil stedvis bli kombinert med adkomstveg til boliger for å redusere og samle avkjørsler på strekningen. Det vil bli utført støyskjermingstiltak for om lag 60 boliger. Det tas sikte på å bygge en terrengtilpasset veg formet i forhold til det kulturlandskap vegen går gjennom.

Reguleringsplanene for delstrekningene Skreifjella – Langfjella og Langfjella – Totenvika ble vedtatt av Østre Toten kommunestyre henholdsvis den 25. mars 2010 og den 2. februar 2012.

Prosjektet er kostnadsberegnet til 416 mill. 2011-kr. Omregnet til 2012-kr blir kostnadsanslaget 425 mill. kr. Netto nytte for prosjektet er beregnet til om lag -260 mill. kr, og netto nytte over totale kostnader er -0,6.



Figur 2.1 Oversikt over planområdet.



Figur 2.2 Prosjektet fv 33 Skreifjella – Totenvika

### 3 Lokalpolitisk behandling

Østre Toten kommune fattet følgende vedtak i kommunestyret den 2. februar 2012:

1. Utbyggingen av fv 33 på strekningen Skreifjella – Totenvika kirke delfinansieres med bompenger. Innkrevingen skjer i begge retninger i automatiske bomstasjoner på fv 33 som plasseres i søndre ende av prosjekstrekningen som vist på kart i vegvesenets rapport.
2. Bompengereordningen baseres på et rabattsystem som innebærer at alle trafikanter som betaler med elektronisk brikke får 10 pst. rabatt. For øvrig skal de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer gjelde.
3. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten pr passering vil ligge i området 30–35 kr. Dette tilsvarer også en grunntakst for lett bil på 30-35 2011-kr. 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.

Fylkestinget i Oppland behandlet saken den 22. februar 2012 og fattet følgende vedtak:

1. Utbyggingen av fv 33 på strekningen Skreifjella – Totenvika kirke delfinansieres med bompenger. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon på fv 33 som plasseres i søndre ende av prosjekstrekningen (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. For øvrig skal de til enhver tid gjeldende takstretningslinjer gjelde.
3. Det legges til grunn at gjennomsnittstaksten pr passering vil ligge i området 30–35 kr. Dette tilsvarer også en grunntakst for lett bil på 30-35 2011-kr. 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. Oppland fylkeskommune stiller garanti ved selvskyldnerkausjon for låneopptaket i bompengeselskapet. Garantien tar utgangspunkt i et maksimalt låneopptak på 200 mill. 2011-kr. Garantitiden omfatter perioden fra første lånetransje i byggeperioden og for en periode på

maksimalt 20 år fra oppstart bompengeinnkreving, inklusive maksimal innkrevingstid på 15 år og 5 års forlengelse av bompengeperioden i tilfelle sviktende økonomi. Garantien omfatter lånets hovedstol med tillegg av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det er et vilkår at garantien blir sikret 1. prioritet i retten til å kreve inn bompenger.

7. Fylkesordfører gis fullmakt til å stifte/etablere en bompengeselskapsløsning med formål å delfinansiere utbyggingen og administrere trafikanbetalingen på fv 33 Skreifjella – Totenvika kirke. Det avsettes kr 300 000 til selskapets aksjekapital og kr 15 000 til stiftelseskostnader. Beløpene dekkes over rammeområdet Politisk handlingsrom.

Fylkestinget i Akershus behandlet saken den 16. februar 2012 og fattet følgende vedtak:

1. Akershus fylkeskommune har ikke noen merknader til det foreliggende forslaget til delfinansiering med bompenger på strekningen fv 33 Skreifjella – Totenvika i Oppland.
2. Det igangsettes en utredning for å se nærmere på mulighetene for en tiltakspakke for fv 33 med sikte på en vesentlig utbedring i Akershus bla basert på delvis bompengefinansiering.
3. Det søkes om rassikringsmidler for å sikre veien (fv 33) på Akershussiden.

Saken er også forelagt Gjøvik, Vestre Toten og Eidsvoll kommuner. Gjøvik kommune støttet forslaget om delvis bompengefinansiering av fv 33 Skreifjella – Totenvika, mens Vestre Toten kommune tok forslaget til etterretning. Eidsvoll kommune sluttet seg ikke til forslaget.

### 4 Trafikkgrunnlag

Trafikkanalysen fra Statens vegvesen er basert på bruk av Regional transportmodell (RTM) og med tilleggsvurderinger basert på trafikkteLLinger, framskrivninger og elastisitetsberegninger.

Gjennomsnittlig årstdøgntrafikk (ÅDT) i 2011 lå på om lag 1 200 kjøretøy, med om lag 14 pst. tunge kjøretøy. Siden bomstasjonen er forutsatt plassert sør på strekningen som skal bygges ut, vil det hovedsakelig være gjennomgangstrafikken som passerer bomstasjonen. Lenger nord på utbyggingstrekningen er det mer lokaltrafikk. Med den foreslåtte plasseringen av bomstasjonen på fv 33 finnes det ikke lokale alternative kjøreruter.

Beregningene med transportmodellen viser at den bompengefinansierte utbyggingen av E6 på

strekningen Gardermoen – Kolomoen vil påvirke gjennomgangstrafikken på fv 33 mer enn utbygging og bompengefinansiering av fv 33 på strekningen Skreifjella – Totenvika. Utbyggingen av E6 Gardermoen – Kolomoen antas å være ferdig i 2014 og vil da ha 6 bomstasjoner, hvorav 3 sør for Minnesund. Med en gjennomsnittlig bompengetakst på 30 kr per passering er det regnet med en ÅDT på om lag 1 490 kjøretøy gjennom bomstasjonen i 2015. Uten bompengeinnkreving er ÅDT beregnet til om lag 1 680 kjøretøy. Det er dermed regnet med at bompengeinnkrevningen vil føre til en trafikkavvisning på om lag 11 pst.

For den generelle trafikkutviklingen er prognosene som er utarbeidet for Oppland i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014-2023, lagt til grunn. 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.

## 5 Finansierings- og bompengeopplegg

### 5.1 Finansieringsplan

Rassikring av fv 33 på strekningen Skreifjella – Totenvika gjennom bygging av Falketunnelen, forutsettes i hovedsak finansiert gjennom statlige tilskudd over post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet. I handlingsplanen for statlige midler til rassikring på fylkesvegnettet i perioden 2010-2013 er fv 33 Falkentunnelen ført opp med til sammen 87 mill. 2010-kr i 2012 og 2013. Videre er det skissert at 83 mill. kr av kostnadene til prosjektet skal komme som tilskuddsmidler i neste planperiode. Samferdselsdepartementet vil følge opp forutsetningene om statlige tilskuddsmidler til fv 33 Falkenbergstunnelen også i neste planperi-

ode. Følgelig legges det til grunn et samlet statlig tilskudd på 178 mill. kr, omregnet til 2012-prisnivå.

I Oppland fylkeskommunes handlingsprogram for fylkesveger 2010-2013 (2019) er kostnadene for delstrekningen Langsletta – Totenvika, inkl. bygging av gang- og sykkelveg på strekningen Fjellhaug – Totenvika skole, beregnet til 162 mill. 2010-kr, hvorav 50 pst. er forutsatt finansiert med fylkeskommunale midler og 50 pst. med bompenger. På grunn av kostnadsøkninger er det i saksframlegget til fylkestingets behandling av saken 22. februar 2012 lagt til grunn at en større del av kostnadene må dekkes med bompenger. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1.

Det er bevilget 25,9 mill. kr til Oppland over post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet for 2012. Midlene vil bli benyttet til å starte arbeidene på delstrekningen Skreifjella – Langsletta høsten 2012. Arbeidene på delstrekningen Langsletta – Totenvika vil først starte i 2013, etter at foreliggende forslag til bompengeopplegg er behandlet av Stortinget. Anleggsstart på delstrekningen Skreifjella – Langsletta før Stortingets behandling innebærer at fylkeskommunen vil være ansvarlig for finansieringen, inkl. dekning av evt. kostnadsøkninger dersom Stortinget ikke slutter seg til bompengeopplegget.

Eventuelle kostnadsøkninger ut over ordinær prisstigning skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprosjekter. Dette innebærer at kostnadsøkning opp til 10 pst. skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenger etter samme prosentvise fordeling som i finansieringsplanen vist i tabell 5.1. Dette innebærer at ved kostnadsøkninger på inntil 10 pst. skal 34,5 pst. dekkes med fylkeskommunale midler og 65,5 pst. med bompenger. Kostnadsøkning utover 10 pst. dekkes av fylkeskommunen. Dersom kostnadene for utbyggingen blir lavere enn forutsatt, skal besparelser på inntil 10 pst. fordeles mellom

Tabell 5.1 Finansieringsplan for fv 33 Skreifjella – Totenvika

|                                                    | Mill. 2012-kr |           |     |
|----------------------------------------------------|---------------|-----------|-----|
|                                                    | 2010-2013     | 2014-2017 | Sum |
| Post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet | 91            | 87        | 178 |
| Fylkeskommunale midler                             | 20            | 65        | 85  |
| Bompenger                                          | 45            | 117       | 162 |
| Sum                                                | 156           | 269       | 425 |

fylkeskommunen og bompengeselskapet i forhold til partenes andel av finansieringen. Kostnadsbesparelser på mer enn 10 pst. tilfaller fylkeskommunen.

## 5.2 Bompengeopplegg

Bomstasjonen forutsettes plassert sør på strekningen, om lag 300 meter nord for Falkentunnelen eller om lag 1,4 km nord for Skreifjella, der prosjektet starter. Finansieringsopplegget bygger på tovegs innkreving med en automatisk bomstasjon som settes i drift når anlegget åpnes for trafikk.

Det er lagt til grunn en gjennomsnittstakst per passering på 31 2012-kr. Det medfører en grunn-takst for kjøretøy til og med 3 500 kg på 31 2012-kr. Kjøretøy over 3 500 kg skal betale dobbel takst. Det forutsettes at takstene justeres i tråd med prisutviklingen. Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forutsatt, er det lagt til grunn at bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet kan øke takstene med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Bomstasjonen er basert på AutoPASS-systemet. Betaling vil skje ved bruk av elektronisk brikke eller ved etterskuddsvis fakturering. Trafikanter med elektronisk brikke får 10 pst. rabatt. For øvrig skal de til enhver tid gjeldende takstrettingslinjer følges.

Brutto bompengeinntekter er beregnet til 301 mill. 2012-kr, fordelt med 162 mill. kr i finansieringsbidrag til prosjektet, 94 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og 45 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og drift av bompengeselskapet.

## 5.3 Andre forutsetninger for finansieringsplanen

Følgende basisforutsetninger er for øvrig lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente på 6,5 pst.
- Årlig prisstigning på 2,5 pst.
- Årlige innkrevingskostnader på 3 mill. kr
- Trafikkgrunnlag som omtalt i kap. 4
- Det antas at 65 pst. av de passerende oppnår 10 pst. rabatt, 30 pst. betaler full pris og 5 pst. enten har fritak for betaling eller bompengene ikke lar seg innkreve.

Med disse basisforutsetningene beregnes innkrevingsperioden til om lag 15 år.

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

- 8 pst. rente

- 10 pst. kostnadsøkning
- Årlig trafikkvekst reduseres til 0,5 pst. årlig
- ÅDT reduseres med ytterligere 5 pst. som følge av bompengeinnkrevingen
- 20 pst. takstøkning etter to år.

Med disse forutsetningene beregnes innkrevingsperioden til om lag 20 år.

## 6 Garanti

Fylkestinget i Oppland har i vedtaket av 22. februar 2012 fattet vedtak om å stille garanti ved selvskyldnerkausjon slik at bompengeselskapet kan ta opp lån på inntil 200 mill. 2011-kr til utbedringen av fv 33 Skreifjella – Totenvika. Maksimal gjeld i basisalternativet er beregnet til om lag 158 mill. 2012-kr i 2015. I det pessimistiske alternativet er det maksimal gjeld i 2015 med om lag 191 mill. 2012-kr.

Den fylkeskommunale garantien er godkjent av Kommunal- og regionaldepartementet. Garantistens utlegg kan dekkles gjennom en økning av realtakstene med inntil 20 pst. og forlengelse av bompengeperioden med inntil 5 år.

## 7 Samferdselsdepartementet sin vurdering

Samferdselsdepartementet har merket seg at Oppland fylkeskommune og Østre Toten kommune har kommet fram til enighet om et opplegg for delvis bompengefinansiering av den planlagte utbedringen av fv 33 på strekningen Skreifjella – Totenvika. Av de omliggende kommunene støtter Gjøvik kommune forslaget om delvis bompengefinansiering av prosjektet, Vestre Toten kommune har tatt forslaget til etterretning, mens Eidsvoll kommune ikke slutter seg ikke til forslaget. Departementet legger til grunn at det er tilstrekkelig lokalpolitisk tilslutning til prosjektet. Departementet legger videre til grunn at bomstasjonen plasseres om lag 300 m nord for Falkentunnelen, slik Østre Toten kommune og Oppland fylkeskommune er enige om.

I finansieringsplanen inngår 178 mill. kr i statlige tilskudd over post 62 Tilskudd til rassikring på fylkesvegnettet, fordelt med 91 mill. kr i perioden 2010-2013 og 87 mill. kr i perioden 2014-2017. Dette er i tråd med handlingsplanen for statlige midler til rassikring på fylkesvegnettet i perioden 2010-2013 og det som er skissert for neste planperiode. Samferdselsdepartementet vil følge opp for-

utsetningene om statlige tilskuddsmidler til fv 33 på delstrekningen Skreifjella – Langsletta (Falkentunnelen) også i neste planperiode. Ut over dette forutsettes prosjektet finansiert med fylkeskommunale midler og bompenger som omtalt i denne proposisjonen.

skapet i tråd med forutsetningene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

## 8     Avtale

---

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering av planlagt utbygging av fv 33 på strekninga Skreifjella – Totenvika i Oppland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengesel-

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering av planlagt utbygging av fv 33 Skreifjella – Totenvika i Østre Toten kommune i Oppland.

---

**Vi HARALD,** Norges Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om finansiering av planlagt utbygging av fv 33 Skreifjella – Totenvika i Oppland i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## Forslag

### til vedtak om finansiering av planlagt utbygging fv 33 Skreifjella – Totenvika i Oppland

#### I

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger for finansiering av planlagt utbygging av fv 33 Skreifjella – Totenvika. Vilkårene fremgår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

---

---