

Prop. 171 S

(2016–2017)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Finansiering av fv 33 på strekningene Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården i Oppland

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet 15. september 2017,
godkjent i statsråd samme dag.
(Regjeringen Solberg)*

1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om finansiering av utbedringer av fv 33 på strekningene Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården i Etnedal og Nord-Aurdal kommuner i Oppland.

Fv 33 er hovedvegforbindelsen mellom Valdres og Gjøvik-/Totenregionen. Veggen har i dag en standard som ikke står i rimelig forhold til denne viktige funksjonen. Fv 33 mellom Skardtjernet og Tonsvatnet og mellom Bjørgokrysset og nedre Øydgården er stedvis smal og uoversiktlig.

Finansieringen er basert på fylkeskommunale midler og bompenger. Det legges opp til anleggsstart i 2017 med ferdigstilling i 2021.

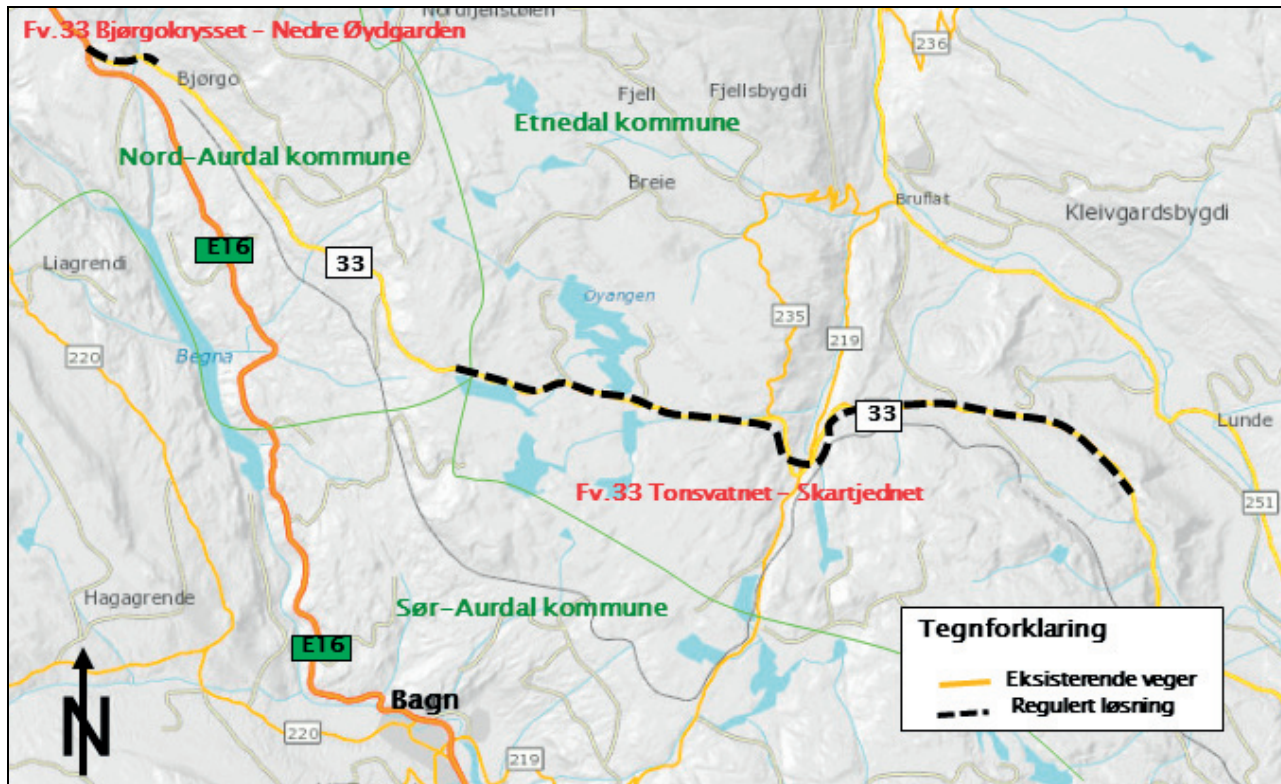
2 Dagens situasjon og omtale av utbyggingen

Dagens fv 33 gjennom fylkene Akershus og Oppland er om lag 145 km. Veggen går fra E6 ved Minnesund i Akershus fylke, langs vestsiden av Mjøsa der veggen går inn i Oppland fylke, gjennom Østre Toten kommune til Gjøvik. Fra Gjøvik går veggen videre vestover til Bjørgo i Nord-Aurdal

kommune der veggen ender ved E16. Fv 33 er den viktigste forbindelsen til Oslo og Gardermoen for næringslivet og befolkningen i Gjøvik-/Totenregionen. Veggen fungerer også som avlastningsveg for E6 og rv 4.

Strekningen fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet som starter i Etnedal kommune og går inn i Nord-Aurdal kommune, er om lag 10 km. Strekingen fv 33 Bjørgokrysset – Nedre Øydgården i Nord-Aurdal kommune, er om lag 1 km. Det er om lag 5 km mellom de to strekningene. Denne strekingen ble utbedret på 1990-tallet og har derfor bedre kurvatur, bredde og bæreevne enn de to strekningene som skal utbedres.

Dagens veg på strekingen Skardtjernet – Tonsvatnet fungerer både som lokalveg og gjennomfartsveg. Vestre halvdel av parsellen går gjennom et rekreasjonsområde med mye fritidsbebyggelse med direkte avkjørsler til fv 33. Veggen har dårlig standard med varierende grunnforhold og bæreevne, dårlig drenering og langsgående sprekker. Terrenget er stedvis bratt, noe som innebærer at det er store skjæringer og fyllinger langs dagens veg. Vegbredden varierer mellom 6,2 og 7,5 meter. Det er om lag 50 avkjørsler på strekingen. Fartsgrensen er 80 km/t. Det mangler tilbud for gående og syklende langs veggen.



Figur 2.1 Fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården, oversiktskart.

Dagens veg på strekningen Bjørgokrysset – Nedre Øydgården er smal og svingete. Landskapet er preget av bratt sideterreng på begge sider av vegen. På nordsiden av vegen er det tett skog, mens det på sørsiden er spredt bebyggelse. Fartsgrensen er 60 km/t på de første 200 meterne fra Bjørgokrysset og østover, og deretter 80 km/t.

I perioden 2006–2016 var det i alt 15 trafikkulykker med personskade på de to strekningene som nå skal utbedres, hvorav 5 med meget alvorlig eller alvorlig personskade og 10 med lettere personskade.

Prosjektet omfatter utbedring av eksisterende veg med flere kurveutbedringer samt breddeutvidelse slik at vegbredden blir 7,5 meter på hele strekningen. Ingen stigninger vil bli over 6 pst. Strekningene blir dimensjonert for fartsgrense 80 km/t.

Målet med utbyggingen er å oppnå tilfredsstillende standard både med hensyn til trafiksikkerhet, miljø og trafikkavvikling.

Reguleringsplanen for fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet ble vedtatt av Etnedal og Nord-Aurdal kommuner i november 2015. Reguleringsplanen for fv 33 Bjørgokrysset – Nedre Øydgården ble vedtatt av Nord-Aurdal kommune i juni 2016.

Prosjektet er kostnadsberegnet til 265 mill. 2016-kr. Omregnet til 2017-kr gir dette et kostnadsanslag på 270 mill. kr.

Prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte er beregnet til om lag -100 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til -0,4, mens netto nytte per budsjettkrone er beregnet til -0,9.

Uten bompengefinansiering er prosjektets samfunnsøkonomiske netto nytte beregnet til om lag -91 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader er beregnet til -0,3, mens netto nytte per budsjettkrone er beregnet til -0,4.

3 Lokalpolitisk behandling

Forslag til bompengeplegg for fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården ble oversendt berørte kommuner og Oppland fylkeskommune i november 2016.

Etnedal kommune fattet følgende vedtak i møte i kommunestyret den 15. desember 2016:

1. Utbyggingen på fv 33 på strekningen Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården delfinansieres med bompenge. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon på fv 33 som vist i kart i dette notatet.

2. *Det legges til grunn at utbyggingen skjer i 2016–2020 med ferdigstillelse i 2021.*
3. *Ved bruk av elektronisk brikke får kjøretøy i takstgruppe 1 en rabatt på 20 pst. Det vil ikke bli gitt rabatt til kjøretøy i takstgruppe 2.*
4. *Ved åpning av fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet forutsettes det at den gjennomsnittlige taksten blir om lag 18–22 kr (i 2016-kr). Dette tilsvarer om lag:*
 - *18–22 kr for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg og kjøretøy i kjøretøygruppe M1)*
 - *Kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av kjøretøy i kjøretøygruppe M1) betaler dobbel takst.*
5. *Skulle det vise seg at økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som er lagt til grunn i Statens vegvesens finansieringsanalyse, forutsettes det at takstene ved oppstart av innkrevingen kan settes lavere enn de som er beregnet i finansieringsanalysen. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.*
6. *Bompengerperioden settes til 15 år fra åpning av strekningen Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården.*
7. *Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengerordningen foreligger.*

Nord-Aurdal kommune fattet følgende vedtak i møte kommunestyret den 24. november 2016:

1. *Utbyggingen på fv 33 på strekningen Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården delfinansieres med bompenger. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon på fv 33 som vist i kart på kart i bompengerutredningen.*
2. *Det legges til grunn at utbyggingen skjer i 2017–2020 med ferdigstillelse i 2020.*
3. *Ved bruk av elektronisk brikke får kjøretøy i takstgruppe 1 en rabatt på 20 pst. Det vil ikke bli gitt rabatt til kjøretøy i takstgruppe 2.*
4. *Ved åpning av fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet forutsettes det at den gjennomsnittlige taksten blir om lag 18–22 kr (i 2016-kr). Dette tilsvarer om lag:*
 - *18–22 kr for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg og kjøretøy i kjøretøygruppe M1)*

Sør-Aurdal kommune fattet følgende vedtak i møte i kommunestyret den 6. desember 2016:

1. *Sør-Aurdal kommunestyre viser til formannskapssak 038/15 og opprettholder prinsippvedtaket om at utbygging av fv 33 på strekningen Skardtjednet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården kan delfinansieres med bompenger.*
2. *Kommunestyret slutter seg til hovedprinsippene i bompengeropplegget slik det framkommer i bompengerutredningen, og overlater til de direkte berørte kommunene å vedta detaljene.*

Oppland fylkeskommune fattet følgende vedtak i møte i fylkestinget den 13. desember 2016:

1. *Utbyggingen av fv 33 på strekningene Skardtjednet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården delfinansieres med bompenger. Innkrevingen skjer i begge retninger i en automatisk bomstasjon på fv 33 ved Vesle Øyangen.*
2. *Det legges til grunn at utbyggingen skjer i 2017–2020 med ferdigstillelse i 2020.*
3. *Ved bruk av elektronisk brikke får kjøretøy i takstgruppe 1 en rabatt på 20 pst. Det vil ikke bli gitt rabatt til kjøretøy i takstgruppe 2.*
4. *Ved åpning av fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet forutsettes det at den gjennomsnittlige taksten blir om lag 18–22 kr (i 2016-kr). Dette tilsvarer om lag:*
 - *18–22 kr for kjøretøy i takstgruppe 1 (kjøretøy med tillatt totalvekt til og med 3500 kg og kjøretøy i kjøretøygruppe M1)*
 - *Kjøretøy i takstgruppe 2 (kjøretøy med tillatt totalvekt fra og med 3501 kg med unntak av*

kjøretøy i kjøretøygruppe M1) betaler dobbel takst.

5. *Skulle det vise seg at økonomien i prosjektet blir vesentlig gunstigere enn det som er lagt til grunn i Statens vegvesens finansieringsanalyse, forutsettes det at takstene ved oppstart av innkrevingen kan settes lavere enn de som er beregnet i finansieringsanalysen. Endelig takst- og rabattsystem skal legges frem for lokalpolitisk behandling i god tid før innkrevingen tar til.*
6. *Bompengeperioden settes til 15 år fra åpning av strekningen Skardtjednet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården.*
7. *Det gis tilslutning til at anlegget på strekningen kan startes opp, basert på Statens vegvesens anbefalte finansieringsopplegg, så snart Stortingets tilslutning til den foreslåtte bompengeordningen foreligger.*
8. *Under forutsetning av Kommunal- og moderniseringsdepartementets godkjenning, garanterer Oppland fylkeskommune ved selvskyldnerkautsjon for et maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, begrenset oppad til 180 mill. kr for hele strekningen Skardtjednet – Tonsvatnet samt parsellen ved Bjørgo, med tillegg av 10 % av til enhver tid gjeldende hovedstol til dekning av eventuelle påløpte renter og omkostninger. Det samlede garantibeløpet blir følgelig 198 mill. kr. Garantien gis med pant i bompengeselskapets rettighet til å innkreve bompenge.*
9. *Garantien gjelder fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevingsperioden på 15 år. Innkrevingsperioden kan i særskilte tilfelle forlenges med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftens § 3. Samlet garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 26 år fra første opptrekk på finansieringen i forbindelse med rekvisisjoner fra Statens vegvesen. Garantistens utlegg kan dekkes gjennom en økning av realtakstene 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 bompenge.*
10. *Fylkestinget ber Vegfinans AS opprette bompengeselskapet Vegfinans E16 Skardtjednet – Tonsvatnet AS. Oppland fylkeskommuner gir et lån til Vegfinans AS på kr 125 000. Beløpet skal benyttes av Vegfinans AS til innbetaling av aksjekapital og kostnader i forbindelse med stif-*

telse av bompengeselskapet som et heleid datterselskap av Vegfinans AS. Lånet er rentefritt.

4 Trafikkgrunnlag

Trafikkanalysen fra Statens vegvesen er basert på bruk av Regional transportmodell (RTM) og med tilleggsvurderinger basert på trafikktegnninger.

Gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) varierte i 2016 fra om lag 1 950 kjøretøy på fv 33 ved krysset med fv 219, som ligger om lag 3 km øst for Vesle Øyangen hvor bomstasjonen er planlagt, til om lag 2 300 kjøretøy ved Bjørgo som ligger om lag 9 km vest for Vesle Øyangen. Tunge kjøretøy utgjør om lag 13 pst. av trafikken.

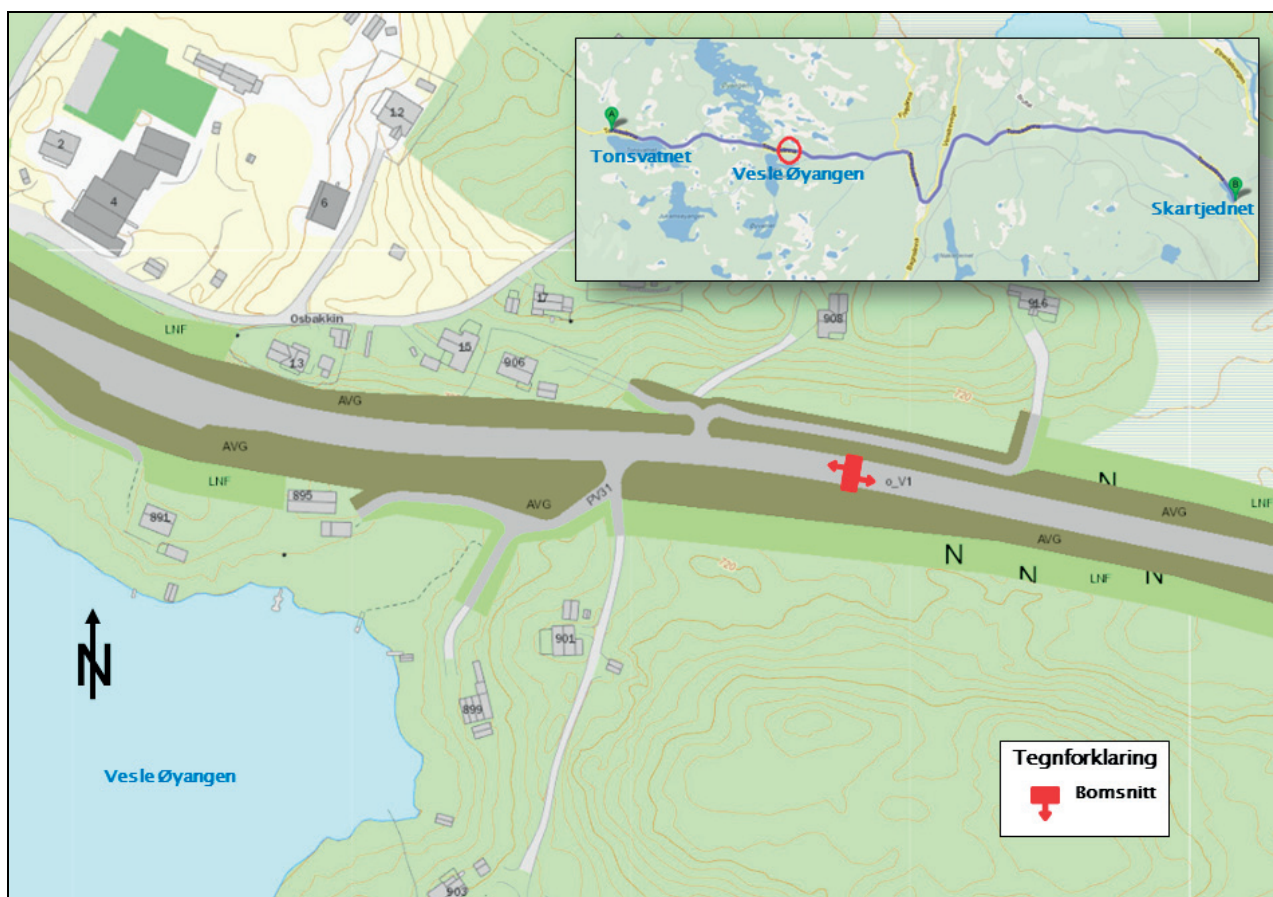
Det er ingen nærliggende og attraktive omkjøringsveger til fv 33 mellom Tonsvatnet og Bjørgo. Den mest aktuelle omkjøringsruten er fv 219 og E16 via Bagn. Strekingen Bagn – Bjørgo på E16 som er under utbygging, er imidlertid også vedtatt delvis bompengefinansiert, jf. Prop. 140 S (2014–2015) og Innst. 29 S (2015–2016).

Med en gjennomsnittlig bompengetakst på 20 kr per passering er det regnet med en ÅDT på om lag 2 000 kjøretøy gjennom bomstasjonen ved trafikkåpning i 2021. Uten bompengeinnkreving er ÅDT beregnet til om lag 2 400 kjøretøy. Dette innebærer en trafikkavvisning på om lag 15 pst. Antall passeringer er beregnet med utgangspunkt i dagens ÅDT ved Bjørgo.

For den generelle trafikkutviklingen er prognosene som er utarbeidet for Oppland i forbindelse med arbeidet med Nasjonal transportplan 2018–2029 lagt til grunn. Det er regnet med en gjennomsnittlig årlig trafikkvekst på 1,5 pst. i 2014–2018, 1,4 pst. i 2019–2022, 1,3 pst. i 2023–2028, og deretter 0,9 pst.

5 Finansieringsopplegg

Utbyggingen av fv 33 på strekningene Skardtjernet – Tonsåsen og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården er forutsatt finansiert med fylkeskommunale midler og bompenge. I tråd med de lokalpolitiske vedtakene er det lagt til grunn at 50 pst. av utbyggingskostnadene blir finansiert med fylkeskommunale midler og 50 pst. med bompenge. Med utgangspunkt i prosjektets kostnadsoverslag på 270 mill. 2017-kr, innebærer dette et fylkeskommunalt bidrag på 135 mill. kr og et bompengebidrag på 135 mill. kr.



Figur 5.1 Plassering av bomstasjonen ved Vesle Øyangen.

Bompenger og bompengepropplegg

Det er lagt opp til tovegs etterskuddsinnkreving av bompenger i en automatisk bomstasjon ved Vesle Øyangen vest på strekningen Skardtjernet – Tonsvatnet, jf. figur 5.1.

For at prosjektet fv 33 Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgarden skal bli nedbetalt i løpet av 15 år, er det beregnet at gjennomsnittlig inntekt per passering må være om lag 19 kr med de forutsetningene som ellers er lagt til grunn. Det er lagt til grunn at takstgruppe 2 (kjøretøy over 3 500 kg ekskl. kjøretøy i kjøretøygruppe M1) skal betale det dobbelte av taksten for takstgruppe 1 (kjøretøy med tillat totalvekt til og med 3 500 kg og kjøretøy i kjøretøygruppe M1). Basert på dette legges foreløpig følgende grunntakster uten rabatt til grunn (2017 prisnivå):

- Takstgruppe 1: 20 kr
- Takstgruppe 2: 40 kr

Det forutsettes at takstene blir justert i samsvar med prisstigningen.

Det legges til grunn at kjøretøy i takstgruppe 1 får 20 pst. rabatt ved bruk av elektronisk brikke,

jf. Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Det gis ikke rabatt for kjøretøy i takstgruppe 2.

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

I tråd med forutsetningene i Prop. 1 S (2016–2017) vil beregnet gjennomsnittstakst bli brukt som grunnlag for justering av takstene. Før start på innkrevingen vil gjennomsnittstaksten bli vurdert ut fra kjente faktorer som låneopptak, lånerente og utbyggingskostnad. Forslag til takstjusteringer som følge av dette forutsetter tilslutning fra fylkeskommunen som garantist.

Andre forutsetninger for finansieringen

Eventuelle kostnadsøkninger ut over ordinær prisstigning skal dekkes i samsvar med gjeldende retningslinjer for bompengeprojekter. Dette innebærer at kostnadsøkninger opp til 10 pst. skal dekkes med fylkeskommunale midler og bompenger etter samme prosentvis fordeling som i finansieringsplanen. Kostnadsøkninger utover 10 pst. dekkes av fylkeskommunen.

Eventuelle kostnadsreduksjoner på inntil 10 pst. fordeles mellom fylkeskommunen og bom-

pengeselskapet i forhold til partenes andel av finansieringen. Reduksjoner på mer enn 10 pst. tilfaller fylkeskommunen.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakere enn forventet, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet øke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og forlenge innkrevingsperioden med inntil 5 år.

Trafikkforutsetningene framgår av kap. 4. Følgende basisforutsetninger er ellers lagt til grunn for finansieringsanalysen:

- Lånerente: 5,5 pst. de 10 første årene, deretter 6,5 pst.
- Årlig prisstigning: 2,5 pst.
- Årlige innkrevings- og driftskostnader: 3 mill. kr
- Andel som bruker brikke: om lag 75 pst. av kjøretøy i takstgruppe 1.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 15 år. Brutto bompenginntekter er beregnet til om lag 260 mill. 2017-kr der 135 mill. kr er forutsatt benyttet til å dekke deler av investeringskostnadene, om lag 80 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og om lag 45 mill. kr til å dekke innkrevingskostnader og kostnader til drift av bompengeselskapet.

Det er regnet på et optimistisk alternativ med følgende forutsetninger:

- ÅDT i åpningsåret øker med 10 pst.
- Lånerenten reduseres til 4,5 pst. de 10 første årene og 5,5 pst. de resterende årene
- For øvrig er de samme forutsetningene som i basisalternativet lagt til grunn.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 13 år, dvs. en reduksjon på om lag to år. Alternativt kan gjennomsnittstaksten reduseres med om lag 2 kr.

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

- 10 pst. kostnadsøkning
- Årlig trafikkvekst reduseres med 0,5 pst. etter innkrevingsstart
- ÅDT i åpningsåret reduseres med ytterligere 5 pst.
- Lånerenten økes til 6,5 pst. i hele låneperioden
- Takstøkning på 20 pst. utover prisstigning etter to år.

Med disse forutsetningene er innkrevingsperioden beregnet til om lag 17 år, dvs. en økning på om lag 2 år i forhold til basisalternativet.

6 Fylkeskommunal garanti

Som det fremgår av kapittel 3, har Oppland fylkeskommune fattet vedtak om å stille garanti ved selvskyldnerkausjon for et maksimalt låneopptak på 180 mill. kr. Maksimal gjeld er i det pessimistiske alternativet beregnet til om lag 160 mill. 2017-kr ved utgangen av 2020.

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

7 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at fv 33 er en viktig rute for trafikk mellom Valdres og Gjøvik-/Totenregionen der strekningene Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården har dårlig standard i forhold til trafikkmengden. Etter departementets vurdering er det derfor viktig at disse strekningene blir utbedret for å sikre innbyggerne og næringslivet tilfredsstillende vegstandard som også innebærer bedret trafikk-sikkerhet og framkommelighet.

Samferdselsdepartementet har merket seg at Oppland fylkeskommune har sluttet seg til at utbyggingen av fv 33 på strekningen Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården delfinansieres med bompenger. Etnedal og Nord-Aurdal kommuner har som berørte kommuner, fattet vedtak om utbyggingen og finansieringen. Sør-Aurdal kommune fattet vedtak om at de slutter seg til hovedprinsippene i bompengepollegget, og overlater til de berørte kommunene å vedta detaljene.

8 Avtale

Etter at Stortinget har fattet vedtak om finansiering av fv 33 på strekningene Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården i Oppland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med forutsetningene i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om finansiering av fv 33 på strekningene Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården 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 fv 33 på strekningene Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården i Oppland i samsvar med et vedlagt forslag.

Forslag

**til vedtak om finansiering av fv 33 på strekningene
Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset –
Nedre Øydgården i Oppland**

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får tillatelse til å ta opp lån og kreve inn bompenger til delvis bompengefinansiering av utbyggingen på fv 33 på strekningene Skardtjernet – Tonsvatnet og Bjørgokrysset – Nedre Øydgården i Oppland. Vilåårene framgår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

=====