



Innlandet
fylkeskommune

Rapport
04.02.2025

Utvikling av fylkesveg 24 i Stange kommune og fylkesveg 33 i Østre Toten kommune

Forprosjekt 2024



Innholdsfortegnelse

1. Innleiing og bakgrunn	3
2. Kort om vegane	4
2.1 Hovudutfordringar og nokre nøkkeltal	6
3. Viktige premiss for utvikling av fylkesvegnettet	7
3.1 Fornyng av vegnettet	7
3.2 Trafikktryggleik og 0-visjonen.....	7
3.3 Jordvern og arealbruk.....	7
3.4 Naturfare og klimaendringar	8
3.5 Reduksjon av klimagassutslepp	8
3.6 Samfunnstryggleik og Forsvaret sine behov	8
3.7 Framkome for næringslivet.....	8
4. Økonomisk ramme	10
5. Bompengar	11
5.1 Heimel for bruk av bompengar	11
5.2 Prinsippet om nytte.....	11
5.3 Prosess fram til endeleg vedtak om bompengar	11
6. Fv. 33 i Østre Toten kommune	13
6.1 Historia: Kva har vi av utgreiingar og planar?	13
6.2 Konsept for vidare utvikling i sør, Skreia - Bilitt	18
6.3 Utvikling av løysingar i nord, Nordlia.	20

6.4	Dialog med Østre Toten kommune	22
6.5	Potensial for bompengar.....	23
6.6	Tilråding til val av samla løysing for fv. 33	24
6.7	Planbehov og tilråding til vidare arbeid.....	25
7.	Fv. 24 i Stange kommune	26
7.1	Historia: Kva har vi av utreiingar og planar?	26
7.2	Konsept for vidare utvikling	29
7.3	Dialog med Stange kommune	31
7.4	Potensial for bompengar.....	31
7.5	Samanlikning av dei to konsept.....	32
7.6	Tilråding og val av løysing.....	34
7.7	Planbehov og tilråding til vidare arbeid.....	35

1. Innleiing og bakgrunn

Fylkestinget vedtok i budsjettet for 2024 å styrke investeringane på fylkesveg, spesifikt fv. 24 og 33 med til saman 400 mill. kr. i åra 2025 - 2027 (PS 101/2023).

Innlandet fylkeskommune har gjennom 2024 gjennomført eit forprosjekt for å sjå på korleis midla kan bli nytta på ein mest hensiktsmessig måte. Det har vore dialog med Stange og Østre Toten kommunar og Akershus fylkeskommune i dette arbeidet.

Denne rapporten samanfattar arbeidet og tilrår løysing og vidare arbeid. Rapporten har vore på høyring og handsama i hovudutval for samferdsel i februar 2025. Det er ikkje gjort endringar i rapporten etter høyringa.

Konklusjonane i rapporten vert lagt til grunn for planlegging etter plan- og bygningsloven.

Lillehammer, 4. februar 2025

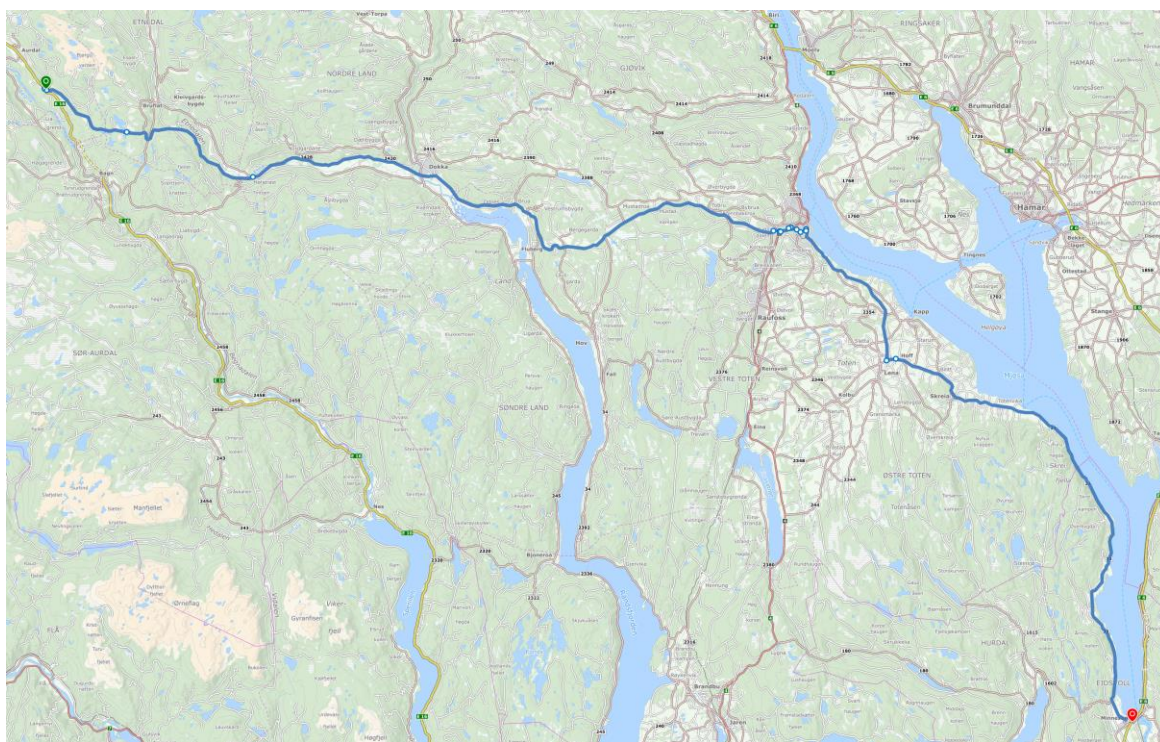
Anita Brenden Moshagen
Fungerande samferdslesjef

2. Kort om vegane

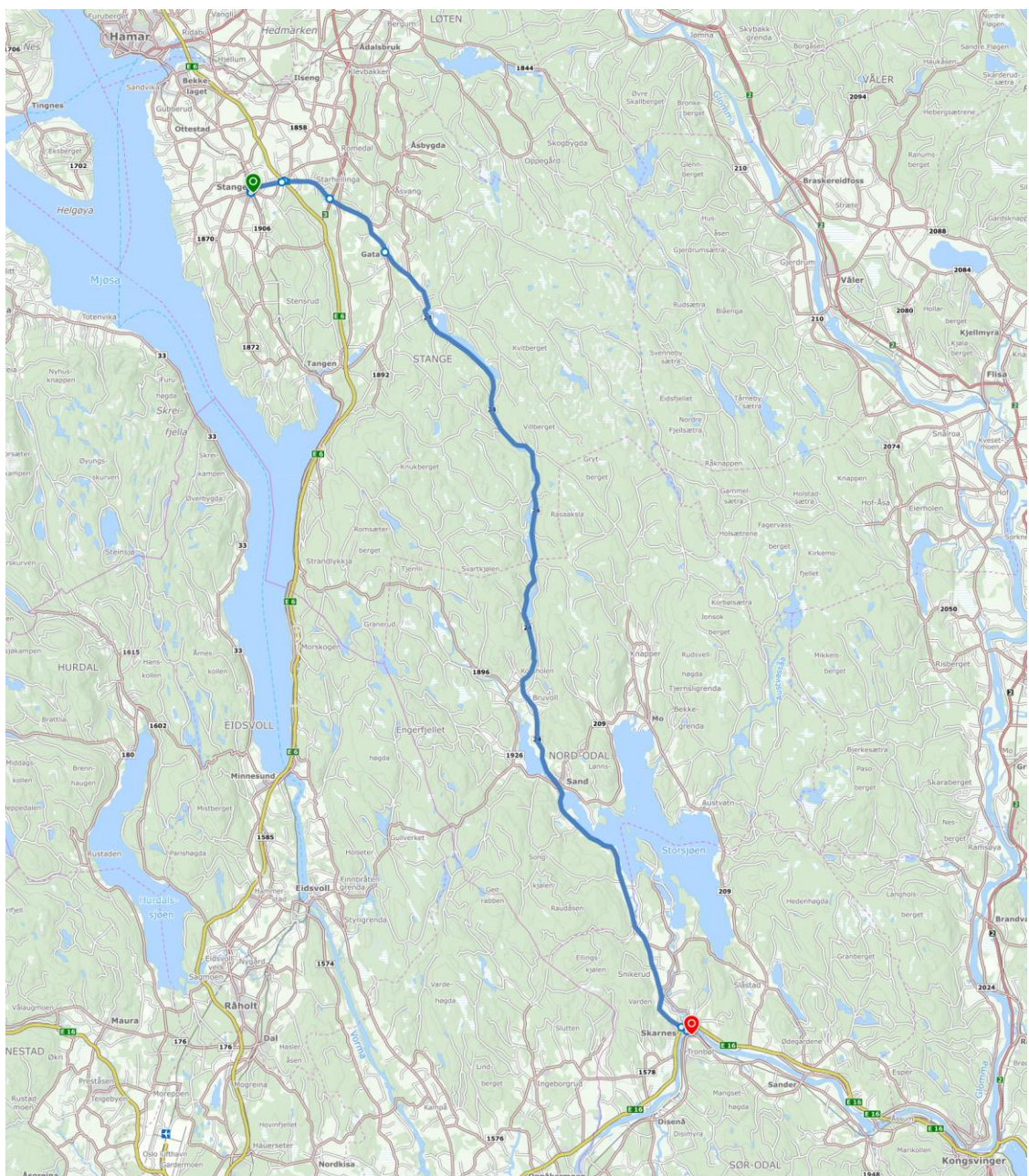
Fylkesveg 24 og 33 er to sentrale vegar i Innlandet. Dei er både definert blant dei viktigaste regionale vegane i Innlandet, både for gods- og persontrafikk, og har funksjonsklasse B. Fv. 33 bitt saman Valdres- og Gjøvikregionen, vidare mot Akershus, og er ein av vegane mellom Aust- og Vestlandet via E16 i Valdres. Fv. 24 bitt saman Hamar-regionen med Kongsvinger-regionen, og er ein viktig del av transportsystemet austover mot Sverige.

Fleire delstrekningar på desse vegane er utbetra dei seinare åra. Samstundes har andre delstrekningar utfordringar og behov for utbetring. Både vegane har vore gjenstand for diskusjon kring løysing i ei årrekke.

Dette notatet omhandlar strekningar i kommunane Østre Toten (fv. 33) og Stange (fv. 24), der behovet for utbetringar er vurdert som fagleg størst no i 2024.



Figur 2.1: Fv. 33 går frå Bjørge i Nord- Aurdal til Minnesund i Eidsvoll (Akershus fylke) (kart: 1881.no).



Figur 2.2: Fv. 24 går fra Stange sentrum i Stange kommune til Skarnes i Sør-Odal kommune (kart: 1881.no).

2.1 Hovudutfordringar og nokre nøkkeltal

Tabellen under gir eit overordna bilete av dei to strekningane med nokre nøkkeltal og hovudutfordringar for dagens veg.

Tabell 2.1: Hovudutfordringar på eksisterande strekningar.

Element	Fv 24, Stange kommune	Fv 33, Østre Toten kommune
Funksjonsklasse	B, regional hovudveg	B, regional hovudveg
ÅDT i 2023	2717 (kontinuerleg tellepunkt, Gata sør) 1600 (Støa sør)	6895 (kontinuerleg tellepunkt, Lillo øst). 5264 (Skreia nord) og 7885 (Nordlia)
Lange køyretøy	397 (15%, kontinuerleg tellepunkt, Gata sør)	725 (10,5%, kontinuerleg tellepunkt, Lillo øst)
Hovudutfordringar på strekninga	Stigningsforhold i Amundrudbakka (10 – 11%). Dårleg framkome for tunge køyretøy. Bru og kurvane ved Støa er ein flaskehals (bru med eit felt). Manglande tilbod for gåande og syklande. Trafikkmengda varierer på strekninga.	Mange avkøyringar. Nedsett fartsgrense. Manglande tilbod for gåande og syklande på deler av strekninga. Smal vegbreidde på delar av strekninga. Bustader inntil på vegen. Relativ høg trafikk, især i nord.
Byggegrense	50 meter	50 meter
Haldningsklasse avkøyrslar	Streng	Streng
Funksjon	Lokaltrafikk internt i Stange, gjennomgangstrafikk til Kongsvinger/Odalen (Sverige) og rv.3.	Pendling til/fra Gjøvik, lokaltrafikk og gjennomgangstrafikk til Akershus/Oslo.

3. Viktige premiss for utvikling av fylkesvegnettet

3.1 Fornyning av vegnettet

I tråd med *Handlingsprogram for fylkesveg 2022 - 2025* og *Regional plan for klima, energi og miljø* (2023) skal vi i Innlandet søke etter løysingar som tek vare på eksisterande infrastruktur, før ein vurderer å bygge nytt. Arbeidet med revisjon av handlingsprogrammet for fylkesveg skjer nå. Hovudutval for samferdsel vedtok 28.08.2024 følgjande profil for nytt handlingsprogram:

«Fornyning av infrastruktur og vegnett: Dette betyr at hovedfokuset er å ivareta eksisterende infrastruktur og vegnett. Mindre investeringstiltak som oppgraderer standarden, prioriteres foran større, nye investeringsprosjekter.

Trafikksikkerhet og miljøhensyn (tiltak for vann og støy som er pålagt i lov og forskrift), ligger som et grunnlag for alt som skal gjøres.»

For dimensjonering av fylkesvegar gjeld i utgangspunktet Statens vegvesen sine handbøker og vegnormalar. Desse vil ikkje alltid vere tilpassa behovet og situasjonen for fylkesvegane i fylket vårt, og i tråd med *Handlingsprogram for fylkesveg 2022-2025*, skal ein søke etter ein standard som er *god nok*. Vegnormalane inneheld og føringar ved utbetring av veg, som vil bli brukt aktivt. Omsynet til trafikktryggleik, samfunnstryggleik, framkome og klima/miljø må bli ivareteke.

På grunnlag av regionale planer, nasjonale forventningar og gjeldande handlingsprogram, er i tillegg seks premiss framheva som mest sentrale for utvikling av fylkesvegnettet:

3.2 Trafikktryggleik og 0-visjonen

Trafikksikre løysingar er ein føresetnad for utviklinga av fylkesvegnettet i Innlandet. 0-visjonen ligg til grunn for arbeidet, jf. blant anna *Handlingsprogram for fylkesveg 2022-2025* og *Nasjonal tiltaksplan for trafikktryggleik*. Ein har det siste året sett ei negativ utvikling i talet på hardt skadde og drepne på fylkesvegnettet i Innlandet. Ved utvikling av vegane skal ein søke trafikksikre løysningar som bidreg til 0-visjonen.

3.3 Jordvern og arealbruk

Innlandet er ein av dei største matprodusentane i landet. Å ta vare på matjorda er eit sentralt element for å oppretthalde og legge til rette for auka produksjon, bidra til at Noreg når måla sine om auka sjølvforsyning og god beredskap. I tråd med *Regional plan for samfunnstryggleik* (2023), må vi syte for at Innlandet si rolle som matprodusent blir styrka og ta vare på matjorda vår. Ved utforming av anlegg til samferdsel (veg, bane med meir) skal ein søke å redusere beslaget av matjord til eit minimum.

Infrastruktur er ein stor forbrukar av areal i Innlandet og legg beslag på store område. Vi har eit ansvar for å medverke til at arealinngrepa ikkje blir større enn det som er naudsynt for å bygge ein veg med høg trafikktryggleik og god framkome. Vi skal ivareta karbonrike areal og auke nettoopptaket av klimagassar (*Regional plan for klima, energi og miljø*, 2023). Regional plan for klima, energi og miljø og statlege forventningar til kommunal og regional planlegging lyftar båe denne tematikken. Vi skal medverke til at arealinngrepa blir minst mogleg og bidra til å oppretthalde biologisk mangfald. Innlandet fylkeskommune, som vegeigar, må bidra til ein berekraftig og framtidsretta arealbruk.

3.4 Naturfare og klimaendringar

Klimaet i Innlandet er i endring, og vi ventar til dømes meir nedbør og styrtregn, som kan føre til skred, overvatn og flaum på nye stader og til andre tider på året, enn det vi tradisjonelt er vane med. Omsyn til naturfare, med til dømes aktsamheitskart for flaum og skred, må bli vektlagt i utviklinga av fylkesvegane.

3.5 Reduksjon av klimagassutslepp

Det er store klimagassutslepp knytt til utbygging, drift og vedlikehald av veg. Fylkeskommunen sitt klimagassregnskap (2020) syner at utslepp frå «bygg og infrastruktur» innanfor området «fylkesveg» utgjer nærare ein tredjedel av totalutsleppa frå Innlandet fylkeskommune.

Innlandet har mål om å være eit lågutsleppssamfunn innan 2050 og skal innan 2030 har redusert direkte klimagassutslepp med 55 prosent i forhold til utsleppa i 1990.

Klima- og arealregnskap

Innlandet fylkeskommune har gjennomført berekningar av utslepp knytt til endring av arealbruk, frå natur (skog, dyrka mark, vann/myr og beitemark) til ny veg. Berekningane syner at utbetring av eksisterande veg ikkje gjer utslepp av klimagassar frå arealbruksendring, sidan utbygginga skjer på areal som allereie er disponert til veg. Ny veg i ny trasè vil, for prosjekta som er vurdert i denne forstudien, generere eit utslepp på om lag 1100 tonn CO₂-ekvivalentar over 20 år etter at inngrepet skjer. Dette utgjer utsleppet frå om lag 600 dieselbilar over ein periode på 20 år.

3.6 Samfunnstryggleik og Forsvaret sine behov

Transport er ein samfunnskritisk funksjon (DSB). Det er heilt sentralt å bidra til å oppretthalde denne. Transportevna lyt bli sikra ved blant anna pårekneleg framkome, omkøyringsmoglegheiter og gjennom robuste løysingar. Ved utbetring skal dette omsynet bli lagt vekt på, til dømes for dimensjonering av bredde og toleevne. Dette inneber behov for dialog med Forsvaret (HV05).

3.7 Framkome for næringslivet

Framkome for næringslivet og andre brukarar av vegen er eit omsyn som også må

vektleggast. Dette må bli sett i samanheng med blant anna utbetring av flaskehalsar.

4. Økonomisk ramme

Økonomisk ramme er 400 mill. kr (2024-kr). Beløpet er tildelt i samband med vedtak av økonomiplan 2024 – 2027. Midla inngår som ein del av den totale ramma for nytt handlingsprogram (2026-2029). Midlane skal bli fordelt mellom prosjekta. Administrasjonen legg fram forslag om å dele dette likt mellom dei to vegane.

Utgreiingar som er gjennomførte, syner at dei tildelte midla ikkje er tilstrekkeleg for å gjennomføre alle naudsynte og ynskjelege tiltak. Ytterlegare finansiering kan løysast ved bruk av bompengar, ev. ved tilleggsfinansiering.



Balke. Østre Toten kommune. Foto: Unni T. Grøberg.

5. Bompengar

Bompengar kan vera aktuelt for både strekningane om ein ser at konsept/løysing vil koste meir enn tilgjengelege midlar, dvs. 200 mill. kr på kvar prosjektsrekning. Dette gjeld uavhengig av val av hovudkonsept (utbetring eller ny veg). Bompengar kan medverke til at vi får gjort fleire tiltak. Arbeidet fram til endeleg vedtak av bompengar i Stortinget er både tid- og ressurskrevjande, og skal skje på grunnlag av veglova § 27.

5.1 Heimel for bruk av bompengar

Heimel for innkreving og bruk av bompengar er gjeve i veglova § 27 første til tredje ledd:

«Med samtykke frå Stortinget kan departementet fastsette at det skal krevjast bompengar på offentleg veg, fastsette storleiken på avgiftene, og sette vilkår om bestemt bruk av avgiftsmidlane. Bompengane kan nyttast til alle tiltak som denne lova gir heimel for. Dessutan kan dei nyttast til investeringar i faste anlegg og installasjonar for kollektivtrafikk på jernbane, inkludert sporveg og tunnelbane.»

Stortinget skal vedta alle investeringsprosjekt med bompengar, sjølv om dette gjeld fylkesveg.

5.2 Prinsippet om nytte

Kravet om samanheng mellom nytte og betaling er eit viktig prinsipp som skal ligge til grunn for bompengainnkrevjing. Det inneberer at dei som betaler skal ha nytte av prosjektet som bompengane finansierer. På same måte må dei som har nytte av prosjektet vere med på å betale. Dette blir likevel tolka slik at dei som får indirekte nytte av tiltaket, til dømes gjennom betre framkome på øvrig vegnettet i området, og kan bli pålagde å betale bompengar (Statens vegvesen, rettleiar bompengeprojekt, 2023).

Samferdselsdepartementet har i brev av 21. juni 2021 til alle fylkeskommunane gitt føringar for kvalitetssikringsprosessen fram til ein stortingsproposisjon for prosjekt på fylkesvegnettet har blitt lagt fram.

5.3 Prosess fram til endeleg vedtak om bompengar

Fylkeskommunane har utgreiingsansvar for vegnettet sitt.

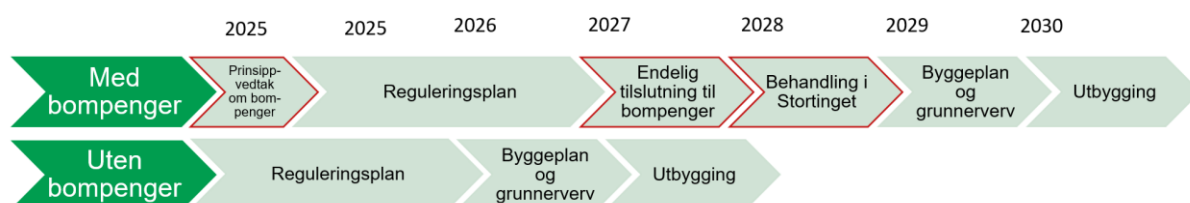
Bruk av bompengar krev lokalpolitisk tilslutning. Dette blir gjort gjennom eit prinsippvedtak i kommunen i etterkant av at det er gjort val om konsept/løysing. Det er anbefalt at dette blir gjort gjennom ein moglegheitsstudie som ser på potensialet. Ein moglegheitsstudie bør innehalde antatt kostnad, antatt løyving frå fylkeskommunen, framdriftsplan, vurdering av trafikkgrunnlag, plassering av bomstasjonar, antatt lånerente, antatt innkrevjingskostnad og forslag til takst- og rabattsystem. Eit slikt arbeid tek om lag 1 år.

Moglegheitsstudien skal leggjast fram til politisk behandling i dei kommunane som bompengane kan få følgje for. Saman med dette skal det fattast eit prinsippvedtak om bruk av bompengar.

Det er inga nedre grense for fylkeskommunen sin delfinansiering i eit bompengeprojekt. Dette blir vurdert ut i frå ei totalvurdering av prosjektet og graden av økonomisk usikkerheit.

Etter at reguleringsplanen er vedteken, og det ligg føre endelege berekningar av takstar, plassering av bomstasjon(ar) og finansieringsløyising, må kommunestyre og fylkesting slutte seg til bruk av bompengar. Deretter går saken til Vegdirektoratet og Samferdsledepartementet, som førebur saken til Stortinget.

Både prosjekta som er omhandla i denne rapporten, består av fleire delprosjekt. Utbygging av eit bompengeprojekt som skal bli handsama i Stortinget kan ikkje starte før heile prosjektet er vedtatt i Stortinget.



Figur 5.3: Figuren syner tentativ framdrift med og utan bompengar.

I figur 5.3 går det fram at arbeidet med bompengesaka er tidkrevjande. Det vil minimum gå to år ekstra før det er mogleg å starte byggjearbeidet.

I vurdering av bruk av bompengar må ein og ta omsyn til «trafikklekkasje», som kan føre til at det kan bli naudsynt med tiltak (ev. bom) på lokalvegnettet, slik at trafikken held seg på den nye vegen.

6. Fv. 33 i Østre Toten kommune

6.1 Historia: Kva har vi av utgreiingar og planar?

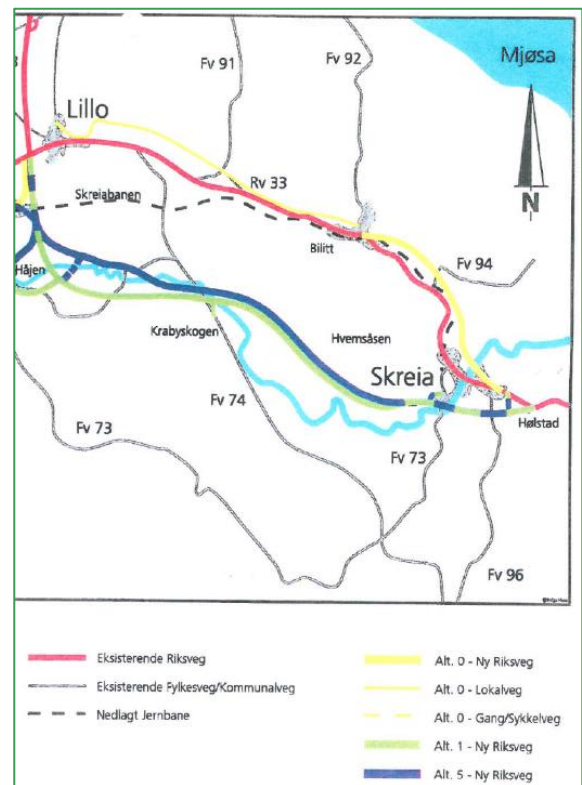
6.1.1 Utgreiing frå 1995, 2012 og 2018 og kommunedelplan

Den nyaste utgreiinga for fv. 33 vart laga i 2023. Den vart laga av Innlandet fylkeskommune, samferdsel, og heiter: «Fv. 33 – mulighetsstudie, fra Skreia sør til Bondelia». Denne er omtala i pkt. 6.3.

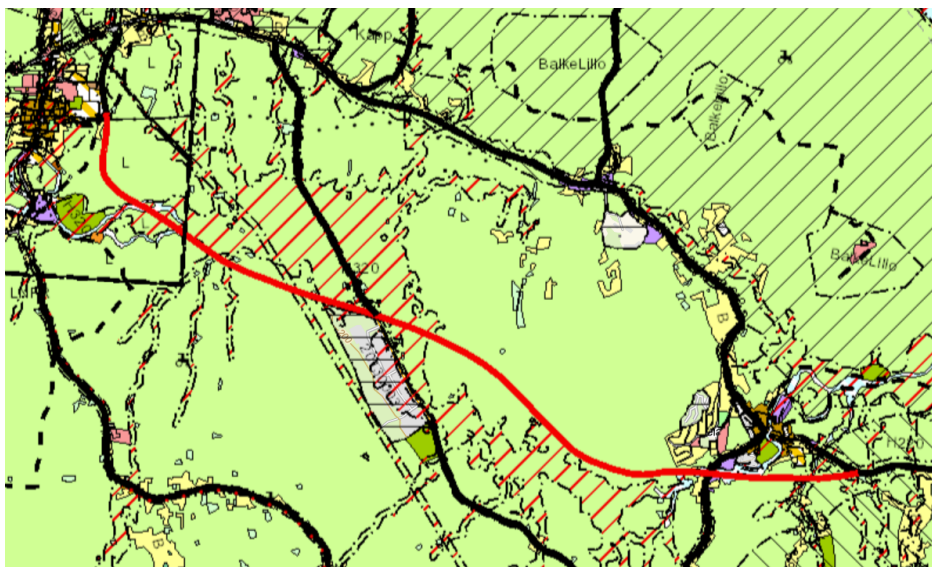
Men det er gjennomført fleire tidlegare utgreiingar, den første vi kjenner til er frå 1987, i tillegg finst det utgreiingar frå 1995, 2012 og 2018.

I 1995 laga Statens vegvesen ei utredning for utvikling av fv.33 (den gong var dette riksveg). Denne utgreiinga gjaldt for strekningen sør for Lillo. Her vart det sett på alternative løysingar, både omlegging i nye trasear og utvikling av dagens veg. Gjennom utredninga tilrådde vegsjefen to alternativ (1 og 5) for strekningen frå Lena/Lillo til Skreia. Begge alternativa omfatta omlegging av vegen i nye trasear. Sjå figur 6.1.

Alternativ 1 ligg inne i kommuneplanen for Østre Toten (sjå figur 6.2). Fyrste byggetrinn vart bygd frå Lillo til Toten kornsilo, heilt øst i Lena tettstad. Vidareføring mot Kraby og Skreia vart ikkje gjennomført og vegen fungerer no som tilkomsten til Lena.

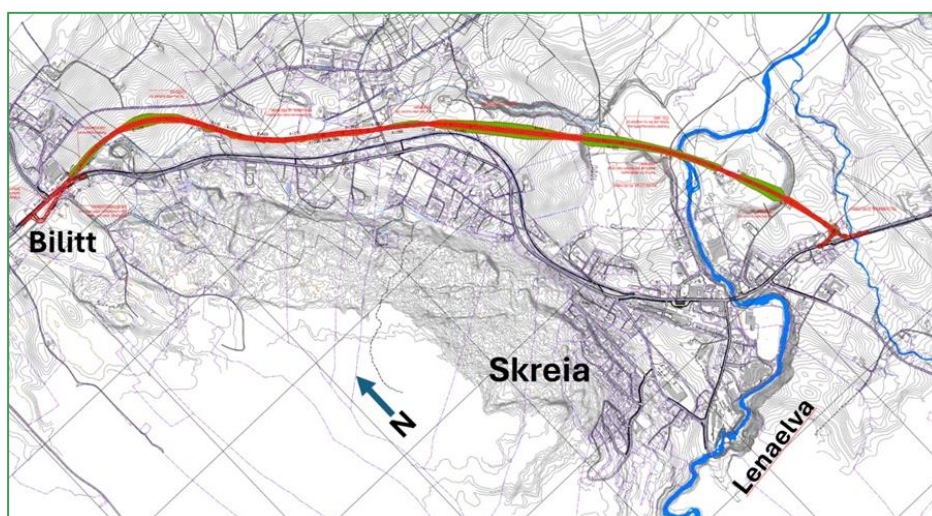


Figur 6.1: Alternative forslag til løysingar, 1995 (Statens vegvesen)



Figur 6.2: Kommuneplan for Østre Toten fra 2018

I utgreiinga frå 2018 vart det lansert ein ny trasé for strekningen frå Bilitt til Skreia, denne ligg aust for fv. 33, sjå fig. 6.3. Traseen ligg på dyrka mark mellom eksisterande fv. 33 og Balke og kryssar Lenaelva i ei lengre bru før han møter fv. 33 ved Hølja sør for Skreia sentrum.



Figur 6.3: Figuren viser ny fv. 33 mellom Bilitt og Skreia sør frå Statens vegvesen si utredning i 2018. Alternativet er kalla "SVV-linja" i moglegheitsstudien.

I 2018 gjorde fylkestinget i Oppland dette vedtaket (sak FT 66/18):

1. «Fylkestinget tar rapporten «Fv33 Skreia – Gjøvik; «Ny mulighetsstudie» til etterretning.
2. Det må utarbeides overordnede planer i samarbeid med kommunene på hele strekningen Skreia – Gjøvik.

Inn mot revisjon av handlingsprogrammet for fylkesveger må det, med henvisning til mulighetsstudien, avsettes planmidler fra handlingsprogrammet for fylkesveger til

- Ny trase Lillo-Skreia (Bilitt – Skreia som prioritet)
- Full utbedring Opsal-Bondelia

Selv om det pr. dato ikke er rammer hos fylkeskommunen til gjennomføring av optimale løsninger for disse prosjektene, er det viktig at nødvendig plangrunnlag utarbeides slik at det kan arbeides med sikte på langsiktig finansiering.

Det er bred enighet om fv 33 sin rolle – både i dag og framover – som en viktig forbindelse mellom Rv4 og E6, og da må plangrunnlaget reflektere dette. Det er behov for å se tiltakene på Opplandssiden i sammenheng med de prosjekter som planlegges på fv33 i Akershus, og som vil være med på løfte fokus og standard på hele strekningen Gjøvik – Minnesund.»

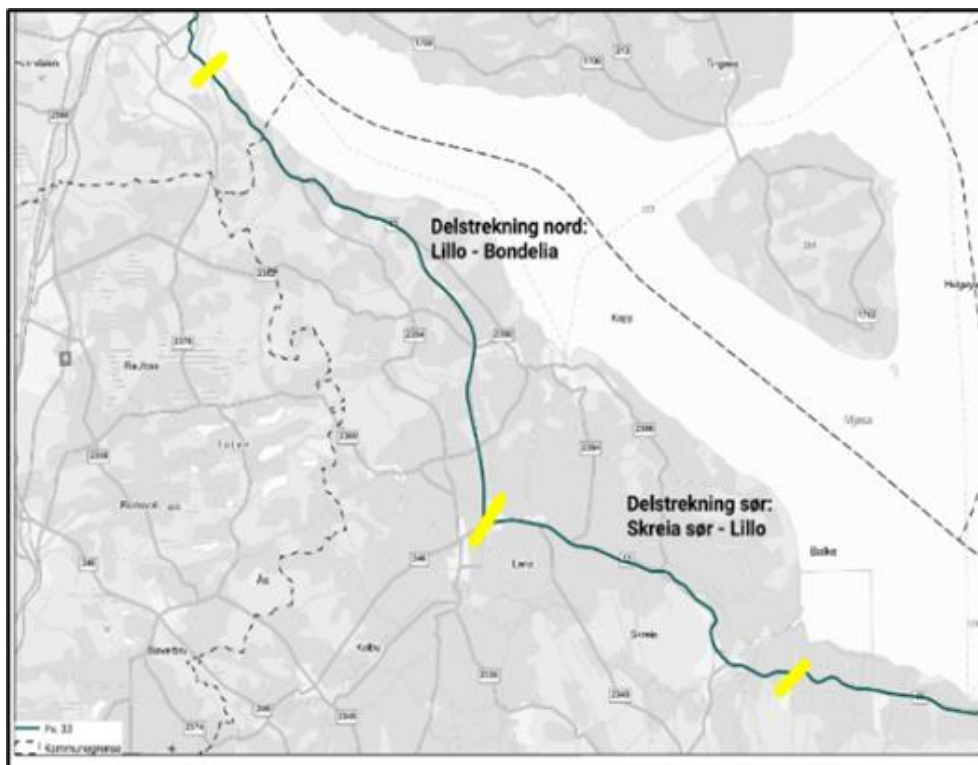
Fylkestinget sitt vedtak har ikkje blitt følgt opp. Fylkesrådmann og vegsjef ble enige om å utsette oppstart av dette arbeidet grunna regionreform og omorganisering i begge organisasjonane.

6.1.2 Mogleighetsstudie frå 2023

Denne studien tok for seg to delstrekningar: Delstrekning sør, Skreia sør – Lillo og delstrekning nord, Lillo – Bondelia, sjå fig.6.4. Studien vurderte og om det kan være realistisk å delfinansiere utbygginga med bompengar.

Rapporten frå 2023 syner at fv. 33 har mest å seie for lokaltrafikken. Ca 90 prosent av totalt

trafikkarbeid, dvs. summen av alle kjørede kilometer på fv. 33 mellom Bondelia og Skreia, er internttrafikk eller har start eller målpunkt innanfor analyseområdet



Figur 6.4: Mogleighetsstudie, delstrekning sør og nord, frå 2023

I tillegg til trafikktryggleik og framkome for alle trafikantgrupper, inkl. gåande og syklande, er det fleire andre omsyn som skal ivaretakast ved utvikling av fv. 33. Dyrka mark og kulturlandskap er truleg det som er mest tydeleg.

Moglegheitstudien konkluderte med at det er mest naudsynt med tiltak mellom Bilitt og Skreia og ved Nordlia. Sjå fig. 6.5.

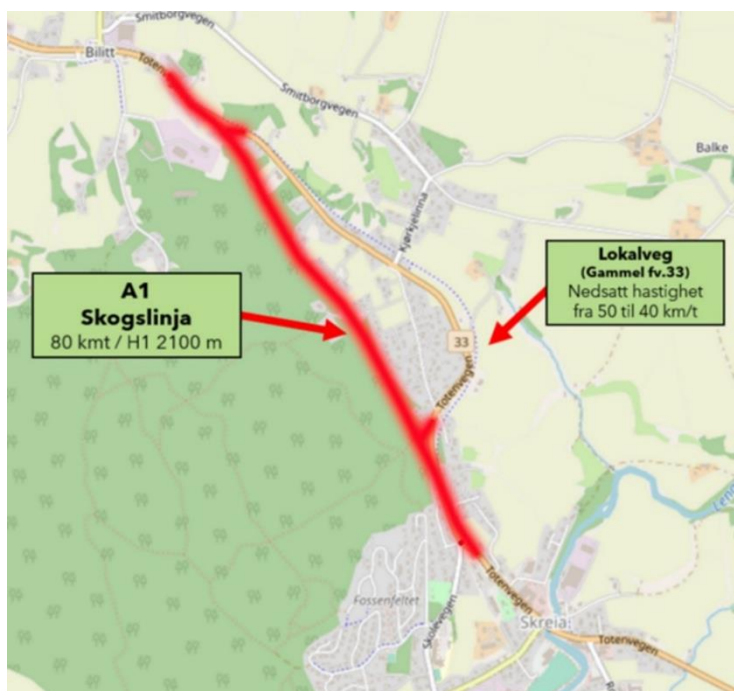


Figur 6.5: Moglegheitsstudie, strekningane Bilitt – Skreia og Nordlia går fram av kartet.

Delstrekning sør, Skreia sør - Lillo

Moglegheitsstudien frå 2023 konkluderte med at lange, nye vegliner ikkje er foreinleg med måla for utviklinga av fylkesvegane og innebar ein kostnad som ikkje var realistisk å handtere. Mogelegheitsstudien presenterte ei ny kort omlegging A1, Skogslinja, nord for

Skreia sentrum som alternativ viss fv. 33 skal leggst om på deler av denne strekningene. Konklusjonen i mogelegheitsstudien var at A1 Skogslinja, var den beste, viss fv. 33 skulle leggst om. Sjå fig. 6.6.



Konseptet inneber 2,1 km ny veg frå Skreia stasjon, vest for busetnaden langs Beinvegen, langs foten av Kvemsåsen, og koplar seg på eksisterande fv. 33 sør for Bilitt. Konseptet er kostnadsberekna til 375 mill kr (2023 kr). Sjå nærmare omtale i kap. 6.2.1.

Figur 6.6: Moglegheitsstudie, Skogslinja

I tillegg kjem mindre utbetringstiltak mellom Bilitt og Lillo med ein samla kostnad på om lag 80 mill. kr.

Utbetring av dagens trasé inngår ikkje i moglegheitsstudien, men det er naturleg å ta med dette i det vidare arbeidet med fv. 33. Dette er omtala i kapittel 6.2.2.

Delstrekning nord, Lillo – Bondelia (Nordlia)

I delstrekning nord er det størst behov for tiltak ved Nordlia. Sjå fig. 6.7. Føljande tiltak inngår:

- Gang- og sykkelveg aust for fv. 33 mellom Askegårdsfeltet og krysset med Mjøsvegen (rød linje).
- Utbetre dagens veg mellom Nordliavegen og Kjørkjevegen (blå linje), for å gjere det mogleg med jamn, auka fartsgrense. Vegnormalstandard, 80 km/t.
- Utbetringa inneber og planskilt kryssing (undergang) for landbrukskøyrerøy og for gåande og syklende nord for Breili. Undergangen bitt jordene på oversida og nedsida av fv. 33 saman, og gjev ny tilgang til fv. 33 frå busetnaden aust for fv. 33, samt planskilt kryssing av fv. 33. Fleire avkøyrslar er tenkt fjerna og erstatta med nye som tilfredsstiller vegnormalkrav.
- Samla kostnad for disse prosjekta er berekna til 440 mill. kr.



Figur 61.7: Moglegheitsstudie, løysing i Nordlia.

Handsaming av moglegheitstudien

Moglegheitstudien er ikkje politisk handsama i fylkeskommunen, men tenkt å vere eit grunnlag for prioriteringar i samband med handlingsprogrammet. Moglegheitsstudien vart send på høyring, og Østre Toten kommune uttala følgjande:

«Østre Toten kommune støtter utbedring av fylkesveg 33, med alternativ høy økonomisk ramme, som innebærer delfinansiering med bompenger på begge

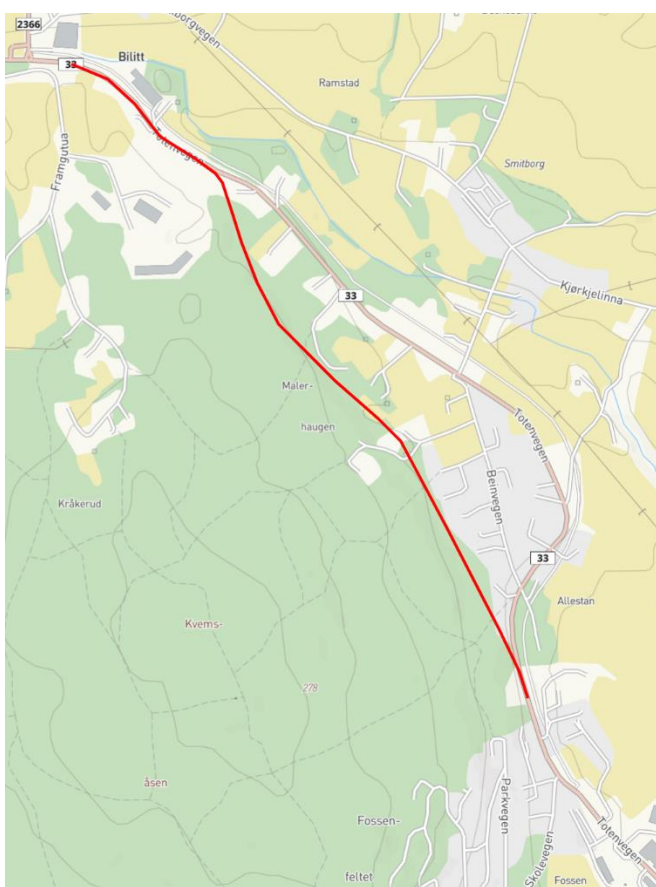
delstrekninger for ny vegtrasè kalt Skogslinja mellom Skreia – Bilitt, og for tiltak til utbedringer langs eksisterende fylkesvegtrasè i Nordlia.»

6.2 Konsept for vidare utvikling i sør, Skreia - Bilitt

På grunnlag av moglegheitsstudien frå 2023 og vidare vurderingar av utbetring av eksisterande veg, har vi no følgjande alternativ for utvikling av vegen mellom Skreia og Bilitt:

- 1/33: Ny veg i ny trasé (Skogslinja) - kostnadsberekna til 375 mill. (2023-kr), frå moglegheitsstudien.
- 2/33: Utbetring av dagens veg i delstrekning sør, frå Skreia – Bilitt. Kostnadsberekna til om lag 210 mill. kr (2024)

6.2.1 Ny veg i ny trasé, 1/33 (Skogslinja)



Skogslinja inneber ny veglinje mellom bustadområda nord for Skreia og friluftsområdet Kvemsåsen, sjå fig. 6.2.1. Linja viser ei mogleg omlegging av fv. 33 på ein kort strekning, som alternativ til lang ny veglinje frå kommuneplanen for Østre Toten, og tidlegare vurdert veglinje nord for Skreia. Tiltaket startar nord for Skreia, og omfattar ikkje tiltak i sentrum av Skreia.

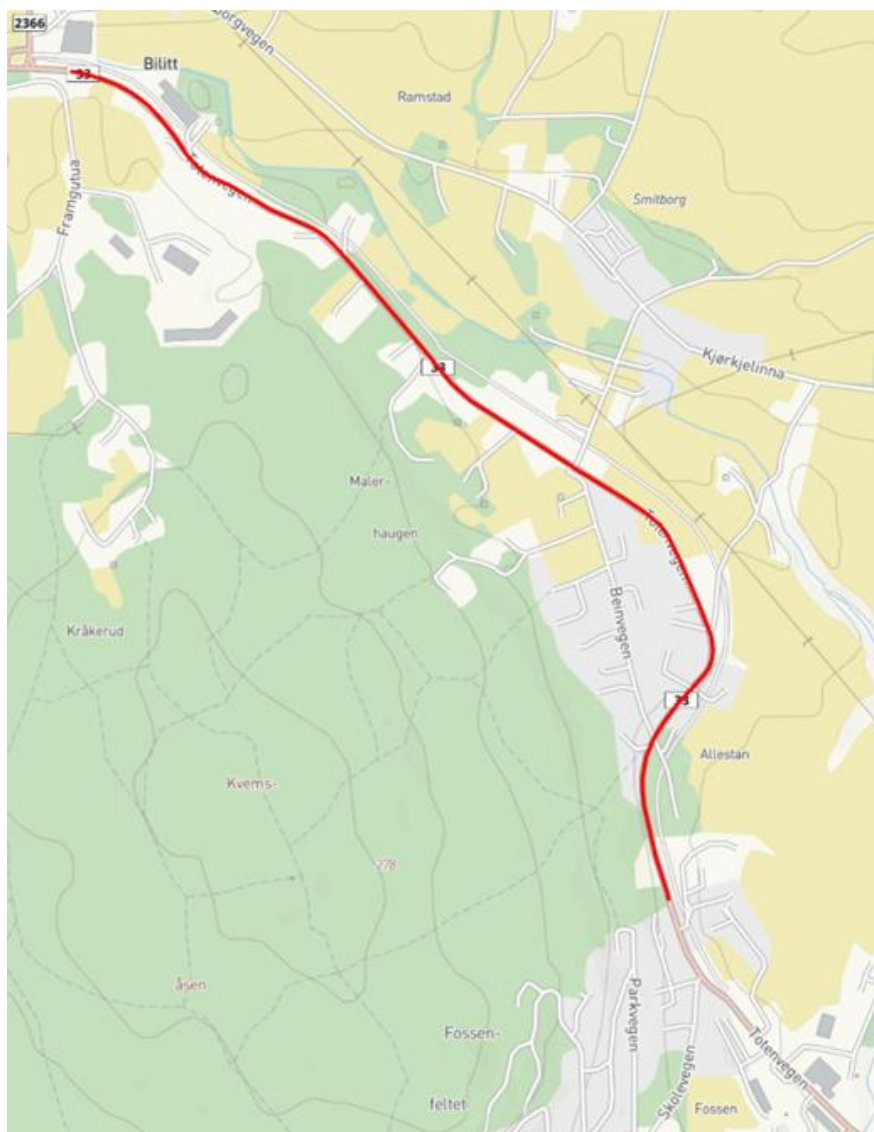
Skogslinja har ei vegbreidde på 8,5 m og skilta hastigheit på 80 km/t. Det er ingen avkøyrslar til enkelteigedomar. Nokre hus, uthus og garasjar må innløyast. Veglinja ligg i foten av hellinga mot Kvemsåsen. Ny veg her vil føre til noko vegskjering inn i terrenget nærast Skreia, men vil elles følgje terrenget i stor grad.

Figur 6.2.1: Ny veg i ny trase: alternativ 1/33 Skogslinja

6.2.2 Utbetring av dagens veg, 2/33 Skreia – Bilitt

Utbetring av eksisterande veg frå Skreia til Lillo vart vurdert i arbeidet med moglegheitsstudien, men vart ikkje omtalt i rapporten. Med grunnlag i løyvde middel til fv. 33, og målsetting om å utbetre framfor å byggje nytt, har det vore naturleg å vurdere utbetring av eksisterande veg som eit alternativ til ny trasé i Skogslinja. Vurderinga er gjennomført første halvår i 2024.

Ved utbetring av eksisterande veg vert vegbana utvida til 7,5 m og svingar vert slakka noko ut. Talet på avkøyrslar vert redusert og avkøyrslar som ikkje tilfredsstiller krava, vil bli utbetra. Nokre hus, uthus og garasjar er aktuelle å innløyse. Dette gjeld særleg der den samla kostnaden for opprusta avkøyrslar, murar og eventuell støyskjerming blir høg. Det er ikkje realistisk å auke fartsgrensa til 80 km/t. Ved utbetring er det tenkt at fartsgrensa aukast til 60 km/t på heile strekningen.



Figur 6.9: Utbetring av eksisterande fv. 33, konsept 2/33.

6.2.3 Samanlikning av dei to konseptane mellom Skreia og Bilitt

I tabell 6.2. er konsekvensane for Skogslinja og utbetring av dagens veg mellom Skreia og Bilitt samanlikna. Konsekvensane samsvarar med premissane som ligg i kapittel 3. I tillegg har vi teke med kostnadene for tiltaka.

Dei ulike elementa får ein score frå svært dårleg effekt (---), via nøytral (0) til svært positiv effekt (+++).

Tabell 6.2: Samanlikning av Skogslinja og utbetring av eksisterande veg på strekningen Skreia – Bilitt.

Konsept	Ta vare på eksisterande infrastruktur. Godt nok	Trafikktryggleik	Jordvern og arealbruk	Naturfare og klimaendringar	Reduksjon av klimagassutslepp	Samfunns-tryggleik	Økonomi/kostnad (mill kr)	Framkome for næringslivet
Konsept 1/33 Skogslinja	---	++	-	+	---	++	400 mill kr (2024)	++
Konsept 2/33 Utbetring	+++	+	+	+	-	+	210 mill kr (2024)	+

Skogslinja vil gje god trafikktryggleik og vera robust mot klimaendringar. Ho vil gje god samfunnstryggleik. Men ho vil og føre til inngrep i skog og natur, og vere ein barriere for tilgjengelegheita til Kvemsåsen og dei nære tuområda til bustadområda i Skreia. Ei utbygging vil føre med seg mykje klimagassutslepp og prisen er høg. Eksisterande fv. 33 må vidareførast som tilkomst for bustadområda langs denne vegen.

Utbetring av eksisterande veg nyttar i hovudsak berre areal som allereie er brukt til veg og tek vare på eksisterande infrastruktur. Det er mogleg å oppnå god trafikktryggleik for alle trafikantar og robustheit mot klimaendringar gjennom å utbetre vegen. Klimagassutslepp er markant lågare for utbetring, ettersom vegen ikkje kjem i berøring med skog og natur, anna enn sideterrenget langs eksisterande veg. Kostnaden er kring halvparten av kostnaden for Skogslinja. Tilråding for løysing i sør, Skreia – Bilitt.

Utbetring av eksisterande veg er ei løysing som svarar godt på alle dei definerte premissa som er utgangspunktet for vurderingane, sjå tabell 6.2. Kostnaden for utbetring er om lag halvparten av kostnaden for Skogslinja.

På grunnlag av dette meiner administrasjonen at utbetring av dagens veg er den beste løysinga mellom Skreia og Bilitt.

6.3 Utvikling av løysingar i nord, Nordlia.

Det ligg føre to alternativ for utvikling av vegen i Nordlia:

- 3/33: Ny veg i eksisterande veglinje, inkl GS og gardstun, 80 km/t (frå moglegheitsstudien 2023).
- 4/33: Utbetring av dagens veg, inkl GS og gardstun, 60/70 km/t

6.3.1 Konsept 3/33 Ny veg i eksisterande veglinje, 80 km/t

Som det kjem fram i kapittel 6.1.2, syner *moglegheitsstudien* ny veg i eksisterande veglinje på strekningen frå kryss med Nordliavegen og til Kjørkjevegen, samt gang- og sykkelveg aust for fv. 33 frå Askegårdsfeltet/Breili til Mjøsvegen. For gang- og sykkelveg vil kryssing av fylkesveg skje planskild, som vil seie undergang eller bru. Flytting av gardstunet Breili ligg og

inne. Dette er tiltak som kan auke fartsgrensa på strekningen (til 80 km/t) og gi betre framkome og trafikktryggleik for både mjuke og harde trafikantar.

Denne løysinga er kostnadsberekna til 440 mill. kr (2023 kr).

6.3.2 Konsept 4/33 Utbetring, 60/70 km/t

Det er og mogleg å gjere enklare tiltak ved Nordlia til ein betydeleg lågare kostnad, forutsett at fartsgrensene ikkje vert endra. Det er tre svingar mellom kryss med Nordliavegen og gardstunet Breili der det særleg er naudsynt med utbetring. Det er og behov for utbetring av busshaldeplassar ved Askegårdsfeltet, og gang- og sykkelveg frå Askegårdsfeltet og sørover. Sistnemnde er naturleg å vidareføre på vestsida av fv. 33, med tilrettelagt kryssing i plan, rett nord for kryss med Mjøsvegen. Ein gang- og sykkelveg vil krysse gardstunet på Breili. Løysing for gardstunet Breili bør vere ein del av prosjektet.

Desse grepa vil betre situasjonen for alle trafikantar.

Det vil truleg vere mogleg å løyse dette innafor ei ramme på 100 mill. kr.

6.3.3 Samanlikning av dei to konsept i Nordlia

I tabell 6.3. er konsekvensane for ny veg i eksisterande trase og utbetring av dagens veg mellom Mjøsvegen og Nordliavegen samanlikna. Konsekvensane samsvarar med premissane som ligg i kapittel 3. I tillegg har vi teke med kostnadene for tiltaka. Dei ulike elementa får ein score frå svært dårleg effekt (---), via nøytral (0) til svært positiv effekt (+++).

Tabell 6.3: Samanlikning av ny veg og utbetring av eksisterande veg ved Nordlia.

Konsept	Ta vare på eksisterande infrastruktur. Godt nok	Trafikktryggleik	Jordvern og arealbruk	Naturfare og klimaendringar	Reduksjon av klimagassutslepp	Samfunnstryggleik	Økonomi /kostnad (mill kr)	Framkome for næringslivet
Konsept 3/33 Ny veg i eksisterande veglinje, Nordlia	-	++	--	+	---	++	450 mill kr (2024)	++
Konsept 4/33 Utbetring av eksisterande veg, Nordlia	+++	+	-	+	-	+	100-300 mill kr (2024)	+

Ny veg i eksisterande veglinje med 80 km/t og gang- og sykkelveg vil gje god trafikktryggleik og vera robust mot klimaendringar. Ho vil gje god samfunnstryggleik. Ny veg betyr noko større inngrep i dyrka mark, skog og sideterreng enn utbetring av eksisterande veg. Det er naudsynt med meir omlegging av avkøyrslar viss fartsgrense 80 km/t skal etablerast. Dette bidreg og til auka inngrep. Ny veg i eksisterande veglinje vil føre med seg meir klimagassutslepp enn utbetring av eksisterande veg.

Utbetring av eksisterande veg nyttar i hovudsak berre areal som allereie er brukt til veg og tek vare på eksisterande infrastruktur. Det er mogleg å oppnå god trafikktryggleik for alle trafikantar og robustheit mot klimaendringar gjennom å utbetre vegen. Klimagassutslepp er lågare for utbetring, ettersom vegen ikkje i same omfang kjem i berøring med landbruksområde og skog.

6.3.4 Tilråding for løysing i nord, Nordlia

Utbetring av eksisterande veg er løysinga som svarar best på dei definerte premissa som er utgangspunktet for vurderingane, sjå tabell 6.3.

6.4 Dialog med Østre Toten kommune

Det har vore dialog med Østre Toten kommune, både administrativt og politisk (orientering i utval for samfunnsutvikling 19. juni 2024). Østre Toten deltok på møtet med Vegfinans i august, der bruk av bompengar var tema, og synfaringa med hovudutval for samferdsle i september 2024.

Kommunen har så langt signalisert at dei meiner det er mest naudsynt å gjere tiltak på strekningen mellom Skreia og Bilitt.

I samband med handsaming av moglegheitsstudien for fv. 33 (desember 2023), vedtok Østre Toten kommune at kommunen stilte seg positiv til bruk av bompengar.

Eit anna relevant vedtak i Østre Toten kommune er Jordvernstrategien for perioden 2024-2035 (vedtak 17. april 2024). Strategien har ein nullvisjon for nedbygging av dyrka jord og seier at nedbygginga av dyrka og dyrkbar jord skal avgrensast vesentleg. Eit av delmåla er at

Østre Toten skal vere ein arealnøytral kommune, noko som inneber at all nybygging som hovudregel skal skje på areal som allereie er tatt i bruk.

6.5 Potensial for bompengar

Bompengeberekningar i moglegheitstudien.

I samband med moglegheitstudien i 2023, vart det laga ein vurdering av potencialet for delfinansiering med bompengar.

I berekningane vart det lagt til grunn av bompengane skulle dekke 50 prosent av byggjekostnadane. Vidare vart det lagt til grunn tiltak som avgrensar lekkasjen til sideveggar. Det er neppe mogleg å finansiere prosjektet med trafikkgrunnlaget som vil vere att på ny fv. 33 utan slike tiltak.

Fleire føresetnader ligg i rapporten frå moglegheitstudien.

Det vart gjennomført to berekningar i moglegheitsstudien (Asplan Viak). Den eine berekninga (A) omfatta berre tiltaket ved Skreia, med bomsnitt på Skogslinja. Den andre (B) omfatta både tiltak ved Skreia og i Nordlia, og bomsnitt på begge strekningane.

I berekning A vart det lagt til grunn at 227,5 mill. kr skulle betalast med bompengar. Resultatet syner ein gjennomsnittstakst for lette køyretøy på 14 kr og 33 kr for tunge køyretøy på bomsnittet ved Skreia.

I berekning B skulle 450 mill. kr dekkast med bompengar, og berekningane syner ein gjennomsnittstakst på 12 kr. både ved Skreia og Nordlia (lette køyretøy), totalt 24 kr frå Gjøvik til Skreia.

Bompengeberekningar med nye føresetnader

På oppdrag frå Innlandet fylkeskommune har Vegfinans gjennomført nye bompengeberekningar til forprosjektet for fv. 33.

Dei har rekna ut kva det vil innebere å delfinansiere utbygging i Nordlia med bompengar, **konsept 3/33** (Ny veg i eksisterande veglinje, sjå omtale i pkt. 6.3.1.), dersom utbygginga i Nordlia blir gjennomført som **eige bompengeprosjekt**.

Føresetnader: Total kostnad 440 mill. kr, 50 % bidrag frå Innlandet fylkeskommune (220 mill. kr).

Resultat:

- Lettbil skiltet takst ca. 9 kr.
- Tunge kjøretøy takst ca. 18 kr.

Det er viktig å vere klar over at det ikkje ligg føre noko vedtak om bruk av 220 mill kr ekstra. Viss det blir aktuelt med eit bompengeprosjekt, er det naudsynt å drøfte fylkeskommunen sitt bidrag i finansieringa.

6.6 Tilråding til val av samla løysing for fv. 33

Administrasjonen tilrår at prinsippet om **utbetring av eksisterande veg** blir lagt til grunn for vidare utvikling av fv. 33. Grunngevinga for dette er basert på gjennomgangen av konsekvensar og Innlandet fylkeskommune sine ambisjonar om å ta vare på eksisterande infrastruktur framfor å byggje nytt.

Økonomisk ramme er 200 mill. kr, og det er ikkje mogleg å utbetre heile fv. 33 innfor denne ramma. Administrasjonen tilråd difor følgjande:

Bilitt – Skreia er prioritet 1

Utbygging av fv. 33 startar i sør (**konsept 2/33**), og blir gjennomført utan bompengar. Ambisjonen er å gjennomføre utbetring av denne vegstrekningen innfor avsett ramme på 200 mill. kr. Grunngevinga for å løyse utbygging Skreia – Bilitt utan bompengar er knytt til framdrift og at det truleg vil være forventningar om vegnormalstandard i 80 km/t dersom utbygginga skal delfinansierast med bompengar.

Utbygging i Nordlia krev tilleggsøyving.

Vidare utvikling i Nordlia er prioritet 2 og vil krevje tilleggsøyving utover dei 200 mill. kr som allereie er sett av til utvikling av fv. 33. Vi vil arbeide vidare med val av standard og ev. bruk av bompengar.

Om **konsept 4/33 utbetring av eksisterande veg** veljast, så er tilrådinga at ein ikkje etablerer dette som eit bompengefinansiert prosjekt. Utbetring av eksisterande veg vil ikkje redusere reisetida eller auke kapasiteten på vegen. Men trafikktryggleiken blir betre for alle trafikantgrupper.

Utbetring er mogeleg å gjennomføre både stegvis og innanfor ulike budsjettammer. Det vil vere mogeleg å dele prosjektet i følgjande steg:

- Tiltak for mjuke trafikantar (gåande/syklende/bussreisande) i området Nordliavegen til Kjørkjevegen blir prioritert først.
- Neste steg bør være etablering av gang- og sykkelveg mellom Kjørkjevegen og Mjøsvegen. Utbetring av nokre svingar bør inngå i dette steget.

6.7 Planbehov og tilråding til vidare arbeid

Det er behov for planlegging etter plan- og bygningslova (pbl) for tilrådte konsept. Sidan tilrådingane ikkje fører med seg nye vegliner i strid med gjeldande kommuneplan, så vurderer administrasjonen at det er mogeleg å starte rett på reguleringsplan.

Dette gjeld for begge strekningane.

Oppsummert tilrår administrasjonen følgande utvikling for fv. 33 i Østre Toten kommune:

1. På grunnlag av ein samla gjennomgang av konsekvensar, tilrår administrasjonen at prinsippet om **utbetring** av veg i eksisterande veglinje leggst til grunn for vidare utvikling av fv. 33.
2. **Utbetring** av strekningen i **sør**, konsept 2/33, blir prioritert høgast. Dette blir gjennomført innafor avsett ramme på 200 mill. kr og utan bompengar. Dette sikrar god framdrift, og arbeidet med reguleringsplan kan starte så snart hovudutval for samferdsle har vedteke konsept.
3. Utvikling i **nord** vil krevje ytterlegare løyvingar gjennom framtidige handlingsprogram, ev. med supplerings frå bompengar, og gjennomførast som eige prosjekt. Det ligg føre to alternativ løysingar her:
 - **Ny veg i eksisterande veglinje**, konsept 3/33. Samla kostnad er berekna til 440 mill kr. Denne løysinga forutset delvis finansiering med bompengar.
 - **Utbetring av eksisterande veg**, konsept 4/33. Konseptet omfattar gang- og sykkelveg, løysing ved gardstunet, utbetring av haldeplassar og tre svingar. Tiltaka er mogleg å gjennomføre innafor ei ramme på 100 mill kr. Dette blir løyst utan bompengar, og kan bli gjennomført i fleire etappar.
4. Administrasjonen vil ikkje tilrå eit **samla** bompengeprojekt, med bom på både delstrekningar (sør og nord). Årsaka til dette er kompleksitet og framdrift.

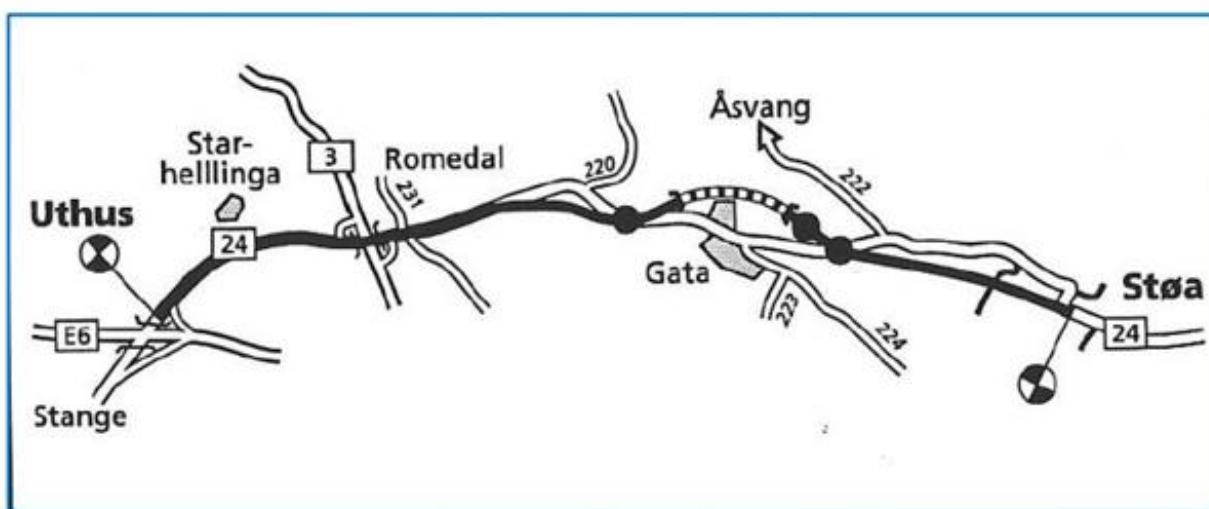
7. Fv. 24 i Stange kommune

7.1 Historia: Kva har vi av utreiingar og planar?

Utviklinga av fv. 24 i Stange har ei lang historie. Deler av vegen er utbetra dei seinare åra, med blant anna gang- og sykkelveg nord for Gata og utbetring sør for Støa. Det har gjennom mange år vore arbeida med utbetring av strekningen frå Gata til Støa.

1997

Statens vegvesen la i 1997 fram ein kommunedelplan for rv. 24 Støa – Uthus. Her er anbefalt alternativ det som er kalla alternativ 3.A. Dette inneber ny trase forbi Gata og vidare til Støa, sjå illustrasjon 7.1.1.



Illustrasjon 7.1: Alternativ 3.A i KDP frå 1997 (Statens vegvesen).

2005

Linja frå 1997 er seinare vidareført i planarbeid og inn i arbeidet med revisjon av kommuneplanen sin arealdel for Stange. Det ligg ei linje inne i kommuneplanen frå 2005. Denne syner ny trasé frå Gata til Støa (omlegging forbi Gata er ikkje synleggjort i kommuneplanen).

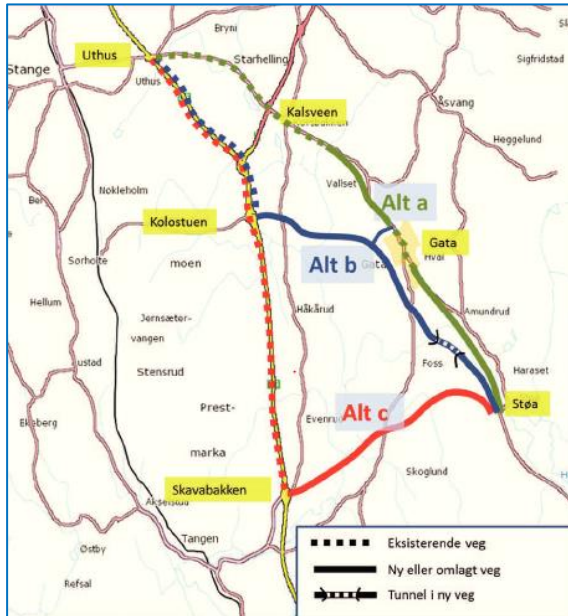
2014

I Handlingsprogram for fylkesveg i Hedmark 2014 - 2017 vart det sett av pengar til oppstart av reguleringsplan for fv. 24 på strekningen Støa – Gata S. Ved politisk handsaming av handlingsprogrammet la fylkestinget til eit tilleggspunkt (5):

«Fylkestinget ber fylkesrådet iverksette en prosess sammen med Stange kommune for å avklare muligheten for en omlegging av fv. 24 utenom Gata og en hensiktsmessig tilknytning til E6.»

I etterkant av vedtaket vart ei ny utgreiing sett i gang, for å sjå på korleis fv 24 kunne bli knytt til E6. Utgreiinga konkluderte med:

«alt. a legges til grunn for videre planlegging med sikte på å gjennomføre utbygging av strekningen Støa – Gata S i tråd med gjeldende KPA og HP. Denne første etappen løser de trafiksikkerhets- og framkommelighetsutfordringene som er knyttet til strekningen Støa – Gata S».



Illustrasjon 7.2: Anbefalt trase i 2014.

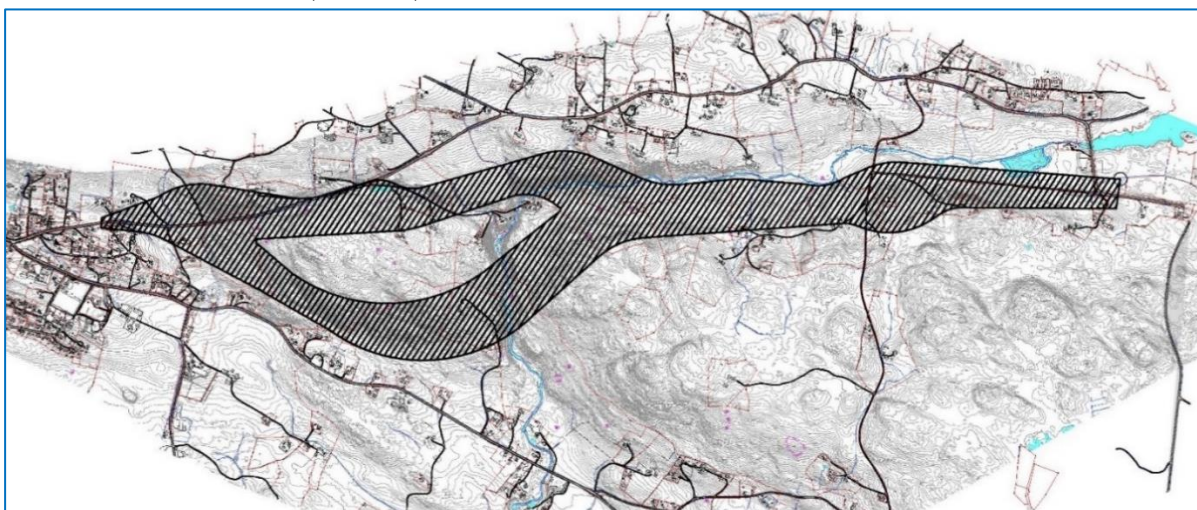
Stange kommune hadde denne utgreiinga til handsaming 11.02.2015 og gjorde da følgende vedtak:

- Kommunestyret støtter utredningens anbefaling om å planlegge og gjennomføre alternativ (A fase 1) slik det legges opp til i inneværende handlingsprogram for fylkesveger. Det må legges opp til en samtidig helhetlig planlegging av videreføring mellom alternativ A (fase 1) og videre trasé B utenom Gata.
- Kommunestyret ber fylkeskommunen om å legge opp til en bevilgning i Handlingsprogram for fylkesveger 2018 - 2021 for utredning av trase B videre fra Gata sør. Dette kan gjøres i en ny kommunedelplan der en ser spesielt på en kombinasjon med alternativ A til Gata sør kombinert med alternativ B videre til Kolostuen. Det forutsettes at interessene til kulturstedet Kvennstugua ivaretas på en god måte.
- Kommunestyret ønsker å påpeke behovet for rask løsning av gang/sykkelvei mellom Gata-Egrom og ber fylkeskommunen se nærmere på muligheten for å finne en løsning innenfor gjeldende planperiode.

2016

Statens vegvesen (SAMS-vegadministrasjon) starta på nytt opp planarbeid i 2016, med utgangspunkt i ny linje frå 1997/2005 og oppfølging av kommunen sitt vedtak frå 2014. Planutvalet i Stange kommune vedtok i 2. februar 2016 at kommunen skulle ta ansvar for arbeidet med reguleringsplanen. Det vart i 2016 utarbeida forslag til avtale, men denne vart ikkje underteikna. Stange kommune fekk ei orientering om arbeidet med planprogram og konsekvensutgreiing. I dialogmøtet med kommunen, ga Statens vegvesen ei klar tilråding om

vestre alternativ (sjå teikning 7.3 under). Planarbeidet vart deretter stoppa, grunna ein kostnad på 335 mill. kr (2016-kr).



Illustrasjon 7.3: Korridorar for planprogram 2016. Statens vegvesen ga i 2016 tilråding om vestre alternativ.

2019

Arbeidet med strekningen vart starta på nytt i 2019, med eit forprosjekt som var delt i 2 fasar: forprosjekt og vidare planlegging (kommunedelplan) frå Gata og nordover.

Prosjektet vart sett på vent (utsett frå april 2019), fordi kommunen i sin revisjon av kommuneplanen sin arealdel ønskte å sjå på heile den nye traséen. Dette har planutvalet i ettertid endra, slik at vi no tolkar det slik at dei ønskjer å sjå på ny strekning sør for Gata, utan omlegging forbi Gata.

2020

Handlingsprogram for fylkesveg 2022 – 2025 vart vedteke i 2021 (Innlandet fylkeskommune, 2021). Problemstillingane rundt fv. 24 vart lagde fram for politikarane i samband med dette, og omtala i Handlingsprogrammet for fylkesveg 2022 - 2025 (kapittel 11.12):

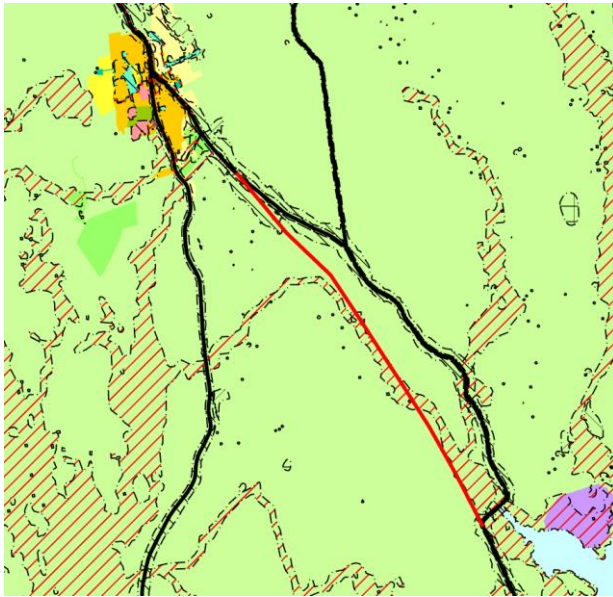
Det er flere store og viktige prosjekter som ikke er prioritert i nytt handlingsprogram pga. valg av profil og manglende økonomisk handlingsrom. I forkant av neste rullering av handlingsprogrammet vil vi vurdere alternative løsninger og mulig finansiering, inkl. bompenger.

Det gjelder:

- Fv. 33, helhetlig utvikling, Gjøvik og Østre Toten
- Fv. 24, helhetlig utvikling, Stange

2023

Kommuneplanen for Stange vart revidert i 2023. Her ligg ei ny veglinje frå Gata sør til Støa inne som illustrasjon. Dette er ei vidareføring av linja som låg inne i kommuneplanen frå 1997 og 2005. Sjå illustrasjon 7.4



Illustrasjon 7.4: I kommuneplanen for Stange (vedtatt 18. oktober 2023), ligg ny veglinje inne i arealdelen. Omlegging rundt Gata ligg ikkje inne (Stange kommune).

7.2 Konsept for vidare utvikling

Administrasjonen meiner at det er to hovudkonsept som er aktuelle for vidareutvikling av fv. 24 i Stange kommune: 1) bygge ny veg i ny trasé eller 2) utbetre dagens veg. I kapitla under beskriv vi kort dei ulike konsept, med hovudelement, vurderingar og kostnad.

7.1.1 Konsept 1/24: Ny veg frå Gata til Støa

Konsept 1/24 inneber å legge ny veg i ny trasé frå Gata til Støa, slik han er illustrert i gjeldande kommuneplan for Stange (2023, sjå illustrasjon 7.4).

Ny veg i ny trasé vil føre til at vegen ikkje får nokon bygningar i randsona, betre trafikktryggleik, betre framkome, ingen tilkomstar/avkøyringar, fartsgrense på 80 km/t på strekningen, betre kurvatur og reduksjon av stigningsforholda, til om lag 6 – 7 prosent på ein kort strekning.

Dette konseptet fører til store inngrep i naturen og gir eit stort arealbeslag. Ny trasé vil truleg føre til innløyasing av eigedom, nærføring til Kvennstugua (kulturmiljø og område for friluftsliv) og krevje innløyasing/omdisponering av noko dyrka mark. Grunnforholda er svært usikre i eit sterkt sidebratt terreng, og det er stor usikkerheit knytt til geoteknikk og kostnadene til dette. Ny trasé vil føre til behov for ei ny bru på om lag 135 meter. Ny veg i ny trasé inneber store terrenginngrep, med 340 000 m³ masse som lyt bli køyrd til tipp. Dette er i seg sjølv ei stor kjelde til utslepp av klimagassar.

Denne traséen var kostnadsberekna til 327 mill. kr i 2016. Kostnaden er indeksjustert i 2024 til 600 mill. kr (2024-kr).

7.1.2 Konsept 2/24: Utbetring av dagens veg

Strekninga kan ved utbetring bli delt inn i to delstrekningar:

1. Amundrudbakka (lengde om lag 2 km)
2. Ovabakka – Støa (lengde om lag 2,5 km)

Delstrekning 1: Amundrudbakka

Om lag 2 km ny veg (7,5 m bredde) og gang- og sykkelveg. Fartsgrense 80 km/t. Stigninga i Amundrudbakka vil bli redusert, frå maksimalt 10–11 prosent til ei jamn stigning på 6 prosent. Utbetring av denne delstrekninga er kostnadsberekna til om lag 200 mill. kr.

Delstrekning 2: Ovabakka - Støa

Konsept 2/24, delstrekning 2, alternativ a (80 km/t)

Inneber i praksis ny veg i ny trasé med ei vegbreidde på 7,5m. Gang og sykkelveg på heile strekninga. Reduksjon i tal på avkøyrslar og betre kurvatur. Ny tofelts bru på Støa. Fartsgrense blir i hovudsak 80 km/t, med unntak av strekninga som i dag har 50 km/t. Her vil fartsgrensa kunne bli 60 km/t. Alternativet vil gje nærføring til bustadane på strekninga og ein må rekne med at to til tre eigedommar må bli løyst inn. Det same gjeld dyrka mark. Det vil ved dette alternativet vere behov for støyskjerming på fleire bustader. Dette alternativet er kostnadsberekna til om lag 190 mill. kr.

Konsept 2/24, delstrekning 2, alternativ b (60 km/t)

Utbetring av dagens veg. Kurvatur blir noko utbetra og gang- og sykkelveg blir bygd. vegbreidde er om lag 6,5m i dag. Den blir auka til 7,5m og breiddeutviding i kurver blir etter ny normal. Ny tofelts bru på Støa. Fartsgrense blir 60 km/t. Dette alternativet vil truleg krevje innløyssing av ein til to eigedommar, dyrka mark og behov for støyskjerming av bustader, men i mindre omfang enn alternativ a. Dette alternativet er kostnadsberekna til om lag 170 mill. kr.

Konsept 2/24, delstrekning 2, alternativ c (enkel)

Om lag 1,6 km gang- og sykkelveg (her ligg vegen som i dag), men kurvatur og sikt vil på grunn av ny gang- og sykkelveg bli betre. Ny to-feltsbru på Støa og utretting av to 90-graders kurver før og etter brua. Avstanden frå køyrevegen til bustadene vil bli som i dag. Gang- og sykkelveg vil krevje omdisponering av noko dyrka mark. Fartsgrensa vil i hovudsak blir som i dag, men med mogelegheit for å justere noko av dagens 50km/t opp til 60 km/t. Dette alternativet er kostnadsberekna til om lag 110 mill. kr. Det er den nye brua på Støa som utgjør hovudvekta av alternativet sin totalkostnad på 110 mill. kr.

Vurdering av dei ulike alternativa

Dei ulike alternative på strekninga frå Ovabakka til Støa vil gi ulike konsekvensar. Sjå tabell under. Alle utbettringsalternativa vil gi betre trafikktryggleik, betre framkome, betre kurvatur, gang- og sykkelveg på heile eller deler av strekninga og ny to-felts bru på Støa.

Fartsgrensa på delstrekning 1 (Amundrudbakka) vil bli uendra (80 km/t), slik som i eksisterande situasjon. På delstrekning 2 (Ovabakka – Støa) vil det kunne bli ulike endringar i fartsgrense ved dei ulike alternativa. Alternativ 2/24a vil i hovudsak gje fartsgrense på 80 km/t, men det vil være en strekning på 0,8 - 1 km der det framleis vil vere 60 km/t grunna

atkomstforholda (Ovabakka). Alternativ 2/24b vil gje fartsgrense på 60 km/t. Alternativ 2/24c vil i hovudsak ikkje endre fartsgrensene, men truleg kan eksisterande 50-sone på ein del av den midtre strekningen bli sett opp til 60 km/t.

Utbetring av dagens veg vil gje vesentleg mindre arealinngrep enn ny veg. Dette gjeld både delstrekning 1 og 2. Utbettringsalternativ 2/24a på strekninga Ovabakka – Støa vil krevje større arealgrep, samanlikna med dei andre alternativa. Alternativ 2/24a vil føre til meir støy for bebuarane langs vegen, enn dei andre alternativa. Alternativ 2b, utvide bredde til 7,5 m vil i bli såpass omfattande at det i praksis vil erstatte eksisterande veg.

7.3 Dialog med Stange kommune

I arbeidet med dette forprosjektet har det vore dialog med Stange kommune, både administrativt og politisk (orientering i planutvalet 22.mai 2024). Stange har og vore involvert i dialogen med Vegfinans i august. Stange kommune deltok på synfaring med hovedutval for samferdsel, 18. september 2024.

7.4 Potensial for bompengar

Vegfinans har gjort grove vurderingar av korleis ein kan nytte bompengar i prosjektet. Dei har sett på to alternative bomplasseringar (Gata sør og Støa). Takstane under er vist ved bomplassering på Støa, da administrasjonen meiner det er mest hensiktsmessig pga. lokaltrafikken til/frå Gata.¹

I samarbeid med kommunen har vi gjort grove vurderingar av risikoen for trafikklekkasje ved bometablering. Det er truleg Østsidevegen som vil kunne vere eit reelt alternativ for å omgå bommen. Tidlegare var dette hovudvegen og det er derfor ein del bustader og fritidsbustader langs denne vegen. Det er og eit næringsareal i den nordlege delen av vegen (mot Støa). Dette er ein grusveg som Romedal allmenning eig. Det er andre, mindre vegar som kan bli nytta for å omgå ein evt. bom, men truleg i mindre grad, på grunn av standard og avstand.

- 1) Eit samla bompengeprojekt for heile strekninga (1 og 2, frå Gata til Støa (konsept 2/24 og 2/242a). Totalkostnad 400 mill. kr. Eigenandel 50%.
 - Lettbil skiltet takst omlag 35 kr
 - Tunge kjøretøy takst omlag 70 kr
- 2) Eit bompengeprojekt for delstrekning 2, Ovabakka – Støa. Kostnad opp til 200 mill. kr. Eigenandel på 50% (konsept 2/24a eller 2/24b).

¹Føresetnader berekning bompengar: Heile investeringa i 2025. Oppstart innkrevjing i 2027. Berekningsteknisk rente på 5,5% første 10 år, deretter 6,5%. Nullutsleppskjøretøy betalar 70% av rabatterte takst. Inflasjon 2,0%. Del nullutsleppskjøretøy 30%. Betaling tunge kjøretøy er 2 x takst for lette bilar. Brikkeandel 80% (tung 90%). Innkrevingskostnad 1,5 mill for ein stasjon. Innkrevningstid 15 år.

- Lettbil skiltet takst omlag 19 kr
- Tunge kjøretøy takst omlag 36 kr

Om ein får lokalpolitisk tilslutning, er det mogeleg å nytte bompengar til å fullfinansiere heile strekninga (opp til ein samla kostnad på om lag 400 mill. kr). Ein føresetnad for å få til det, er at heile prosjektet (både delstrekningane) er ferdig regulert og ein felles bompengeproposisjon er vedteken, før ein startar å bygge. Dette vil derfor påverke gjennomføringa (sjå og kapittel 5). Administrasjonen anbefaler derfor ikkje å gjennomføre dette som eit felles bompengeprojekt.

Eit alternativ er å dele prosjektet i to og gjennomføre delstrekning 1 (Amundrudbakka) og 2 (Ovabakka – Støa) som eigne prosjekter. Finansieringa som nå er vedteken tilseier at ein kan utbetre delstrekning 1 (Amundrudbakka) med dei 200 mill. kr som er sett av til fv.24. Da kan ein eventuelt etablere eit bompengeprojekt for delstrekning 2 (Ovabakka – Støa) seinare.

7.5 Samanlikning av dei to konsept

Administrasjonen har gjort ei grov samanlikning av dei ulike konsept. Under finn de hovudkonklusjonane i tabell-form (tabell 7.4.1.). Samanlikninga tek utgangspunkt i føresetnadane i kapittel 3. I tillegg er den berekna kostnaden tatt inn i vurderingane. Ei nærare vurdering av konsekvensar vil bli gjort i samband med planlegging etter plan- og bygningslova.

7.4.2 Samanstilling

Vi har vurdert dei ulike elementa som er omtala i kapittel 3 ein score frå svært dårleg effekt (-), via nøytral (0) til svært positiv effekt (+++).

Tabell 7.4.1: Vurdering av dei ulike konsept a fv. 24 i Stange kommune. Kostnad er eit estimat.

Konsept	Ta vare på eksisterande infrastruktur. Godt nok.	Trafikktryggleik	Jordvern og arealbruk	Naturfare og klimaendringar	Reduksjon av klimagassutslepp	Samfunnstryggleik	Framkome for næringsliv	Kostnad (i mill. 2024-kr)
Konsept 1/24a (ny veg, ny trase Gata - Støa)	---	+++	---	0	---	+++	+++	600
Utbetring: Delstrekning 1 Amundrudbakka								
Konsept 2/24 Amundrudbakka	+	+	0	++	-	++	++	200
Utbetring: Delstrekning 2 Ovabakka - Støa								
Konsept 2/24a (80 km/t)	---	+++	--	+	--	++	+++	190
Konsept 2/24b (60 km/t)	-	++	-	+	-	++	++	170
Konsept 2/24c (enkel)	+++	+	++	+	+	+	+	110

Tabell 7.4.1 syner korleis administrasjonen har vurdert konsekvensen av dei ulike konsept a med ulike alternativ for utbetring på delstrekninga Ovabakka – Støa. Ein ser her at konsept 2 (utbetring) samla sett kjem betre ut når det gjeld naturfare, klimaendringar, arealbruk, jordvern og reduksjon av klimagassutslepp, enn konsept 1.

Trafikktryggleik, samfunnstryggleik og framkome for næringsliv kjem noko betre ut ved konsept 1 (ny veg), men og på desse områda vil konsept 2 (utbetring) få betydelege forbetringar samanlikna med dagens situasjon. Unntaket er å utbetre til 80 km/t (alternativ 2/24a), dette alternative vil gje fleire negative konsekvensar (nærføring, støy og omdisponering av areal) og i sum bli noko meir lik konsept 1/24 (ny veg i ny trasé), da dette i praksis inneber ny veg.

Samla sett bidreg konsept 2 (utbetring) best til å nå måla. Å utbetre vil koste mindre enn å bygge ny veg i ny trasé. Alternativ 2/24c på delstrekning 2, er det alternativet som har lågast kostnad blant alternativa på den delen, og som i sum vil gje minst dårleg påverknad på omkringliggjande bustader og areal, samstundes som ein vurderer det slik at framkome, trafikktryggleik og omsyn til samfunnstryggleik blir ivareteke. Det er konsept 2/24 med alternativ 2/24c som best bygger opp om profilen i gjeldande og komande handlingsprogram: *ta vare på eksisterande infrastruktur*.

7.6 Tilråding og val av løysing

Ny veg i ny trasé vil vere svært kostbar og blant anna føre til store arealinngrep med tilhøyrande utslepp av klimagassar. Konsept 1/24 vil krevje bruk av bompengar. Om ein legg ei 50/50-fordeling til grunn i prosjektet, må fylkeskommunen sitt bidrag auke frå 200 mill. kr til 300 mill. kr. **Vi tilrår ikkje vidare arbeid med konsept 1/24.**

Administrasjonen tilrår at prinsippet om utbetring av eksisterande veg blir lagt til grunn for vidare utvikling av fv. 24. Dette gjeld både på strekningen Amundrudbakka og Ovabakka – Støa. Vi tilrår at delstrekning 1 og 2 blir gjennomført som to sjølvstendige prosjekt, der ein startar med delstrekning 1, Amundrudbakka.

Grunngjevinga for dette er basert på gjennomgangen av konsekvensar og Innlandet fylkeskommune sine ambisjonar om å ta vare på eksisterande infrastruktur framfor å bygge nytt.

Amundrudbakka er fyrste prioritet

Med dagens økonomiske ramme, tilrår vi å starte med delstrekning 1, Amundrudbakka (utbetring veg og ny gang- og sykkelveg) innanfor tilgjengeleg ramme, utan bruk av bompengar. Grunngjevinga for dette er i hovudsak knytt til framdrift.

Vi ser det i utgangspunktet som tenleg å utbetre heile strekningen samstundes, men den tilgjengelege økonomisk ramma på 200 mill. kr, gjer ikkje dette mogleg. Delstrekning 1, Amundrudbakka er planlagt utifrå eit mål om massebalanse i prosjektet, noko som gjer at prosjektet står godt som eit enkeltprosjekt. Derfor er det mindre å hente på ei samla gjennomføring av både prosjekta.

Ovabakka – Støa krev tilleggsøyving

Strekninga frå Ovabakka til Støa er prioritet 2. Denne kan bli gjennomført på ulike måtar, med og utan bompengar. Ein må arbeide vidare med å avklare standard og eventuelt bruk av bompengar. Delstrekninga kan bli delt opp i to mindre prosjekt: gang- og sykkelveg Ovabakka og ny bru på Støa. Om ein vel alternativ 2/24c, finn vi det ikkje tenleg med bompengar, da ein her ikkje vil få redusert reisetid og/eller auke kapasiteten på strekninga.

7.7 Planbehov og tilråding til vidare arbeid

Det er behov for planavklaring etter plan- og bygningslova. Dette gjeld for alle konsept og alternativ.

Konsept 2/24 i Amundrudbakka følgjer dagens trasé og vi vurderer det derfor slik at ein kan gå rett til arbeidet med ein reguleringsplan. Vidare vil val av løysning på delstrekning 2 (Ovabakka – Støa) påverke tal på reguleringsplanar. Ved å velje alternativ 2/24a eller b vil det vere aktuelt med 1 reguleringsplan. Om ein deler strekninga i to prosjekt (alternativ 2/24c) vil det kunne vere føremålstenleg med to reguleringsplanar; ein for bru på Støa og ein for gang- og sykkelveg Ovabakka.

Arbeidet med reguleringsplanen for Amundrudbakka (delstrekning 1) kan starte så snart ein har avklart konseptet. Vi vil arbeide vidare med avklaring av standard og bruk av bompengar for strekninga Ovabakka – Støa (delstrekning 2).

Det er heilt sentralt med god dialog med Stange kommune i vidare avklaring og planlegging. Ved neste rullering av kommuneplanen sin arealdel i Stange, bør fylkeskommunen gje tydeleg innspel til at illustrasjonslinja for ny trasé, som ligg i kommuneplanen sin arealdel, blir teke ut.

Oppsummert tilrår administrasjonen følgande utvikling for fv. 24 i Stange kommune:

1. På grunnlag av ein samla gjennomgang av konsekvensar, tilrår administrasjonen at prinsippet om **utbetring** av veg i eksisterande veglinje leggst til grunn for vidare utvikling av fv. 24.
2. **Utbetring** av delstrekning 1, Amundrudbakka, konsept 2/24, blir prioritert. Dette blir gjennomført innafor avsett ramme på 200 mill. kr og utan bompengar. Dette sikrar god framdrift, og arbeidet med reguleringsplan kan starte så snart hovudutval for samferdsle har vedteke konsept.
3. Utbetring av delstrekning 2 (Ovabakka – Støa) vil krevje ytterlegare løyvingar gjennom framtidige handlingsprogram ev. med supplering frå bompengar, og bli gjennomført som eige prosjekt. Det er foreløpig 3 ulike alternativ for utvikling her:
 - a) Konsept 2/24a (80 km/t). Kostnad 190 mill. kr. Denne løysinga forutset delvis finansiering med bompengar.
 - b) Konsept 2/24b (60 km/t). Kostnad 170 mill. kr. Denne løysinga forutset delvis finansiering med bompengar.
 - c) Konsept 2/24c (enkel). Kostnad 110 mill. kr. Denne løysinga kan bli delt i to delprosjekt (gs-veg Ovabakka og bru Støa). Bruk av bompengar er ikkje aktuelt.
4. Administrasjonen vil ikkje tilrå eit **samla** bompengeprosjekt for heile strekninga Gata til Støa (delstrekning 1 og 2). Årsaka til dette er kompleksitet og framdrift.



Innlandet
fylkeskommune