
Saknr: 2020/47302-3
Saksbehandlar: Matti Torgersen

Saksgang

Utval	Utv.saknr.	Møtedato
Hovudutval for samferdsel og mobilitet		13.05.2020
Fylkesutvalet		28.05.2020
Fylkestinget		09.06.2020

E134 Røldal-Seljestad - Delvis bompengefinansiering

Forslag til innstilling

1. Fylkestinget sluttar seg til det føreslegne bompengeprogget for E134 Røldal–Seljestad slik det er skissert i Fagleg grunnlag for delvis bompengefinansiering frå Statens vegvesen, Utredding vest datert 03.04.2020.
2. Det vert lagt til grunn 2 975 mill. 2020-kr i kostnader for prosjektet. Endeleg styringsramme og kostnadsramme vert fastsett etter ekstern kvalitetssikring KS2 av prosjektet.
3. Det vert lagt til grunn at utbygginga skjer i åra 2022-2027 med prosjektering i 2022 og anleggstart i 2023.
4. Det vert lagt til grunn innkrevjing av bompengar i begge retningar i ein automatisk bomstasjon plassert i ny tunnel på ny veg.
5. Bompengainnkrevjinga startar når vegprosjektet opnar for trafikk. Det er lagt opp ein innkrevjingsperiode på 15 år.
6. Fylkestinget aksepterer at det vert etablert eit bompengeprogget med ein bomstasjon i ny tunnel. Det vert lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering (gjennomsnittstakst) for dette bompengeprogget mellom 107-117 2020-kr. Det inneber bompengetakstar på om lag:
 - 94-103 2020-kr for køyretøy i takstgruppe 1 (køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg samt køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale)
 - Køyretøy i takstgruppe 2 (køyretøy med totalvekt fra og med 3 501 kg (ekskl. Køyretøy i køyretøykategori M1 med elektronisk brikke og gyldig avtale) betalar tre gonger taksten for takstgruppe 1
 - Nullutsleppskøyretøy skal betale bompengavgift i tråd med gjeldande regelverk og fylkeskommunale vedtak - per mars 2020 er dette inntil 50 pst. av taksten for takstgruppe 1 etter rabatt. Nullutsleppskøyretøy med totalvekt frå og med 3 501 kg betalar ikkje bompengar.
7. Køyretøy med gyldig avtale og elektronisk brikke får 20 pst. rabatt. Det blir ikkje gitt rabatt til køyretøy i takstgruppe 2. Det er føresett at bompengetakstane vert justert i samsvar med prisutviklinga.

8. Kostnadsauke utover prisstigninga opp til kostnadsramma for prosjektet skal dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise fordeling som innanfor styringsramma. Eventuelle overskridingar ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar. På same måte skal eventuell kostnadsreduksjon på inntil 10 pst. av styringsramma fordelast mellom bompengar og statlege midlar etter same prosentvise fordeling som for styringsramma. Kostnadsreduksjon ut over 10 pst. vert godskriven staten.
9. Under føresetnad av Kommunal- og moderniseringsdepartementet sin godkjenning, garanterer Vestland fylkeskommune ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa til 695 mill. kr for prosjektet E134 Røldal - Seljestad med tillegg av 10 % av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet vert følgjeleg 765 mill. kr.
10. Garantien gjeld frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år frå oppstart på innkrevjinga i dei nye bomstasjonane. Innkrevjingsperioden kan i særskilte tilfelle forlengast med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiføresegna § 3. Samla garantitid vert, inkludert byggeperioden, på inntil 23 år frå fyrste opptrekk på finansieringa i samband med rekvisisjonar frå Statens vegvesen. Garantisten sine utlegg kan dekkast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og ein forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år. Garantien gjeld inntil bompengeselskapet si gjeld er nedbetalt og vert redusert i takt med nedbetalinga av lån. Garantisten har rett til å sikre garantiane med 1. prioritets pant i bompengeselskapets rett til å krevje inn bompengar.
11. Ansvar for innkrevjing og delfinansiering av E134 Røldal - Seljestad med bompengar skal leggjast inn i det regionale bompengeselskapet Ferde AS.

Samandrag

Statens Vegvesen har sendt over fagleg grunnlag for delvis bompengefinansiering av E134 Røldal-Seljestad 3. april 2020. Prosjektet ligg i Ullensvang kommune, og er første byggjetrinn av planlagd høg fjellstrekning over Haukeli på strekninga Vågsli-Røldal-Seljestad. Det er føreslått ein bomstasjon i ny tunnel med to-vegs innkrevjing. Det er føreslått 15 års innkrevjing med ei gjennomsnittleg inntekt per passering (gjennomsnittstakst) for dette bompengepoppet mellom 107-117 2020-kr. Det er etter vanleg praksis lagt opp til at fylkeskommunen gir garanti for bompengelån, som her er sett til 765 mill. kr.

Fylkesrådmannen meiner det er viktig å realisere prosjektet, og rår til å støtte det framlagde bompengepoppet.

Rune Haugsdal
fylkesrådmann

Dina Lefdal
Fylkesdirektør

Saksframlegget er godkjent elektronisk og har difor ingen handskriven underskrift

Saksutgreiing

Bakgrunn for saka

Statens Vegvesen oversendte fagleg grunnlag for delvis bompengefinansiering av E134 Røldal-Seljestad 3. april 2020. Prosjektet ligg i Ullensvang kommune, og er første byggjetrinn av planlagd høgfjellstrekning over Haukeli på strekninga Vågsli-Røldal-Seljestad. Det faglege grunnlaget er vedlagt denne saka.

Prosjektet har godkjend konseptvalutgreiing (KVU) frå 2011, godkjent kommunedelplan frå 2008 og godkjende reguleringsplanar frå 2019. I Meld St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029 er prosjektet delt i to byggjetrinn. Byggjetrinn 1 Røldal-Seljestad er ført opp i Handlingsprogrammet til NTP 2018-2029 med oppstart i 2022 og 2023 med bompengar. Statleg løyving er sett opp i siste seksårsperiode 2024-2029.

Det er Ullensvang kommune og Vestland fylkeskommune som må gjere dei naudsynte vedtaka, før saka kan leggjast fram for handsaming i Stortinget. Vinje kommune og Vestfold- og Telemark fylkeskommune vil få saka til uttale. Bompengesak for byggetrinn II E134 Vågsli - Røldal vil krevje eiga behandling i kommunane før finansieringsplan for dette byggetrinnet kan vedtakast.

Vedtakskompetanse

Etter reglement for finans- og gjeldsforvaltning er det fylkestinget som gjer vedtak om fylkeskommunal garanti, jf. pkt. 7.1.

Etter reglement for delegasjon etter særlov har fylkesutvalet mynde til å gjere fylkeskommunalt prinsippvedtak om bompengeprojekt, jf. veglova §27.

Vurderingar og verknader

Økonomi: I saka er det lagt opp til at fylkestinget stiller garanti for lån. Ut over dette har det inga konsekvensar for fylkeskommunal økonomi.

Klima: Utbygging av vegstrekninga E134 Røldal-Seljestad vil medføre klimagassutslepp i anleggsfase. Når prosjektet er ferdig, vil det bidra monaleg til reduksjon i utslepp særleg for tunge køyretøy grunna kortare veg og fjerning av lange og bratte stigningar.

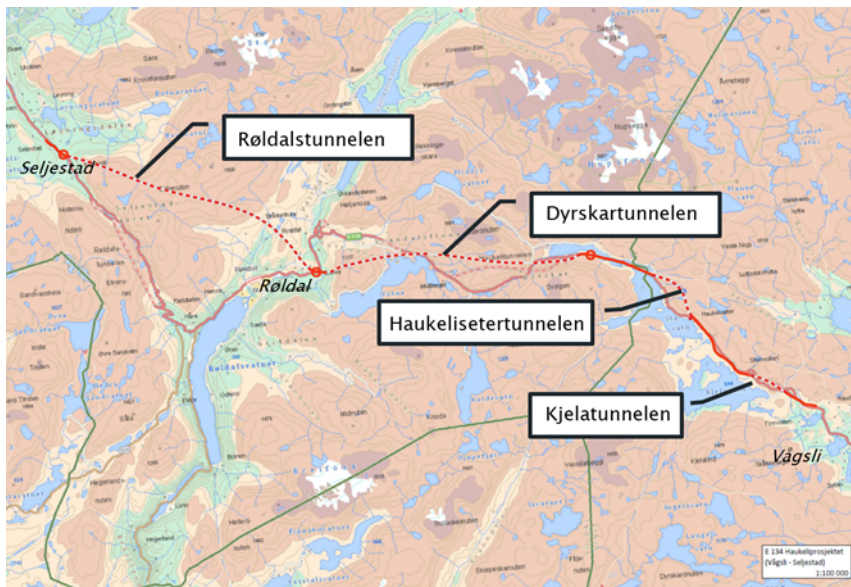
Folkehelse: Prosjektet vil bidra til langt mindre trafikk gjennom Røldal, noko som vil vere gunstig for bumiljø i tettstaden. Prosjektet vil bidra til betre trafikktryggleik.

Regional planstrategi: Prosjektet vil bidra til å styrkje regionale transportsamband

Om prosjektet

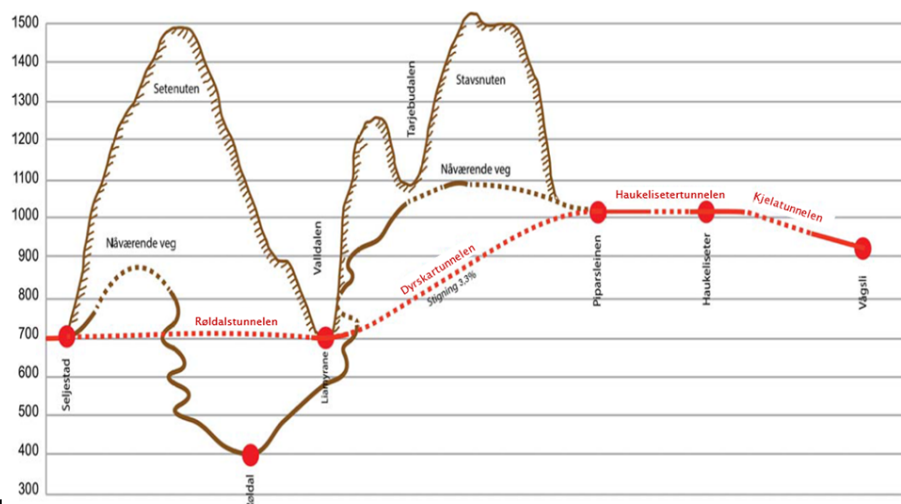
Prosjektet E134 over Haukeli er utpeika som eit av hovudvegsambanda aust-vest i Sør-Noreg og er viktig for transporten mellom den sørlege delen av Vestlandet og Austlandet. Vegen over fjellet har låg standard. Mange av tunnelane er låge og smale. Vegen i dagen er smal, svingete og har bratte stigningar. På vinteren er strekinga utsett for hyppige stengingar og kolonnekøyring. Målet med prosjektet er å bygge ny veg på heile strekinga, med god kurvetur og auka vegbreidde for å redusere reisetida og å betre regulariteten over høgfjellet.

Statens vegvesen har utarbeidd forslag til reguleringsplanar for heile prosjektet frå Vågsli til Seljestad. Planane vart godkjende i 2019. Mellom Vågsli og Røldal skal det byggast tre tunnelar der den lengste er Dyrskartunnelen. Tunnelen vil erstatte dagens Haukelitunnel og blir 12,4 km lang. Tunnelen skal starte ved Liamyrane ovanfor Røldal, og munnar ut ved Dyrskar. Det skal byggjast ny Haukelisetertunnel på om lag 3 km. Kjelatunnelen skal erstatte dagens Vågslitunnel, og er nesten 2 km lang. I dei tre austlegaste tunnelane er det planlagt kolonneoppstillings-/kolonneforbikøyringsfelt saman med toalettrom. I tillegg skal dagens veg mellom tunnelane utbetrast.



Dei to lange tunnelane er regulerte for firefelts veg med to løp. I det første byggetrinnet er det planlagt å bygge tofelts tunnelar i eitt løp. Om trafikkmengda krev det, kan E134 utvidast utan nye reguleringsplanar.

Liamyrane vert det nye knutepunktet for trafikken aust-vest på E134 og for trafikken nord-sør på Rv13. Området skal byggjast opp med massar frå tunnelane. Her kjem bensinstasjon og nytt servicesenter for tungtransport, med mellom anna kvileplass.



Samla kostnadar for heile prosjektet frå Vågsli til Seljestad er anslått å verte 7,04 mrd. 2018-kr i NTP 2018-2029.

E134 Seljestad-Røldal

Frå Røldal til Seljestad skal det byggjast ny Røldalstunnel som vert 12,8 km lang. Tunnelen startar på Liamyrane (ved Røldal) og munnar ut på Seljestad. Det er fastsett at heile prosjektet skal dimensjonerast for ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på 3 700 som er trafikkprognose for 2050. Det er lagt til grunn at vegen skal dimensjonerast som nasjonal hovudveg med dimensjoneringsklasse H3 som inneberer 90 km/t og ein samla normalprofil på 9m for vegprosjektet. I tillegg er det planlagt tilknytingsveger med kryss på Seljestad og Liamyrane, gang og sykkelveg på Seljestad med kryss og overgangsbruer. Samla lengde på prosjektet slik det er planlagt er om lag 18 km. Ny veg vil fjerne dagens stigningsparti og redusere køyrelengda med om lag fem kilometer.

Prosjektet E134 Røldal - Seljestad er ført opp i Handlingsprogrammet til NTP 2018-2029 med statleg løyving i siste seksårsperiode 2024-2029. Det er føresett start av prosjektet i 2022 med bompengar. Styringsmål er sett til å vere om lag 2 960 mill. 2018-kr i NTP. Dette utgjør 3 100 mill. 2020-kr. Som svar på oppdrag frå Samferdsledepartementet i samband med Nasjonalt transportplan (NTP) 2022-2033, har Statens vegvesen foreslege tiltak for å redusere kostnadene med prosjektet. Førebels har Staten vegvesen rekna at kostnadane kan reduserast til 2 905 mill. 2019-kroner ved å kutte utbetringstiltak på dagens veg nord for Seljestad inkludert gang- og sykkeløysingar og overgangsbruer. Dette utgjør 2 975 mill. 2020-kr. Prosjektet vert i all hovudsak eit tunnelprosjekt med kopling til eksisterande veg. Det faglege grunnlaget for bompengesak legg til grunn at prosjektet kostar 2 975 mill. kr 2020-kr.

Det er lagt opp til at dagens E134 vert halden open, både som beredskapsveg og som alternativ køyreveg i samband med vedlikehaldsarbeid på den nye vegen. Vegen er òg tilkomstveg til skisenter, hytter og andre føremål.

Bompenggeopplegg

Nytteprinsippet om samanhengen mellom betaling av bompengar og nytten av bompengane er førande for bompengeprojekt. Geografisk plassering av bomstasjonar skal sikre at dei som betaler bompengar har nytte av prosjektet bompengane finansierer. På same måte skal dei som har nytte av prosjektet vere med å betale bompengar. Vidare er hovudregelen for delfinansiering av enkeltprosjekt etterskotsinnkrevjing.

Det kan opnast for bomstasjon på sideveg dersom det blir utført tiltak på vegen som ein del av utbygginga. Det kan også gjerast unntak der bomstasjon på hovudvegen medfører auke i trafikken på sidevegen med uheldige konsekvensar for trafikktryggleik og miljø.

Fylkesutvalet i dåverande Hordaland fylkeskommune vedtok følgjande uttale i spørsmålet om bom på sideveg i sak 181/19:

«Fylkesutvalet er samd i at bom på sideveg bør unngåast, og berre førekomme der det er naudsynt for å realisere hovudprosjektet og for å unngå store konsekvensar for trafikktryggleik og miljø grunna omfattande trafikklekkasje til sideveg.»

Statens vegvesen har greidd ut i alt åtte moglege bompenggeopplegg for delfinansiering av E134 Røldal - Seljestad med bompengar.

- 1a - bomstasjon på ny veg (i ny tunnel)
- 1b - bomstasjon på Seljestad
- 1c - bomstasjon på Liamyrane
- 2a - bomstasjonar på ny veg og på sideveg
- 2b - bomstasjonar på Liamyrane og på Seljestad
- 2c - bomstasjonar på Liamyrane og i ny tunnel
- 2d - bomstasjonar på Seljestad og i ny tunnel
- 2e - bomstasjonar på Seljestad og Liamyrane (med omvendt timesregel)

Med unntak av det tilrådde bompenggeopplegget alternativ1a med ein bomstasjon på ny veg, inneber alle dei andre alternativa bompenggeopplegg med bom på sideveg. I desse alternativa ville

det vere ein del trafikantar som ikkje skal nytte ny tunnel, som måtte ha betalt. Berekna trafikkgrunnlag for alle bompenggeopplegg med bom på sideveg reknar vi som forholdsvis sikre.

Trafikkberekningane tyder på at om lag 15 pst. av gjennomgangstrafikken frå aust til vest vil køyre sidevegen om denne er gratis. Framkome, miljø og trafiktryggleik på sidevegen vil vere noko betre, dersom gjennomgangstrafikken frå aust til vest ikkje har ein gratis omkøyringsveg. Sidevegen vil vere lengre enn ny veg og det vil vere mykje meir stigning. Difor vil klimagassutslepp vil også vere noko høgare dersom gjennomgangstrafikk køyrer sidevegen framfor å nytte ny tunnel. Statens vegvesen vurderer ikkje konsekvensane for framkomst, trafiktryggleik og miljø som svært store. Det er noko større usikkerheit i trafikkberekningane i bompenggeopplegg 1a med bomstasjon i ny tunnel.

Etter at Statens vegvesen har foreslått å redusere prosjektkostnadane ved å kutte gang- og sykkelveg, overgangsbruer og utbetring av dagens veg på Seljestad, står bompenggeopplegg 1a med bomstasjon i ny tunnel fram som eit betre alternativ i høve nytteprinsippet.

Statens vegvesen tilrår etablering av ein bomstasjon med tovegs innkrevjing plassert på ny veg i ny tunnel. Plasseringa medfører at nytteprinsippet er oppfylt ved at dei trafikantane som har størst nytte av ny tunnel betalar. Det vil likevel vere ein del trafikantar som har ein viss nytte av at framkomst og trafiktryggleik på sidevegen vert betre, som ikkje kjem til å betale.

Takstnivå

Taksgruppe 1 (lette køyretøy) og M1 (køyretøy med maksimalt 8 passasjerplassar pluss førar) kan få 20 pst. rabatt. For takstgruppe 2 er det innført obligatorisk brikke, slik at det ikkje er lagt til grunn rabatt. Bompengetaksten for taksgruppe 2 er sett til tre gonger bompengetaksten for takstgruppe 1. Statens vegvesen vurderer det slik at det er særskilt tungtrafikken som vil få nytte av prosjektet i høve til innspart reisetid og mindre stigning.

I dette faglege grunnlaget er det lagt til grunn følgjande føresetnader for trafikksamansetning for utrekning av bompengetakstar:

- Tunge køyretøy i takstgruppe 2 vil utgjere 19 pst. av trafikken.
- 10 pst. av trafikken i takstgruppe 1 vil passere utan AutoPASS-brikke.
- 10 pst. av trafikken vil vere nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1.
- 5 pst. av passeringane vil ikkje betale som følgje av andre fritak inkl. tunge nullutsleppskøyretøy, mangelfull identifisering av køyretøy, teknisk svikt etc.

Med desse føresetnadene er bompengetakstar for takstgruppe 1 førebels rekna til om lag 94 - 103 2020-kr (utan rabatt). For takstgruppe 2 vil ein måtte legge til grunn mellom 282 - 309 2020-kr.

Det er ikkje lagt til grunn månadstak for dette prosjektet. Det er ikkje venta at innføring av eit eventuelt månadstak for takstgruppe 1 ville fått noko vesentleg å seie for takstnivået i dette prosjektet, då det er antekje at lokaltrafikk vil velje å køyre sidevegen når det er bompengavgift i ny tunnel.

Under føresetnad at bompengeselskapet skal stille til disposisjon 512 mill. 2020-kr, må ein ha ei gjennomsnittleg inntekt per passering (gjennomsnittstakst) på 108 2020-kr. Før bompengesaka vert lagd fram for Stortinget skal det gjennomførast ei ekstern kvalitetssikring (KS2) av finansieringsopplegget og av kostnadsanslaget for E134 Røldal - Seljestad. For å ta høgde for at resultat frå KS2 kan innebere at det må leggjast til grunn høgare kostnadar og meir pessimistiske føresetnader for trafikk og trafikantfordeling, tilrår Statens Vegvesen å leggje til grunn ein gjennomsnittstakt i eit spenn på mellom 107-117 2020-kr.

Endeleg gjennomsnittstakst vert vedteken av Stortinget på grunnlag av stortingsproposisjonen for prosjektet.

Takst- og rabattsystemet kan justerast slik at gjennomsnittleg inntekt pr. passering (gjennomsnittstakst) vert oppretthalden etter at innkrevjinga er sett i gang. Etter eitt til to års drift skal takstnivået og forventa nedbetalingstid vurderast i høve til trafikk- og renteutviklinga.

Finansieringsplan

I finansieringsplanen er det etter kostnadsreducerande tiltak lagt opp til at samla kostnad for prosjektet vert sett til 2 975 mill. 2020-kr, der staten bidreg med 2 463 mill. kr og bompengar utgjer 512 mill. kr. Det gir eit bompengebidrag på 17,2 pst.

Det er lagt opp til ei berekningsteknisk lånerente på 5,5 pst dei første 10 åra etter første låneopptak, og etter dette 6,5 pst. Dette er i tråd med gjeldande retningslinjer.

Bompengeperioden er sett til 15 år etter at prosjektet er opna for trafikk. Det er lagt til grunn prosjektering og rigg av prosjektet i 2022 med anleggsstart i 2023 og venta opning i 2028. Innkrevjingskostnadene er sett til 2,5 mill. kr. pr år.

Det er føresett at fylkeskommunen stiller sjølvskuldnargaranti for eit maksimalt bompengelån på 695 mill. kr.

Eventuell kostnadsauke i prosjektet ut over prisstigning skal dekkast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Kostnadsauke opp til kostnadsramma skal dekkast med bompengar og statlege midlar etter same prosentvise fordeling som innafor styringsramma. Eventuell auke utover kostnadsramma er staten sitt ansvar. Dersom økonomien i bompengeselskapet vert dårlegare enn føresett, kan bompengeselskapet etter avtale med Statens vegvesen auke gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstigninga og forlenge innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Fylkesrådmannen sine vurderingar

Statens Vegvesen har utarbeida det faglege grunnlaget i nært samarbeid med Ullensvang kommune, samt med Vestland fylkeskommune på administrativt nivå.

E134 Seljestad-Røldal har i dag låg standard med store høgdeskilnader. Prosjektet vil bidra monaleg til betre framkome og tryggleik på strekninga. Ikkje minst for tunge køyretøy som har store kostnader til drivstoff og høge klimagassutslepp grunna all stigninga på strekninga. Fylkesrådmannen vurderer difor at det er viktig at prosjektet vert realisert, og har i sak om prioriteringar til Nasjonal transportplan innstilt på at E134 Røldal-Seljestad bør sjåast som eit bunde prosjekt som må realiserast.

Eit sentralt spørsmål er om det er behov for bom på sideveg for å sikre inntektsgrunnlaget for prosjektet, samt for å bidra til betre tryggleik og framkome på noverande E134. Det er usikkert kor mykje av trafikken som vil velje gamlevegen. Statens Vegvesen anslår om lag 15 prosent, dette er i all hovudsak lokaltrafikk mellom Røldal og E134, samt trafikk frå rv. 13 frå sør gjennom Brattlandsdalen. Nytteprinsippet tilseier at dei som brukar gamal veg, vil ha mindre nytte av at trafikken går i tunnel sjølv om trafikken blir mindre. Det er grunn til å tru at det meste av trafikken som følgjer E134 vil ha stor fordel av å køyre E134 grunna kortare avstand, langt betre vegstandard og mykje mindre stiging. Særleg gjeld dette store køyretøy som brukar mykje drivstoff på noverande veg. Fylkesrådmannen legg ut i frå dette til grunn at det er forsvarleg både ut i frå trafikkgrunnlag og trafikktryggleik å ikkje ha bom på sideveg i dette tilfellet. Vidare legg fylkesrådmannen også vekt på at Ullensvang kommune meiner det ikkje er behov for bom på sideveg.

Det er ikkje lagt inn timesregel i dette prosjektet. Som nemnt vil truleg lokaltrafikken til og frå Røldal bruke eksisterande E134 framfor ny tunnel. Det vil dermed berre vere gjennomgangstrafikken på E134 som eventuelt vil kunne ha føremon av timesregel. Det er grunn til å tru at det er lite pendling over fjellet, og det vil berre vere eit fåtal bilar som kan ha fordel av timesregel. Fylkesrådmannen støttar difor at det ikkje blir innført timesregel.

Det er vidare lagt til grunn tre gonger pris for store køyretøy. Grunnen til dette er at store køyretøy har stor vinst av prosjektet, då det førar til monaleg reduserte kostnader til drivstoff.

I tråd med vanleg praksis er det lagt til grunn at fylkeskommunen stiller garanti for bompengelånet. Grunnen til at dette vert gjort, er dels for at det gir høgare tryggleik for långjevar, og dermed lågare rentenivå. Vidare er det vurdert at fylkeskommunal garanti gir betre lokal forankring for prosjekta.

Fylkesrådmannen viser til at det samla garantiansvaret for fylkeskommunen for bompengelån er blitt høgt. I utgangspunktet meiner fylkesrådmannen at staten burde stått for garantiansvaret heilt eller delvis.

For å handtere usikkerheita i trafikkgrunnlaget, er det lagt inn eit par mekanismar. For det første kan gjennomsnittstakst aukast med inntil 20 prosent, og lengda på innkrevjinga aukast med inntil 5 år. Desse mekanismane vil berre kunne nyttast i dei tilfelle der inntektene vert mykje høgare enn føresett. Ved eventuelle kostnadsoverskridingar ut over kostnadsramma, er det staten som sit med ansvaret. Vidare er rentene i tråd med nasjonale retningsliner lagt høgare enn dagens rentenivå. Med dette skal det mykje til at det vil vere behov for å løyse ut det fylkeskommunale garantiansvaret.

Fylkesrådmannen vurderer at det er viktig å få realisert prosjektet. Det er også gode mekanismar som gjer at det er lite truleg at garantiansvaret vert utløyst. Fylkesrådmannen råder difor til å gjere vedtak om fylkeskommunal garanti.

Om inntektene i prosjektet blir større enn venta, tilseier dagens retningsliner at takstnivået bør reduserast. Alternativt kan nedbetalingstida reduserast.

Det er grunn til å tru at eksisterande E134 vert omklassifisert til fylkesveg når ny veg står ferdig. Det er ikkje lagt inn midlar til oppgradering av eksisterande E134 før omklassifisering i finansieringsopplegget for E134 Seljestad-Røldal. Sak om omklassifisering vil kome på høyring til fylkeskommunen før det vert gjort vedtak. Det vil etter fylkesrådmannen si meining vere viktig å peike på behovet for oppgradering av særleg tunnelane på denne strekninga før ei eventuell omklassifisering.

Kommunestyret i Ullensvang kommune har gjort likelydande vedtak som innstillinga i denne saka i punkt 1 til 8 i møte 29. april. Innstillinga punkt 9 til 11 om fylkeskommunal garanti og om regionalt bompengeselskap treng berre Vestland fylkeskommune gjere vedtak om.

Om Ullensvang kommune og Vestland fylkeskommune ikkje gjer likelydande vedtak, må saka bli fremja på nytt. Det vil kunne føre til at det blir behov for å justere det faglege grunnlaget, og vil kunne føre til ei utsetjing av prosjektet.

Neste etappe, E134 Vågsli-Røldal, ligg inne i siste 6-årsperiode i NTP 2018-2022 med delvis bompengefinansiering. Fylkesrådmannen har også innstilt på dette i sak om prioriteringar til Nasjonal transportplan 2022-12033. Det vil vere ein eigen bompengeproposisjon for dette delprosjektet, og det vil vere naturleg at det blir vurdert ei samordning med bompengeopplegget for dette prosjektet og for E134 Røldal-Seljestad.

Konklusjon

Fylkesrådmannen rår til å støtte bompengeopplegget slik det ligg i Faglege grunnlag for delvis bompengefinansiering av E134 Røldal-Seljestad datert 3. april 2020.