

# E1 34 Røldal – Seljestad

---

*Fagleg grunnlag for delvis bompengefinansiering*

Forslag til lokalpolitisk behandling



Statens vegvesen Utredning vest

Bergen 3. april 2020

## Innhold

1. Innleiing .....	3
2. Omtale av prosjektet .....	4
2.1 Byggetrinn I Røldal – Seljestad .....	5
3 Planstatus.....	6
4 Trafikkgrunnlag .....	6
4.1 Venta trafikkvekst.....	8
5 Bompengelopplegg .....	8
5.1 Generelt om bompengelopplegg for riksvegprosjekt.....	8
5.2 Moglege bompengelopplegg for E134 Røldal – Seljestad som er utgreidd.....	9
5.3 Tilrådd bompengelopplegg for E134 Røldal – Seljestad.....	10
5.3.1 Takst- og rabattsystem.....	11
5.3.2 Styring av gjennomsnittstakst .....	13
6 Finansieringsplan .....	13
6.2 Bompengar .....	14
6.2.1 Innkrevjingsperiode .....	14
6.2.2 Finansieringskostnader – rente på lån .....	14
6.2.3 Innkrevjingskostnader.....	14
6.2.4 Bompengebidrag .....	14
6.3 Statlege midlar .....	15
6.3.1 Fylkeskommunal garanti .....	15
7 Utbyggingsplan .....	15
8 Handtering av uvisse .....	15
9 Tilrådingar .....	17

## 1. Innleiing

Prosjektet E134 Røldal–Seljestad ligg i Ullensvang kommune i Vestland fylke og er fyrste byggetrinn av planlagt utbetring av høgjellsstrekninga E134 Vågsli – Seljestad. E134 er ein prioritert strekning mellom aust og vest i landet. På vinteren er strekninga utsett for hyppige vegstengingar og kolonnekøyring. Talet for timar med stenging og kolonnekøyring har dei seinare åra vore aukande på grunn av strengare krav til tryggleik. Samla sett vil prosjektet E134 Vågsli – Seljestad korte inn vegen med ca. 11 km og stigningane vil bli monaleg reduserte (1 020 høgdemeter). Dagens ÅDT er om lag 2300 ved Seljestad, og om lag 1700 ved Liamyrane.

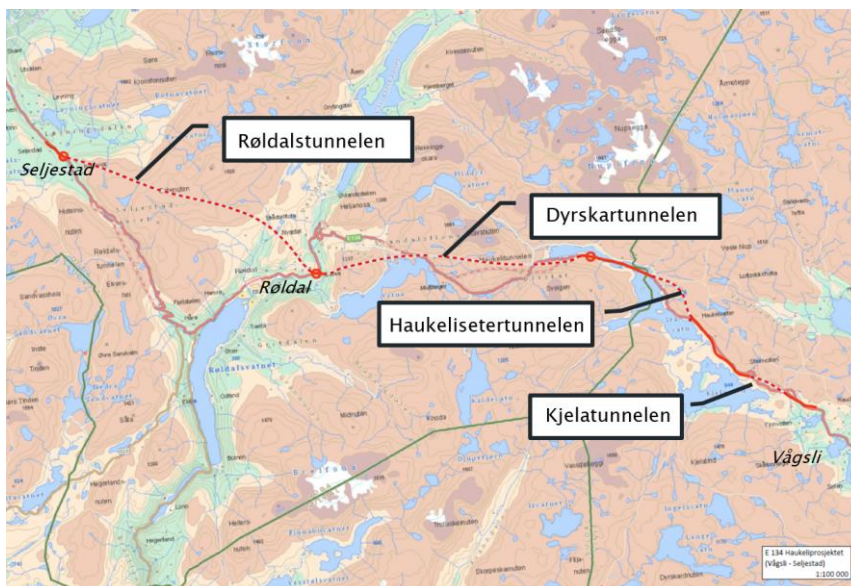
Heile prosjektet har godkjent KVU frå 2011 og godkjent kommunedelplan frå 2008 og godkjende reguleringsplanar frå 2019. I Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* er prosjektet delt i to byggetrinn. Byggetrinn I E134 Røldal – Seljestad er ført opp i Handlingsprogrammet til NTP 2018–29 med oppstart i 2022 og 2023 med bompengar. Statleg løyving er sett opp i siste seksårsperiode 2024–2029.

Dette dokumentet er eit fagleg grunnlag for lokalpolitisk behandling av bompengesak om delvis finansiering av byggetrinn I E134 Røldal– Seljestad. Det er Ullensvang kommune og Vestland fylkeskommune som må fatte dei naudsynte vedtaka, før saka kan leggast fram for behandling 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. I arbeidet med dette faglege grunnlaget har vi teke omsyn til at byggetrinn II E134 Vågsli – Seljestad skal kunne delvis finansierast med bompengar med eige bompengeopplegg. Det er gjort trafikkberrekningar som syner at det vil vere tilstrekkeleg trafikkgrunnlag til å finansiere bompengelån for begge byggetrinna samstundes dei siste åra av innkrevjingsperioden for byggetrinn I E134 Røldal – Seljestad.

## 2. Omtale av 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. Målet med prosjektet er å bygge ny veg på heile strekninga, med god kurvetur og auka vegbreidde for å redusere reisetida og å betre regulariteten over høg fjellet.

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-/kolonneforbikøringsfelt saman med toalettrom. I tillegg skal dagens veg mellom tunnelane utbetrast.

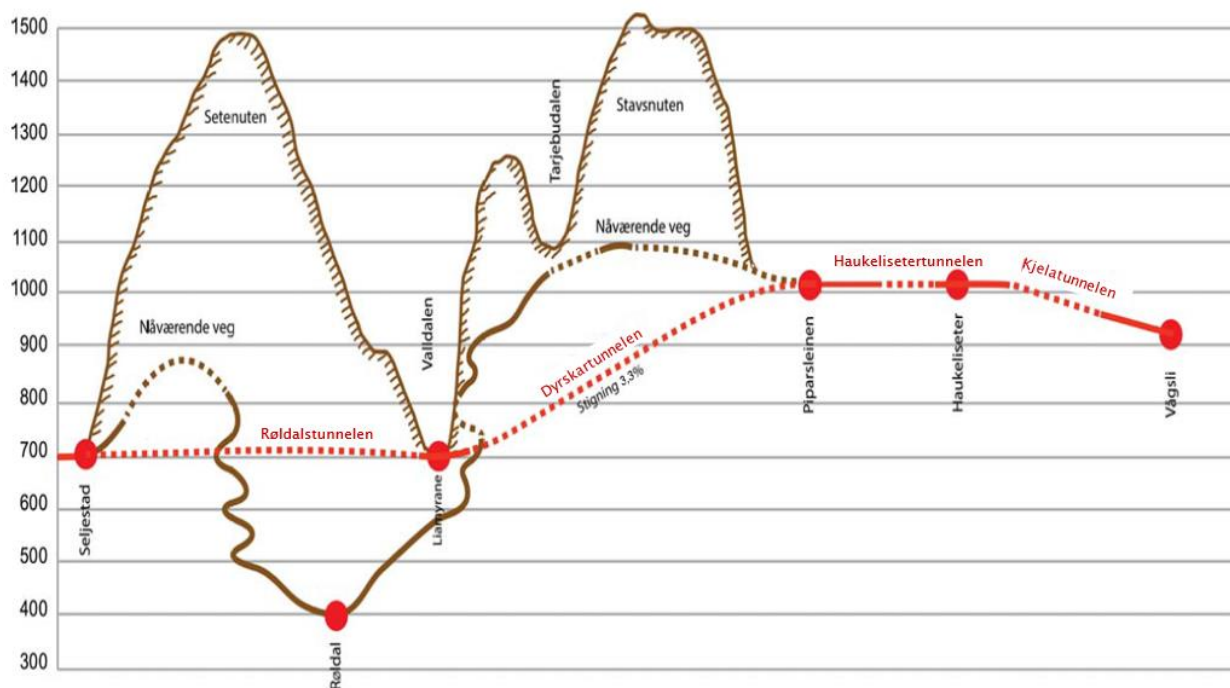


Figur 1: Oversiktskart E134 Vågsli – Seljestad

For å leggje til rette for ei langsiktig utvikling av vegen, er dei to lange tunnelane regulerte for firefelts veg med to løp. I det første byggetrinnet er det planlagt å bygge tofelts tunnelar i eitt løp. Når 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.

Heile prosjektet E134 Vågsli – Seljestad vil redusere talet på høgdemeter med om lag 1020 m og redusere køyrelengda med om lag 11 km. Kartet under illustrerer reduksjon i lengde og stigning. Ny veg er merka med raudt. Stripla linje er tunnelar mens raud linje er utbetring av veg i dagen. Brun linje er dagens veg med tunnelar og veg i dagen.



Figur 2: Høgdeprofil for E134 Vågsli – Seljestad

Samla kostnadar for heile prosjektet frå Vågsli til Seljestad er anslått å verte 7,04 mrd. 2018-kr i NTP 2018–2029. Nedanfor skildrar vi byggetrinn I Røldal – Seljestad nærare sidan det er dette prosjektet som i fyrste omgang vil krevje lokalpolitisk behandling av bompengesak.

## 2.1 Byggetrinn I Røldal – Seljestad

Byggetrinn I Røldal – Seljestad ligg i Ullensvang kommune og omfattar den vestlege delen av E134 Vågsli – Seljestad. Dagens veg har to køyrefelt med varierende standard og smale tunnelar med høgdebegrensning, sterke stigningar og slyngparti. Deler av parsellen har fartsgrense 50 og 60 km/t.

Frå Røldal til Seljestad skal det byggjast ny Røldalstunnel som vert 12,8 km lang. Tunnelen startar på Liemyrane (ved Røldal) og munnar ut på Seljestad. Det er fastsett at heile prosjektet skal dimensjonerast for ein årstdøgntrafikk (ÅDT) på 3 700 som er trafikkprognose for 2050. Med utgangspunkt i denne trafikkmengda, fartsgrense 90 km/t og funksjonen E134 skal ha som nasjonal hovudveg, vart det lagt til grunn geometrikrav frå dimensjoneringsklasse H3, dvs. eit samla normalprofil på 9m for vegprosjektet. I tillegg er det planlagt tilknytingsveger med kryss på Seljestad og Liemyrane, 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 føresettt 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) 2022–2027 (33), 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 sykkelløysingar og overgangsbruer. Dette utgjør 2 975 mill. 2020–kr. Prosjektet vert så fall hovudsakleg eit tunnelprosjekt med kopling til eksisterande veg. Dette 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.

### 3 Planstatus

Statens vegvesen sitt forslag til reguleringsplanar for strekninga E134 Vågsli –Seljestad vart sendt til Vinje kommune og Odda kommune i 2018. Reguleringsplanane var godkjende i 2019. Byggetrinn I E134 Røldal – Seljestad har PlanID 1228 20016004 Røldalstunnelen – Seljestad (Ullensvang kommune). Delar av byggetrinnet er inkludert i reguleringsplan for Dyrskartunnelen – Røldalstunnelen med PlanID 1228 2016008.

Tre reguleringsplanar er knytt til E134 Vågsli – Røldal og vil kome til gjennomføring som byggetrinn II. Dette er følgjande reguleringsplanar:

- PlanID 0834 20160004 Vågsli – Fylkesgrensa (Vinje kommune)
- PlanID 1228 2016009 Fylkesgrensa – Dyrskartunnelen (Ullensvang kommune)
- PlanID 1228 2016008Dyrskartunnelen – Røldalstunnelen (Ullensvang kommune)

### 4 Trafikkgrunnlag

Det er gjort fleire trafikkberekningar med Regional Transportmodell (RTM) for prosjektet. Fyrste gong i 2013. I samband med modellberekninga vart det òg gjort ein tilleggsanalyse av trafikknivået basert på framskriving av kjend trafikkmengde. Berekningane er gjort for både E134 Røldal – Seljestad, og E134 Røldal – Vågsli med eit samla takstnivå for bompengar. Resultatet frå transportmodellberekningane og tilleggsanalysen frå 2013 viser eit trafikknivå mellom 2000–2100 køyretøy per døger (ÅDT) ved Seljestad, og mellom 1500–1550 ÅDT ved Røldal. Dagens trafikkmengde er om lag 2300 ÅDT ved Seljestad og 1700 ved Røldal.

Det vart gjort nye modellberekningar med RTM av fleire moglege bompenggeopplegg i 2019 for begge byggetrinna. RTM er et modellverktøy for persontransport, som er bygd opp rundt

firestegsmetodikken. Firestegsmetodikken tar utgangspunkt i fire ulike val av reise som den reisande må ta stilling til:

1. Skal eg gjennomføre ei reise?
2. Kor skal reisa gå?
3. Kva reisemiddel skal eg reise med?
4. Kva reiserute skal eg velje?

RTM tar utgangspunkt i desse vallsituasjonane for å berekne turar i modellområdet. Modellen bereknar persontransportturar som er inntil 100 km. For reiser over 100 km finns det ein eigen nasjonal modell (NTM5) som bereknar dette, og turar som skal til, frå eller gjennom modellområdet til RTM blir overført inn i RTM og behandla vidare der.

Den regionale transportmodellen (RTM) bruker ei forenkla skildring av samanhengen mellom transporttilbodet og etterspørselen etter transport. Den forenkla skildringa kan gjere at ikkje all trafikk blir berekna. RTM bereknar ikkje turar generert av dei lokale hytteområda. Til dømes til og frå skitrekke og skiområde. Det er lagt eit tillegg på RTM trafikken for desse turane, slik at den totale trafikken stemmer overeins med trafikkteljingane i området.

Den gjennomgåande trafikken over Haukeli er lengre turar over 70 km. Desse turane er berekna i NTM (Nasjonal TransportModell) og kopla mot RTM som egne matriser. I alternativa der sidevegen via Røldal er eit alternativ til den nye tunnelen for den gjennomgåande trafikken, er det stor usikkerheit knytt til fordelinga av trafikk i RTM. I RTM blir reiseruta med minst reisemotstand berekna for kvar reisehensikt. Alle turar for denne reisehensikta vil då velje denne ruta. For desse alternativa er trafikkfordelinga frå RTM justert etter skjønn. Det er antatt at noko meir trafikk vil velje den nye tunnelen enn det resultatet frå RTM visar. Det finns lite erfaring frå andre prosjekt i høve til denne problematikken.

RTM byggjer på prognoser om folketalsutvikling og økonomisk utvikling. Det er usikkerheit i desse prognosane som også gjev usikkerheit i trafikkdata. I dette prosjektet er det særleg usikkerheit rundt kor mange som nyttar sidevegen via Røldal for å unngå bompengar. RTM bereknar trafikkavvising på nær 15 pst. frå ny tunnel til sideveg, samanlikna med bompenggeopplegg med bomstasjon på sideveg. Usikkerheit kjem av at RTM ikkje fordeler trafikken innan kvar reisehensikt, og det er lite erfaringsgrunnlag frå andre prosjekt. I transportmodellen kan det bli berekna eit reisemønster som er ulikt frå det reelle reisemønsteret i regionen. Dette kan hende sjølv om trafikktalet er rett på enkeltlenker. Modellen tek ikkje inn standard på sidevegen. Vi justerer difor for at det er parti prega av smal veg, knapp kurvetur og stigning som gjer at fleire trafikantar nok vil velje den nye vegen.

For det tilrådde alternativet med bomstasjon plassert på ny veg (i ny tunnel), bereknar vi ved hjelp av RTM ein årsdøgntrafikk på 1 220 i 2019. Dette gjev bompengetakstar på om lag 100 2020-kr for takstgruppe 1 og 300 2020-kr for takstgruppe 2 med ein bomstasjon i ny tunnel. Med venta trafikkvekst i gjeldande NTP 2018–2029 vil det seie at vi vil ha ein årsdøgntrafikk på om lag 1 370 i opningsåret 2028. Statens vegvesen vurderer trafikkberekningane for å være usikre for dette bompenggeopplegget. Vi legg difor til grunn

eit spenn i gjennomsnittstaksten (sjå nedanfor) for å ta høgde for at det etter ekstern kvalitetssikring (KS2) av finansieringsopplegget, må nyttast andre trafikkstal. Dette vert gjort for å redusere risikoen for at saka må attende til lokalpolitisk behandling etter KS2.

## 4.1 Venta trafikkvekst

I tråd med retningslinjene for bompengeprojekt skal finansieringsberekningane som ligg til grunn for bompengeneinnkrevjing byggje på nøkterne føresetnader. Vi legg til grunn den venta trafikkveksten i Hordaland fylke er omtalt i plangrunnlaget for Nasjonal transportplan (NTP) for 2018–2029, og viser følgjande venta utvikling:

År	Vekst
2016 – 2022	1,45 %
2022 – 2030	1,20 %
2030 – 2040	0,87 %
2040 –2050	0,73 %

Tabell 1: Trafikkvekst lagt til grunn for NTP

## 5 Bompengeloplegg

### 5.1 Generelt om bompengeloplegg for riksvegprosjekt

Eit viktig prinsipp som er førande for alle bompengeprojekt er nytteprinsippet; samanhengen mellom betaling av bompengar og nytten av bompengane. Nyttelprinsippet er omtala i St. meld. nr. 26 (2012–2013) kap. 6.4.1.2. Nyttelprinsippet gjeld både geografisk og i tid. Hovudregelen for innkrevjing av bompengar til delfinansiering av enkeltprosjekt er etterskotsinnkrevjing. Ved innkrevjing av bompengar etter at prosjektet er opna for trafikk, får trafikantane nytte av prosjektet dei betalar bompengar til. 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

I følgje St. meld. nr. 16 (2008–2009) Nasjonal transportplan 2010–2019, kan det opnast opp 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. I 2019 slo Granavolden-plattformen fast at regjeringa vil: *Som hovudregel unngå bom på sidevegar, med mindre det er naudsynt for å realisere prosjektet.* I brev 18. juni 2019 presiserte Samferdselsdepartementet:

Statens vegvesen og Nye Veier AS skal frå no ikkje planleggje med bruk av bom på sideveg i framtidige prosjekt eller i prosjekt som er under planlegging. Trafikantane



skal med denne innstramminga sikrast økt grad av gratis omkøyringsvegar. Dersom særlege høve tilseier bom på sideveg skal saka leggast fram for departementet på eit tidleg tidspunkt.

Fylkesutvalet i Hordaland fylkeskommunen 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.

## 5.2 Moglege bompenggeopplegg for E1 34 Røldal – Seljestad som er utgreidd

Statens vegvesen har greidd ut i alt åtte moglege bompenggeopplegg for delfinansiering av E1 34 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 alternativ 1a med ein bomstasjon på ny veg (sjå pkt. 5.3 nedanfor), er 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. Det er ein noko større usikkerheit i trafikkberekningane i bompenggeopplegg 1a med bomstasjon i ny tunnel (sjå kapittel 4 ovanfor).

Trafikkberekningane våre syner at om lag 15 pst. av gjennomgangstrafikken frå aust til vest vil køyre sidevegen dersom denne er gratis. Framkome, miljø og trafikktryggleik 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, trafikktryggleik og miljø som svært store.

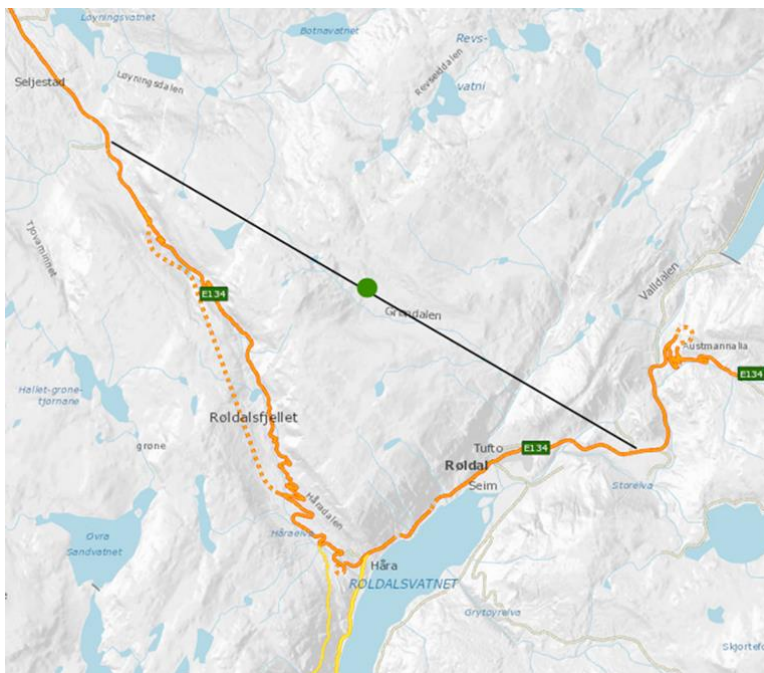
Det var særskilt eit bompenggeopplegg Statens vegvesen har vurdert å tilrå dersom Samferdselsdepartementet hadde gjeve løyve til det. Dette er bompenggeopplegg 2b, med to bomstasjonar plassert i begge ender av ny tunnel, på Liamyrane og på Seljestad. Dette bompenggeopplegget vil fungere slik at gjennomgangstrafikken som passerer begge

bomstasjonane betalar to gonger (full bompengetakst), mens trafikantar som passerer berre ein bomstasjon betalar ein gong (halv bompengetakst). Dette vil sikre at gjennomgangstrafikken ikkje har insentiv til å køyre gamal veg for å unngå å betale bompengar. For gjennomgangstrafikken som skal gjennom ny tunnel, som betalar to gonger, vil gjennomsnittstaksten være 30 pst. lågare enn i det tilrådde alternativet 1a. Mens lokaltrafikk på sidevegen, som har nytte av betre framkomst og trafikktryggleik, betalar berre halv bompengetakst. Lokaltrafikk på Seljestad ville ha fått nytte av dei planlagde utbetringane på eksisterande veg. Etter at Statens vegvesen har foreslått å redusere prosjektkostnadane ved å kutte gang- og sykkelveg, overgangsbruer og utbetring av dagens veg på Seljestad, står bompengeopplegg 1a med bomstasjon i ny tunnel fram som eit betre alternativ i høve nytteprinsippet.

### 5.3 Tilrådd bompengeopplegg for E134 Røldal – Seljestad

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. Dei som betalar har nytte. Det vil likevel vere ein del trafikantar som har nytte av at framkomst og trafikktryggleik på sidevegen vert betre, utan å vere med å betale. Særleg vil hendingar der tunge køyretøy set seg fast på vinterstid verte redusert. Dette vil gje betre framkomst for annan trafikk. Tilhøva vil betre seg også i Røldal når gjennomgangstrafikken er flytta bort frå tettstaden.

Kartet under syner plassering av bomstasjon i ny tunnel. Eksakt plassering vert avklart i samband med detaljplanlegginga av prosjektet.



Figur 3 Illustrasjon av ny tunnel og moglege bomstasjonsplassering

### 5.3.1 Takst- og rabattsystem

Gjennom Stortinget si behandling av Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016) er det lagt til grunn retningslinjer for takst- og rabattsystemet og inndeling i takstgrupper for bompengar. For å gje insentiv til auka brikkebruk vil alle køyretøy i takstgruppe 1 med AutoPASS-brikke og avtale få 20 pst. rabatt. For takstgruppe 2 er det innført obligatorisk brikke. Det vert difor ikkje lagt til grunn rabatt for takstgruppe 2.

Takstgruppe 1 omfattar lette køyretøy med tillat totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy i køyretøygruppe M1. Som hovudregel skal taksten for takstgruppe 2 (tunge køyretøy ekskl. køyretøy i køyretøygruppe M1) vere det dobbelte av taksten for takstgruppe 1, men med mogelegheit for lokale tilpassingar, jf. Prop. 1 S tillegg 2 (20156–20167). Bompengetaksten for takstgruppe 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. Eksisterande veg har også dårleg standard som gjer at det er tunge køyretøy lett set seg fast på vinterføre. For lette køyretøy er standarden på dagens veg mindre problematisk. Sjølv om bompengetaksten er høg, reknar ein med at tunge køyretøy likevel vil vekte innsparte kostnadar ved å køyre ny tunnel som høgare enn bompengetaksten.

Gjennom behandlinga av Meld. St. 1/Innst. 2 S (2016–2017) er det opna for at fritak for nullutsleppskøyretøy skal avklarast lokalt. Nullutsleppskøyretøy skal ikkje betale meir enn maksimalt 50 pst. av takstane for konvensjonelle køyretøy. I det faglege grunnlaget (dette dokumentet) er det lagt til grunn at berre nullutsleppskøyretøy med totalvekt under 3 500 kg, skal betale bompengetakst i tråd med fylkesutvalssak 25/10–2018, og presisering i sak PS45/2019 i Hordaland fylkeskommune. Nullutsleppskøyretøy med AutoPASS-brikke og avtale skal betale 50 pst. av rabattert takst for takstgruppe 1. Fylkesutvalet gjorde følgjande vedtak om bompengetakst for nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 i sak PS45/2019: *Fritaket for bompenger for nullutsleppskøyretøy slik som hydrogenbiler, utsleppsfrie varebilar og lastebilar som har vore til no, vert videreført i minst 5 år, fram til 2025.*

Ein legger til grunn fritak som er fastsett gjennom takstretningslinjer for alle uniformerte og sivile utrykkingskøyretøy og rutegåande kollektivtrafikk etter søknad.

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, som nemnt ovanfor, 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, vert det her tilrådd å legge til grunn ein gjennomsnittstakt i eit spenn på mellom 107–117 2020-kr.

Forventingar om fordeling av trafikantgrupper, bruk av bompengebrikke, ulike fritak og svinn, får betydning for kva bompengetakstar som må leggjast til grunn for å få den gjennomsnittstaksten ein treng for å finansiere eit bompengelån. Dersom ein oppnår ein annan gjennomsnittstakst enn det som vert vedtatt av Stortinget, må takst- og

rabattsystemet justerast etter at innkrevjinga er starta opp. Sjå 5.3.2 nedanfor om korleis dette skal styrast.

I dette faglege grunnlaget har vi 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 slike føresetnader er det førebels berekna at ein må legge til grunn bompengetakstar for takstgruppe 1 på 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. Vi ventar heller ikkje at innføring av eit eventuelt månadstak for takstgruppe 1, ville fått noko vesentleg å seie for takstnivået i dette prosjektet. Transportmodellberekningar syner at lokaltrafikk vil velje å køyre sidevegen når det er bompengavgift i ny tunnel.

Det vil vere ein usikkerheit knytt til utvikling av nullutsleppskøyretøy. Vi kan vente at nullutsleppskøyretøy kan utgjere meir enn 10 pst. av trafikken i 2028. Vi har her gjort berekningar ut frå dagens trafikk og gjeldande regelverk om at nullutsleppskøyretøy betalar maksimalt 50 pst. av bompengetaksten. Delen nullutsleppskøyretøy kan utvikle seg i tråd med NTP-bana presentert i tabell V.29 i TØI sin rapport 1689/2019 *Framskrivning av kjøretøyparken*. NTP-banen samsvarer med måla nedfelt i NTP 2018–2029 (Meld. St. 33 2016–2017). I tråd med måla skal alle nye personbilar og bybussar omsett i 2025 være nullutsleppskøyretøy. I 2030 skal også alle nye varebilar, 75 pst. av alle ny langdistansebussar og 50 pst. av nye tunge lastebilar være nullutsleppskøyretøy.

Vi antek likevel at det vil vere ein høgare del nullutsleppskøyretøy i byområda enn på høgjellstrekningar som E134 over Haukelifjell. Dersom regelverket i oppstartsåret framleis er slik at nullutsleppskøyretøy skal ha 50 pst. bompengetakst, så vil bompengetakstar for dei ulike takstgruppene kunne verte berekna om lag som i tabell 2 under. Dersom det ikkje skal vere bompengar for tunge nullutsleppskøyretøy, så vil vi få ein høgare del svinn enn det som er lagt til grunn i dette faglege grunnlaget. Vi har ikkje tatt høgde for det i tabellen under.

*Tabell 2 Berekna bompengetakstar gitt nullutsleppskøyretøy utgjer mellom 20–50 pst. av køyretøya i 2028 for å oppnå ein gjennomsnittstakst 107–117 2020-kr*

Prosent nullutslepps-køyretøy	Takstgruppe 1 (2020-kr) før rabatt	Takstgruppe 2 (2020-kr)
20 pst.	98 – 107	294–321
30 pst.	101–110	303–330
40 pst.	104–114	312–342

50 pst.	107-119	321-357
---------	---------	---------

### 5.3.2 Styring av gjennomsnittstakst

Statens vegvesen tilrår at kommunen og fylkeskommunen aksepterer ein gjennomsnittstakst mellom 107-117 2020-kr. Endeleg gjennomsnittstakst vert vedteken av Stortinget på grunnlag av stortingsproposisjonen for prosjektet.

I tråd med rutinar for handtering av uvisse i bompengeproposisjonar, jf. Prop. 1 S (2016-2017), kan takst- og rabattsystemet 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. Etter at bompengeinnkrevjinga er sett i gang kan bompengeselskapet vurdere om det er behov for å justere takst- og rabattsystemet, for å oppnå gjennomsnittstakst som vedteken av Stortinget. Det skal leggest fram sak for garantist og fylkeskommunen for tilslutning, før bompengeselskapet eventuelt søker Vegdirektoratet om nytt takstvedtak.

Fram til bompengeinnkrevjinga startar, føreset ein at fastsett gjennomsnittstakst prisjusterast med Statistisk Sentralbyrå (SSB) sin byggekostnadsindeks for veganlegg. Deretter skal SSB sin konsumprisindeks nyttast. Bompengeselskapet søker om slike prisjusteringar til Vegdirektoratet.

## 6 Finansieringsplan

E134 Røldal – Seljestad skal i hovudsak finansierast med statlege midlar. I gjeldande NTP 2018-2022 (29) er det lagt opp til at staten skal løyve 2 569 mill. 2020-kr. Bompengedraget er berekna til om lag 535 mill. 2020-kr eller vel 17,2 pst. av totalkostnaden. I ettertid har Statens vegvesen arbeidd med å finne kostnadsreducerande tiltak for prosjektet, og har føreslege for Samferdselsdepartementet at den samla kostnaden for prosjektet vert sett til 2 975 mill. 2020-kr. Dette gjev slik fordeling mellom statlege midlar og bompengar:

	Mill. 2020-kr.	
	Sum	Andel
Statlege midlar	2 463,0	82,8 %
Bompengar	512,0	17,2 %
<b>Sum</b>	<b>2 975,0</b>	<b>100 %</b>

## 6.2 Bompengar

### 6.2.1 Innkrevjingsperiode

Det vert lagt til grunn ein bompengerperiode på 15 år etter at prosjektet er opna for trafikk. Ein ventar opning i 2028.

### 6.2.2 Finansieringskostnader – rente på lån

I tråd med brev av 14.11.2012 frå Samferdselsdepartementet til Staten vegvesen (og seinare i Prop. 1 S (2016–2017)) har vi lagt til grunn ei berekningsteknisk lånerente på 5,5 prosent dei fyrste 10 åra etter fyrste låneopptak og deretter 6,5 prosent. Innskotsrenta er sett til 1,5 pst. og 2,5 pst. Fyrste låneopptak til vegprosjektet er føresett i 2022 og 2023. Selskapet må ta opp lån for å mellom anna finansiere lånerentene fram til 2028.

Sett i høve marknaden i dag vil eit så høgt rentenivå gje ein tryggleik for at andre føresetnader som til dømes trafikkutvikling og kostnadsauke er usikre. Dei fleste prosjekta har i dag langt lågare lånerenter enn dei som vert lagt til grunn i berekningsgrunnlaget. Det vert normalt ikkje høve til å justere ned gjennomsnittstaksten før etter innkrevjingstart når ein då kjenner trafikknivået.

### 6.2.3 Innkrevjingskostnader

Det vert lagt til grunn 2,5 mill. kr i årlege innkrevjingskostnader i ein bomstasjon, totalt 37,5 mill. 2020-kr i ein 15 årsperioden. Innkrevjingskostnader er bompengeselskapet sine kostnader knytt til innkrevjinga, kostnader som driftsoperatøren har med investering, vedlikehald og service av bomstasjonane. I tillegg kjem det kostnadar knytt til dømes til straum, leige av sentralsystem og avskrivningar.

Det er lagt til grunn at bompengeropplegget for E134 Røldal – Seljestad som vil få noko høgare innkrevjingskostnader enn samanliknbare prosjekt i regionen. I snitt reknar bompengeselskapa at innkrevjingskostnadar per bomstasjonar er om lag 2 mill. kr i året. Selskapa arbeider for å redusere kostnadane ytterlegare. Innkrevjingskostnadar per bomstasjon varierer frå bompengeropplegg til prosjekt av ulike årsaker. Marknadssituasjonen er ein faktor som gjer at det vert ulike prisar for investering, vedlikehald og service. Avstandar for driftsoperatør til å gjere naudsynt vedlikehald er noko som også driv kostnadar opp. Bompengeropplegg med fleire bomstasjonar vil kunne få stordriftsfordelar. Truleg vil kostnadane for innkrevjinga for E134 Røldal – Seljestad i ein bomstasjon i tunnelen være nærare 2,5 mill. kr per år.

### 6.2.4 Bompengerbidrag

Det er venta at ein med etterskotsinnkrevjing av bompengar, under gjeldande føresetnader, vil få om lag 837 mill. 2020-kr i brutto bompengerinntekter. Av dette er det berekna at om lag 36 mill. kr vil gå til å dekke innkrevjingskostnader og 289 mill. kr til

finansieringskostnader (rente på lån). Følgeleg er det lagt til grunn at bompengeselskapet vil kunne bidra med om lag 512 mill. kr eller om lag 17,2 pst. av prosjektkostnaden til finansiering av prosjektet.

## 6.3 Statlege midlar

Det er lagt til grunn at staten bidreg med om lag 2 463 mill. 2020-kr for å fullfinansiere prosjektet. Kostnad- og styringsramme vert fastsett etter at ekstern kvalitetssikring (KS2) er gjennomført.

### 6.3.1 Fylkeskommunal garanti

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

## 7 Utbyggingsplan

Det er lagt til grunn prosjektering og rigg av prosjektet i 2022 med anleggstart i 2023. Opning av ny tunnel er venta i 2027. Det vert lagt til grunn førebels utbyggings- og finansieringsplan som vist i tabell 3 under.

*Tabell 3 Utbyggings- og finansieringsplan (mill. 2020-kr)*

Mill. 2020-kr	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2022-2027
Bompengar	62	450					512
Statlege midlar			503	605	700	655	2 463
Totale kostnader	62	450	503	605	700	655	2 975

## 8 Handtering av uvisse

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 innfor 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.

Det er gjort rekneeksempel for eit optimistisk og eit pessimistisk alternativ for å synleggjere kor robust finansieringsplanen er.

Det optimistiske alternativet har følgjande føresetnader:

- Årsdøgntrafikk i opningsåret aukar med 5 pst.
- Lånerenta vert redusert til 4,5 pst. i heile innkrevjingsperioden.

Med slike føresetnader vil prosjektet verte nedbetalt etter 12 år. Det vil seie ein reduksjon på 3 år. Eventuelt kan ein redusere gjennomsnittstakst med 20 pst. etter 2 år med innkrevjing.

Det pessimistiske alternativet er berekna med følgjande føresetnader:

- Kostnadsauke på 10 pst. i høve kostnadene som er lagde til grunn for vegprosjektet.
- ÅDT i opningsåret vert redusert med 18 pst.
- Lånerenta vert 6,5 pst. i heile perioden.

Med slike føresetnader må gjennomsnittstaksten aukast med 20 pst. to år etter oppstart av innkrevjing og innkrevjingsperioden forlengjast til 20 år.



## 9 Tilrådingar

Basert på dette faglege grunnlag for delvis bompengefinansiering har Statens vegvesen følgjande tilrådingar for likelydande vedtak til lokalpolitisk behandling:

1. [Kommunestyret/Fylkestinget] sluttar seg til føreslegne bompengeopplegget for E134 Røldal—Seljestad slik det er skissert i Fagleg grunnlag for delvis bompengefinansiering frå Statens vegvesen, Utredning vest datert 02.04.2020.
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. Bompengeinnkrevjinga startar når vegprosjektet opnar for trafikk. Det er lagt opp ein innkrevjingsperiode på 15 år.
6. [Kommunestyret/Fylkestinget] aksepterer at det vert etablert eit bompengeopplegg med ein bomstasjon i ny tunnel. Det vert lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering (gjennomsnittstakst) for dette bompengeopplegget 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) betaler tre gonger taksten for takstgruppe 1
  - Nullutsleppskøyretøy skal betale bompengeavgift 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.

Gjeld berre for Vestland fylkeskommunen:

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 byggjeperioden, 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 byggjeperioden, 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.