

Delvis bompengefinansiering av E134 Seljestad-Vågsli. Innhald og omfang. Notat.

Bakgrunn.

Reguleringsplanane for strekninga Seljestad-Vågsli (om lag 45 km totalt) er nå lagt fram, tre planar i Odda og ein i Vinje. Med dette får vi mykje konkret informasjon både om prosjektet og om korleis Statens vegvesen tenker realisering.

Prosjektet skal delvis bompengefinansierast slik det er føresett i NTP 2018-29. Statens vegvesen har starta arbeidet med ei bompengeutgreiing og ei førebels skisse er sendt Odda kommune til lokal behandling.

Problemstilling.

Det som denne saka gjeld, er utforming og omfang av bompengesaka. Sjølv om denne vil kome til formell handsaming i fylkeskommunen seinare, bør det alt nå leggjast føringar for arbeidet som er i samsvar med tidlegare lokale og fylkeskommunale vedtak og med føringar frå Stortinget i form av komitémerknader og anna. I forhold til den skissa som nyleg er sendt ut, er det i første rekke to problemstillingar som er aktuelle å drøfte og ha ei meining om:

- Om førehands- og parallellinnkrevjing kan reknast inn i søknaden
- Om søknaden skal omhandle heile prosjektet eller avgrensast til Seljestad-Liamyrane.

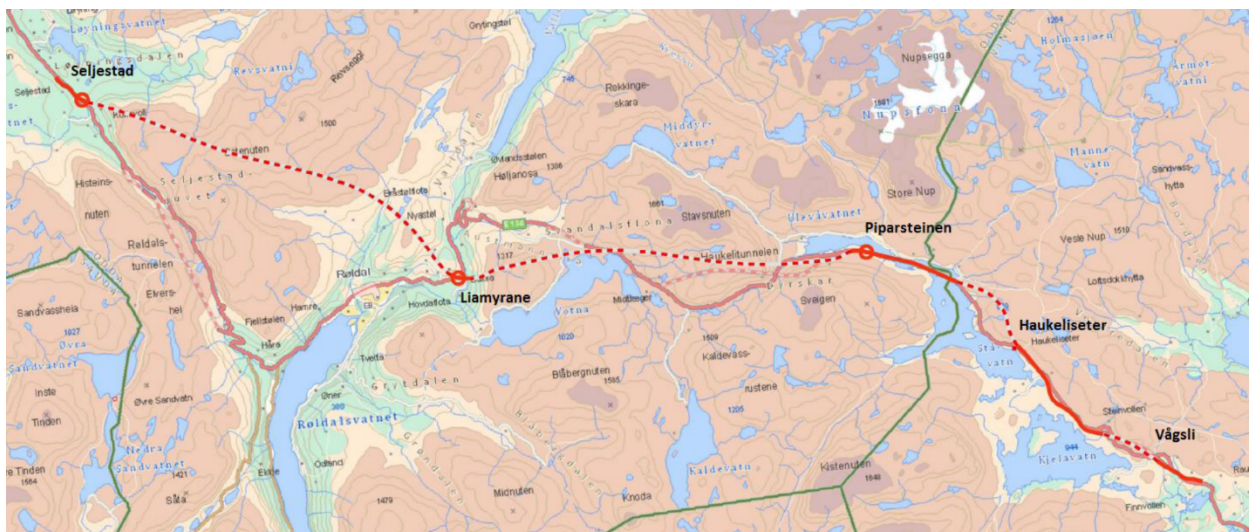
Nærare om prosjektet.

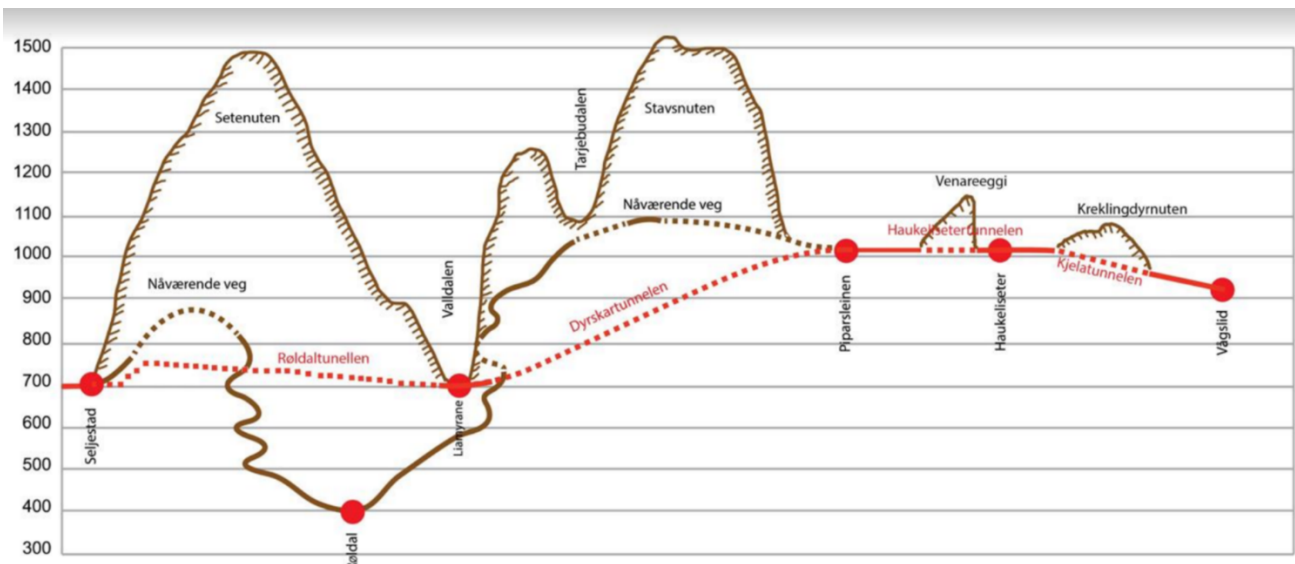
Dokumentasjonen som er lagt fram som grunnlag for handsaming etter plan- og bygningslova ligg tilgjengeleg på nettet. I denne saksframstillinga blir det bare tatt inn nokre sentrale element og skisser som gir ei god oversikt over prosjektet.

Statens vegvesen skriv at føremålet med reguleringsplanarbeidet er å leggje til rette for utbygging av ny stamveg E134 Vågsli – Seljestad med betre vegstandard og vinterregularitet.

Ny vegtrasé for E134 Vågsli – Seljestad vil korte ned køyrelengda med ca.11 km, redusere stigningsforholda, auke trafikktryggleiken, auka framkomst ved dårlege vêrforhold og flytte trafikk ut frå tettstaden Rødal. Det blir rekna at trongen for stenging eller kolonnekjøring blir redusert til 25% av gjennomsnittet for siste ti år, dvs. til 20 timar stenging og 100 timar kolonne.

Dei to illustrasjonane nedanfor gir ei god oversikt, sett «frå lufta» og sett frå sida:





Nærare om Haukelisetertunnelen.

På dagens veg blir det kjørt kolonne både aust og vest for Haukelitunnelen, avhengig m.a. av vindretning. Strekingen oppe på fjellet, mellom Haukelitunnelen og Vågslitunnelen, er den lengste med om lag 12 km. Haukelisetertunnelen vil fjerne 3 km av kolonnestrekninga og dele resten i to (4,3 km og 3,9 km).

Statens vegvesen skriv følgjande om effekten av dette delprosjektet:

Den nye Haukelisetertunnelen ligg om lag midt på høgfjellstrekinga og vil dele denne i to om lag like lange dagstrekingar. Det opnar for at det vert tryggare og enklare å gjennomføre kolonnekøyring i begge retningar parallelt. Vestoverkøyrande- og austoverkøyrande kolonne kan møtast i tunnelen, ev. vente på kvarande, for så å køyre vidare i kvar sin retning. Då vil ein oppnå ein føreseieleg og kontrollert passering med kontroll på alle køyretøya.

Vidare skriv dei om trinnvis utbygging:

Særleg med omsyn på vinterregularitet er det viktig å ta i bruk dei ulike strekingane etter kvart som dei vert ferdig. All betring på dette feltet må takast i bruk så snart som mogeleg for å få ein framkomst som er trygg, har god regularitet og er stabil open. Ein annan viktig grunn til å leggja opp til trinnvis utbygging er å ikkje binda opp for stor del av finansieringa.

Haukelisetertunnelen med tilknytning nåværende veg i begge endar kan byggast for bompengedelen av prosjektet, dvs. 610 mill kr. Grunnen til fokuset på denne tunnelen er derfor at den kan realiserast fullt ut med bompengar og at den har stor effekt i forhold til vinterregularitet.

Finansiering.

I NTP 2018-29 er prosjektet finansieringsmessig delt i to.

Strekinga Seljestad-Liamyrane har ein total kostnadsramme på **2.960 mill kr.** Bompengedelen er 510 mill kr. Strekinga er fullfinansiert i NTP-perioden med 2.450 mill kr.

Strekinga Liamyrane-Vågslid har ein total kostnadsramme på 4.080 mill kr. Bompengedelen er 610 mill kr. I NTP er denne strekinga sett opp med 250 mill i statlege midlar i siste seksårsperiode, det vil i praksis seie 2029.

Stortinget sine merknader og intensjonar.

Alle parti på Stortinget som var representert i transport- og kommunikasjonskomitéen våren 2017 hadde merknader til stortingsmeldinga om NTP som i substans hadde same innhald. For det første vil det seie at dei gjekk inn for oppstart i første periode av NTP med bruk av bompengedelen av finansieringsplanen. Vedtaket var knytt til Seljestad-Liamyrane. For det andre gav dei uttrykk for positivitet knytt til førehands- og parallellinnkrevjing av bompengar, noko som var i samsvar med lokale og regionale vedtak.

Dagleg leiar si vurdering.

Dagleg leiar legg til grunn at det vil vere ein stor fordel for trafikantane over fjellet å få realisert prosjektet snarast råd. Dette gjeld i særleg grad næringstransporten og kollektivtrafikken, men også annan trafikk gjennom betre tryggleik og auka regularitet.

Dette blir greitt dokumentert gjennom reguleringsplan-dokumentet frå Statens vegvesen og understreka av brev frå NLF av 25. april om saka.

Dagleg leiar meiner derfor det bør velgast ein utbyggingsstrategi som sikrar størst mulig effekt så tidleg som mulig. Ein slik strategi kan også tolkast ut frå tidlegare fylkeskommunale vedtak om å prioritere ny E134 over Haukelifjell, m.a. frå hausten 2016 knytt til NTP-prosessen.

Dagleg leiar vil vise til NTP 2018-29, der det blir lagt opp til full drift frå seinast 2029, gjennom at det er sett av 250 + 50 mill kr i slutten av perioden. **Vi må kunne legge til grunn at departementet har tenkt å vidareføre anlegget i 2030 og til prosjektet er ferdig.**

Pressemelding frå Stortingsfleirtalet våren 2017 i samband med framlegging av stortingsmeldinga tyder på at ein ser for seg samanhengande utbygging. Dei fire samarbeidspartia (H-FRP-V-KRF) skriv mellom anna i pressemeldinga som har overskrifta **Tidenes satsing på E134:**

Effekter av denne satsingen:

- *Første Haukelitunnel vil få oppstart i 2024 og ferdigstilles ca. 3 år etter. For første gang er en fullfinansiert Haukelitunnel med i Nasjonal transportplan.*
- *Andre tunnel kan ha oppstart om lag når den første står ferdig.*

I etterkant av pressemeldinga handsama og drøfta Stortinget NTP 2018-29 våren 2017. Som det framgår tidlegare i dette dokumentet var Stortinget positive til tidlegare byggestart.

Dagleg leiar vil avslutningsvis legge vekt på at det som kjem fram i drøftinga og i konklusjon ikkje føreset tilføring av statlege midlar tidlegare enn det som er i NTP, eller omprioritering frå andre prosjekt. Ut frå dette og sjølv saka ser ikkje dagleg leiar nokon negative sider ved tidlegare oppstart på strekninga Liamyrane-Vågsli i tillegg til Seljestad-Liamyrane.

Konklusjon.

E134 Haukelivegen AS ber fylkestinget gjere vedtak lik eller i samsvar med punkta nedanfor:

- a. X fylkesting ber Statens vegvesen og Samferdselsdepartementet planlegge for **ein** bompengeproposisjon for heile prosjektstrekninga Seljestad-Vågsli og slik at ein kan starte arbeidet både på Seljestad-Liamyrane og på Liamyrane-Vågsli i første periode gjennom bruk av bompengedelen av finansieringa i begge delprosjekt.
- b. Effekten av førehands- og parallellinnkrevjing av bompengar med reduserte satsar må takast med i bompengesøknaden, slik at alle partar, inkl. Samferdselsdepartementet og transportkomitéen, kan vurdere tiltaket.