



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 44 S

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av
E134 Røldal–Seljestad i Vestland
og kostnadsramme for
E6 Megården–Sommerset i Nordland

Innhold

1	Innleiing	5	2.6	Fylkeskommunal garanti	13
2	Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad	5	2.7	Statleg delgaranti	13
2.1	Dagens situasjon og omtale av prosjektet	5	2.8	Samferdselsdepartementets vurdering	14
2.2	Lokalpolitisk handsaming	7	2.9	Avtale	14
2.2.1	Ullensvang kommune	7	3	Kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland	14
2.2.2	Vestland fylkeskommune	8		Forslag til vedtak om utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland	16
2.3	Trafikkgrunnlag	10			
2.4	Finansieringsopplegg	10			
2.4.1	Statlege midlar	11			
2.4.2	Bompengebidrag	11			
2.5	Bompengeopplegg	11			
2.5.1	Andre føresetnader for bompengeopplegget	12			



DET KONGELEGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Prop. 44 S

(2023–2024)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 26. januar 2024,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Støre)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E134 på strekninga Røldal–Seljestad i Ullensvang kommune i Vestland fylke. Vidare foreslår departementet kostnadsramme for prosjektet E6 Megården–Sommerset i Nordland.

2 Utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad

E134 er eit hovudvegsamband mellom aust og vest i Sør-Noreg, og er viktig for transporten mellom Austlandet og den sørlege delen av Vestlandet. Vegen over Haukelifjell, frå Vågsli i Telemark fylke til Seljestad i Vestland fylke, har i dag låg standard. Tunnelane på strekninga er låge og smale, og vegen i dagen er mange stader svært smal, svingete og har bratte stigningar. Vegen blir tidvis stengd og kolonnekøyrd som følgje av dårleg vør vinterstid.

Prosjektet E134 Røldal–Seljestad er fyrste byggjetrinn på strekninga E134 Vågsli–Seljestad, og det er eit viktig bidrag til ein meir vintersikker veg over Haukeli, som vil betre trafikktryggleik og framkomst. Prosjektet omfattar i hovudsak ny

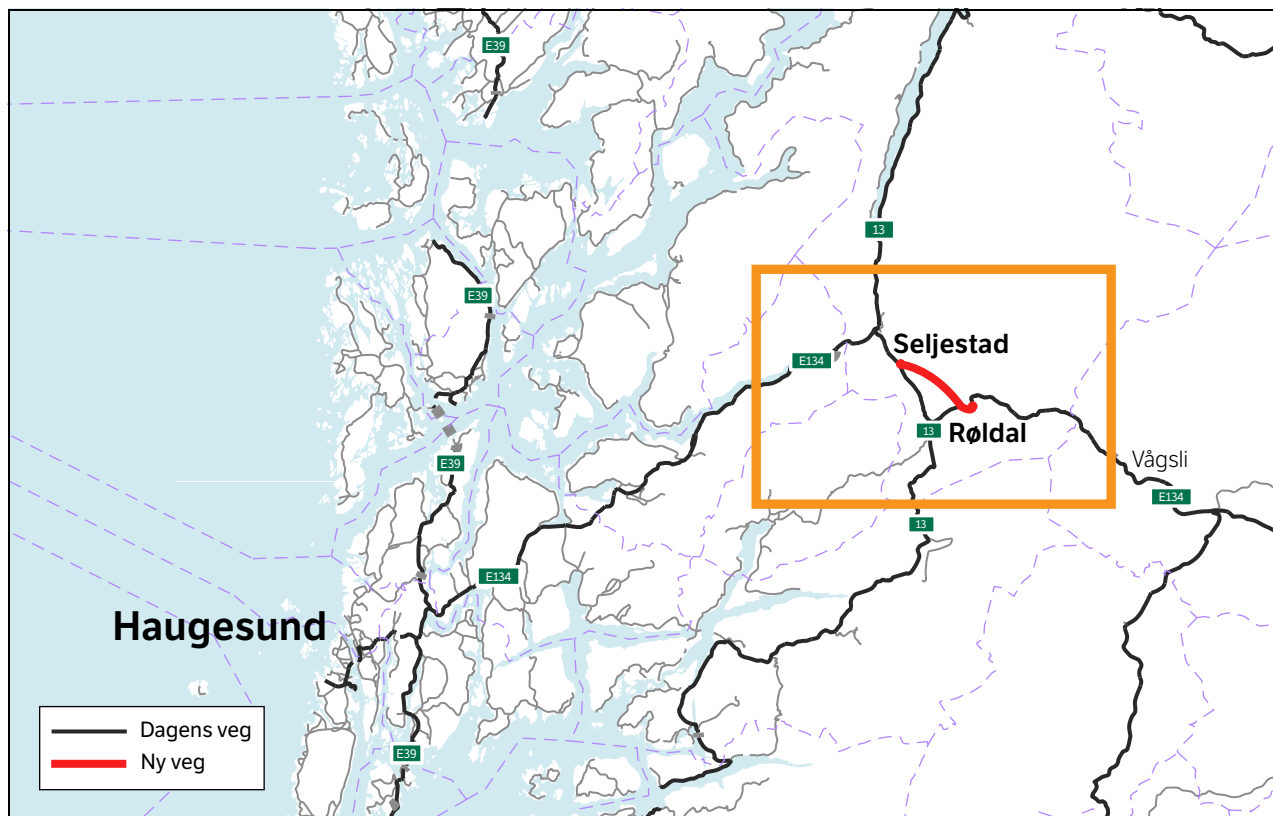
tunnel som vil redusere stigninga vesentleg og korte ned strekninga med om lag 6 km. Reisetida blir redusert med om lag 18 minuttar for tunge køyretøy og om lag 12 minuttar for personbilar.

Finansieringa av prosjektet E134 Røldal–Seljestad er basert på statlege midlar og bompengar. Prosjektet er mellom anna omtalt i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*. I Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet går det fram at det for 2024 er sett av midlar til å starte opp prosjektet under føresetnad av at Stortinget sluttar seg til forslag om delvis bompengefinansiering og kostnadsramme.

2.1 Dagens situasjon og omtale av prosjektet

Dagens E134 mellom Liamyrane ved Røldal og Seljestad er ei vegstrekning på om lag 22 km. Vegbreidda varierer mellom 6,5–8,8 meter. Fartsgrensa varierer mellom 50–80 km/t. Ved Seljestad er det i dag ein årsdøgntrafikk (ÅDT) på om lag 2 400 køyretøy. Tunge køyretøy utgjer mellom 15–18 pst. av trafikken mellom Røldal og Seljestad.

Høgdeforskjellen på strekninga er stor. Liamyrane ligg om lag 600 meter over havet, og trafikantar frå Liamyrane som køyrer vestover skal ned nær 200 høgdemeter gjennom Røldal og til



Figur 2.1 Oversiktskart for prosjektet E134 Røldal–Seljestad

Kjelder: Statens vegvesen

Håra. Vidare frå Håra får trafikantane ei stigning på om lag 500 meter til det høgaste punktet i dagens Røldalstunnel, og deretter er det om lag 250 meter ned til Seljestad. Dagens tunnelar på strekninga har stigning på opptil 6 pst. Det er smalt med vegbreidde ned til 6,5 meter og krapp kurvatur mange stader. Sterk stigning og skarpe svingar fører til at store køyretøy set seg fast og hindrar trafikken. Gjennom tettstaden Røldal har mange bustader direkte avkøyring til vegen, og mange avkøyningar er uoversiktlege. Det er fortau som tilbod til gåande og syklende på delar av strekninga. Det finst ikkje ein parallellveg som har lokal funksjon. Trafikktryggleik og bumiljø vil betrast når ny veg er bygd, særskilt gjennom Røldal.

I perioden 2013–2022 blei det registrert 21 ulykker på strekninga, med til saman 4 hardt skadde. 17 personar blei lettare skadde.

I 2007 blei det utarbeidd ei konseptval-utgreiing (KVU) for E134 over Haukelifjell, og prosjektet E134 Røldal–Seljestad er omfatta av denne. KVU-en tilrådde utbygging i samsvar med konsept G *E134 Haukelifjell, traséar i kommunedelplanen Grostøl–Vågsli som er under arbeid*. KVU-en blei kvalitetssikra av ekstern kvalitets-

sikrar i 2011 (KS1), og konsept G blei lagt til grunn i vidare planlegging.

Prosjektet går frå Liamyrane i aust, som ligg om lag 3 km frå Røldal, til Seljestad i vest, jf. figur 2.1. Heile strekninga ligg i Ullensvang kommune i Vestland fylke. Lengda på ny veg blir om lag 15 km. Den nye tunnelen blir nær 12,7 km. På Liamyrane er det planlagt ei dagsone på om lag 1,3 km med nytt kryss. Ved Seljestad blir dagsona på nær 0,8 km. Ny veg blir tofelts veg med ei breidde på 9 meter. Vegen er dimensjonert for fartsgrense på 90 km/t.

Kommunedelplan for prosjektet blei vedtatt i 2008 og reguleringsplanen i juni 2019.

Delar av dagens E134, frå Liamyrane til Håra, blir omklassifisert til rv. 13 etter at prosjektet E134 Røldal–Seljestad er fullført. Frå Håra og vestover er E134 i dag felles strekning med rv. 13 fram til Skare. Denne strekninga vil bli omklassifisert til fylkesveg fram til Seljestad.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet E134 Røldal–Seljestad. Kvalitetssikringa har omfatta prosjektstyringsunderlag, kostnadsoverslag, finansiering og trafikkgrunnlag. Statens vegvesen foreslo opphaveleg ei styringsramme på 3 033 mill. kr 2020-kr og ei

kostnadsramme på 3 656 mill. 2020-kr. Ekstern kvalitetssikrar har tilrådd ei styringsramme på 3 080 mill. 2020-kr og ei kostnadsramme på 3 612 mill. 2020-kr. Det er marginal skilnad på Statens vegvesen og kvalitetssikrar sine forslag til både styringsramme og kostnadsramme for prosjektet. Det er stor grad av samsvar mellom ekstern kvalitetssikrar og Statens vegvesen sine vurderingar av kostnader og uvissa i prosjektet. Samferdselsdepartementet legg Statens vegvesen sitt forslag til styrings- og kostnadsramme til grunn. Dette inneber ei styringsramme for prosjektet på 3 033 mill. 2020-kr og ei kostnadsramme på 3 656 mill. 2020-kr. Rekna om til 2024-prisnivå blir styringsramma 4 086 mill. kr og kostnadsramma 4 921 mill. kr.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet er rekna til om lag -1 685 mill. 2024-kr. Netto nytte per budsjettkrone er rekna til -0,5. Netto nytte over totale kostnader er -0,4. Utan bompengefinansiering er samfunnsøkonomisk netto nytte for prosjektet rekna til om lag -1 324 mill. 2024-kr, og netto nytte per budsjettkrone -0,3. Netto nytte over totale kostnader er -0,3.

Ved finansiering utan bompengar er det utrekna at prosjektet fører til ein reduksjon av CO₂-utsleppa på om lag 2 260 tonn i opningsåret. Ved finansiering med bompengar er reduksjonen i CO₂-utsleppa rekna til om lag 2 420 tonn i opningsåret. Prosjektet er i hovudsak eit tunnelprosjekt med tilkomstveg. Det største naturinngrepet er etablering av deponi, der delar av tunnelmassane skal nyttast til ny veg på fylling i Liamyrane. Naturinngrepa er vurdert til å ikkje redusere verdifullt mangfald, eller å ha særskilt negativ verknad for landbruksareal. Reguleringsplanen er vedteken lokalt utan motsegn.

2.2 Lokalpolitisk handsaming

Forslag til bompengelopplegg for prosjektet E134 Røldal–Seljestad blei sendt til Ullensvang kommune og Vestland fylkeskommune for handsaming i mai 2020.

2.2.1 Ullensvang kommune

Ullensvang kommune fatta sitt vedtak i møte i kommunestyret 29. april 2020 i sak 072/20.

1. Ullensvang kommunestyret sluttar seg til foreslegne bompengelopplegget for E134 Røldal–Seljestad slik det er skissert i Fagleg grunnlag for delvis bompengefinansiering frå Statens vegvesen, Utredning 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. Bompengennekkeringa startar når vegprosjektet opnar for trafikk. Det er lagt opp ein innkrevjingsperiode på 15 år.
6. Ullensvang kommunestyre aksepterer at det vert etablert eit bompengelopplegg med ein bomstasjon i ny tunnel. Det vert lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering (gjennomsnittstakst) for dette bompengelopplegget 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 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 foresett 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.

Saka blei òg send på høyring til Vinje kommune og til dåverande Vestfold og Telemark fylkeskommune. Vinje kommune gav tilslutning til forslaget i kommunestyret 14. mai 2020. Hovudutval for samferdsel i Vestfold og Telemark fylkeskommune gav si tilslutnad i møte 3. juni 2020.

2.2.2 Vestland fylkeskommune

Vestland fylkesting fatta følgjande vedtak 9. juni 2020 i sak 66/20:

1. Vestland fylkeskommune sluttar seg til føreslegne bompenggeopplegget for E134 Røldal–Seljestad slik det er skissert i Fagleg grunnlag for delvis bompenggefinansiering frå Statens vegvesen, Utredning 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 en automatisk bomstasjon plassert i ny tunnel på ny veg.
5. Bompenggeinnkrevjinga startar når vegprosjektet opnar for trafikk. Det er lagt opp en innkrevjingsperiode på 15 år.
6. Vestland fylkesting aksepterer at det vert etablert eit bompenggeopplegg med en bomstasjon i ny tunnel. Det vert lagt til grunn ei gjennomsnittleg inntekt per passering (gjennomsnittstakst) for dette bompenggeopplegget mellom 107–117 2020-kr. Det inneber bompenggetakstar 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 frå 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 bompenggeavgift 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 bompenggetakstane 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 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 bompenggeperioden 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. Ansvaret for innkrevjing og delfinansiering av E134 Røldal–Seljestad med bompengar skal leggjast inn i det regionale bompengeselskapet Ferde AS.

Sidan garantibeløpet som blei vedtatt i Vestland fylkesting i juni 2020 var for lågt, blei det

14. desember 2021, i sak 128/2021, fatta nye garantivedtak i Vestland fylkeskommune. Desse erstattar tidlegare vedtakspunkt 9 og 10:

1. *Under føresetnad av Kommunal- og moderniseringsdepartementet sin godkjenning, garanterer Vestland fylkeskommune ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak for bompengeselskapet, avgrensa til 1 025 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.*
2. *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 bompengerperioden 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.*
3. *Vestland fylkeskommune syner til vedtak i Stortinget hausten 2020, der Stortinget ber regjeringa om å legge fram sak om at Staten skal overta garantiansvaret for bompengerprosjekt på riks- og europavegar, og ber om at dette vert følgd opp på noverande og framtidige lånegarantiar*

Garantiramma for bompengerprosjekt blir gitt i løpande kroner, og blir ikkje prisjustert. Sidan det har gått meir enn tre år frå bompengesaka om finansiering av E134 Røldal–Seljestad blei sendt til lokalpolitisk handsaming, og sidan prisutviklinga i byggeprosjekta har vore unormalt høg dei seinare åra, såg Statens vegvesen at det var behov for å auke garantiramma til prosjektet E134 Røldal–Seljestad, og det blei handsama ein sak om dette i fylkestinget i Vestland fylkeskommune 13. desember 2023 i sak 117/23:

Vedtak

1. *Vestland fylkeskommune garanterer ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak for Ferde, avgrensa til 1 242 mill. kr for lån til delfinansiering av E134 Røldal–Seljestad.*
2. *Garantibeløpet gjeld med tillegg av 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle komne renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet blir følgjelig 1 367 mill. kr.*
3. *Garantien omfattar også inngåtte sikringsavtaler knytt til prosjektets lånefinansiering.*
4. *Vestland fylkeskommune har rett til å sikre garantiane med 1. prioritets pant i Ferde AS sin rett til å innkrevje bompengar i E134 Røldal–Seljestad, med tillegg av 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle komne renter og omkostningar.*
5. *Garantien gjeld frå første opptrekk på finansieringa i forbindelse med rekvisisjonar frå Statens vegvesen i byggeperioden, og gjennom innkrevjingsperioden på 15 år. Innkrevjingsperioden kan i særskilte tilfelle forlengast med inntil fem år. I tillegg skal garantien gjelde inntil to år, jf. garantiforskriftas § 3. Samla garantitid blir, inkludert byggeperioden, på inntil 27 år frå første opptrekk på finansieringa i forbindelse med rekvisisjonar frå Statens vegvesen.*
6. *For å redusere garantistens økonomiske risiko, kan Ferde ved sviktande økonomi i E134 Røldal–Seljestad, søke ein auke i gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. og en forlenging av bompengerperioden med inntil 5 år.*
7. *Vestland fylkeskommune sitt garantiansvar reduserast i takt med den faktiske nedbetalinga av Ferde sin gjeld for E134 Røldal–Seljestad.*
8. *For å sikre bompengerinnkrevjinga frå mogeleg kryssfinansiering seier Vestland fylkeskommune frå seg mogelegheita for regresskrav som går utover Ferde sin innkrevjingsrett for E134 Røldal–Seljestad i tilfelle der garantien kjem til anvendelegheit.*
9. *Garantiane vert gitt under føresetnad av Kommunal- og distriktsdepartementets godkjenning etter kommunelova § 14-19 første ledd.*
10. *Vestland fylkeskommune ønskjer å innlemme E134 Røldal–Seljestad i ein framtidig ordning for statleg delgaranti. Fylkeskommunen ønskjer 50 pst. avlastning på sitt garanti-ansvar.*

2.3 Trafikkgrunnlag

Trafikken gjennom den planlagde bomstasjonen er vurdert av Statens vegvesen gjennom bruk av Regional transportmodell (RTM) for Region vest og empiriske trafikkdata.

Det er rekna årsdøgntrafikk (ÅDT) i ny tunnel både med og utan bompengeneinnkrevjing. Referanseåret er 2018. Utan bompengeneinnkrevjing er samla ÅDT rekna til 1 650 køyretøy i ny tunnel.

Ved innføring av bompengeneinnkrevjing må det ventast ein reduksjon i trafikkgrunnlaget, dels fordi nokre trafikantar vil velje andre køyreruter, dels fordi nokre vil utelate enkelte reiser eller velje andre reisemål, for å unngå å betale bompengar. Nivået på bomtakstane vil ha betydning for kor stor avvisinga av trafikken vil bli.

Ved den lokalpolitiske handsaminga av bompengeprojektet blei det lagt til grunn eit bompengeproplegg med ein bomstasjon i ny Røldalstunnel, jf. figur 2.2, med ein gjennomsnittstakst på om lag 145 kr i 2024-prisnivå. Dette er rekna å gi ein reduksjon i trafikken i tunnelen på om lag 25 pst. i høve til alternativet utan bompengar, dvs. ein ÅDT på om lag 1 220 køyretøy. Dei same føresetnadene om trafikk og gjennomsnittstakst blei òg lagde til grunn for ekstern kvalitetssikring (KS2) av prosjektet.

Resultata frå transportmodellen viser svært låg trafikklekkasje til alternative ruter. Dette er fordi desse gir vesentleg auka reisetid og dårlegare vegstandard i høve til ny og eksisterande E134 Røldal–Seljestad. Anslaga viser at trafikken i ny tunnel ville ha blitt noko høgare dersom ein etablerte ein bomstasjon på sidevegen (dagens E134). Det er likevel ikkje lagt opp til bomstasjon på sideveg, sidan det er mogleg å finansiere prosjektet utan det. Vegeigar kan eventuelt vurdere tiltak på sidevegen for å redusere gjennomgangstrafikken dersom det skulle bli behov for dette.

Det er berekna ein gjennomsnittleg årleg trafikkvekst på 2 pst. fram til 2030 og 1 pst. frå 2030 til 2050. Til samanlikning har den registrerte årlege trafikkveksten frå 2004 til 2019 i snitt vore på om lag 2,4 pst. på denne strekninga. Det er venta noko høgare årleg trafikkvekst for tunge køyretøy enn for lette på denne strekninga.

Det er gjennomført ekstern kvalitetssikring (KS2) av trafikkføresetnadene for prosjektet, og ekstern konsulent legg til grunn ein noko høgare trafikk enn Statens vegvesen har gjort. I samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2025–2036 blei trafikkberkingane for prosjektet oppdatert. I dei oppdaterte berekingane er det m.a. teke høgde for noko lågare befolkningsvekst,

raskare forventade auka del nullutsleppskøyretøy og lågare økonomisk vekst samanlikna med prognosane som låg til grunn for tidlegare trafikkberkingane. Dei oppdaterte berekingane indikerer at trafikken i bomstasjonen kan bli noko høgare enn tidlegare berekna, men viser samtidig at den gjennomsnittlege årlege trafikkveksten i perioden frå 2030 til 2050 kan bli lågare enn tidlegare berekna. Statens vegvesen viser til at anslaga for trafikkutviklinga er usikre og at trafikken sannsynlegvis vil bli noko høgare enn det etaten har lagt til grunn, men tilrår likevel at ein legg til grunn ein ÅDT på 1 220 køyretøy i referanseåret.

Med bakgrunn i dette legg Statens vegvesen til grunn eit trafikkgrunnlag (ÅDT) på om lag 1 550 køyretøy gjennom bomstasjonen i ny Røldalstunnel i opningsåret 2031. I samsvar med dei oppdaterte trafikkberkingane er den gjennomsnittlege årlege trafikkveksten i perioden frå 2031 til 2050 justert ned frå 1 pst. til 0,52 pst.

Gjennomsnittstaksten og trafikkgrunnlag ved den lokalpolitiske handsaminga av prosjektet og i KS2 var basert på føresetnadene for prosjektet i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029*, der det blei lagt til grunn større bruk av bompengar i starten av utbyggingsperioden. I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* blei føresetnadene for finansiering av prosjektet endra, slik at det ikkje er behov for å bruke bompengar før på slutten av utbyggingsperioden. Det gir lågare finansieringskostnader for bompengeselskapet, noko som inneber at gjennomsnittstaksten for prosjektet isolert sett kan settast ned med om lag 25 kr i 2024-prisnivå, frå om lag 145 kr til om lag 120 kr. ÅDT i referanseåret gjennom den planlagde bomstasjonen vil då mest sannsynleg kunne auke noko i høve til det som opphøveleg blei lagt til grunn. Det er likevel uvisse ved trafikkgrunnlaget. Dette er i hovudsak knytt til avvising som følgje av bompengar, og kor stor del av trafikken som ikkje blir særleg påverka av bompengetakstane. Statens vegvesen tilrår derfor at ein beheld same nivå på trafikken som opphøveleg rekna. Bompengetakstane kan eventuelt reduserast dersom trafikken gjennom bomstasjonen blir høgare. Alternativt kan innkrevjingstida bli kortare. Samferdselsdepartementet støttar Statens vegvesen sine vurderingar av trafikken gjennom bomstasjonen.

2.4 Finansieringsopplegg

Utbygginga av E134 Røldal–Seljestad er føresett finansiert med statlege midlar og bompengar. Den

Tabell 2.1 Finansieringsplan for E134 Røldal–Seljestad

	Mill. 2024-kr			
	Før 2023	2023–2027	2028–2033	Sum
Statlege midlar	63,5	1 460,0	1 871,5	3 395,0
Bompengebidrag	2,5	73,5	615,0	691,0
Sum	66,0	1 533,5	2 486,5	4 086,0

statlege delen utgjer 83,1 pst. Forslag til finansieringsplan er vist i tabell 2.1. Det er tidlegare brukt 66 mill. 2024-kr til reguleringsplanen. Desse midlane inngår i styringsramma til prosjektet. Av desse er 63,5 mill. kr statlege midlar og 2,5 mill. kr forskot frå tidlegare Hordaland fylkeskommune via Odda Vegfinans AS. Dette forskotet blei gitt i 2011 og skal betalast attende med bompengar. Refusjon inngår i finansieringsplanen i tabell 2.1. Avtalen om forskotering med Odda Vegfinans AS blei inngått i 2011 innanfor gjeldande fullmakter på dette tidspunktet. Avtalen blei seinare overført til Vestland fylkeskommune.

2.4.1 Statlege midlar

I Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* er det lagt til grunn eit høgare statleg bidrag i første seksårsperiode enn tabell 2.1 viser. Opphavelag var det lagt til grunn 2 535 mill. 2021-kr i statlege midlar til prosjektet i perioden 2022–2027. Rekna om til 2024-kr blir det statlege bidraget til prosjektet no 3 395 mill. kr. Nokre av dei statlege midlane må nyttast i andre periode av Nasjonal transportplan 2022–2033, då prosjektet ventar å ha lågare framdrift i utbygginga enn det som var lagt til grunn i transportplanen.

Ved lokalpolitisk handsaming av bompengeprosjektet blei føresetnadene for finansiering i Meld. St. 33 (2016–2017) *Nasjonal transportplan 2018–2029* lagt til grunn, med ei noko annleis deling mellom statlege midlar og bompengar. Den same delinga blei òg brukt framfor ekstern kvalitetssikring av prosjektet. I tråd med Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*, vil finansieringa av prosjektet i første seksårsperiode av *Nasjonal transportplan* i hovudsak skje gjennom bruk av statlege midlar. Dette gjer at takstane kan reduserast ein del i høve til det som blei vedtatt lokalpolitisk i 2020.

2.4.2 Bompengebidrag

Det er lagt til grunn eit bompengebidrag på 691 mill. 2024-kr. Dette utgjer 16,9 pst. av finansieringsramma.

2.5 Bompengeopplegg

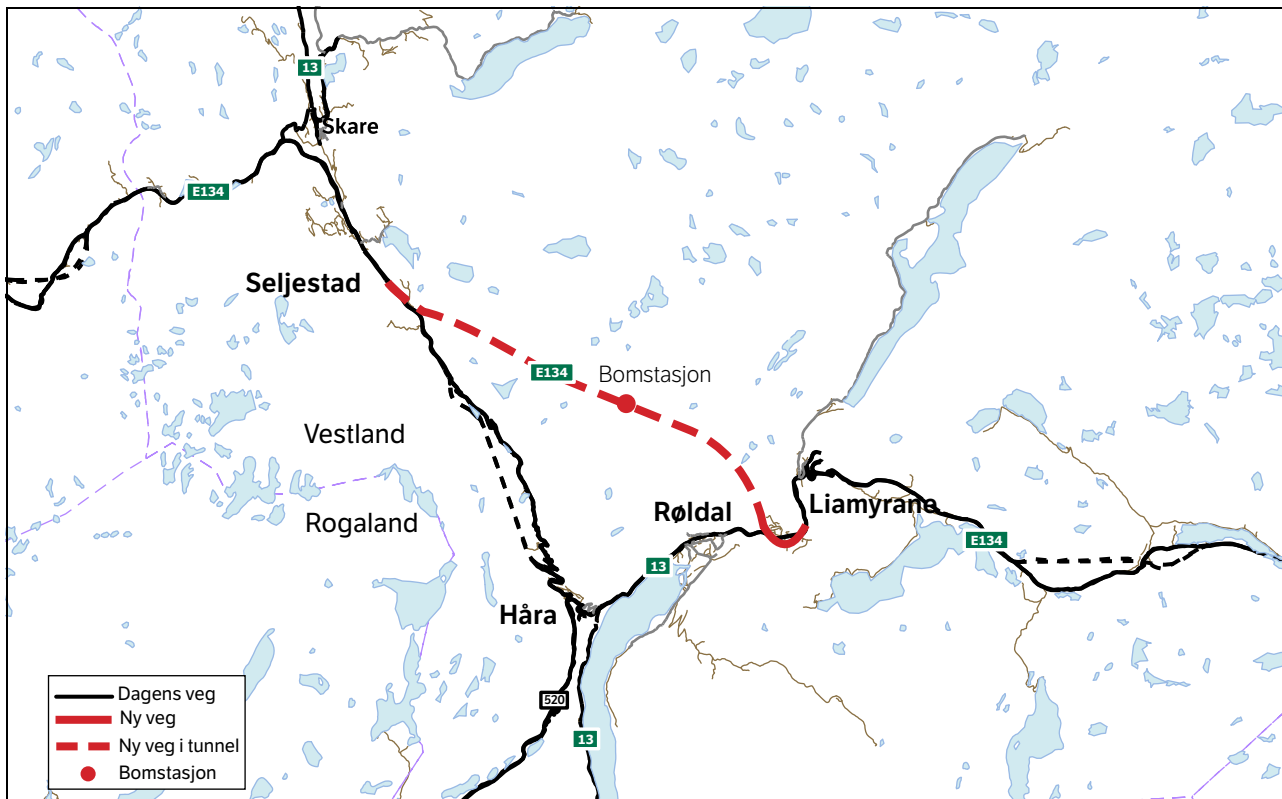
Finansieringa med bompengar av E134 Røldal–Seljestad er basert på etterskotsinnkrevjing i begge retningar i ein automatisk bomstasjon plassert i ny tunnel, jf. figur 2.2. Eksakt bomstasjonsplassering i tunnelen vil bli avklara i detaljreguleringa av veggen. Det er ikkje lagt opp til bomstasjon på sideveg.

Køyretøy i takstgruppe 2 skal som hovudregel betale det dobbelte av grunntakst for køyretøy i takstgruppe 1, men med opning for lokale tilpassingar, jf. Prop. 1 S Tillegg 2 (2015–2016). Utbygginga av E134 Røldal–Seljestad vil særleg gi tungtrafikken stor nytte ved redusert reisetid og reduserte kostnader når stigninga på strekninga blir lågare. Det er derfor lagt til grunn at takstgruppe 2 skal betale tre gonger taksten i takstgruppe 1.

Takstgruppe 1 gjeld køyretøy med totalvekt til og med 3 500 kg og køyretøy klassifisert som M1 i Autosys, uavhengig av vekt, med gyldig brukaravtale og brikke. Takstgruppe 2 er køyretøy over 3 500 kg ekskl. køyretøy klassifisert som M1 i Autosys med gyldig brukaravtale og brikke.

Med dei føresetnadene som elles er lagde til grunn, og for at prosjektet skal bli nedbetalt innan 15 år, er det rekna at gjennomsnittleg inntekt per passering må bli 89 kr i 2020-prisnivå. Rekna om til 2024-prisnivå blir den om lag 120 kr. Dette er førebels rekna å gi følgjande grunntakstar i 2024-prisnivå:

- Takstgruppe 1: 91 kr
- Takstgruppe 2: 273 kr



Figur 2.2 Plassering av bomstasjonen

Kjelde: Statens vegvesen

Det er lagt til grunn 20 pst. rabatt for køyretøy i takstgruppe 1 med gyldig brikke og brikkeavtale. Køyretøy i takstgruppe 2 får ikkje rabatt.

I tråd med grunnlaget for dei lokalpolitiske vedtaka skal nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 1 betale 50 pst. av ordinær takst etter brikkerabatt. Det er lagt til grunn at nullutsleppskøyretøy i takstgruppe 2 ikkje skal betale bompengar. Alle rabattar føreset bruk av elektronisk brikke og gyldig brikkeavtale. Elles gjeld dei til ei kvar tid gjeldande nasjonale takstretningslinene for bompengeprojekt. Det er føresett at takstane blir justerte i samsvar med Statistisk sentralbyrås byggjekostnadsindeks for veganlegg fram til innkrevjingsstart. Etter innkrevjingsstart er det føresett at takstane blir justerte i samsvar med Statistisk sentralbyrås konsumprisindeks.

2.5.1 Andre føresetnader for bompengeproppet

I tråd med rutinar for handtering av uvisse i bompengeproposisjonar, jf. Prop. 1 S (2016–2017) for Samferdselsdepartementet, skal fastsett gjennomsnittstakst bli brukt som grunnlag for justering av takstane. Før innkrevjinga startar vil gjennomsnittstaksten bli vurdert på ny ut frå kjende faktorar som låneopptak, faktisk låne-

rente og trafikk. Vidare blir det gjort nye vurderingar av naudsynt gjennomsnittstakst etter eitt til to år, når trafikken og samansettinga av denne er nærmare kjend. I begge tilfelle kan grunn-takstane bli endra samanlikna med det som er anslått i denne bompengeproposisjonen. Det skal leggjast fram sak for garantist for tilslutning av slike justeringar, før bompengeselskapet søker takstmyndigheit om takstvedtak. Elles skal gjennomsnittstakst justerast i samsvar med prisutviklinga.

Eventuell kostnadsauke ut over prisstigning skal dekkjast i samsvar med gjeldande retningslinjer for bompengeprojekt. Kostnadsauke opp til kostnadsramma skal følgeleg dekkjast med statlege midlar og bompengar etter same prosentvise deling som innanfor styringsramma. Eventuell auke ut over kostnadsramma er staten sitt ansvar. Eventuelle kostnadsreduksjonar skal delast mellom staten og bompengeselskapet etter same prosentvise deling som innanfor styringsramma. Kostnadsreduksjon ut over 10 pst. blir godskriven staten.

Følgjande føresetnader er elles lagde til grunn for finansieringsplanen:

- Lånerente: 5,5 pst. dei første 10 åra og deretter 6,5 pst.

- Innskotsrente: 1,5 pst. dei første 10 åra og deretter 2,5 pst.
- Årleg prisstigning: 2 pst.
- Årlege innkrevjings- og driftskostnader: 3 mill. 2024-kr.
- Innkjøp og etablering av bomstasjon, og fjerning av innkrevingsustyr og istandsetting av veg etter avslutta innkreving: om lag 6,5 mill. 2024-kr.

Med desse føresetnadene er samla innkrevjingsperiode rekna til om lag 15 år. Brutto bompengereintekter i 2024-prisnivå er rekna til om lag 1 050 mill. kr. Av dette er 691 mill. kr føresett nytta til å dekkje delar av investeringskostnadene, om lag 310 mill. kr til å dekkje finansieringskostnader og om lag 50 mill. kr til å dekkje innkrevjingskostnader, kostnader til drift av bompengeselskapet, og bompengeselskapet Ferde AS sine kostnader i samband med etablering av bomstasjonen og fjerning av den etter avslutta bompengereintekting. Dette inkluderer òg Statens vegvesen sine kostnader knytt til istandsetting av veg etter fjerning av bomstasjonen.

Statens vegvesen sine kostnader knytt til etablering av bomstasjonsområdet inngår i kostnadsanslaget for prosjektet.

Det er rekna på eit optimistisk alternativ med følgjande føresetnader:

- ÅDT aukar med 10 pst. i høve til rekna ÅDT.
- Lånerenta blir redusert frå 5,5 pst. til 4 pst. dei første 10 åra.

Med desse føresetnadene er bompengeperioden rekna til om lag 12 år, dvs. ein reduksjon på om lag 3 år. Alternativt kan ein redusere gjennomsnittleg inntekt per passering i prosjektet med om lag 20 kr. Det er førebels rekna at dette kan gi grunntakstar på om lag 76 kr for takstgruppe 1 og om lag 228 kr for takstgruppe 2 i 2024-prisnivå.

Det er òg rekna på eit pessimistisk alternativ med følgjande føresetnader:

- Kostnadsauke opp til kostnadsramma.
- ÅDT i opningsåret blir redusert med 10 pst.
- Årleg trafikkvekst blir halvert til 0,26 pst. frå 2030.
- Gjennomsnittstaksten blir auka med 20 pst. ut over prisstigning etter to år, og det er berekna ein trafikknedgang på 6 pst. som følgje av dette.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 20 år, dvs. ein auke på om lag fem år.

2.6 Fylkeskommunal garanti

Vestland fylkeskommune vedtok 14. desember 2021 å stille garanti ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak på 1 025 mill. kr. Garantibeløpet inkluderer eit tillegg på 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle komande renter og omkostningar.

Som følgje av den høge prisveksten for innsatsfaktorane for bygging av veganlegg dei siste åra er det behov for auka garantiramme for låna til bompengeselskapet. Det blei difor lagt fram ei ny garantisak for fylkestinget i Vestland fylkeskommune i desember 2023. Vestland fylkeskommune vedtok 13. desember 2023 å stille garanti ved sjølvskuldnarkausjon for eit maksimalt låneopptak på 1 242 mill. kr. Garantibeløpet gjeld med tillegg av 10 pst. av til ein kvar tid gjeldande hovudstol til dekning av eventuelle komande renter og omkostningar. Det samla garantibeløpet blir følgjeleg 1 367 mill. kr.

Vestland fylkeskommune har i sitt vedtak bedt om å innlemme prosjektet i ei framtidig ordning for statleg delgaranti. Fylkeskommunen ønskjer 50 pst. avlastning på sitt garantiansvar, jf. omtale i kap. 2.7.

Den fylkeskommunale garantien må godkjennast av Kommunal- og distriktsdepartementet.

Garantisten sine utlegg kan dekkjast gjennom ein auke av gjennomsnittstaksten med inntil 20 pst. ut over prisstiginga og ei forlenging av bompengeperioden med inntil 5 år.

2.7 Statleg delgaranti

I tråd med omtale i Prop. 1 S (2022–2023) for Samferdselsdepartementet og Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet er det lagt opp til ei ordning der fylkeskommunar som ønskjer avlastning på sitt garantiansvar kan få ein statleg delgaranti på inntil 50 pst. av det totale garantiansvaret. Ordninga skal gjelde alle nye riksvegprosjekt som Stortinget vedtek frå og med 2023 og som har ein antatt investeringskostnad på over 1 mrd. kr. Samferdselsdepartementet meiner at prosjektet E134 Røldal–Seljestad fell under denne ordninga.

Det går no føre eit arbeid med å fastsette reglar og prosessar for den statlege garantiordninga. Som det går fram av kap. 2.6, har Vestland fylkeskommune vedteke full garanti overfor bompengeselskapet ved utbygginga av E134 Røldal–Seljestad. Samferdselsdepartementet legg opp til at staten vil stille sjølvskuldnargaranti for inntil

50 pst. av det totale garantiansvaret, slik Vestland fylkeskommune har bede om. Departementet vil kome attende til Vestland fylkeskommune om den statlege delgarantien, herunder vilkåra for delgarantien, etter at saken har vore lagt fram for Stortinget.

2.8 Samferdselsdepartementets vurdering

Samferdselsdepartementet viser til at utvikling av transportsystemet er ein viktig del av Noreg sitt bidrag til ei berekraftig utvikling. FN sine 17 berekraftsmål fram mot 2030 har vore ein del av arbeidet med å utvikle måla for transportpolitikken. Statens vegvesen bidreg til berekraftsmåla gjennom oppfølginga av måla i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033*.

Utbygging av prosjektet E134 Røldal–Seljestad er viktig for å få ei sikker transportåre mellom Austlandet og Vestlandet. Dagens veg er ofte vinterstengd, og sterk stigning og skarpe svingar gjer at tunge køyretøy ofte set seg fast og hindrar trafikken. Ny veg i tunnel frå Røldal til Seljestad med betre vegstandard og lågare stigning vil gi betre framkomst og trafikktryggleik.

Prosjektet følgjer tilrådinga frå KVVU-en der konsept G (Grostøl–Vågsli) ble valt som stamveg over Haukeli. Den eksterne kvalitetssikringa (KS1) peiker på at konsept G ikkje vil gi stor nok nytte til å forsvare investeringane. Likevel blei det i 2011 bestemt at Konsept G (Grostøl–Vågsli) skulle leggjast til grunn for planlegginga. Det er rekna at prosjektet har ein negativ samfunnsøkonomisk netto nytte. Prosjektet er likevel prioritert fordi regjeringa meiner det er viktig å byggje ut E134 som eit godt samband over fjellet mellom Austlandet og Vestlandet. Regjeringa legg særleg vekt på at prosjektet gir betydeleg betre framkomst vinterstid.

Det er lokalpolitisk semje om det føreslåtte opplegget for utbygging og finansiering av prosjektet E134 Røldal–Seljestad, og Vestland fylkeskommune har vedteke å stille garanti for bompengelånet.

Samferdselsdepartementet legg vekt på at det er stor grad av semje mellom ekstern kvalitetssikrar og Statens vegvesen om kostnader og uvisse. På denne bakgrunn foreslår Samferdselsdepartementet ei kostnadsramme på 4 921 mill. kr i 2024 prisnivå, jf. forslag til romartalsvedtak. Som grunnlag for seinare prisomrekning blir 2020-prisnivå brukt som referanse.

2.9 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av prosjektet E134 Røldal–Seljestad i Vestland, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med føresetnader i denne proposisjonen. Bompengeselskapet vil inngå ein finansieringsavtale med oppdragsgivarsida i Statens vegvesen, som regulerer rekvirering av bompengemidlane i tråd med føresetnadene som er lagde til grunn i denne proposisjonen.

3 Kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland

Prosjektet er sist omtalt i Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet, side 120.

Prosjektet er ei delstrekning av strekninga E6 Megården–Mørsvikbotn i Sørfold kommune i Nordland. Dette prosjektet er i Meld. St. 20 (2020–2021) *Nasjonal transportplan 2022–2033* opphavleg planlagt starta opp i fyrste seksårsperiode. I Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet er det sett av midlar til oppstart av delstrekninga Megården–Sommerset.

Prosjektet E6 Megården–Mørsvikbotn omfattar dei tre delstrekningane Megården–Sommerset, Sommerset–Tverrdalen (Leirfjordbrua) og Tverrdalen–Mørsvikbotn. Samfunnsmåla for strekninga er eit transportsystem som fremjar regional utvikling i landsdelen og regionen, gir gode vekstvilkår for næringslivet i nordområda og oppfyller krava i tunnelsikkerheitsforskrifta. Prosjektet blir gjennomført trinnvis, med oppstart av delprosjektet Megården–Sommerset fyrst. Ny veg på denne strekninga blir 21,4 km, det vil seie 5,9 km kortare enn dagens veg. Seks av dei eksisterande tunnelane som ikkje innfrir krava i tunnelsikkerheitsforskrifta blir erstatta av tre nye tunnelar med ei total lengde på 13,8 km. Det skal òg byggjast to større bruer, mellom anna ei bru på 550 meter over Tørrfjorden. Reisetida blir redusert med om lag 10 minutter.

I Prop. 1 S (2023–2024) for Samferdselsdepartementet opplyser departementet at det skal gjennomførast ekstern kvalitetssikring (KS2) av delprosjektet, og at departementet vil kome tilbake til Stortinget med forslag til kostnadsramme. Det blei i 2021 gjennomført KS2 av heile strekninga E6 Megården–Mørsvikbotn. Hausten 2023 blei det gjennomført ein supplerande analyse av KS2 for delstrekninga E6 Megården–Sommerset.

Kvalitetssikrar føreslår ei styringsramme på 5 790 mill. 2022-kroner og ei kostnadsramme på 6 670 mill. 2022-kroner. Statens vegvesen sitt forslag til styrings- og kostnadsramme til KS2 var høvesvis om lag 500 mill. kr og 270 mill. kr lågare enn dette. Skilnaden mellom forslaga frå kvalitetssikrar og Statens vegvesen gjeld hovudsakleg tunnel- og byggherrekostnader og vurdering av uvisse knytt til klima, marknad, gjennomføringsevne og lokale forhold. Statens vegvesen meiner at kvalitetssikrar har vurdert førstnemnde kostnader for høgt, men samtidig at kostnader knytt til uvisse for klima og miljø er vurdert noko for lågt i Statens vegvesen sitt forslag. Statens vegvesen har difor justert opp sitt forslag til styrings- og kostnadsramme, og føreslår ei styringsramme på 5 400 mill. 2022-kr og ei kostnadsramme på 6 600 mill. 2022-kr.

Etter ei samla vurdering legg Samferdselsdepartementet til grunn Statens vegvesen sitt forslag, og Samferdselsdepartementet føreslår ei kostnadsramme på 7 283 mill. kr i 2024 prisnivå, jf. forslag til romartalsvedtak. Som grunnlag for seinare prisomrekning blir prisnivået frå 2022 brukt som referanse.

Det er lagt opp til anleggsstart i 2025 og trafikkopning i 2031.

Samferdselsdepartementet

t i l r å r :

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland.

Vi **HARALD**, Noregs Konge,

s t a d f e s t e r :

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E134 Røldal–Seljestad i Vestland og kostnadsramme for E6 Megården–Sommerset i Nordland

I

Fullmakter til å forplikte staten for investeringsprosjekt

Stortinget samtykker i at Samferdselsdepartementet i 2024 kan:

Starte opp, medrekna føreta bestillingar og gi tilsegn i desse investeringsprosjekta:	Under kap./post	Innanfor ei kostnadsramme på:
E134 Røldal–Seljestad	1320/30	4 921 mill. kroner
E6 Megården–Sommerset	1320/30	7 283 mill. kroner

Fullmaktene gjeld òg forpliktingar som blir inngåtte i seinare budsjettår, innanfor kostnadsramma for det einskilde prosjektet. Samferdselsdepartementet blir gitt fullmakt til å pris- og valutakursjustere kostnadsrammene i seinare år.

II

Fullmakter til bompengefinansiering

1. Stortinget sluttar seg til delvis bompengefinansiering av prosjektet E134 Røldal–Seljestad.
2. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet Ferde AS får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til delvis bompengefinansiering av prosjektet E134 Røldal–Seljestad. Vilkåra går fram av denne proposisjonen.
3. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet Ferde AS om (del)finansiering av prosjektet E134 Røldal–Seljestad. Avtalen gir bompengeselskapet rett til å krevje inn bompengar innanfor vilkåra i denne proposisjonen.

=====