

Prop. 194 S

(2012–2013)

Proposisjon til Stortinget (forslag til stortingsvedtak)

Utbygging og finansiering av E134 på strekninga Seljord – Åmot i kommunane Seljord, Kviteseid, Tokke og Vinje i Telemark

*Tilråding frå Samferdselsdepartementet 20. september 2013,
godkjend i statsråd same dagen.
(Regjeringa Stoltenberg II)*

1 Innleiing

Samferdselsdepartementet legg i denne proposisjonen fram forslag utbygging og finansiering av fire delstrekningar på E134 mellom Seljord og Åmot i kommunane Seljord, Kviteseid, Tokke og Vinje i Telemark. Finansieringa er basert på bompengar og statlege midlar.

E134 er eit viktig vegsamband mellom delar av Austlandet og Vestlandet og hovudferdselsåra i Vest-Telemark. Mellom Seljord og Åmot har strekninga låg standard og er prega av forfall. Med utgangspunkt i ynskje om forsering av ei utbetring har lokale styresmakter vedteke eit opplegg for utbygging og finansiering av dei fire delstrekningane finansiert med bompengar. Utbygginga er ikkje omtalt i Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023.

Utbetringa vil gi ein einsarta standard, med mellom anna gul midtstripe på dei fire delstrekningane. Det ligg føre godkjente reguleringsplanar, og det er lagt opp til at utbetringa kan starte i 2015, med fullføring i 2018.

2 Omtale av utbygginga

2.1 Dagens situasjon og prosjektomtale

E134 utgjer eit viktig vegsamband mellom Austlandet og Vestlandet og regionalt og lokalt i Telemark, med stort innslag av næringstransport. Strekninga mellom Seljord og Åmot er om lag 50 km og har gjennomgåande låg standard prega av forfall, med mellom anna dårleg bereevne, kantsvikt, dårlege grøfter, ujevnt dekke, spor og telehiv. Fleire av bruene er i dårleg stand. Det er stadvis dårleg horisontal- og vertikalkurvatur, standardsprang og avkøyrslar med dårleg sikt. Vegbreidda varierer mellom 6,5 m og 7,5 m og det manglar stadvis gul midtstripe. Det er fleire problematiske stigningar for tunge køyretøy, noko som tidvis gir kødanning og farlege trafikksituasjonar. Kvar vinter er det situasjonar der vogntog køyrer seg fast og må bergast. Årsdøgntrafikken er om lag 3 700 køyretøy mellom Seljord og Brunkeberg, men avtek til om lag 1 600 køyretøy lengst vest på parsellen. Fartsgrensa er i dag hovudsakleg 80 km/t, med 60 km/t i område med tettare busetnad. I perioden 2003–2012 var det i alt 35 ulykker med personskade på strekninga. I alt blei 4 personar hardt skadde og 31 personar lettare skadde.



Figur 2.1 Utbetningsstrekningar på E134 og plassering av bomstasjonen Seljord – Åmot

Det er lagt opp til å utbetre til saman 9,4 km veg i eksisterande trase mellom Seljord og Åmot, fordelt på følgjande fire delstrekningar, sjå fig. 2.1:

- Seljord – Ordal (5,3 km)
- Libergbakkane (0,7 km)
- Rudsbakkane (1,2 km)
- Raudå bru – Åmot (2,2 km)

Det er lagt til grunn utbetring i samsvar med vegnormalen for utbetningsstrekningar. Delstrekningane vil mellom anna få gul midtstripe og vegbreidde 8,5 m, betre horisontal- og vertikalkurvatur, betre bereevne og sikrere avkøyringar. Nesten heile strekninga mellom Seljord og Åmot vil få gul midtstripe og jamn og god standard etter utbetringa, noko som vil bidra til betre framkomst og trafikksikkerheit.

Det ligg føre godkjende reguleringsplanar for alle fire delstrekningane. Det er lagt til grunn ein samla kostnad for utbetring av dei fire delstrekningane på 315 millionar 2013-kroner. Auka meirverdiavgift som følgje av bortfall av vegfritaket frå 1. januar 2013 er inkludert. I kostnaden inngår om lag 9 mill. kr som bompengeselskapet E134 og Rv36 Telemark AS, har forskottert til reguleringsplanlegging i 2010–2012 og 3 mill. kr til etablering av ein automatisk bomstasjon. Bompengeselskapet E134 og Rv36 Telemark AS er eigd av Telemark fylkeskommune og kommunane Nome, Sauherad, Bø, Seljord, Kviteseid, Tokke, Vinje og Hjørtland.

Samfunnsøkonomisk netto nytte for utbygginga er rekna til om lag 82 mill. kr. Netto nytte over totale kostnader er rekna til 0,2.

3 Lokalpolitisk handsaming

Eit forslag til utbygging og finansiering av E134 mellom Seljord og Åmot blei våren 2011 handsama av lokale styresmakter.

Seljord kommune handsama saka i møte i kommunestyret 14. april 2011, og gjorde følgjande vedtak:

«Seljord kommune stiller seg positiv til brukarfinansiering av utbetningsprosjekt langs E-134 mellom Seljord og Åmot der følgjande prosjekt er tatt med:

- Nordbygdi – Stamperui
- Libergbakkane
- Rudsbakkane
- Åmot S

Prosjekta Nordbygdi – Stamperui og Åmot S gjennomførast fullt ut. Dersom dei samla kostnadane blir høgare enn prosjektet si ramme reduserast omfanget av Libergbakkane og Rudsbakkane. Av Libergbakkane og Rudsbakkane har Libergbakkane prioritet fyrst. Dersom det skulle vise seg at prosjektet får ein betre økonomi enn berekna kan omfanget av prosjektet aukast. I eit slikt tilfelle tas følgjande delprosjekt inn i prioriterte rekkefølge: Resten av Morgedal – Mostøyl, resten av Mostøyl – Høydalsmo, Brunkeberg Hemmestveit og trafikksikkerheitstiltak på strekninga.

For å finansiere prosjektet plasserast det eit innkrevjingspunkt på grensa mellom Seljord

og Kviteseid med ein takst på kr. 20,- for personbilar og kr. 60,- for tungtransport. Det skal krevjast inn avgift i 15 år. Ved å gå inn på ein abonnementsordning er det mogleg å få 20% rabatt på takstane. Dersom prosjektet får ein uventa dårleg økonomisk utvikling kan finansieringsselskapet søke Vegdirektoratet om å auke takstane med inntil 20% utover konsumprisindeksen og forlenge innkrevjingstida med inntil 5 år. Takstane regulerast med den årlege kostnadsutviklinga i samfunnet og er berekna i 2010-kronar.

Dersom nokon innbyggjar i kommunane må krysse innkrevjingspunktet for å kome til kommunesenteret i si eiga kommune tilrår kommunestyret at det blir gitt fritak frå å betale i innkrevjingspunktet.

Statens vegvesen er ikkje ferdig med den endelige kvalitetssikringa. Dersom kvalitetssikringa avdekkar usikkerhet utover det som er gjort greie for i saksutgreinga og vedtaket, blir saka lagt fram til ny handsaming i kommunestyret.»

Kommunestyra i Tokke og Vinje har høvesvis den 15. og 24. mai 2011 fatta tilsvarande vedtak som kommunestyret i Seljord. Det same har kommunestyret i Kviteseid gjort den 19. mai 2011, men med ein nyanse om at takstane kan aukast med 2 kroner for personbilar dersom prosjektet får ei uventa dårleg økonomisk utvikling. Dei har òg ein forventning om støtte i arbeidet med at Kviteseidkrysset blir prioritert innanfor ordinære vegmidlar.

Telemark fylkeskommune handsama saka i møte i fylkestinget 14. juni 2011, og gjorde følgjande vedtak:

«Telemark fylkeskommune er positive til brukarfinansiering av utbetringstiltak langs E134 mellom Seljord og Åmot og ber Statens Vegvesen vidareføre arbeidet med prosjektet fram mot søknad til Stortinget. Prosjektet skal nytte følgjande finansieringsopplegg:

- Eit innkrevjingspunkt blir plassera på grensa mellom Seljord og Kviteseid med ein takst på kr. 20,- for personbilar og kr. 60,- for tungtransport. Innkrevjingstida skal vere 15 år. Ved å gå inn på ein abonnementsordning er det mogleg å få inntil 20 % rabatt på takstane. Takstane blir regulert med den årlege kostnadsutviklinga i samfunnet og er rekna i 2010-kronar.

Tiltak på følgjande strekningar skal inkludera i prosjektet:

- Nordbygdi – Stamperui
- Libergbakkane
- Rudsbakkane
- Åmot S

Tiltaka skal ha følgjande interne prioritering ved eventuelle endringar i økonomien:

- Ved kostnadsauke: Prosjekta Nordbygdi – Stamperui og Åmot S gjennomførast fullt ut. Omfanget av Libergbakkane og Rudsbakkane kan reduserast om naudsynt. Av Libergbakkane og Rudsbakkane har Libergbakkane prioritet fyrst.
- Ved reduksjon i kostnader: Omfanget av bompengeprojektet kan aukast. I eit slikt tilfelle tas følgjande delprosjekt inn i prioriteringa rekkefølge: Resten av Morgedal – Mostøyl, resten av Mostøyl – Høydalsmo, Brunkeberg – Hemmestveit og trafikktryggleikstiltak på strekninga.

Statens vegvesen er ikkje ferdig med den endelige kvalitetssikringa av finansieringsopplegget. Alle reguleringsplanane for dei aktuelle strekningane er ikkje vedtatt. Dersom desse faktorane avdekkar usikkerheit ut over det som er gjort greie for i saksframlegget og vedtaket, blir saka lagt fram til ny handsaming i fylkestinget.»

Prosjektet Nordbygdi – Stamperui er identisk med prosjektet Seljord – Ordal. Prosjektet Åmot S er identisk med prosjektet Raudå bru – Åmot.

4 Trafikkgrunnlag

Statens vegvesen har gjennomført vurderingar av korleis bompengennekrevjinga vil påverke trafikken gjennom den planlagde bomstasjonen. Trafikkanalysen er basert på bruk av Regional transportmodell (RTM) med tilleggsvurderingar basert på trafikkteiling på dagens veg. Det er nytta elastisitetsmodell til vurdering av korleis ulike takstar vil påverke trafikkutviklinga.

Årsdøgntrafikken (ÅDT) er i dag på om lag 3 700 køyretøy, med 16 pst. tunge køyretøy. Med dei takstane som det er gjort framlegg om, er det rekna med ein ÅDT på om lag 3 300 køyretøy gjennom bomstasjonssnittet i samanlikningsåret 2013. Bompengennekrevjinga er følgjeleg rekna til å gi ein reduksjon i trafikken på om lag 10 pst. Det er ikkje lagt til grunn trafikkoverføring til

andre vegruter, då desse er lite aktuelle som alternativ.

For framtidig trafikktutvikling er trafikkkprognosane som er utarbeidde for Telemark i samband med arbeidet med Nasjonal transportplan 2014–2023 lagt til grunn, med ein gjennomsnittleg årleg vekst på 1,1 pst. i perioden 2010–2013, 0,8 pst. i perioden 2014–2019, 0,9 pst. i perioden 2020–2029 og 0,7 pst. etter 2029. På bakgrunn av dette er det lagt til grunn ein generell trafikkevst i bompengerperioden på i gjennomsnitt 0,8 pst. pr. år.

5 Utbyggings- og finansieringsopplegg for E134 Seljord – Åmot

I tråd med lokalpolitiske vedtak legg Samferdselsdepartementet fram ein finansieringsplan der utbygginga er føresett finansiert med bompengar. I tillegg er det lagt til grunn 31 mill. kr i statlege midlar som kompensasjon for auka meirverdiavgift etter oppheving av vegfritaket. Finansieringsplanen er vist i tabell 5.1.

Det er venta eit forbruk på om lag 4 mill. kr i 2013 og 22 mill. kr i 2014 til førebuande arbeid. Midlane er føresett stilt til disposisjon av bompengeselskapet.

Ved eventuell kostnadsauke står ramma fast, noko som inneber reduksjon i utbetningsomfanget, jf. omtale av dette i kommunane og Telemark fylkeskommune sine vedtak i kapittel 3. Tilsvarende er det mogleg å auke omfanget dersom det skulle vise seg at kostnadene blir lågare enn føresett.

Dersom økonomien i prosjektet blir svakare enn føresett, kan bompengeselskapet etter avtale med Vegdirektoratet auke takstane med inntil 20 pst. og/eller forlenge innkrevjingsperioden med inntil 5 år.

Bompengeopplegg

Finansieringsopplegget bygger på tovegs innkrevjing i ein automatisk bomstasjon på E134 på kommunegrensa mellom Seljord og Kviteseid, jf. figur 2.1. Innkrevjinga vil starte opp når strekninga Seljord – Ordal er ferdig utbetra, etter planen våren 2017. Heile utbygginga er føresett å vere ferdig i løpet av 2018.

Følgjande takstar er lagt til grunn:

- Lette køyretøy
(totalvekt t.o.m. 3 500 kg): 20 kr (2013-kr).
- Tunge køyretøy
(totalvekt over 3 500 kg): 60 kr (2013-kr).

Det er føresett at takstane blir regulerte i samsvar med prisutviklinga.

Abonnentar med Auto-pass brikke får 10 pst. rabatt. I dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn ein rabatt på 20 pst. ved bruk av brikke. I Meld. St. 26 (2012–2013) Nasjonal transportplan 2014–2023 er det lagt til grunn at rabatten ved bruk av brikke normalt ikkje skal vere høgare enn 10 pst. Samferdselsdepartementet legg derfor til grunn ein rabatt på 10 pst. ved bruk av brikke, både for lette og tunge køyretøy.

Basert på føresetnadene i denne proposisjonen er brutto bompengeinntekter rekna til om lag 504 mill. kr. Av dei innbetalte bompengane vil om lag 284 mill. kr gå til investeringar, 175 mill. kr til å dekke finansieringskostnader og 45 mill. kr til å dekke innkrevjing og drift av bompengeselskapet.

Andre føresetnader for finansieringsplanen

Trafikkføresetnadene går fram av kapittel 4. Følgjande basisføresetnader er elles lagt til grunn for finansieringsanalysa:

- Lånerente: 6,5 pst.
- Årleg prisstigning: 2,5 pst.
- Årlege innkrevjingskostnader: 3 mill. kr
- Bruk av brikke: 70 pst.

Tabell 5.1 Finansieringsplan for E134 Seljord – Åmot

	Mill. 2013-kr			
	2010–2013	2014–2017	2018–2023	Sum
Statlege midlar	0	31	0	31
Bompengar	13	216	55	284
Sum	13	247	55	315

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 15 år.

Det er også rekna på eit pessimistisk alternativ med desse endra føresetnadene:

- Eitt års forsinka innkrevjingsstart
- 15 pst. lågare ÅDT ved innkrevjingsstart
- Ingen årleg trafikkvekst
- Lånerenta aukar til 8 pst. frå 2023
- Takstauke på 20 pst. eitt år etter at innkrevjinga starter.

Med desse føresetnadene er innkrevjingsperioden rekna til om lag 19 år.

6 Garanti

Det er lagt opp til at bompengeselskapet «E134 og Rv36 Telemark AS» skal ta opp lån for å finansiera utbygginga. Lokale styresmakter har ikkje fatta vedtak om lånegaranti. Samferdselsdepartementet er orientert om at Telemark fylkeskommune arbeider for å stille garanti hausten 2013 for lån som bompengeselskapet «E134 og Rv36 Telemark AS» er føresetta å ta opp for å finansiera utbygginga. Departementet føreset at lokale styresmakter vedtek ein lånegaranti for bompengeselskapet før låneopptak.

7 Samferdselsdepartementet si vurdering

E134 er ei viktig transportåre for vegtransport mellom delar av Austlandet og Vestlandet og for regional- og lokal trafikk i delar av Telemark. Strekninga mellom Seljord og Åmot har låg standard og er prega av forfall. Ei utbetring av denne strekninga har nytte for trafikken både mellom to landsdelar, regionalt og lokalt.

Samferdselsdepartementet har merka seg lokale styresmakter sin vilje til å forsere ei utbetring gjennom bompengefinansiering. Både Tele-

mark fylkeskommune og dei fire kommunane som er omfatta av tiltaka har slutta seg til bompengefinansiering av utbetringa. Samferdselsdepartementet meiner at dei økonomiske føresetnadene som er lagt til grunn er realistiske og tilrår derfor det framlagte forslaget til plan for finansiering av utbetringen av E134 mellom Seljord og Åmot.

I dei lokalpolitiske vedtaka er det lagt til grunn at trafikantar med abonnement kan få inntil 20 pst. rabatt. I tråd med Meld. St. 26 (2012–2013) legg Samferdselsdepartementet til grunn eit opplegg med 10 prosent rabatt til alle køyretøy med abonnement og brikke. Departementet føreset at dette blir akseptert av lokale styresmakter før anleggsstart.

Vidare har nokre av kommunane tilrådd at innbyggjarar som må krysse innkrevjingspunktet for å komme til kommunesenteret i eigen kommune, får fritak. Samferdselsdepartementet kan ikkje gå inn for ei slik løysing. Departementet føreset i staden at det vert vurdert passeringstak for innbyggjarar som nemnt, i samband med endeleg fastsettning av takst- og rabattsystem for prosjektet.

8 Avtale

Etter at Stortinget har fatta vedtak om utbygging og finansiering av E134 på strekninga Seljord – Åmot i Telemark, vil det bli inngått avtale mellom Statens vegvesen Vegdirektoratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldande standardavtale og dei føresetnadene som er lagt til grunn i denne proposisjonen.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Dykkar Majestet godkjenner og skriv under eit framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging og finansiering av E134 på strekninga Seljord – Åmot i kommunane Seljord, Kviteseid, Tokke og Vinje i Telemark.

Vi HARALD, Noregs Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjere vedtak om utbygging og finansiering av E134 på strekninga Seljord – Åmot i kommunane Seljord, Kviteseid, Tokke og Vinje i Telemark i samsvar med eit vedlagt forslag.

Forslag

til vedtak om utbygging og finansiering av E134 på strekninga Seljord – Åmot i kommunane Seljord, Kviteseid, Tokke og Vinje i Telemark

1. Stortinget samtykker i at bompengeselskapet får løyve til å ta opp lån og krevje inn bompengar til bompengefinansiering av utbygging av E134 på strekninga Seljord – Åmot i Telemark. Vilkårane framgår av denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsetje nærare reglar for finansieringsordninga.

=====

