

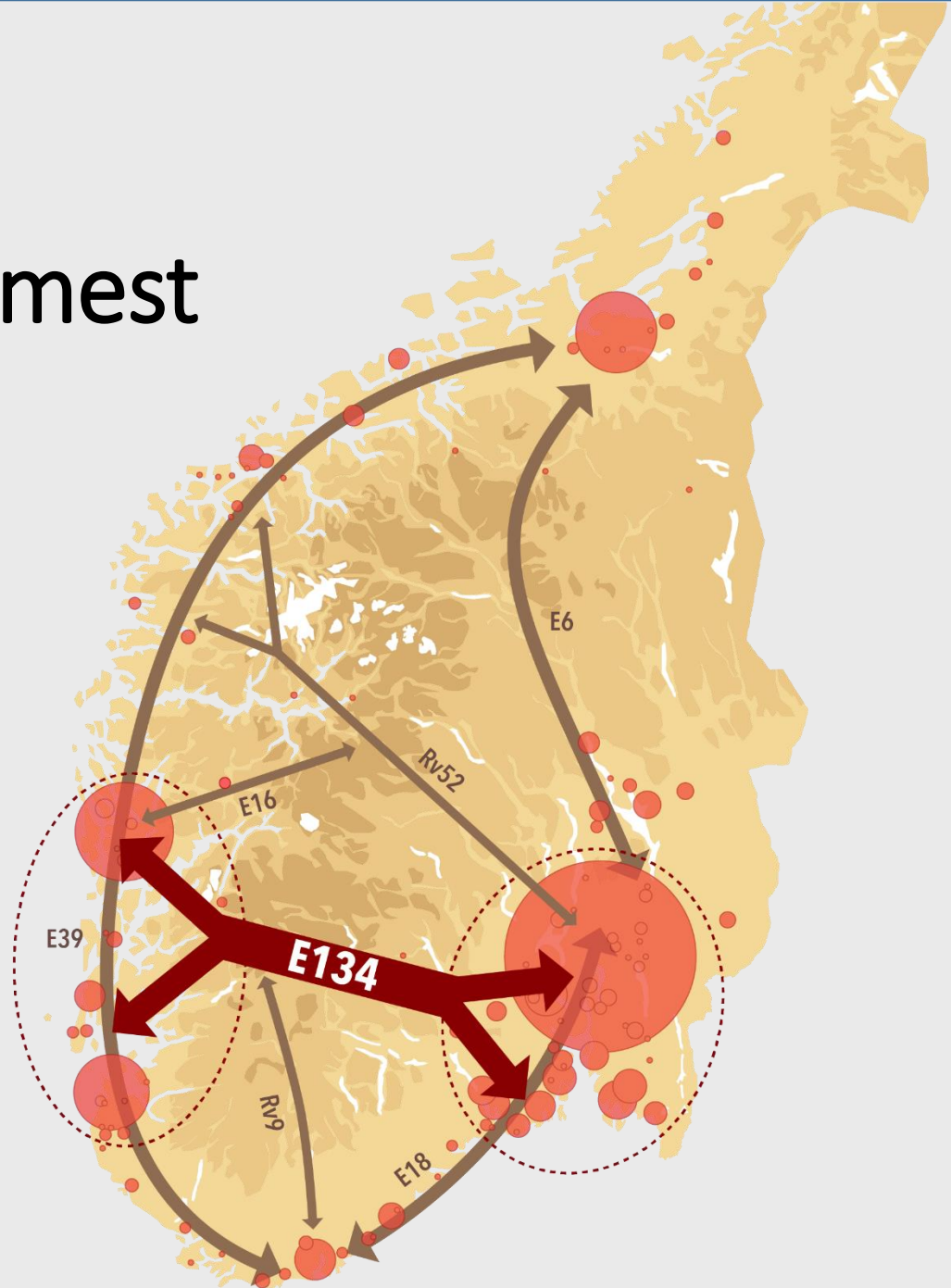
# Et av Norges mest lønnsomme veiprosjekt

Presentasjon  
Arendalsuka

Arnfinn Førsvund

E134 med «arm til Bergen»

August 2019



# Fagutredningene fra Statens vegvesen

Januar 2016



Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet



Statens prosjektmodell  
Rapport nummer D023a



Konseptvalgutredning (KVV)  
rv. 7 og rv. 52  
Gol-Voss



Statens prosjektmodell  
Rapport nummer D024a



Konseptvalgutredning (KVV) E134  
Gvammen-Vågsli



PROBA  
særfunnsanalyse



SNF  
CENTRE FOR APPLIED RESEARCH AT NMBU



KVALITETSSIKRINGSRAPPORT  
KS1 AV RV.7 OG RV.52 GOL-VOSS  
UTARBEIDET FOR SAMFERDSELSDEPARTEMENTET OG FINANSDEPARTEMENTET  
13. JANUAR 2017

| Ver. | Status     | Dato      | Kommentar til versjonen | Ansvarlig     |
|------|------------|-----------|-------------------------|---------------|
| 1.0  | Overlevert | 13.1.2017 |                         | E. Kverneggen |
|      |            |           |                         |               |



PROBA  
særfunnsanalyse



SNF  
CENTRE FOR APPLIED RESEARCH AT NMBU



KVALITETSSIKRINGSRAPPORT  
KS1 E134 GVAMMEN-VÅGSLI  
UTARBEIDET FOR SAMFERDSELSDEPARTEMENTET OG FINANSDEPARTEMENTET  
13. JANUAR 2017

| Ver. | Status     | Dato      | Kommentar til versjonen | Ansvarlig     |
|------|------------|-----------|-------------------------|---------------|
| 1.0  | Overlevert | 13.1.2017 |                         | E. Kverneggen |
|      |            |           |                         |               |

# Øst-Vestutredningen

- « *Vi foreslår at ... **utbygging av E134 gis høyest prioritet. Både utbygging mot Bergen og Haugesund gir positiv nettonytte.***»
- « *På bakgrunn av at våre analyser viser høy samfunnsøkonomisk lønnsomhet foreslår vi at man **utreder en arm til Bergen gjennom en KVU.***»

**Dette er KVV-utredningen  
som Statens vegvesen  
ikke fikk lov å gjennomføre.**

Konklusjonen av *Øst-Vestutredningen* var at en fullverdig E134 (med arm til både Bergen og Haugesund) gav høyest samfunnsnytte.

# Statens vegvesen bruker ofte Asplan Viaks ekspertise.

De bruker Vegvesenets eget datagrunnlag, transportmodell og analysemetoder – og resultatene er grundig kvalitetssikret.



# En helhetlig veiløsning...






- Hvordan kan E134 øst–vest best kombineres med kyststamvegen E39?
- Gir kombinasjonen kostnadssparing?
- Kan lavere kostnader framskynde prosjektene?

# Fem hovedargumenter...

- Forslag til ny NTP tar ikke tilstrekkelig hensyn til Vegvesenets anbefaling for Øst–Vest!
- Enorme midler kan spares ved riktige valg og kombinerte løsninger.
- Stor samfunnsnytte pluss lavere investering
- **Vestlandet er best tjent med at den mest lønnsomme kombinasjonen realiseres.**
- Norge må ha et langsiktig perspektiv!

# Analyse: 5 alternativer

(hovedtall i mrd. NOK)

|                                | <b>Rv52+<br/>Rv5 Åls.</b>   | <b>Rv52<br/>Bergen</b>   | <b>Rv7<br/>Bergen</b>   | <b>E134<br/>Bergen</b>  | <b>E134<br/>Hauges.</b>   |
|--------------------------------|---|--|---|---|---|
|                                |  |  |  |  |  |
| Samfunnsnytte<br>neddiskontert | 18  | 9  | 16  | 70  | 47  |
| ⊖ Utbyggingskostnad            | 21  | 19   | 23,4  | 37,7  | 29,6  |
| ⊖ Skattekostnad                | 4   | 4  | 5   | 7   | 6   |
| = Nettonytte                   | <b>-7,2</b>   | <b>-14</b>   | <b>-12,4</b>  | <b>+25,3</b>  | <b>+11,4</b>  |



# Optimalt for Bergensregionen



# Asplan Viaks utredninger 2018–19

- Siste oppdaterte trafikkmodell RTM 3.8.5 og NTM 6 benyttet.
- Trafikktall over Haukeli (Hovedalternativet) stadfester tallene i Øst-Vestutredningen. (Asplan Viak)

asplan viak

Hordalandsdiagonalen AS  
**HORDALANDSDIAGONALEN:  
TRAFIKKBREGNINGER OG  
INVESTERINGSKOSTNADER  
RAPPORT**

Hordalandsdiagonalen AS og Haukelivegen AS  
TILLEGGSRAPPORT, HORDALANDSDIAGONALEN  
NETTONYTTBEREGNINGER OG  
OPTIMALISERING AV TRASÉ

Hordalandsdiagonalen AS  
Beregninger av ADT, trafikktømmer, reisehensikter  
og trafikanntytte ved bruk av RTM-modellverktøy,  
samt estimering av investeringskostnader

Dato: 07.08.2019  
Versjon: 05

Bergen Edelfjord  
Hordalandsdiagonalen  
7500  
11200  
5400  
8700  
2132  
Haugesund

Dato: 07.08.2019  
Versjon: 1

www.asplanviak.no

# Asplan Viaks konklusjoner

- Det er stort behov for en fullverdig E134 med «arm til Bergen».
- Armen er viktig for Bergensregionen.
- Fullverdig E134 med «arm til Bergen» står på egne ben – uavhengig av trasé for E39.
- «Arm til Bergen» og E134 over Rauland er nøkkelprosjekt for å redusere reisetiden.

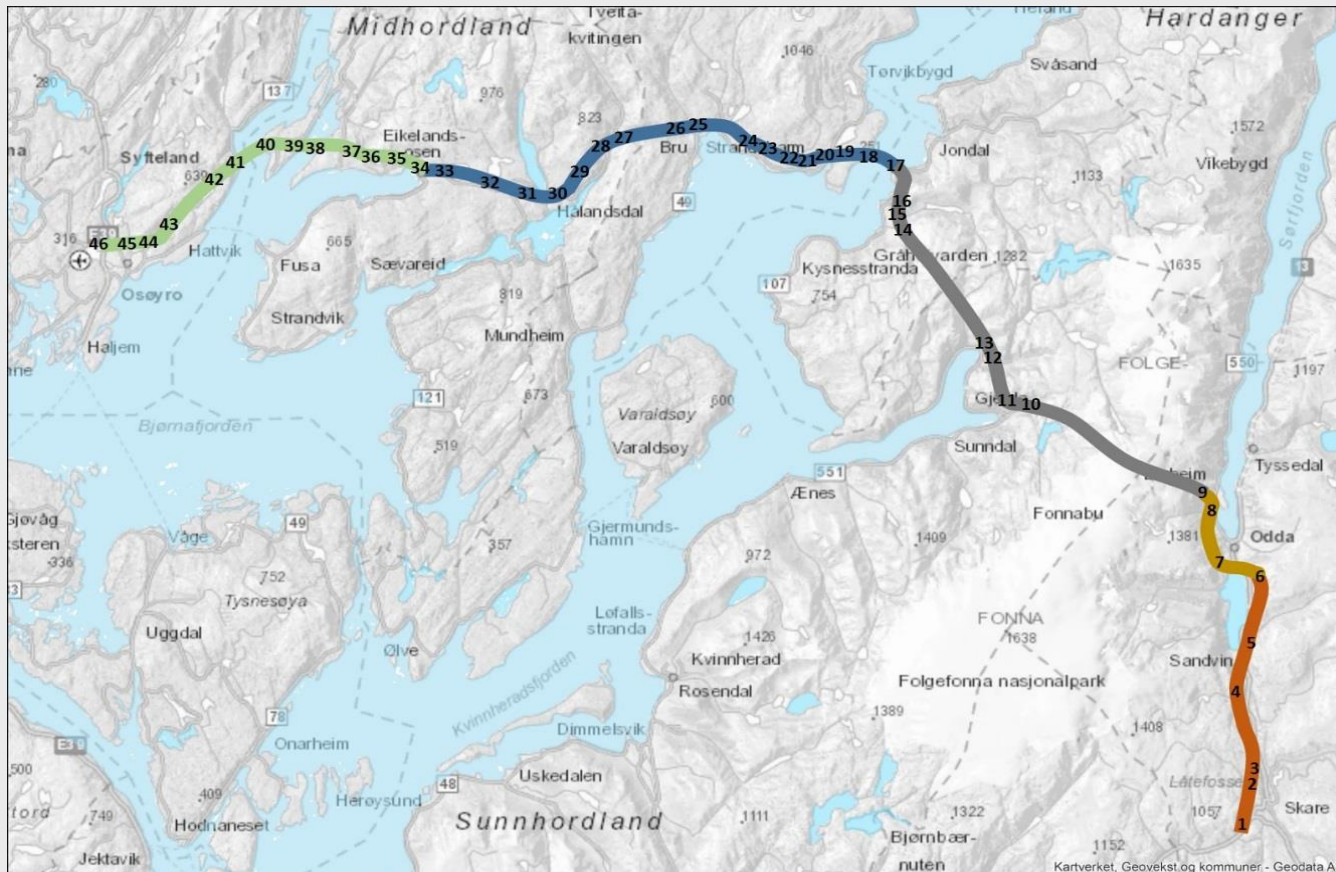
# Vi må se helheten i veiprosjektene vi bygger.

- Samfunnet kan spare enorme summer ved å se E134 og E39 i sammenheng.
- Kostnadene på fellesstrekninger kan deles.
- **Dette gir stor kostnadssparing for både E39 og E134.**
- Norge får mye mer igjen for veimidlene.
- Både E134 og E39 kan realiseres raskere.

# Trinnvis utbygging

«Planlegg for 4  
– bygg 2 felt nå.»

Hordalandsdiagonalen kan bygges etappevis.



# Hordalandsdiagonalen

## – fire trinn for kun 16 mrd.kr!

- Os–Jondal (inkl. nye Hardangerfjordbroen)
- Jondal–Odda (inkl. ny tunnel)
- Odda sentrum
- Odda–Seljestad

Nøkkelen er riktig dimensjonering  
– og at mye allerede er på plass.



# Hordalandsdiagonalen gjør E134 til fullverdig Øst–Vest trasé

- Komplette diagonal – fra Os til Seljestad
- Hardangerfjordbroen og tunneler er inkludert
- Reisetiden Bergen–Odda reduseres fra 2,5 timer til 50 minutter.

# Tryggere vei vil redde liv!

- Flere veistrekninger i Indre Hardanger er blant Norges mest rasfarlige.
- Hordalandsdiagonalen gir rassikring for meget utsatte strekninger.
- Hele 45 raspunkter blir eliminert mellom E39 og E134.
- E134 med «arm til Bergen» blir en trygg og vintersikker vei!



## E134 med «fergefri arm mot Bergen» den beste forbindelsen mellom Øst og Vest

Næringslivet i Hardanger, Midthordland og Sunnhordland gir sin fulle støtte til hovedkonklusjonene i Utredning om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet (januar 2015). Her foreslår Statens vegvesen at det gjennomføres en KVVU av E134 med «fergefri arm mot Bergen». Bergen kommune og Hordaland fylke har allerede i sine høringsuttalelser tatt til orde for en slik KVVU.

Det er av meget stor økonomisk og strategisk betydning for næringslivet i regionen at en slik KVVU blir gjennomført straks, slik at E134 med «fergefri arm til Bergen» kan bli prioritert i neste NTP. Følgende grunnlag for Stortingets behandling av ny NTP må bli best mulig.

Årsakene til dette er mange, men vi kan blant annet nevne følgende:

- En fortsatt positiv utvikling av næringslivet og våre eiers satsingsvilje er avhengig av effektive transportveier (mot både vest og øst) og forbedrede muligheter for rekruttering av kritisk kompetanse (dvs mulighet for pendling i et økt geografisk område) i et stadig mer konkurranseutsatt og globalisert marked.
- En betydelig del av våre produkttransporter er de siste 10 årene blitt lagt om fra sjø til vei, til dels pga av kostnadseffektive løsninger med returtransport fra Bergens-området mot øst. Vi ser i dag et økende krav til såkalte «just in time»-leveranser med lastebil direkte til kunden, noe som utgjør en stadig viktigere konkurransefordel for våre bedrifter.
- Næringslivet i hele regionen er opptatt av at det velges kostnadseffektive veiløsninger. Samfunnets fellesressurser må brukes på en måte som gir maksimal avkastning. Vegvesenets utredninger understreker den store samfunnsnyttens av E134 og «fergefri arm mot Bergen». Det vil derfor være økonomisk uansvarlig, og rent ut nærings- og samfunnsfiendtlig, å fastholde at et så godt alternativ ikke skal utredes i en KVVU før Stortinget bestemmer Øst-Vest-traseene.

Med utgangspunkt i ovenstående ber næringslivet i regionen om at NHO Hordaland og Norsk Industri aktivt støtter kravet om at en KVVU av E134 med «fergefri arm mot Bergen» må bli inkludert i Samferdselsdepartementets nåværende bestilling til Statens Vegvesen.

Med vennlig hilsen,

|   |   |  |   |
|---|---|--|---|
| Tizir Norway<br>Harald Grande<br>           | Boliden Odda<br>Dag Berg<br>               | NLI Odda<br>Ingvald Torbå<br>         | Kvinnherad Næringservice<br>Emma Ringheim-Reigstad<br> |
| Harding<br>Styrk Bekkenes<br>               | Hydro Husnes<br>Per Øyvind Sævarthveit<br> | Eide Marine<br>Ove Røssland<br>       | NLF Hordaland<br>Torgils Rogne<br>                     |
| Stord Næringsråd<br>Anne-Grete Sandtorv<br> | Suldal Transport<br>Rune Furseth<br>       | Lingsløks AS<br>Erlend Haugarvoll<br> | SMB Hardanger<br>Bernt Christian Mikkelsen<br>         |
| Framo Fusa<br>Ivar Hellebø<br>              | Eramet Norway<br>Bernt-Jarle Dolmen<br>    | Norsafe AS<br>Geir Skjåla<br>         |   |

Industrien i  
Hardanger er ikke i  
tvil:  
  
Vi har ikke råd til å  
vente med KVVU for  
E134 arm til Bergen  
– den må komme nå!



# Næringslivet på Vestlandet og Østlandet står samlet bak kravet.

- 5000 bedrifter
- 300 milliarder kroner i omsetning
- Over 100 000 medarbeidere
- NHO, LO og Norsk Industri støtter kravet.
- Norges Lastebileier-Forbund (NLF) støtter kravet.

# Ordførerne står samlet bak kravet.

- Alle berørte kommuner er enige:  
«armen» til Bergen må utredes nå!
- Ordførerne har i opprop understreket sitt samstemte krav om en KVU.
- Ordførerne har uttrykt full tillit til Vegvesenets utredning og valg av endelig trasé...
- ...selv om valget blir *a)* vei via Kvam *b)* vei gjennom Fusa, *c)* eller Sunnhordlandsdiagonalen

# E134: «arm til Bergen»

– ulike alternativ



# En fullverdig E134 med «arm til Bergen» er Miljøveien.

- Kortest vei mellom det meste av Vestlandet og Østlandet = best for flest
- Kortest reisetid = minst drivstoffbruk og CO<sub>2</sub>
- Vinteråpen vei = mindre forurensning
- Færrest høydemeter = den mest miljøvennlige fjellovergangen
- Få naturinngrep

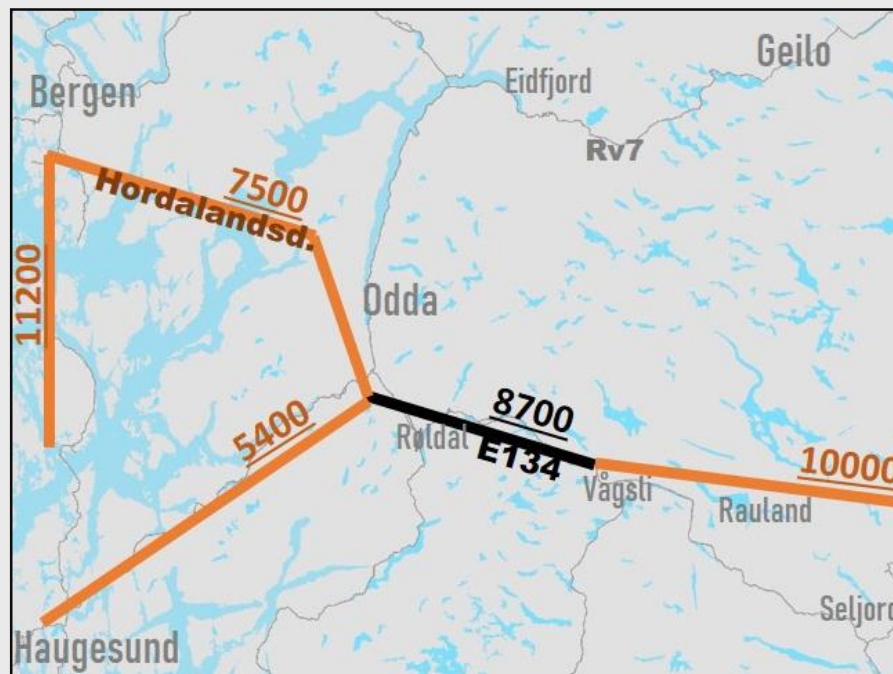


# «Armen» er nøkkelen

«Hordalandsdiagonalen er veiprosjektet som forbinder Bergensområdet med E134 over Haukeli og gir en god veiforbindelse mellom de mest folkerike områdene på Øst- og Vestlandet.

Diagonalen utnytter potensialet som ligger i den nye E134, som er vedtatt å få en betydelig utbedring og innkorting.»

– Asplan Viak



# Vår fremtid er avhengig av effektiv trafikk.

- Diagonalen kan gi en ÅDT opp mot 8000 biler i 2050.
- **Hordalandsdiagonalen** er lite påvirket av trasévalg på E39 mellom Stord og Os – den **står på egne ben**.
- Ny veg over Haukeli har den høyeste ÅDT (**7000**) av alle alternative fjellovergangar. Fullverdig E134 med «arm til Bergen» har enda høyere ÅDT (**8250**).



# Den optimale løsningen for Sør-Norge

