



Statens vegvesen

## Referat frå Verkstad KVV E134 arm til Bergen

Scandic airport Flesland, 7. mars 2022

### Innhald

Referat frå Verkstad KVV E134 arm til Bergen.....	1
Opning og informasjon om oppdraget.....	2
Kva er ei konseptvalutgeiing?.....	2
Gjennomføring av verkstaden.....	4
Oppgåver til gruppene.....	4
Oppgåve 1: Kva er viktige fakta og informasjon om området mellom E134 og Bergen – sett med eit overordna blikk?.....	4
Oppgåve 2: Kva interessentar er det viktig å ha med i prosessen? .....	5
Oppgåve 4: Mål – kva oppnår vi med arm mellom E134 og Bergen? .....	7
Oppgåve 5: Steg 1 – Mindre tiltak.....	7
Oppgåve 6: Steg 2/3 – Avgrensa utbygging.....	8
Oppgåve 7: Steg 4 – Full utbygging .....	9
Diverse bilde frå verkstaden.....	10



Statens vegvesen

## Opning og informasjon om oppdraget

Avdelingsdirektør Grethe Vikane (Statens vegvesen) opna verkstaden og ønska velkommen. Til saman var det påmeldt ca. 60 personar <sup>1)</sup>:

<b>Gruppe 1</b>		<b>Gruppe 4</b>		<b>Gruppe 7</b>	
Liv Røssland	Naf avd. Bergen og Omegn	Jørund Vevle	NLF Hordaland	Jan-Ove Halsøy	NLF regionssjef
Peder Sjø Slettebø	Sunnfast AS	Asbjørn Birkeland	Sauda kommune	Tor Vidar Olsen	Kystverket
Eivind Tokheim	Ullensvang kommune	Matti Torgersen	Vestland fylkeskommune	Ragnhild Dalsbø	Vestland fylkeskommune
Arnfinn Førstund	Hordalands diagonalen	Mathilde Pettersen	Haukelivegen	Leif Sverre Enes	Kvinnherad kommune
Thomas Tormo	Samferdselsdepartementet	Sven Ivar Dybdal	Tysvær kommune	Asbjørn Espeset	Vegforum Øst-Vest
Ole Johan Vierdal	Vindafjord kommune	Asbjørn Tolo	Avinor	Inge Alsaker	Statens vegvesen
Tonje Holm	Statens vegvesen	Kurt Lødøen	Statens vegvesen		
<b>Gruppe 2</b>		<b>Gruppe 5</b>		<b>Gruppe 8</b>	
Per Svindland	Ferjefri veg til Bergen	Sverre Olav Handeland	Sunnfast AS	Frode Nygård	Kvam kommune
Kåre Martin Kleppe	Tysnes kommune	Sigrid B. Fatnes	Sauda kommune	Turid Susort Jansen	Kystverket
Kristian Bondhus-Jensen	Ullensvang kommune	Eva Birgitte Teige	Vestland fylkeskommune	Dina J. Lefdal	Vestland fylkeskommune
Anita Hestthamar	Kvam kommune	Anbjørn Høivik	Kvinnherad kommune	Øystein Langholm Hansen	Lo Rogaland
Jan Reidar Onshus	Samferdselsdepartementet	Atle Kvåle	Hordalands diagonalen	Magnus Mjør	Stord kommune
Sigurd Ur	NHO	Kristian Hella Bauge	Statens vegvesen	Marius Vestby-Kornstad	Statens vegvesen
Henry Asle Damman	Statens vegvesen				
<b>Gruppe 3</b>		<b>Gruppe 6</b>		<b>Gruppe 9</b>	
Knut Harald Frøland	Samnanger kommune	Per Atle Ådland	NLF Hordaland	Hans Arvid Austestad	NLF Hordaland
Linn Therese Erve	Sveio kommune	Sigmund Lier	Tysvær kommune	Roald Haug	Ullensvang kommune
Bjørn Alsaker	Sunnfast AS	Leo Ari Vetaas	Vestland fylkeskommune	Harald Løland	Sauda kommune
Sigbjørn Øye	Kvinnherad kommune	Pål Kårbo	Haukelivegen	Nils Petter Støyva	LO Vestland
Leiv Vambheim	Hardangerviddatunnelene	Eilev Instanes	Hordalands diagonalen	Yngve Folven Bergesen	Vindafjord kommune
Grethe Vikane	Statens vegvesen	Nils Magne Slinde	Statens vegvesen	Ole-Mathias Nes	Statens vegvesen

- 1) I nokre få tilfelle møtte ein annan i staden for den påmelde personen, så namnelista er ikkje heilt komplett

## Kva er ei konseptvalutgeiing?

Prosjektlear for KVVU E134 arm til Bergen, Morten Ask, Statens vegvesen, orienterte om KVVU-regimet sin plass i gjennomføring av eit prosjekt:

Etter at Samferdselsdepartementet har beslutta at Statens vegvesen skal gjennomføre ein KVVU, lagar SVV eit utfordringsdokument som beskriv hovedproblemstillingane i prosjektet samt forslag til eit samfunns mål som prosjektet skal oppfylle. Utfordringsdokumentet vert sendt på høyring og deretter vedteke av Samferdselsdepartementet som mandat for Statens vegvesen sitt vidare arbeid med KVVU-en.

Hensikten med ein KVVU er å gje eit beslutningsgrunnlag på eit relativt grovt plannivå for overordna myndigheiter om det er grunnlag for å gå vidare med eit prosjekt, og i tilfelle ja, kva konsept ein då skal velge å gå vidare med.

I denne KVVUen er samfunns målet:

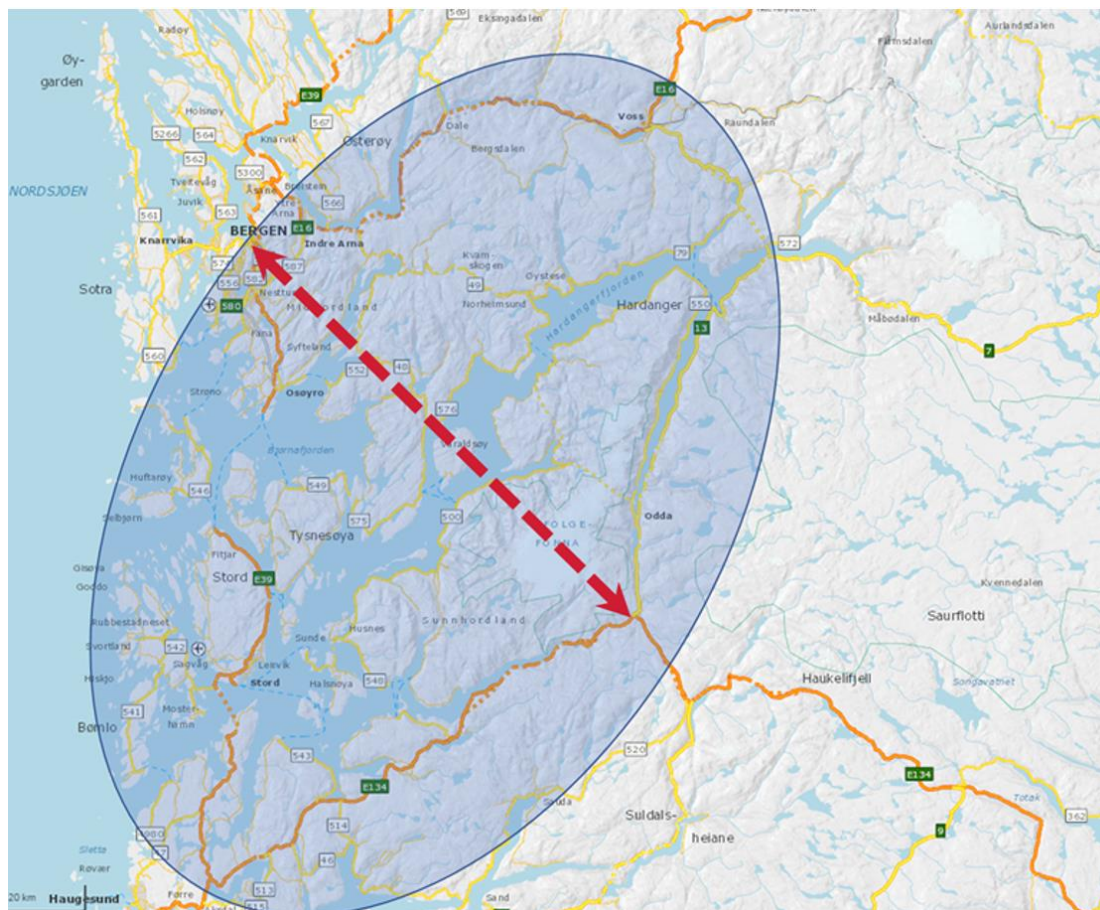
- *Vegprosjektet «E134 – arm til Bergen» skal gje eit meir effektivt vegsamband mellom Bergensområdet og Austlandet via E134.*

Det er altså presisert at eit aktuelt konsept skal vere eit *vegsamband* og at det overordna målet skal vere eit *meir effektivt* samband mellom *Bergensområdet* og *Austlandet*. Dette er førande for arbeidet med denne KVVUen.



Statens vegvesen

Planområdet er i utfordringsdokumentet avgrensa til aksen Jøsandal – Bergen med omliggande strekning frå ca. Haugesund til ca. Voss, men influensområdet som vert påverka av dei konseptane som vert planlagt kan vere større:



Det er tidlegare utført ei rekke utgreiingar av Statens vegvesen som er av interesse for dette arbeidet, og dei finn ein på nettsidene <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/>

- Utredningar om forbindelser mellom Østlandet og Vestlandet
- Konseptvalgutredning Rv. 7 over Hardangervidda
- Konseptvalgutredning (KVU) rv. 7 og rv. 52
- Konseptvalgutgreiing for E134 over Haukeli
- Konseptvalgutredning (KVU) Gvammen – Vågå

KVU E134 – arm til Bergen vert gjennomført som ein open planprosess. Det er oppretta ei referansegruppe og det vil verte halde jamnleg møte med denne gruppa etter som det vert utarbeidd nytt materiale i arbeidet. Det er viktig å vere klar over at det utarbeidde materialet ein får adgang til og kan kommentere, er uferdige utkast til den endelege rapporten.

Arbeidet med KVUen er venta ferdig i løpet av hausten 2022. Deretter skal den ut på ei offisiell høyring der alle kan kome med merknader og innspel med forslag til endringar. Deretter vert rapporten med høyringsssvar og Statens vegvesen sine merknader til desse



Statens vegvesen

sendt over til Samferdselsdepartementet som peikar ut KS1-konsulent for gjennomgang og kontroll av rapporten.

Samla vil KVU-rapporten, høyrings svar med kommentarar og KS1-rapporten danne grunnlaget for endeleg avgjerd i Regjeringa.

## Gjennomføring av verkstaden.

Ellen Johnsen Haaberg leia gjennomføringa av verkstaden:

- Bakgrunnsinformasjon av betydning for prosjektet
- Behovs- og interessentanalyse:
- Mål for prosjektet
- Konsept etter firetrinnsmetodikken:
  - Trinn 1: Mindre tiltak – utan noko særleg bygging
  - Trinn 2/3 (her slege i hop): Mindre utbyggingstiltak
  - Trinn 4: Full utbygging

Verkstaden vart gjennomført som gruppearbeid der gruppene utarbeidde svar på konkrete spørsmål. Deretter var det ein rask presentasjon/diskusjon i plenum etter kvart spørsmål.

## Oppgåver til gruppene

---

### **Oppgåve 1: Kva er viktige fakta og informasjon om området mellom E134 og Bergen – sett med eit overordna blikk?**

---

Svar, samla for alle grupper:

- Krevande topografi, registrere også standard på eksisterande vegnett
- Mykje interesser i samband med natur og opplevelse (viktig og sårbart)
- Stor og varierende verdiskaping i området
- Dårlig infrastruktur (men Jondalstunnelen og Folgefonntunnelen ligg der)
- Ferjer, flaskehals
- Krevande drift og vedlikehald (kostnadskevande)
- Krevande å skaffe god kompetanse til arbeidsplassar i området (heng m.a. saman med lang reisetid til ulike mål).
- Regionutvikling er tungvindt å gjennomføre med vanskeleg infrastruktur
- Nokre tyngdepunkt for næringsliv (langt frå kvarandre) (kraft, industri og oppdrett) (sjøvegen fortsatt viktig for ein del industri)
- Viktig landbruksproduksjon har transportbehov (m.a. bær, frukt)
- Rasfare, samfunnssikkerheit (også 24/7 for E134 over fjellet)
- Nødvendig med skikkelig veg mellom E134 og Bergen
- Få fram kva slags næringsliv og industri det er i området
- Det er ulike utfordringar for næringslivet langs E39 (kysten) og i indre strôk
- Kva er dei viktige transportårene for industrien?
- Kva slag varer skal kvar, - dagens varetraumar
- Reiselivet sine behov er viktig (fjord, fjell bre – viktige ressursar i reiselivet)



Statens vegvesen

- Folketalsframskrivingar. Kvar bur folk og kva reiser har dei behov for?
- Dagens bu- og arbeidsmarknad, muligheter for regionforstørring (på grunn av dårleg infrastruktur er dagens bu- og arbeidsområder i regionen mange stadar svært små)
- Registrere vedtekne prosjekt som snart opnar/har budsjett
- Oversikt over offentleg transport, ruter, kostnad
- Mykje utslepp og dårleg økonomi for tungtransport gjennom mykje stigningar og start/stopp (rykkvis køyring)
- Kvileplassar og avkøyringsmulegheiter (stort sett ikkje til stades)
- Det finst ein del infrastruktur som er viktig å bygge på (Folgefonnntunnelen og Jondalstunnelen, + andre tunneler og vegprosjekter på E134 mm)
- Må ny rute nødvendigvis vere fergefri? Viktig med høg frekvens, kvar 20/30 min
- Næring/industri. – potensiale i ny tunnel til Sauda

---

## Oppgåve 2: Kva interessentar er det viktig å ha med i prosessen?

---

### 2a) I området mellom E134 og Bergen?

---

Svar, samla for alle grupper:

- Miljøorganisasjonar, naturvern
- Næringsorganisasjonar (NHO, NLF, Bondelag etc. etc.)
- Næringslivet (turisme, industri, oppdrett, kraftprodusentar etc. etc.). Gjeld også for influensområdet som Nordhordland og Haugesund
- Fagorganisasjonar (LO etc.)
- Studentar
- Ungdomsråd, eldreråd
- Innbyggjarane i området
- Skuleelevar (reduisert køyretid, strukturendringar)
- Offentlege etatar og selskap (kommune, fylke, regionråd etc.)
- Forsvaret
- Helseetatane (reduisert køyretid, strukturendringar)
- Politi, beredskapssetatar
- Landbruksnæringa. Bønder langs strekinga
- Kollektivselskapa (omlegging ruter, auka trafikk)
- Hamner, hamneterminalar
- Grunneigarar
- Næringsmiddelindustri lokalt

---

### 2b) I området utanfor E134–Bergen?

---

Svar, samla for alle grupper:

- Heile Noreg (positiv samfunnsnytte er nyttig for alle)
- Miljøorganisasjonar, naturvern
- Næringsorganisasjonar (NHO, NLF etc. etc.)
- Næringslivet
- Fagorganisasjonar



Statens vegvesen

- Offentlege etatar (stat, kommune, fylke etc.)
- Nabofylker mot sør og aust
- Næringsinteresser på Austlandet
- Statens vegvesen
- Kollektivnæringa
- Kopling mot hamner (Kystverket, Hamnemyndigheiter)
- Helseetatane
- Turistar
- Aktørar på Austlandet som har transport vestover (industribedriftene i regionen sine
- kontaktpunkt på Austlandet og andre stader)

---

### Opgåve 3: Kva er dei viktigaste behova knytt til E134 arm til Bergen?

---

#### 3a) Kva behov er i området mellom E134 og Bergen?

---

Svar, samla for alle grupper:

- Ivareta miljøinteressene
- Redusere energibehovet (mindre stigningar, jamn fart)
- Kortare reisetider (m.a. med å fjerne flaskehalsar som ferjene er) internt og til/frå Bergensområdet
- Kortare avstand/reisetid til Flesland flyplass
- Rassikker transport, døgnopen veg (fergefri)
- Auke samfunnsnyttan (lågare produksjonskostnader, lågare transportkostnader)
- Større bustad- og arbeidsmarknad, inkludert utdanningstilbod
- Høve til samhandling innan næringslivet
- Sikre kompetanse og arbeidskraft i heile regionen, også for framtida
- Legge til rette for utvikling av eksisterande tungindustri i området
- Godstransport internt i området og eksternt (også mot eksport)
- Tilgjengelegheit til nye og eksisterande næringsareal
- Tilknytning til utviklingsområdet i Arnadalen
- Tilrettelegging for tilkomst for turistindustrien
- Oppretthalde/utvikle busetnaden på bygda (levedyktige lokalsamfunn)
- Oppretthalde/utvikle offentleg infrastruktur i området (helse, skule etc.)
- Bergen har behov for sterke, robuste omegnskommunar som kan avlaste Bergen. Kortare avstandar gjer potensiale for desentralisering av bedrifter frå Bergen

---

#### 3b) Kva behov finnast utanfor området E134–Bergen?

---

Svar, samla for alle grupper:

- Den kortaste vegen aust/vest (og lågast energiforbruk)
- Betra nasjonal konkurransevne
- Tilknytning til industriområde i Grenlandsområdet (ikkje berre Oslo!)
- Reduksjon av flyreiser Bergen – Oslo
- Betre kollektivtransport Bergen – Oslo





Statens vegvesen

- Logistikk og eksport («Ta heile Noreg i bruk») – like rammevilkår for transport
- Legge til rette for kommunesamanslåing?
- Kan det gje endringar for jernbana?

---

## Oppgåve 4: Mål – kva oppnår vi med arm mellom E134 og Bergen?

---

Kva skal armen bidra til?

---

Svar, samla for alle grupper:

- Redusert reisetid
- Redusere energiforbruk
- Modulvogntog (meir varer med per bil). Kan ta 90 tonn på eit modulvogntog.
- Redusere kostnader (for næringsliv og busetnad)
- Bidra til verdiskaping i Bergensområdet
- Få større bu- og arbeidsregionar (45-minuttspendling når få personar i t.d. Odda)
- Bidra til levande bygder
- Moglegheit for skuleelevar å bu heime. Slepp hyblar grunna kortare reiseavstand.
- Forbetra og meir effektivt kollektivnett
- Grunnlag for vidareutvikling av eksisterande industri
- Grunnlag for meir «grønt» næringsliv
- Skape eit større hytte- og fritidssegmentet
- Bättre trafikktryggleik (m.a. fjerne 45 rasstrekningar....)
- Enklare å få investeringar til området
- Kjedra næringsliv (utvikle næringsliv også på strekninga)
- Sikrere regularitet på aust/vest (større trafikk tvingar fram betre veg over fjellet)
- Auke livskvaliteten for innbyggjarane gjennom betre mobilitet
- Innkorting i Telemark og «arm til Bergen» er svært avgjerande for nytten på heile E134.

Viktige omsyn:

- Ivareta naturverdiar
- 0-vekstmålet i Bergensområdet
- Lågast muleg CO<sub>2</sub>-avtrykk

---

## Oppgåve 5: Steg 1 – Mindre tiltak

---

Kva mindre tiltak kan vere aktuelle?

---

Svar, samla for alle grupper:

- Auke ferjefrekvens + automatisering av ferjer, nedkorting ferjestrekningar
- Gratis ferje, nattavgangar på ferjer



Statens vegvesen

- Rassikring (mindre tiltak). Skredovervaking og varsling på mindre flaskehalsar. Billeg tiltak.
- Betra internettilbod for å gjere fjernarbeid lettare
- Møteplassar og andre mindre utbetringar
- Sikre mjuke trafikkantar
- Fleire små overnattingstilbod for pendlarar
- Auka kollektivtilbod, fleire hurtigbåavgongar
- Betra vedlikehald på dagens vegar (både sommar og vinter)
- Dronetransport av varer (?)
- Betre transportlogistikk for å redusere transportbehovet

Redusere transportbehovet gjennom auka aktivitet lokalt

- Etablere offentlege arbeidsplassar i distriktet
- Subsidiert næringslivet (differensiert arbeidsgjevaravgift)
- Godt offentleg tenestetilbud lokalt (barnehage, skule, butikkar etc.)
- Lettare å få byggeløyve i landlege kommunar (strandsonereguleringa)
- Fjerne 15%-regelen for eigenfinansiering i distrikta

---

## Oppgåve 6: Steg 2/3 – Avgrensa utbygging

---

Kva tiltak kan vere aktuelle ved ei avgrensa utbygging?

---

Svar, samla for alle grupper:

Det var liten skilnad på gruppene og hoveditiltaka som vart foreslegne er skisserte nedanfor i strekningsgrupper

- Ny veg Jøsandal – Hildal. Behalde Folgefonntunnelen og Jondalstunnelen, bygge ny tunnel frå Nordrepollen til Austrepollen. Forsterke ferjesambandet ved Jondal til Tørvikbygd med 20 min. frekvens.  
Deretter:
  1. Mindre utbetring til Norheimsund, Ny tunnel Tokagjelet
  2. Alternativt ny veg Strandebarm – Holdhus (dyrare)
- Ny veg Jøsandal – Hildal. Behalde Folgefonntunnelen  
Mindre utbyggingar til Husnes  
Sunnfast med utbygging nytt ferjesamband Kvinnherad til Tysnes og inn på ny E39
- Ny veg Jøsandal – Hildal. Behalde Folgefonntunnelen  
Mindre utbyggingar til Mauranger - Årsnes  
Forsterka ferje Årsnes - Gjermundshavn  
Utbetring av veg Gjermundshavn til Eikelandssosen
- Ferje frå Skånevik – Utåker, 20 min. frekvens  
Utbetring veg til Husnes,  
Ny ferje over til Tysnes og ny veg inn på Hordfast  
Alternativt ferje Skånevik – Halsnøy





Statens vegvesen

## Ny veg over Halsnøy Ny ferje Halsnøy – Tysnes og inn på E39 (Hordfast)

Ny veg Jøsendal – Hildal var av dei fleste gruppene prioritert som det viktigaste tiltaket. Deretter tunnel Austrepollen – Nordrepollen, ev. utbetring Mauranger – Årsnes dersom det vart vald som trasé. Forsterka ferja med hyppigare avgonger + nattavgonger er òg eit viktig tiltak under steg 2/3.

---

### Oppgåve 7: Steg 4 – Full utbygging

---

#### 7a) Kva tiltak kan vere aktuelle ved full utbygging?

---

Det peika seg ut fire hovedtraséar frå dei fleste gruppene. Vidare hadde somme av traséane variantar, særleg inn mot Bergen. I det følgjande er synt kart frå gruppene:

Sidan løysingane var relativt like i alle gruppene, har vi valgt å beskrive løysingane i gruppe 3 som inneheldt flest variantar:

#### Hovedalternativ 1:

Ny veg Jøsendal – Odda. Frå Odda til Mauranger nyttar ein eksisterande Folgefonntunnel. Ny tunnel frå Mauranger til Nordrepollen. Dagens Jondaltunnel vert nytta. Bru over Hardangerfjorden ved Belsnes. På nordsida av Hardangerfjorden kan ein anten gå med veg til Nordheimsund, tunnel under Kvamskogen og knyte seg på E16 ved Trengereid, eller gå via Strandebarm til Eikelandsosen, over Samnangerfjorden og knyte seg til E39 i krysset ved Endelausmarka.

Dersom Jondaltunnelen og Folgefonntunnelen vert funnen å ha for dårleg standard, må ein lage ny tunnel parallelt og nytte dagens tunnelar som rømmingstunnel, ev. strosse dei ut så ein får to tubar.

#### Hovedalternativ 2:

Tunnel direkte frå Jøsendal til Ænes, bru til Varaldsøy og vidare til Mundheim, veg i dagen/tunnel over Hælendsdalen til Eikelandsosen. Vidare bru over Samnangerfjorden ved Boga og inn på E39 i kryss i Endelausmarka.



Statens vegvesen

Hovedalternativ 3 (merka *Alt. 4* på kartet):

Følgjer dagens E134 frå Jøsendal til Markhus i Åkrafjorden. Kryssar fjorden her og går i tunnel til Matre og vidare til Husnes. Der kryssar ein Hardangerfjorden via Huglo til Tysnes og knyter seg på E39 i Jektevik. Ein variant følgjer E134 litt lenger mot Haugesund og kryssar fjorden ved Skånevik. Løysingane forutset at Hordfast vert bygt før arm til Bergen. Elles er alternativet ikkje aktuelt.

Hovedalternativ 4 (merka *Alt. 5* på kartet):

Her følgjer ein E134 heilt til Ølensvåg, tunnel vidare til Årvik og bru over Åfjorden før ein knyter seg på E39 nord i Sveio. Dette alternativet er heller ikkje aktuelt utan at Hordfast er realisert sidan det då ikkje kan gje naudsynt innkorting i køyretid.

---

## 7b) Fordeler og ulemper ved dei ulike konsept?

---

Svar, samla for alle grupper:

Det var relativt lite svar på fordeler og ulemper med dei ulike løysingane, men kort oppsummert vart det peika på:

- Alternativa lengst nord gjev best regional nytte for nordre del av planområdet (aksen Odda – Jondal og Strandebarv/Norheimsund.
- Alternativ 4 gjev best regional nytte for Kvinherad
- Alternativ 5 gjev liten regional nytte, men kan vere eit rimeleg alternativ for Bergensområdet dersom Hordfast er bygd.
- Det er *store* skilnader i kostnad mellom alternativa med hovedalternativ 3 som det klart dyraste og hovedalternativ 4 som det billegaste
- Hovedalternativ 1 eignar seg godt for trinnvis utbygging av di ein kan nytte mykje av dagens vegnett, i alle fall i ein overgangsfase.

## Diverse bilde frå verkstaden