



# Statens vegvesen

## Notat

**Til:**  
**Fra:**  
**Kopi til:**

**Saksbehandler:** Ellen Johnsen Haaberg  
**Tlf saksbeh.** 90213108  
**Vår dato:** 10. januar 2024

### KVU E134 arm til Bergen – høyringsuttalar, Statens vegvesen sine merknader

KVU E134 arm til Bergen vart sendt på høyring 25. august 2023 med høyringsfrist 31. desember 2023.

Det vart sendt likelydande brev (vedlagt) om høyringa i samsvar med liste nedanfor. I tillegg vart høyringsbrevet sendt på e-post til medlemmene i prosjektet si referansegruppe, og lagt ut på nettsida vegvesen.no.

Sendt til	Uttale motteken
Avinor	Nei
Bergen kommune	31. desember 2023
Bjørnafjorden kommune	7. desember 2023
Etne kommune	28. november 2023
Helse Fonna HF	Nei
Kvam Herad	25. oktober 2023
Kvinnherad kommune	14. desember 2023
Kystverket	7. september 2023
Rogaland fylkeskommune	28. desember 2023
Samnanger kommune	31. oktober 2023
Sauda kommune	Nei
Statsforvalteren i Vestland	Nei
Statsforvalteren i Rogaland	21. desember 2023
Stord kommune	7. desember 2023
Sveio kommune	Nei
Tysnes kommune	21. desember 2023
Tysvær kommune	Nei
Ullensvang kommune	13. desember 2023
Vestland fylkeskommune	18. desember 2023

Til saman er det kome inn 31 høyringsuttalar. For alle desse er hovdepunkta summerte opp og kommentert i dette notatet. Alle høyringsuttalane ligg som vedlegg. Nummer i notatet tilsvarar nummer i vedlegg.

## **1. Bergen kommune**

Hovudpunkt i uttalen:

Bergen kommune kan ikke se at det med dagens rammer er rom for å foreta en full utbygging av noen av de foreslåtte konseptene for ny «arm til Bergen». Det er imidlertid viktig å ha en planreserve av gode samferdselsprosjekter klar dersom det blir rom for økte økonomiske rammer. Bergen kommune er derfor enig i anbefalingen til Statens vegvesen om at konsept 1, Jøsendal–Odda–Jondal – påkobling E16 ved Trengereid etter en samlet vurdering er å foretrekke. Spesielt ønsker Bergen å trekke frem muligheten for trinnvis utbygging som spesielt fordelaktig. Det er blant annet et stort behov for å rassikre veien forbi Tokagjelet på Kvamskogen. Dette bør etter Bergen kommune sin vurdering utføres uavhengig av hvilket konsept som blir valgt for ny arm mot Bergen. Likevel ser vi det som en stor fordel at prosjekter som uansett må bygges, inngår i en helhetlig plan. Bergen støtter derfor at KVVU-en sitt konsept 1 bør ligge til grunn for fremtidige prioriteringer.

Både Bergen kommune og Statens Vegvesen har gjennom byvekstavtalen forpliktet seg til nullvekstmålet og et hvert prosjekt som utvider det felles bo- og arbeidsmarkedet i regionen gjør at det blir behov for ytterligere stimulerende, eller restriktive tiltak i byområdet for å ivareta nullvekstmålet.

Bergen kommune ser at en reisetid på ned mot 4 timer mellom Bergen og Oslo vil gi stor samfunnsnytte og eksempelvis kunne bidra til reduksjon i flytrafikken. Konsept 1 vil binde sammen Bergensregionen og Hardanger med Grenland næringsregionen, kort vei til kontinentet og resten av Østlandet.

Bergen kommune viser til prioriteringsoppdraget fra Statens vegvesen der de samfunnsøkonomiske analysene legger til grunn at en spart reisetid vektet langt høyere enn en ekstra levetid. Bergen forutsetter imidlertid at de mest rasfarlige eller trafikkfarlige områdene langs traseen skal prioriteres først.

Oppsummert anbefaler Bergen kommune at konsept 1, legges til grunn for fremtidige reguleringer av prosjekter langs traseen for «Arm til Bergen».

Våre merknader:

Ingen merknader.

## **2. Bjørnafjorden kommune**

Hovudpunkt i uttalen:

Bjørnafjorden kommunestyre er enig i at dette prosjektet er det viktigste og mest tenlege av alle samband for å redusere reisetida og reisekostnaden mellom Bergensområdet og det sentrale austlandsområdet. Bjørnafjorden kommunestyre meiner den optimale løysinga på lang sikt er å utvikle konsept 2.

Bergensområdet treng ein ny, trafikksikker og oppgradert veg austover. Tilrådd konsept bygger i stor grad på å nytte eksisterande veg, dette er lite framtidsretta. Konsept 2 vil på ein god måte binde saman ny og planlagt næringsaktivitet og industriutvikling i områda sør for Bergen. Konsept 2 vil binde saman dei ulike delane av Bjørnafjorden kommune.

Våre merknader:

Ingen merknader.

### **3. Bjørn Alsaker**

To uttalar, hovudpunkt i desse:

1. Forslag til variant av konsept 4, kalla 4d i to variantar – søndre og nordre del. Desse er vist som tegning på kart, med oversikt over ulike delstrekningar og eit overslag over kostnader for dei ulike delane. (Dette er i hovudsak same konsept som også Sunnfast og Husnes utvikling har omtala i sin uttale.)
2. Eit forslag som beskriv etappevis utbygging der etappane er del av både konsept 1 og 4.

Våre merknader:

Sjå eigen merknad til slutt i dette notatet (merknad til Sunnfast og Husnes utvikling).

### **4. Boliden Odda**

Hovudpunkt i uttalen:

Boliden støtter konklusjonen om at en av de nordlige alternativene er valgt. Det er verdt å merke seg at store deler av alternativ 1 og alternativ 2 har sammenfallende trasé – og det er nettopp disse fellesstrekningene som er naturlig å prioritere i første omgang.

Våre merknader:

Ingen merknader.

### **5. Bømlo Næringsråd**

Hovudpunkt i uttalen:

Først vil me minne om at Samferdsledepartementet føreset at Hordfast ligg inne som ein del av grunnlaget for denne KVU-en. Hordfast og Bokn-Bømlafjorden må difor ha høgste prioritet.

Vidare meiner me det er naturleg at gjenbruk av dei store investeringane som er gjort mellom Bergen og Os saman med Hordfast må gjevast stor vekt når ein vel konsept for arm til Bergen. Etablerte vegar med stor kapasitet må nyttast.

Bømlo Næringsråd meiner at alternativ K4a/4b, som òg er dei rimelegaste alternativa, er løysinga ein bør gå vidare med. Ei slik løysing vil styrkje Vestlandet, binde Vestlandet tettare saman, og Vestlandet og Austlandet tettare saman.

Våre merknader:

Som høyringsuttalen peiker på, vil etablering av Sunnfast (konsept 4a og 4b), gje størst regionale verknader. Dette er dokumentert i utgreiinga.

## **6. Etne kommune**

Hovudpunkt i uttalen:

Etne kommune vil understreka viktigheita av E134 som hovudferdselsåre aust-vest, særskilt viktig er denne for næringslivet, noko som syner seg i den store andelen av tyngre køyretøy. Med ein arm til Bergen vil E134 framstå som ein endå meir effektiv og attraktiv trase for store delar av Vestlandet. Det å få sikra vintersikker veg Seljestad-Vågslid med nye Haukelitunnellar må vera prioritert og ferdigstilt før noko anna utbygging av tilførande samferdsleprosjekt inn mot E134.

Vidare må Etne kommune presisera at me ikkje kan akseptera nedprioritering av prosjektet Bakka-Solheim til fordel for utbyggingar knytt til arm til Bergen.

Våre merknader:

Ingen merknader.

## **7. Fitjar kommune**

Hovudpunkt i uttalen:

Fitjar kommune meiner at alt. 4a er den beste løysinga for utbygging av E134 arm til Bergen. Alternativ 4 a vil gje ein lågare kostnad og gje ei kortare reise for fleire samla sett, men kanskje spesielt for innbyggjarar i vår region. Full utbygging av alt. 4a vil føre til at ein kan leggje ned 3 ferjesamband. I tillegg til dette vil det vera innsparing knytt til redusert trong for ambulansébåt og hurtigbåt. Innsparinga når det gjeld kostnader knytt til endra transportsystem bør vera tydelegare i utgreiinga. Samla sett meiner Fitjar kommune at alt. 4a vil gje best mogleg regionale ringverknader når det gjeld ein større bu- og arbeidsmarknads region.

Fitjar kommune meiner E134 arm til Bergen må stilla bak i køen når det gjeld andre planlagde vegprosjekt i denne delen av landet. For oss er det avgjerande å halda fokus på desse fire vegprosjekta:

- Hordfast og Bokn-Bømlafjorden på E39
- Seljestad - Vågslid og Bakka-Solheim på E134.

Rekkefølgja framover må vera at desse fire prosjekta blir detaljplanlagt og etter kvart får investeringsmidlar til oppstart. Førsetnaden for bestillinga KVVU E134 Arm til Bergen, var at Hordfast skulle vere ferdigstilt.

Våre merknader:

Som høyringsuttalen peiker på, vil etablering av Sunnfast (konsept 4a og 4b), gje størst regionale verknader. Dette er dokumentert i utgreiinga. Innsparinga på nedlagte ferjesamband er med i berekningane, men ikkje andre innsparingar i transportsystemet som hurtigbåtsamband eller omlegging av bussruter.

## **8. Hardangerrådet**

Hovudpunkt i uttalen:

Hardangerrådet støttar konklusjon og prioritering av konsept 1 Jøsendal – Trengereid for val av trase for E134 Arm til Bergen.

Hardangerrådet meiner at konsept 1 best ivaretek hensyn til fleksibilitet i val av løysingar og kva deler av traseen som skal prioriterast for utbygging først. Dette konseptet ivartek også på ein god måte hensyna til måloppnåing med omsyn til både aust-vest trafikk og regional- og lokaltrafikk kva gjeld tryggleik og reisetid.

Våre merknader:

Ingen merknader.

## **9. Haugaland Vekst**

Hovudpunkt i uttalen:

Regionrådet har i utgangspunktet ikkje sterke meiningar om konseptvalet, men stiller seg bak vurderinga til Statens vegvesen. Dette gjer regionrådet sjølv om me ser at alternativ 4 og 5 kunne gitt delar av regionen kortare reisetid til Bergen. Regionrådet legg likevel sterk vekt på at dette prosjektet må finna seg i å stilla bak i køen når det gjeld andre planlagde vegprosjekt i denne delen av landet. For oss er det avgjerande viktig at trykket framleis blir halde oppe på desse fem vegprosjekta:

- Hordfast og Bokn–Bømlafjorden på E-39
- Seljestad – Vågslid og Bakka–Solheim på E-134.
- Rassikring på R-13

Rekkefølgja framover må vera at desse fem prosjekta blir detaljplanlagt og etter kvart får investeringsmidlar til oppstart. Arm til Bergen kan starta med detaljplanlegging av nokre av prosjekta, til dømes Oddadalen og Tokagjelet, men investeringsmidlane til totalprosjektet må koma etter at desse andre fem er starta opp med bygging

Våre merknader:

Ingen merknader.

## **10. Haukelivegen AS**

Hovudpunkt i uttalen:

Styret i E134 Haukelivegen AS støttar SVV sin framlagte tilråding med konsept 1 som framtidig arm mellom E134 og Bergen.

Våre merknader:

Ingen merknader.

## **11. Hordalandsdiagonalen AS**

Hovudpunkt i uttalen:

Vi støtter Vegvesenets anbefaling om at traseen på «armen til Bergen» skal gå fra E134 Seljestad via Odda og gjennom Folgefonn- og Jondals-tunnelene, med hyppigere fergeavganger inntil ny bro bygges over Hardangerfjorden. Vi støtter også forslaget om at «armen» bygges etappevis i denne prioriteringsrekkefølgen:

- 1) utbedring av Oddadalen
- 2) tunnel mellom Folgefonn- og Jondalstunnelen
- 3) utbedring av Tokagjelet.

Samtlige tre prosjekter må utbedres uavhengig av ny vei.

For oss er alternativ 2 og 1 klart å foretrekke. Vi er derfor positive til at alternativ 1 er valgt. Når det er sagt mener vi at alternativ 2 er det beste alternativet. Dette er korteste og mest energibesparende/miljøriktig trasè, som også er mest fremtidsrettet ved at den treffer tyngdepunktet for fremtidig næringsmessig utvikling i Bergen, som flyttes sørover med kobling til ny E39 sør for Bergen.

Viser til egne utredninger gjennomført av Asplan Viak, som viser lavere kostnader enn KVVU-rapporten (spesielt brukostnader). Minner også om rapporter som viser passering av Odda sentrum.

Når det gjelder ikke-prisgitte virkninger mener vi at alternativ 2 kommer dårligere ut enn nødvendig. Ved små justeringer vil alternativ 2 komme betydelig sterkere ut enn i nåværende rapport.

Minner om foreliggende rapporter om passering av Odda sentrum.

Våre merknader:

Alle konsept vil ved meir detaljert planlegging gje endra kostnader og nytteverdiar. I KVUen er det lagt vekt på å sammenligne konsept på et mest mulig likt plannivå. Vidare planlegging vil gje meir detaljert kunnskap, og dermed også mulighet for reduksjon i både kostnader og evt konflikter med ulike ikkje-prisette tema. Det gjeld også passering av Odda sentrum.

Alle konsept har same start- og endepunkt: Jøsendal-Danmarks plass. For delar av konsept er vegstandarden i dag (ev. med Hordfast for dei konsept der dette er forutsatt bygd) funnen god nok, og det er følgeleg ikkje teke med kostnad for utbetring av desse strekningane (t.d. E134 Jøsendal-Norheimstranda for konsept 4a, 4b og 5, strekninga Trengereid-Danmarks plass for konsept 1 og Strekninga Endelausmarka - Danmarks plass for konsept 2 og 3). Vidare vil berekna fart variere med standarden. Som hovedsak legg vi 80 km/t til grunn på dei nybygde strekningane, men både Hordfast og Endelausmarka-Rådal har høgare fartsgrense sidan standarden er betre. Korleis dette er gjort er beskrive både i vedlegga og forklart i referansegruppmøta vi har hatt der m.a. Hardangerdiagonalen har delteke. Vi meiner dette er den beste måten å få ei realistisk samanlikning av alternativa på.

## 12. Knut Inge Øvrehus

To uttalar, hovudpunkt i desse:

1. Uttalen er i hovudsak retta til Kvinnherad kommune sitt arbeid med detaljregulering av fv. 49 Nordrepollen–Austrepollen, og gjeld detaljar som ikkje KVUen kan svare for.
2. Uttalen viser også forslag til kvar kommunen kan plassera massar frå tunnelen.

Våre merknader:

Ingen merknader.

### **13. Kvam herad**

Hovudpunkt i uttalen:

Kvam heradsstyre er svært nøgde med konklusjonane og tilrådingane i «KVU E134 – arm til Bergen» og ser fram til vidare arbeid og tett samarbeid med Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune.

Kvam heradsstyre gjev støtte til prinsippet om nytta pågåande prosjekt og gjenbruk av eksisterande veg i det vidare arbeidet.

Kvam heradsstyre ber om at lokale tema for Kvam vert ein viktig del av dei regionale og nasjonale vurderingane i det vidare arbeidet, dette gjeld mellom anna ferjekaien i Tørvikbygd, trafikksituasjonen forbi Norheimsund, jordvern i Steinsdalen og tunnelløysingar under Kvamskogen.

Kvam heradsstyre ser positivt på tilrådinga fordi dette trasevalet gjer at innkorting av reiseveg og betring av standard vert realistisk å oppnå, og det ligg nærare i tid. Mindre stegvise endringar vil etterkvart, og i sum, gjera at ein oppnår storparten av effekten til halve kostnaden. Dette vil gjera reisetida aust – vest kortare, og det vil ha svært stor regional nytteverdi.

Våre merknader:

Ingen merknader.

### **14. Kvam Næringsråd og Hardanger Industri**

Hovudpunkt i uttalen:

Kvam Næringsråd og Hardanger Industri støttar tilrådinga frå Statens vegvesen og ber om at KVU-utgreiinga vert grunnlag for det vidare arbeidet med E134 arm til Bergen. Støttar ei rask igangsetting av arbeidet med vegutreiing og utviklingsstrategi for strekning frå Jøsendal til Bergen, og støttar tilrådinga om å prioritera dei viktigaste prosjekta på strekninga. Støttar også samarbeid om finansiering med m.a. Statens vegvesen, Nye Veier AS, Vestland fylkeskommune, kommunar og andre partar.

I fleire tiår har det vore utgreiingsarbeid – no er tida komen til å konsentrere seg om realisering. Det er viktig å sikre forankring vidare i NTP og ei realisering så snart som råd.

Våre merknader:

Ingen merknader.

## **15. Kvinnherad kommune**

Hovudpunkt i uttalen:

Kvinnherad kommune viser til høyringsbrev og hovudrapport for KVU E134 arm til Bergen, og ber regjeringa gå inn for konsept 4a, subsidiært konsept 4b. Dette alternativet tek best i vare prosjektet sine overordna mål i kombinasjon med vedtekne samfunns mål og ønske sideeffektar gjennom monaleg betre regional nytte, kortare reisetid og samla lågare utbyggingskostnad. Ei vidare utgreiing av andre alternativ i konsept 4 kan kutte utbyggingskostnadar monaleg og leggje til rette for ei meir stegvis utbygging.

Våre merknader:

Det er korrekt at konsept 4a og 4b gjev høgare regional nytte og lågare total kostnad enn total utbygging av konsept 1. For at ein skal få nytte av konsept 4a og 4b, må ein imidlertid bygge heile konseptet, medan ein for konsept 1 vil kunne gjere ei trinnvis utbygging der ein får gevinst alt frå første investerte krone. Hovedårsaka til at konsept 1 er tilrådd er at det for dette konseptet kan gjennomførast trinnvis utbygging.

## **16. Kystverket**

Hovudpunkt i uttalen:

Statens vegvesen anbefaler konsept 1 med trinnvis utbygging. Konsept 1 er lite inngripende for sikkerhet og fremkommelighet i farvannet, og en foretrukken løsning ut fra de interessene Kystverket skal ivareta.

Våre merknader:

Ingen merknader.

## **17. NLF Hordaland**

Hovudpunkt i uttalen:

NLF støtter Statens vegvesen sin anbefaling om å legge til grunn konsept 1, Jøsandal – Odda – Jondal – Tørvikbygd – Trengereid som trasé for arm til Bergen med en trinnvis utbygging. Med en arm til Bergen realiseres en forutsigbar, god og miljøvennlig helårs stamvei mellom øst- og Vestlandet.

NLF legger til grunn at Statens vegvesen, Vestland fylkeskommune og Nye Veier AS utarbeider en god strategi for trinnvis utbygging av armen. For NLF er det viktig at det utarbeides snarlige planer for Rv13 fra E134 (Jøsandal) til Odda (Oddadalen) som i dag er utfordrende for næringstransporten, spesielt vinterstid.

Videre må de skred- og rasutsatte strekningen på Fv49 Nordrepollen–Austrepollen og Steinsdalen–Eikedalen utbedres. Før en eventuell bro over Hardangerfjorden bygges, må det sikres et godt ferjetilbud på ferjestrekningen Jondal–Tørvikbygd med nattavganger tilpasset næringstransporten.



NLF legger også til grunn for valg av konsept 1 at ringvei øst, byggetrinn Fjøsanger–Arna, fremskyndes og realiseres snarest.

Som en tilleggskommentar er det viktig at en i videre planarbeid forbereder armen for modul- og 24-meters vogntog.

Våre merknader:

Ingen kommentar.

## **18. Per Svindland**

Hovudpunkt i uttalen:

Underskrevne, som er svært opptatt med samferdsel, har jobbet i mange år med «Konsept 3», for å få en mer effektiv transport veg øst/vest.

I utgangspunktet var trasèen planlagt med lang tunnel 33.5 km fra Jøsendal/Skare direkte til Enes og med skråslag inn til Odda. Etter at den nye Vegnormalen N500 Vegtunneler kom i 2022, blei denne tunnelen svært kostbar. Underskrevne har da omarbeidet trassen til å følge Konsept 1 & 2 fra Jøsendal/Skare, ned til Odda og gjennom Folgefonntunnelen. Fra Folgefonntunnelen følger så trasèen FV500 til Enes og videre som tidligere trasè var planlagt.

Stegvis utbygging kan også brukes i stor grad. Eksempelvis kan vegen midlertidig bruke ferjesambandet Årsnes – Gjermundshavn og videre til Mundheim, samtidig som trassen ferdigstilles over Varaldsøy.

En er ferjefri strekning fra Endelausmarka til Holmefjord ville medføre at nå Bjørnafjorden kommune ville bli ferjefri og ha stor betydning for den regionen i tillegg.

Under alle omstendigheter blir «nytt» Konsept 3 den korteste, raskeste og mest økonomiske trassen å kjøre fra Bergen til Jøsendal/Skare, og underskrevne er i den oppfatning at det er denne trassen som oppfyller målsetningen i «Utfordringsnotatet» for KVUen best. Dette er den korteste, flateste og billigste vegen til Bergen av alle traseene. Her kan vi legge ned 5 ferger. Våge–Halhjem, Hatvik–Venjaneset, Årsnes Varaldsøy Gjermundshavn og Jondal–Tørvikbygd.

Våre merknader:

Ei trinnvis utbygging av konsept 3 er omtalt i vedlegget *Konsept detaljert*. Med denne trinnvise utbygginga vil ein redusere måloppnåinga i reisetid/kørekostnader og miste dei fordelane som konseptet har i forhold til øvrige konsept.

## **19. Rogaland fylkeskommune**

Hovudpunkt i uttalen:

Rogaland fylkeskommune støtter Statens vegvesen sin anbefaling om valg av konsept 1 for utvikling av en bedre forbindelse mellom Bergensområdet og E134. Fylkeskommunen viser til at konseptet kan bygges etappevis, der mesteparten av nytten kan oppnås med knapt halvparten av investeringen.

Rogaland fylkeskommune viser til at det mellom Stavanger og Bergen er mange statlige prosjekter som er planlagt eller under planlegging, og som forventes å ha større regional nytte. Fylkeskommunen er derfor opptatt av at planlegging av en ny arm til Bergen ikke må føre til at andre statlige prosjekter i området blir skjøvet ned i prioriteringen.

Våre merknader:

Ingen merknader.

## **20. Samnanger kommune**

Hovudpunkt i uttalen:

«Samnanger kommune er nøgd med konklusjonane og tilrådingane i KVU E134 – arm til Bergen, og ser fram til vidare og tett samarbeid med Statens vegvesen og Vestland fylkeskommune. Kommunen konstaterer at konsept 1 kjem godt ut når det gjeld ikkje-prisette konsekvensar, inklusive moglegheita til å unngå og redusera miljøskade, og også når det gjeld moglegheita til trinnvis utbygging. Også når det gjeld generell samfunnsnytte, kjem konsept 1 best ut.

Lokalt gjev det Samnanger fleire føremonar å verta knytt til omverda på denne måten.

Samstundes meiner kommunen ein «arm» mot Bergen gjennom dei sentrale delane av Samnanger har fleire negative følgjer, som ikkje kjem fram i KVU-en.

KVU-en gjer framlegg om stegvis utbygging av vegen. For Samnanger kan det gjere arealplanlegginga vanskelegare, når ein truleg i lang tid må leva i uvisse om det vil verta bygt noko meir i Samnanger enn tunellen mellom Eikedalen og Steinsdalen.

Vidare har Samnanger kommune desse kommentarane og krava:

- Det er dårleg samfunnsplanlegging og arealdisponering å tenkja at den nemnde tunellen Eikedalen-Steinsdalen berre er mellombels, og at det seinare skal byggjast ein lang og flat tunell mellom Frølandsdalen og Steinsdalen.
- Fv. 49 er ikkje rigga for trafikkauke. Det trengst av- og innkøyringsvegar og rundkøyringar.
- Det må byggjast tre nye bruer på fv. 49 mellom Mørkhølen og Eikedalen, slik at dei får same vegbreidd som vegen elles.
- Det må koma ein eigen trafiksikringspakke for fotgjengarar og syklistar langs fv. 49. Døme på det er nye strekningar med gang- og sykkelveg og tiltak fleire stader til hjelp for å kryssa fylkesvegen. I dag er fotgjengarfeltet på Bjørkheim det einaste tiltaket av dette slaget i Samnanger.
- Det må ikkje byggjast ny trasé i dagen som fører til nedbygging av dyrka jord.

Samnanger kommune går mot bruk av bompengar på fv. 49.»

Våre merknader:

I tilrådinga som er gjeve i KVUen ligg at dei involverte vegeigarane skal sette i gang ei overordna utgreiing for å få på plass prioritert rekkefølge for realisering av dei enkelte utbyggingstrinna. I desse planane må det òg innarbeidast behov for utbetring langs

eksisterande veg i lys av auka trafikkvolum og meir tungtrafikk.

Spørsmål om bompengar ved ev. utbygging vert ikkje behandla på KVVU-nivå. Dersom/når dette ev. vert aktuelt, vil kommunane verte førespurde.

## 21. Statsforvalteren i Rogaland

Hovudpunkt i uttalen:

Det er utarbeida forslag til fem ulike konsept. Det er berre konsept 5 som vil råke areal i Rogaland fylke. Sett opp mot nytten av tiltaket er Statsforvaltaren i Rogaland einig i vurderinga om å ikkje gå vidare med konseptet. Me gjer samstundes merksam på at me ikkje har vurdert konsept 5 opp mot konsekvensane knytt til alternativa som er utgreia for Vestland fylke.

Generelt for det vidare planarbeidet rår me til å tenke heilskapleg kring reisemønster og transportmiddel, og planlegge for gode knutepunkt for kollektivtransporten. Nye traséar og nye kryss kan føre til eit stort press på omkringliggande areal, fordi det blir attraktivt med næringsetablering i slike område. Høge fartsgrenser vil kunne krevje større areal, noko som vil auke konfliktnivået med ikkje-prissette verdiar.

Våre merknader:

Ingen merknader.

## 22. Stord kommune

Hovudpunkt i uttalen:

Stord kommune har merknader knytt til den endelege konklusjonen og tilrådinga som ligg føre. Desse merknadane er følgjande:

- Samfunnsøkonomisk nytte for det ferdige prosjekt må vektleggast. Tilrådinga til denne KVVUen må byggje på at heile prosjektet skal ferdigstillast. Alternativ 4a (investeringskostnad på 35,2 mrd. kr) og 4b (investeringskostnad på 28,8 mrd. kr) har vesentleg lågare investeringskostnad ved eit ferdig prosjekt enn det som alternativ 1 har (investeringskostnad 42,3 mrd kr). Ved ferdig utbygd prosjekt vil i tillegg netto nytt pr budsjettkrone vera vesentleg betre ved val av alt. 4a i høve til alt. 1. Stord kommune meiner at Statens vegvesen legg avgjerande vekt på at berre delar av prosjektet skal ferdigstillast, og alt. 1 vil difor kome vesentleg betre ut. Dersom ein ser på kostnad for eit ferdig alternativ vil alternativ 4a og 4b samle sett kome betre ut i høve til kostnader. Ettersom målsettinga må vera å ha ein ferdig trase ser ikkje kommunen nokon grunn til at kostnad for delvis utbygd alternativ skal vektleggast i så stor grad. Etter kommunen si vurdering så vil difor alternativ 4a og 4 b kome betre ut enn alternativ 1.
- Det er sett opp fleire ulike målsettingar for prosjektet. Det overordna målet er at det skal etablerast eit meit effektivt vegsamband mellom Bergensområdet og Austlandet via E134. Stord kommune vil peika på at alt. 1 får ei reisetid på 101 minutt mellom Jøsendal og Bergen medan alt. 4a får ei reisetid 91 minutt. Det er i tillegg sett opp eit mål om å minimera utslepp av klimagassar. I alt. 1 er det berekna klimagassutslepp på 882 000 t CO2 ekv. Medan det i alt. 4a er klimagassutslepp på 756 000 t CO2 ekv. Det er i alt. 4a

over 100 000 t CO<sub>2</sub> ekv mindre klimagassutslepp enn i alt. 1. I høve til dei andre målsettingane er alt. 4a og alt. 1 relativt like.

- Ei av målsettingane er at valgt alternativ skal bidra til regional utvikling gjennom betra tilhøve for pendling, tettstadutvikling og busetnad. Stord kommune meiner at alt. 4a gjev vesentleg større sideeffektar i høve til regional utvikling enn dei andre alternativa.

Det vart i 2021 utført ein analyse av Menon Economics om verdiskaping som følgje av eit samband mellom Kvinnherad og Stord/Tysnes (kalla Sunnfast) og nye Hordfast. Denne analysen viser ei sysselsettingseffekt på 4300 og ei verdiskapingseffekt på 4,2 milliardar direkte og indirekte både i anleggsfase og driftsfase.

Denne KVUen syner òg til at det for regionsenteret Husnes vil ein med 45 minuttars køyretid i alt. 4a auke tilgjengeleg folketal frå 5000 til 35 000. i tillegg vil denne delen av Kvinnherad verta ein del av industriklynge som ligg på Stord – Bømlo.

Stord kommune vil vise til at ei full utbygging av alt. 4a vil føre til at ein kan leggje ned 3 ferjesamband. I tillegg til dette vil det vera innsparing knytt til redusert trong for ambulansebåt og hurtigbåt. Innsparinga når det gjeld kostnader knytt til endra transportsystem bør vera tydelegare i utgreiinga.

Samla sett meiner Stord kommune at alt. 4a vil gje best mogleg regionale ringverknader når det gjeld ein større bu- og arbeidsmarkedsregion.

På bakgrunn av dette meiner Stord kommune at alt. 4a er den beste løysinga for utbygging av E134 arm til Bergen. Dette alternativet gjev lågare utbyggingskostnad og raskare transport enn alt. 1.

Våre merknader:

Det er korrekt at konsept 4a og 4b gjev høgare regional nytte og lågare totalkostnad enn total utbygging av konsept 1. For at ein skal få nytte av konsept 4a og 4b, må ein imidlertid bygge heile konseptet, medan ein for konsept 1 vil kunne gjere ei trinnvis utbygging der ein får gevinst alt frå første investerte krone. Hovudårsaka til at konsept 1 er tilrådd er at det for dette konseptet kan gjennomførast trinnvis utbygging. Sjå også eigen merknad til slutt i dette dokumentet.

### **23. Stord Næringsråd**

Hovudpunkt i uttalen:

Først vil vi minne om at Samferdsledepartementet i sitt Utfordringsnotat av 25.05.2021 føreset at Hordfast ligg inne som ein del av grunnlaget for denne KVU. Det er og tatt opp med SD undervegs i arbeidet med KVU og departementet har stadfesta at utgangspunktet er at Hordfast er bygd.

Vidare meiner vi det er naturleg at gjenbruk av dei store investeringane som er gjort mellom Bergen og Os saman med Hordfast må gjevast stor vekt. Etablerte vegar med stor kapasitet må nyttast.

KVU løftar fram trinnvis utbygging som eit fortrinn. Vi er skeptiske til verdien av dette. For næringslivet betyr dette ei lengre tid med redusert framkomme og lite føreseieleg reisetid. I rapporten vert det løfta fram at dei største regionale effektane finn ein i alternativ 4a, 4b og 5. Dette vert forklart med at det er eit større regionalt folkegrunnlag her. Ikkje minst vil det opne opp for betre trafikale tilhøve mellom Stord og Kvinnherad der det i dag er svært lang reisetid. Spesielt konsept 4b vil gje enorme verknadar regionalt. Om ein tar utgangspunkt i Kvinnherad vil 45-minutters køyretid gå frå å dekke 5000 personar til å dekke over 38 000 personar. Det vil knyte næringslivet og industrien i Sunnhordland tettare saman og gje store synergjar.

Staten vegvesen tilrår i KVU Konsept 1, med følgjande bakgrunn:

- K1 ligg best til rette for trinnvis utbygging
- Eit godt alternativ på samfunnsøkonomi, særleg for ikkje prissette konsekvensar
- Ved delvis utbygging, best på prissette og ikkje-prissette verknader
- Høve for å ombestemme seg utan at investeringar går tapt.

Stord Næringsråd spelar inn desse konkrete merknadane til den endelege konklusjonen:

Samfunnsøkonomisk nytte for det ferdige prosjekt må vektleggast, og derfor må konklusjonen i KVU bygge på at heile prosjektet skal ferdigstillast. K4a (investeringskostnad på 35,2 mrd. kr) og K4b (investeringskostnad på 28,8 mrd. kr) har vesentleg lågare investeringskostnad ved eit ferdig prosjekt enn det K1 har (investeringskostnad 42,3 mrd kr).

- Dette ser vi og i oversikt av netto nytte pr budsjettkrone. Det synes som om SVV legg for stor vekt på at berre delar av prosjektet vert utbygd, og då kjem K1 betre ut. Målsettinga må vere å ha ein ferdig trase, ikkje ein delvis utbygd. Difor meiner Stord Næringsråd at K4a og K4b er betre enn K1.
- Det overordna målet for prosjektet er at vegsambandet mellom Bergensområdet og Austlandet over Haukeli skal bli meir effektivt. Her spelar reisetid ei avgjerande rolle. I K1 ligg det an til ei reisetid mellom Bergen og Jøsandal på 101 minutt, medan det i K4a ligg 91 minutt. Det er i tillegg sett opp eit mål om å minimera utslepp av klimagassar. I K1 er det rekna med klimagassutslepp på 882 000 t CO<sub>2</sub> ekv. Medan det i K4a er klimagassutslepp på 756 000 t CO<sub>2</sub> ekv. Det er i K4a over 100 000 t CO<sub>2</sub> ekv mindre klimagassutslepp enn i K1. I høve til dei andre målsettingane er K4a og K1 relativt like.
- Ei viktig målsetting i denne KVU er regionale tilhøve. Det valde alternativet skal betre tilhøve for pendling, tettstadutvikling og busetnad. K4a har vesentleg større påverknad på regional utvikling enn dei andre alternativa. Det vart i 2021 utført ein analyse av Menon Economics om verdiskaping som følgje av eit samband mellom Kvinnherad og Stord/Tysnes (kalla Sunnfast) og nye Hordfast. Denne analysen viser ei sysselsettingseffekt på 4300 og ei verdiskapingseffekt på 4,2 milliardar direkte og indirekte både i anleggsfase og driftsfase.
- For Stord og Sunnhordland er det og vesentleg at ein ved full utbygging av K4a kan leggje ned 3 ferjesamband. Det vil også gi innsparingar knytt til redusert trong for hurtigbåtar og ambulansbåtar. Kollektivtrafikk i regionen vil verte vesentleg enklare og billigare for fylket å drifte, noko som bør takast med i samfunnsøkonomisk nytte.

Samla sett meiner Stord Næringsråd at K4a er den beste løysinga for utbygging av E134 arm til Bergen.

Våre merknader:

Det er korrekt at konsept 4a og 4b gjev høgare regional nytte og lågare totalkostnad enn total utbygging av konsept 1. For at ein skal få nytte av konsept 4a og 4b, må ein imidlertid bygge heile konseptet, medan ein for konsept 1 vil kunne gjere ei trinnvis utbygging der ein får gevinst alt frå første investerte krone. Hovudårsaka til at konsept 1 er tilrådd er at det for dette konseptet kan gjennomførast trinnvis utbygging. Sjå også eigen merknad til slutt i dette dokumentet.

## 24. Sunnfast og Husnes Utvikling

Hovudpunkt i uttalen:

På folkemøtet sist i mars vart det lagt fram utrekningar der K1b (stegvis med bru ved Jondal) vart samanlikna med ordførarane sitt innspel med K4, både for kostnad, reisetid og lengd. Kostnaden for stegvis utbygging av K4, Sunnfast-alternativet med veg gjennom Kvinnherad om Odda, er her rekna til 22,5 milliardar, mrd og 19,4 mrd for K1b over Kvamskogen. Køyrevegen er noko lengre for K4, men grunna mykje betre vegstandard på E39 er reisetida berre 10 min lengre og innspart reisetid i høve til dagens samband er på heile 55 min. Korleis ein har klart å få prisen på dette Sunnfast-alternativet til 22,5 mrd, er framleis eit spørsmål utan svar frå prosjektgruppa. Sjølv om ein reknar inn 3,3 mrd øvst i Oddadalen, vil ikkje prisen bli meir enn 17–18 mrd.

### **Nytt Sunnfast-konsept for både stegvis og full utbygging. Betre, raskare og rimelegare enn K1b**

No har me i Sunnfast AS fått utarbeidd eit optimalisert og vesentleg rimelegare K4 om Kyrping, både som stegvis og som fullt utbygt alternativ. Grunna vesentlege endringar i høve til SVV sitt framlegg til K4b, har me valt å kalla dette alternativet for K4d. SVV sine einingsprisar er nytta og er identiske med einingsprisane som er lagt til grunn i rapporten. Det er gjort store innsparingar ved mellom anna å flytta brufestet for flytebrua over Skånevikfjorden frå Straumsnes til Eikenes, noko som kortar inn brua med 3–400m, ein reduksjon på heile 17%. Det er elles lagt inn vesentleg mindre bruk av tunnelar og mykje meir veg i dagen på heile strekninga.

Ved å byggja flytebruene over Husnesfjorden og Skånevikfjorden og mellombels nytta eksisterande veg mellom Pollen/Husnes og Eikenes på Utåker og eksisterande veg frå Skånevik/Vannes til E134 i Stordalen, vil eit første byggesteg K4d berre kosta 18,8 mrd. Dette er 600 mill. rimelegare enn K1b over Kvamskogen. Det er i tillegg eit heilt kvarter raskare Bergen–Jøsendal/Grostøl enn K1b. Fullt utbygt, der eksisterande vegar er erstatta av nye vegar, vert totalkostnaden for konsept K4d berre 23,9 mrd eller nesten halve prisen på eit fullt utbygt K1 på 43,4mrd.

Når Sunnfast K4d kan byggjast ut stegvis som vegfast samband i første fase 600 mill. rimelegare enn K1b, har mykje større regionale verknader, har mykje høgare netto nytte, har langt lågare drift og vedlikehalds-kostnader, kan fasa ut fleire ferjer/snøggbåtar, er eit kvarter raskare Bergen–Jøsendal/Grostøl i første fase og vil i tillegg fullt utbygt kosta ned

mot halve prisen av K1, kan det ikkje vera tvil om kva konsept som er best og bør bli det føretrekte konseptet for Arm E134 til Bergen.

Våre merknader:

Sjå eigen merknad til slutt i dette dokumentet.

## **25. Sunnhordlandsrådet**

Hovudpunkt i uttalen:

Regionrådet tek vurderinga til Statens vegvesen til vitande. Regionrådet meiner alternativ 4 og 5 totalt sett vil gje ein lågare kostnad og gje kortare reise for fleire samla sett, men spesielt for innbyggjarar i vår region inn mot Bergen og Oslo. Det er viktig for regionen å styrke E134 som den mest effektive samferdselsåra aust-vest for store delar for Vestland og Rogaland.

Regionrådet legg sterk vekt på at dette prosjektet må finna seg i å stilla bak i køen når det gjeld andre planlagde vegprosjekt i denne delen av landet. For oss er det avgjerande viktig at trykket framleis blir halde oppe på desse fire vegprosjekta:

- Hordfast og Bokn-Bømlafjorden på E39
- Seljestad – Vågslid og Bakka-Solheim på E134.

Rekkefølgja framover må vera at desse fire prosjekta blir detaljplanlagt og etter kvart får investeringsmidlar til oppstart. Føresetnaden for bestillinga KVVU E134 Arm til Bergen, var at Hordfast skulle vere ferdigstilt.

Våre merknader:

Det er korrekt at konsept 4a og 4b gjev høgare regional nytte og lågare totalkostnad enn total utbygging av konsept 1. For at ein skal få nytte av konsept 4a og 4b, må ein imidlertid bygge heile konseptet, medan ein for konsept 1 vil kunne gjere ei trinnvis utbygging der ein får gevinst alt frå første investerte krone. Hovedårsaka til at konsept 1 er tilrådd er at det for dette konseptet kan gjennomførast trinnvis utbygging.

## **26. Trolltunga Camping**

Hovudpunkt i uttalen:

Trolltunga Camping (driftsselskap) og Børkevoll Eiendom (morselskap) er positive til at konsept 1 med trinnvis utbygging er valt. Dette fordi ein kan komme fort i gang og det kan byggas ut trinnvis med ein overordna plan som gir ein god heilheit. Når heile konsept 1 er ferdig utbygd meiner vi det vil gi distriktet eit solid og etterlengta løft. Eit effektivt veg og transportnett i Norge meiner vi er viktig for Norge for å være konkurransedyktig i tiden som kommer. Lokalt så ser vi nokre utfordringar med trasevalet rundt campingplassen vår, som ligger på nordsida av Sandvinsvatnet. Dette håper vi kan løysast, og kanskje er det allereie gode planer her, slik at vegen ikkje vil øydelegge for drift av camping og friluftslivet i området (Hovden, statleg verna friluftsområde).

Våre merknader:

Problemstillinga rundt campingplassen må løysast på eit seinare plannivå. Elles ingen merknader.

## **27. Tysnes kommune**

Hovudpunkt i uttalen:

Tysnes kommune vedtek følgande uttalte, i tillegg til det som kjem fram av saksutgreiinga:

1. Tysnes kommune viser til høyringsbrev og hovudrapport for KVV E134 arm til Bergen, og ber regjeringa gå inn for konsept 4a, subsidiært konsept 4b.
2. Alternativet 4a og 4b tek best i vare prosjektet sine overordna mål i kombinasjon med vedtekne samfunns mål og ønske sideeffektar gjennom monaleg betre regional nytte, kortare reisetid og samla lågare utbyggingskostnad.
3. Ei vidare utgreiing av andre alternativ i konsept 4 kan kutte utbyggingskostnadar monaleg og leggje til rette for ei meir stegvis utbygging.

Våre merknader:

Det er korrekt at konsept 4a og 4b gjev høgare regional nytte og lågare total kostnad enn total utbygging av konsept 1. For at ein skal få nytte av konsept 4a og 4b, må ein imidlertid bygge heile konseptet, medan ein for konsept 1 vil kunne gjere ei trinnvis utbygging der ein får gevinst alt frå første investerte krone. Hovudårsaka til at konsept 1 er tilrådd er at det for dette konseptet kan gjennomførast trinnvis utbygging.

For alle konsept er det lagt vekt på at dei skal vere berekna på mest muleg likt plannivå. Ei vidare planlegging med meir detaljerte grunnlagsdata vil kunne gje kostnadsanslag med mindre usikkerheit en det som er på KVV-nivå, som er +/- 40%.

## **28. Ullensvang kommune**

Hovudpunkt i uttalen:

Ullensvang kommune støttar Vegvesenet si tilråding om at traseen for «armen til Bergen» skal gå frå E134 Seljestad via Odda og gjennom Folgefonn- og Jondals-tunnelane, med hyppigare ferjeavgangar fram til ny bru vert bygd over Hardangerfjorden.

Tilrådinga om at «armen» vert bygd etappevis vert støtta:

- 1) Utbetring av Oddadalen
- 2) Tunnel mellom Folgefonn- og Jondalstunnelen
- 3) Utbetring av Tokagjelet.

Dei tre prosjekta har i dag så dårleg standard og er så rasutsette at dei må gjennomførast uavhengig av KVV-prosessen.

Ullensvang kommune meiner alternativ 1 og 2 er dei føretrekte alternativa. Kommunen er difor positiv til at alternativ 1 er valgt. Heilskapleg sett har Ullensvang spelt inn i KVV-prosessen at alternativ 2 er det beste alternativet.



Kommunen/tidlegare kommunar har i 30 år halde tilnærma alternativ 2 som den kortaste og mest energisparande/miljøriktige traséen. Samt at den ved si geografiske plassering, også gav god nytte for naboane våre, t.d. Kvinnherad og Kvam. Traseen treff tyngdepunktet for framtidig næringsutvikling i Bergens-området. Dvs. at tyngdepunktet vil flytta seg sørover med kopling til ny E39 sør for Bergen.

Utgreiingar, utført av Asplan Viak på oppdrag frå Hordalandsdiagonalen, viser at Vegvesenet sine kostnadsberekningar for både alt. 1 og alt. 2 er for høge (særleg kostnaden for brua og traseen frå brua til E39 Svegatjørn) i forhold til dei sydlige KVVU-alternativa. Når det gjeld verknader som ikkje er prissett meiner kommunen at alternativ 2 kjem dårlegare ut enn naudsynt. Det ligg allereie føre to grundige rapportar om passering av Odda sentrum (Constrada og Asplan Viak). Konklusjonen i begge er ei langt betre løysing enn den som er lagt til grunn i KVVU-rapporten.

Utover dette seier Ullensvang kommune seg i det heile godt nøgd med Vegvesenet sine konklusjonar.

Våre merknader:

Kostnadsberekningane er utført på same nivå av ei Anslagsgruppe. Ei vidare planlegging med meir detaljerte grunnlagsdata vil kunne gje både høgare og lågare kostnader for alle konsept. Elles ingen merknader.

## **29. Vestland fylkeskommune**

Hovudpunkt i uttalen:

Fylkestinget gjorde slikt vedtak i saka 14. desember (PS-sak 127/2023):

1. Fylkestinget støttar Statens vegvesen si tilråding om å leggje til grunn konsept 1 Jøsendal-Odda- Jondal -Tren gereid med trinnvis utbygging.
2. Fylkestinget støttar framlegget om at Vestland fylkeskommune, Statens vegvesen og Nye veier AS arbeidar fram ein vidare utbyggingsstrategi med trinnvis utbygging av strekninga.
3. Det vert lagt til grunn at fv. 49 held fram som fylkesveg inntil vidare, og at fylkeskommunen fullfører regulering og gjennomfører utbygging av dei to første store kritiske skredsikringstiltaka på fv. 49 (Steinsdalen-Eikedalen og Nordrepollen-Austrepollen). Fylkestinget legg til grunn at dersom det blir aktuelt å byggje ny bru over Hardangerfjorden må det gjerast som eit riksvegprosjekt.
4. Fylkestinget viser til at fv. 49 vil inngå som ein sentral korridor mellom Austlandet og Bergensområdet, og meiner at staten må ta eit delansvar for å finansiere skredsikringsprosjekta Steinsdalen-Eikedalen, Nordrepollen- Austrepollen, samt oppgradering av Folgefonntunnelen

Våre merknader:

Ingen merknader.

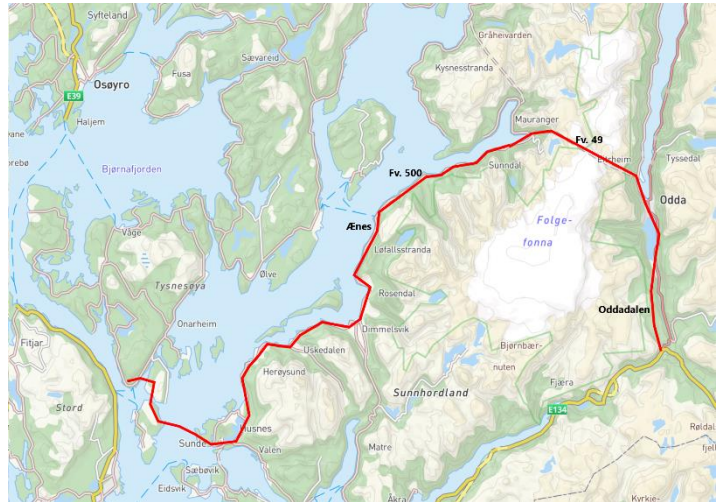
## 24. Sunnfast og Husnes utvikling og 3. Bjørn Alsaker

Vår merknad til høyringsuttale frå Sunnfast AS og Husnes utvikling og Bjørn Alsaker.

Høyringsuttalen er grundig og omfattande, og vi har difor valgt å svare på den i ein eigen merknad. Svaret er inndelt punktvis i samsvar med inndelinga i høyringsuttalen.

### ***Stegvis utbygging ved bruk av Oddadalen – Mauranger – Sunde***

Det er tidlegare foreslått at ein kan nytte eksisterande veg (fv. 49 og fv. 500) fram til Sunde og berre bygge Sunnfast frå Sunde til X E39 (Hordfast) på Tynes. Kostnaden med å bygge berre Sunnfast er berekna til ca. 15 mrd. og ny veg i Oddadalen (rv. 13) er berekna til 3,3 mrd. Når vi kjem fram til 22,5 mrd. for ei slik stegvis løysing, er det av di vi ikkje finn det tilrådeleg å nytte dagens fv. 500 frå Ænes til Sunde som del av ein hovudåre mellom Bergen og Austlandet. Vegen er i dag smal og svingete og størstedelen er skilta ned til 50/60 km/t. Strekninga er 34 km lang og vi har berekna kostnadane til utbetring av strekninga til ca. 4 mrd. I vedlegget *Konsept – detaljert* har vi omtalt dette, og har forkasta slik stegvis utbygging både grunna total auke av køyrelengde (20 km) og av di kostnaden vert for høg sidan mykje av eksisterande veg på strekninga må utbetrast/byggast ny.



### ***Lågare kostnad på konsept 4b/4d ved endra trasè ved Kyrping og endra plassering av flytebru***

Det endra forslaget 4d er (grovt innteikna) teikna med blått på figuren til høgre, medan konsept 4b er teikna i raudt. Medan 4b må gå i tunnel samanhengane frå E134 og fram til Vanneshalvøya (der traséane møtast), vil ein kunne bygge delvis i dagen langs blå linje. Ein skal imidlertid merke seg at delar av terrenget langs blå linje er svært sidebratt og rasfarleg, og det kan fort verte ein god del tunnel også langs denne linja. Kostnadane med å bygge direkte frå Kyrping, *kan* vere noko lågare, men det er ikkje sannsynleg at skilnaden har betydning for konseptval. I alle fall er dette noko som



må vurderast i samband med eventuelt kommunedelplanarbeid. Når det gjeld endring av trasé for flytebru over Skånevikfjorden, vil den blå linja vere kortare med lågare kostnad på brua. Til gjengjeld må ein bygge meir ny veg mot Sunde og der brua kjem i land på Eikeneset må ein gjennom eit område med busetnad før ein kan gå inn i tunnel (ved Straumsneset kan ein gå i land i austkanten av busetnaden og rett inn i tunnel). Dette er igjen vurderingar som må gjerast på kommunedelplanstadiet.

For at kostnadsoverslaga skal kunne samanliknast må dei utførast på same nivå med same usikkerheitsanslag. Ut frå det som er forklart framanfor er vi einige i at det er element i 4d som gjer at ein kanskje vil spare litt kostnader. Vi ser det likevel ikkje som sannsynleg at kostnadsskilnaden vil vere i nærleiken av 4,9 mrd, slik det er beskrive i høyringsuttalen (4b 28,8 mrd. mot 4d 23,9 mrd.).

Vi vil elles legge til at sidan ein her planlegg på eit svært overordna nivå, vil det vere mogeleg med slike kostnadsinnsparingar på alle konsept (ein del av dei er peika på i rapporten). Det er òg sannsynleg at alle konsept vil ha auke i kostnader på andre punkt, på grunn av verneinteresser, uforutsette grunnforhold etc. etc. Det forholdsvis grove grunnlaget for kostnadsberekningane tek anslagsprosessen høgde for ved stort sprik mellom høgt/lågt anslag.

### ***Stegvis utbygging 4d***

Å nytte dagens veg frå Kyrping til Vanneshalvøya (fv. 548) og frå Eikenes til Sunde (fv. 548) som ei midlertidig løysing for å realisere konsept 4d, meiner vi er uakseptabelt i høve til trafikktrygging og framkomst. Tilsvarande som frå Ænes til Sunde meiner vi at dersom konsept 4d skulle verte valgt, må bygging av ny veg heilt frå E134 til Sunde vere med i kostnadane.

### ***Regional utvikling***

Vi er einige i at dei ulike variantane av konsept 4 gjev vesentleg større regional verknad enn utbygging langs konsept 1, både av di det kjem til nytte for fleire innbyggjarar (pendling, reisetid) og at regionane Stord/Kvinnherad vil dra nytte av supplerande næringsliv/kompetanse. Innbyggartal innan 45 minutt frå Husnes avvik sterkt mellom høyringsuttalen og rapporten. Dette kjem av at på kartet i høyringsuttalen kjem ein vesentleg lenger på 45 minutt enn i rapporten, – m.a. har ein fått med ein stor del av søndre Bergen. Dette har ein truleg fått til ved å legge 110 km/t på E39. Utan å diskutere dette inngåande, kan ein slå fast at talet på arbeidstakarar/innbyggjarar som får regional nytte av Sunnfast er *vesentleg* større både i høve til antal og økonomisk nytte enn for K1. Dette er òg presisert i rapporten.

### ***Stegvis utbygging av Konsept 1***

Vi er einige i at sjølv med byggesteg 2 av K1 (bygging av Oddadalen, «poll til poll», bru over Hardangerfjorden og ny Tokagjeltunnel), vil det vere langt igjen til tilfredsstillande standard på heile strekninga. Vi meiner imidlertid at fv. 49 har tilstrekkeleg standard til at det i ein del

år vil kunne fungere som eit aust-vest-samband over Haukeli. Det meiner vi ikkje at fv. 500 (Ænes – Sunde) og fv. 548 (Eikenes – Sunde) har.

### ***Utslepp av CO2***

I utslepp av CO<sub>2</sub>-ekvivalentar er ferjene rekna inn i EFFEKT-berekninga (elektriske). Sidan EFFEKT reknar svært låge utslepp av elektriske ferjer, gjev det imidlertid ikkje så stort utslag. Det er korrekt at hurtigbåttrafikken ikkje er medrekna. Vestland fylkeskommune ynskjer elektrifisering i hurtigbåtane. Når dei kjem i drift vil CO<sub>2</sub>-utsleppet bli redusert. Det ville gje gunstigare resultat for K4-alternativa.