

Statens vegvesen

Postboks 1010 Nordre Ål

2605 Lillehammer

Stord 18.12.2023

KVU E134 arm til Bergen – høyring

Stord Næringsråd takkar for høvet til å spele inn høyringsvar og vil her på vegne av våre 180 medlemsbedrifter på Stord gje våre innspel.

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 verknadar
- 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 Jøsendal 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 CO2 ekv. Medan det i K4a er klimagassutslepp på 756 000 t CO2 ekv. Det er i K4a over 100 000 t CO2 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 ambulanserbåtar. 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.