

E134 Haukelivegen AS

Best for flest!



Kven er vi?

E134 Haukelivegen AS jobber for:

- 4 fylkeskommuner
- 33 kommunar
- 9 bedrifter

E134 arbeider for en heilskapleg nasjonal transportkorridor som kobler saman aust og vest.

Vegen kan potensielt nå 3 000 000 nordmenn.

«E134 frå Karmsund hamn til der E134 møter E6, i gamle Østfold».

Kven når vi med E134?

Bergen/Vestland Sør

Over 400 000
innbygjarar

Osloregionen

Over 1 900 000
innbygjarar



Stavanger/Haugesund

Over 350 000
innbygjarar

Telemark/Vestfold

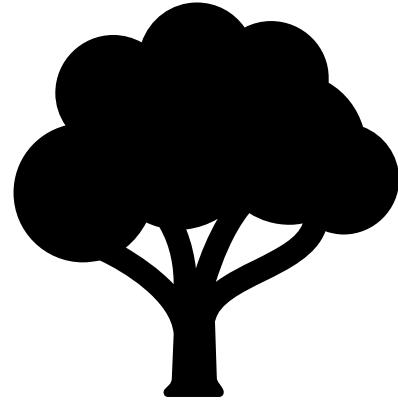
Ca. 400 000
innbygjarar

E134 Haukelivegen er et bærekraftig valg

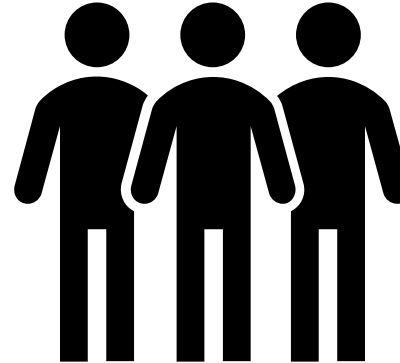
For næringslivet



For klimaet



For folk flest



For beredskapen



E134 Haukeli – prioritert høgast av Statens vegvesen i 2015

Aust-vest utgreiinga

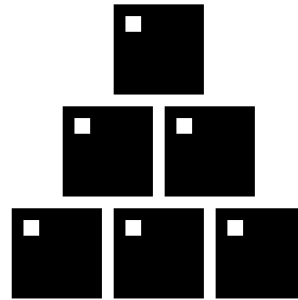
Det nasjonale perspektivet

Vi vil det same som SVV tilrår:

- E134 med Y-forbindelse til Haugesund/Stavanger og til Bergen
- Rv.52 med Y-forbindelse via E16 til Bergen nord, og via Rv.6 til Ålesund og Florø

E134 sørger for verdier i omløp

- Mellom E134 Kongsberg – Haugesund fraktes det varer til en verdi av 135 milliarder kroner årlig, dvs 375 millioner kroner pr døgn.



E134

Statens Vegvesen sin prioriteringsliste

1. **E134 Oslofjordforbindelsen trinn 2**
2. **E134 Røldal-Seljestad**
3. E6 Megården-Mørsvikbotn
4. E16 Hylland-Slæen
5. **E134 Saggrenda-Elgsjø**
6. E45 Kløfta
7. E16 Arna-Stanghelle
8. E39 Ådland-Svegatjørn
9. E39 Ålesund-Molde
10. **E134 Dagslett-E18 (Viker)**

Kilde: Vegvesen.no, mai 2023

4 av 10 store veiprojekt ligger på vår vei.
E134 Haukeli er best for flest!

Endelig blir det ny Røldalstunnel!

- Ny Røldalstunnel får de "store pengene" f.o.m. statsbudsjettet 2025.
- Stortinget gjorde vedtak i egen prop 11. april 2024.
- Mindre oppstartsarbeid mot slutten av 2024.
- Signering av kontrakt mars 2025



E134 Oslofjordtunnelen trinn 2



Haukelivegen AS

3 d · 🌐



Gladnyhet, folkens! 😊 Samferdselsminister [Jon-Ivar Nygård](#) slapp endelig nyheten om at Oslofjordtunnelen vår får penger i neste års statsbudsjett. Det betyr byggestart i 2024.

Dette er en gledens dag for alle som er avhengig av veien vår 😊

Les mer:



NRK.NO

Regjeringen lover penger til E134 Oslofjordtunnelen i statsbudsjettet

Regjeringen setter av penger til Oslofjordtunnelen i statsbudsjettet for neste år. Spaden skal i j...

Og ikkje nok med det... 😊



Prosjekter SVV

NTP 2025-2036

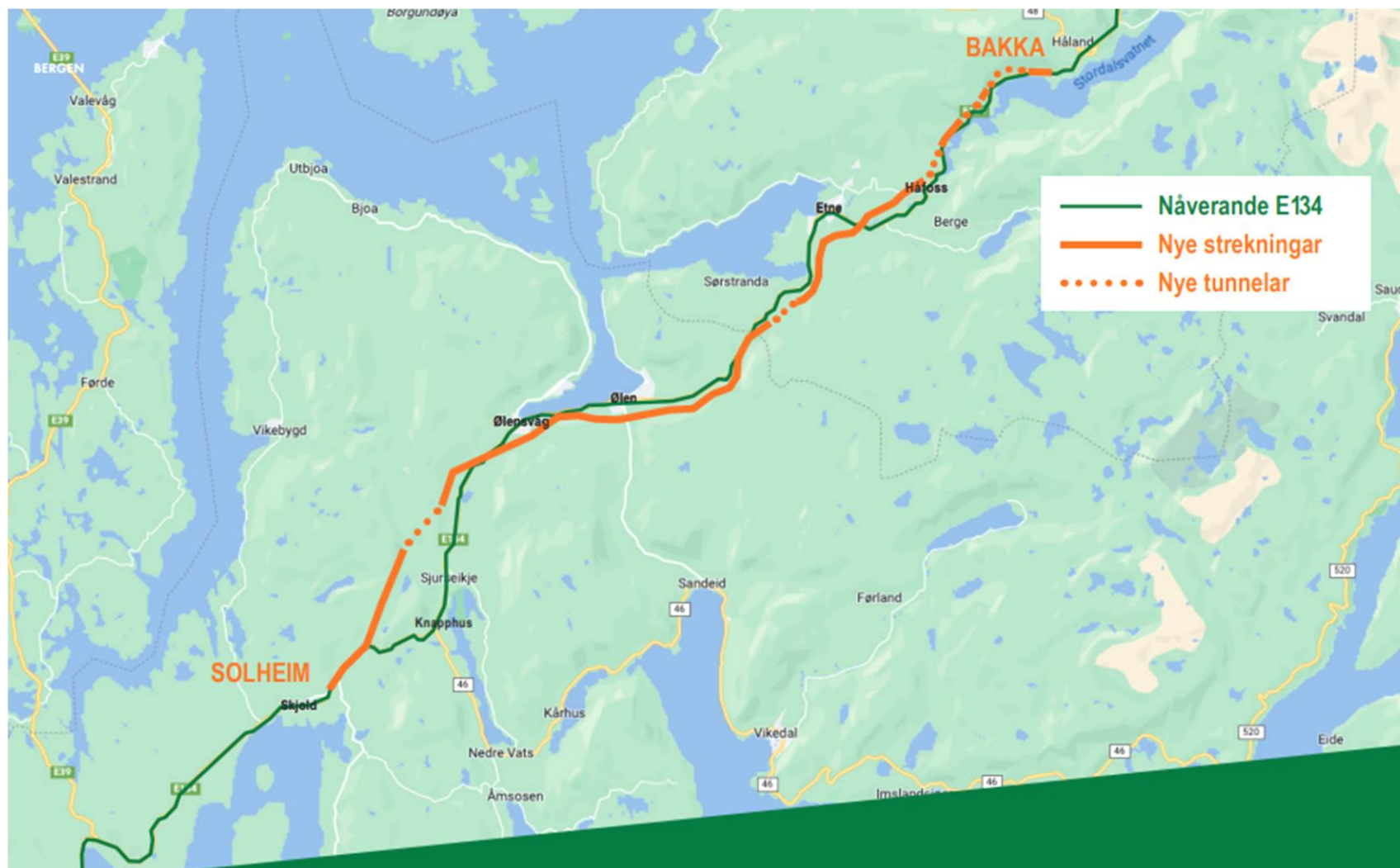
- Meir får vi vite gjennom SVV si  portefølgjeprioritering våren 2025

Prosjekter Statens vegvesen Planportefølje

- | | |
|----|---------------------------------------|
| 2 | E18 Retvet–Vinterbro |
| 3 | Rv. 22 Glommakryssing |
| 9 | E39 Figgjo–Ålgård |
| 13 | E39 Smiene–Harestad |
| 17 | E134 Bakka–Mo |
| 20 | E39 Ringveg øst, Vågsbotn–Klauvaneset |
| 21 | E39 Storehaugen–Førde |
| 22 | Rv. 5 Erdal–Naustdal |
| 23 | E39 Klakegg–Byrkjelo |
| 24 | E39 Volda–Furene |
| 30 | E39 Bjerkeset–Astad |
| 34 | Rv. 15 Strynefjell |
| 36 | E16 Hylland–Slæn |
| 42 | E134 Saggrenda–Elgsjø |
| 43 | Rv. 291 Holmenbrua |
| 44 | E134 Dagslett–E18, Vikar |



E134 Bakka-Solheim



**Den
dårligaste
delen av
E134.**

NY E134 | VEST

Bakka–Solheim **Ny veg**

- Europaveg utan gul midtstripe
- Flaskehalsen på vestsida – blir verre når Rogfast kjem
- Må inn i NTP for 2025–36

Utbygging av stamvegen E134 i kommunane Etne og Vindafjord.

Målet er å gjennomføre vedtatt kommunedelplan frå 2015, auke trafikksikkerheten og legge E134 utanom tettstadane Etne, Ølen og Ølensvåg. Strekninga er på 40 km.

Vi krev byggestart i 1. seksårsperiode (2025–30) i NTP, for å vera klare når trafikken frå Rogfast kjem.

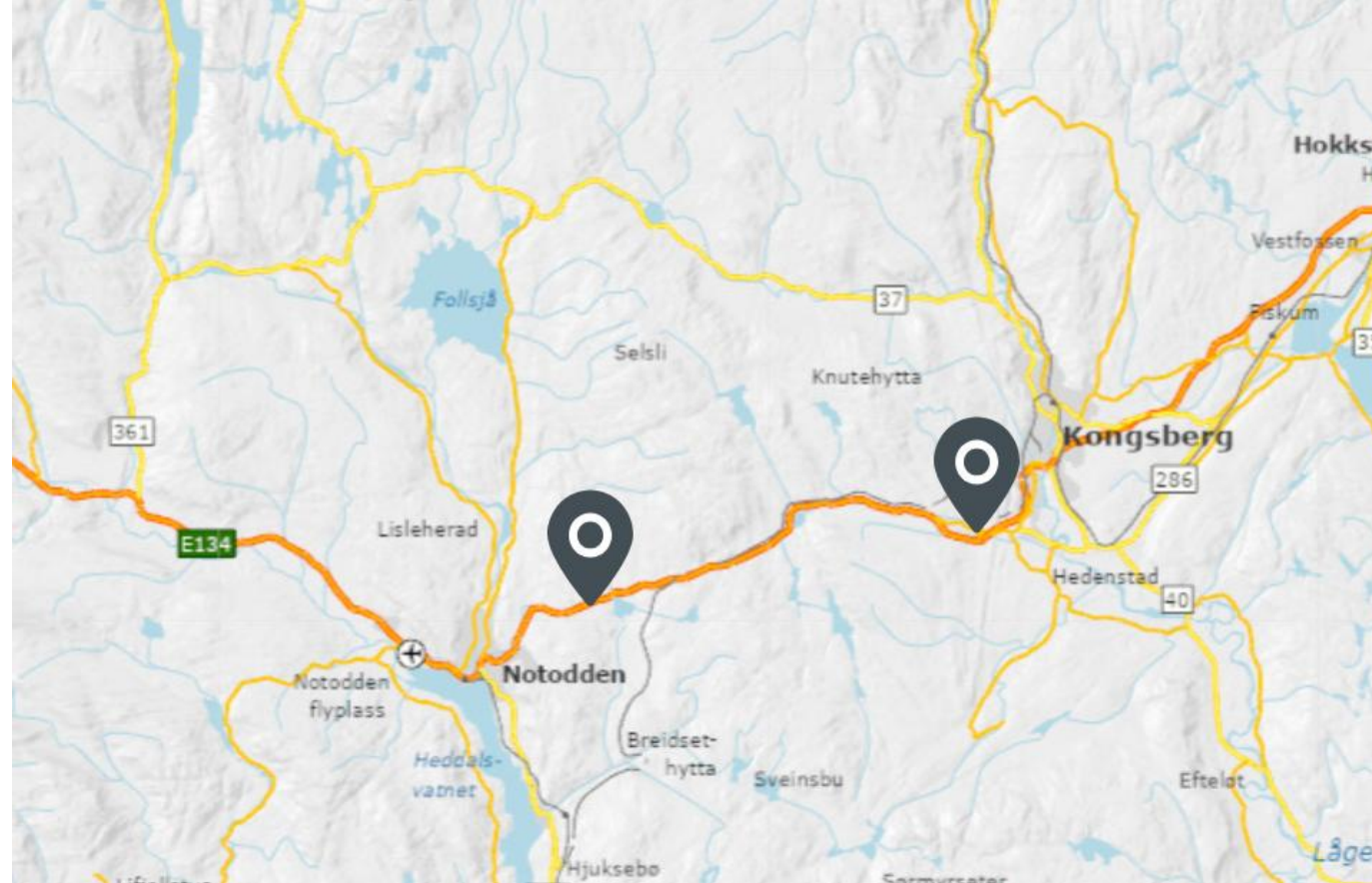
Effekten av Rogfast

- Opnar 2033
- Auka ÅDT med 250 gjennom Etne sentrum
- Nullpunktet vert Bryne/Egersund

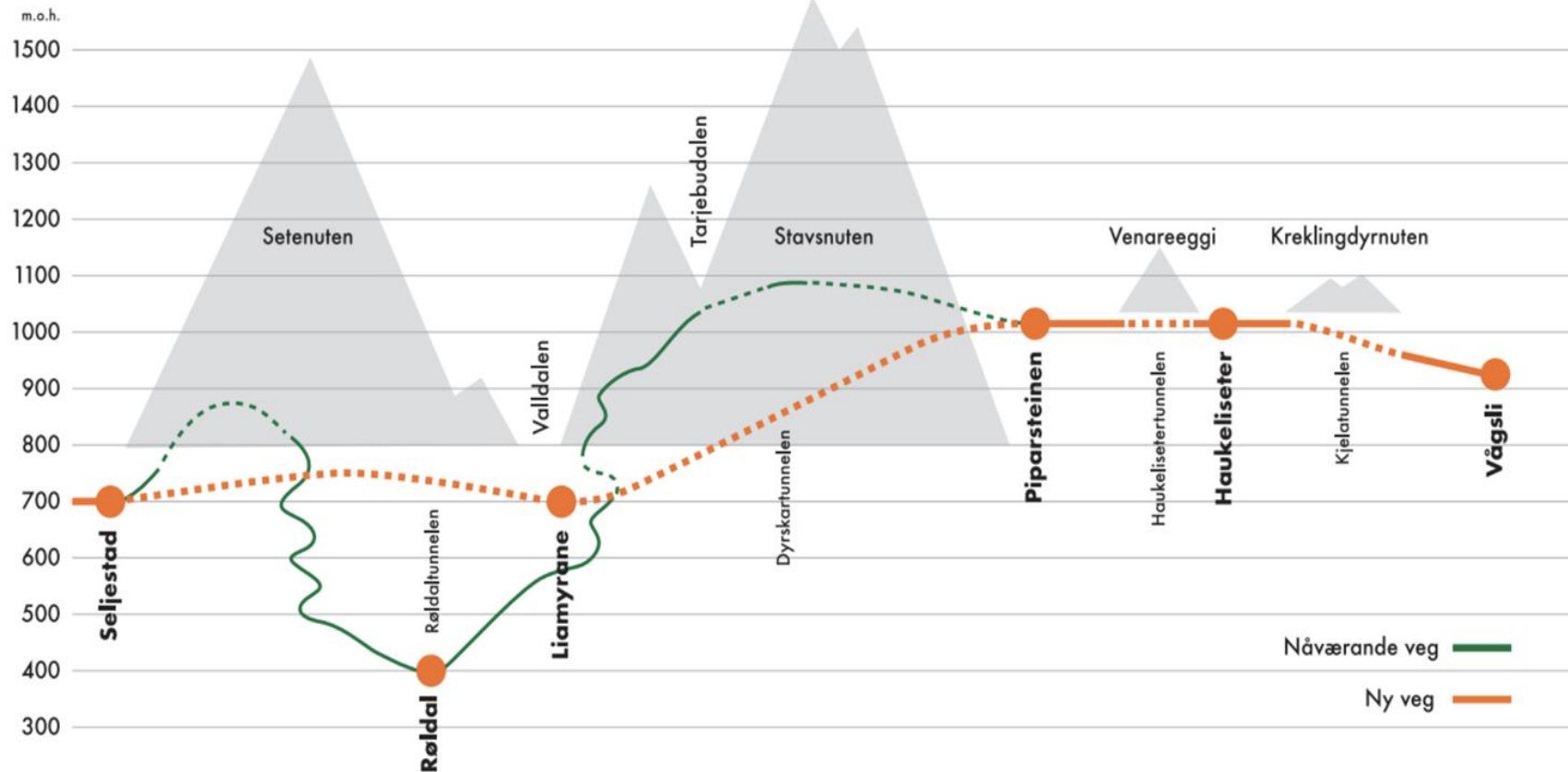


Saggrenda-Elgsjø

- Avhengig av prioritering i NTP 2025-2036
- KS 2 gjenstår
- Stortingsproposisjon
- Avhengig av prioritering i Statsbudsjett
- Mer om prosjektet på vegvesen.no; [E134 Saggrenda-Elgsjø | Statens vegvesen](#)
- Ca 15 km totalt
- Veg i dagen og ein større bru



Del to over Haukeli



Ny Røldalstunnel sørger for:

- 11 km kortare køyrelengde
- Fjerner 1000 høgdemeter
- Reduserer utslepp, vogntog sparar
- 35-40 liter diesel kvar veg (7-800 kr)
- Auka trafikktryggleik og regularitet
- Ut av tettstaden Røldal

«Armen til Bergen» fra E134 viktig for utviklingen i Hardanger

Forprosjekt for bru over Hardangerfjorden vil nå bli utarbeidet
SIVILINGENJØR BJARNE INSTANES SKAL VURDERE FLERE LØSNINGER

Sivilingeniør Bjarne Instanes i Bergen har påtatt seg oppgaven å utarbeide forprosjekt for bruforbindelse over Hardangerfjorden mellom Ljones og Belses der fjorden på det smaleste er 1530 meter bred. Planen er lansert av stortingsmann Sverre L. Mo som mener at den beste og billigste løsningen vil være å bygge en kombinert flytebru og flytetunnel over fjorden, slik at skipstrafikken kan passere uhindret. Sivilingeniør Instanes kommer imidlertid til å vurdere også andre alternativer som kan komme på tale. Bl. a. synes en flytebru med oppbygget kjørebane over seilingsløpet inne ved land å ha meget for seg.

Det er også fra flere hold kastet fram tanken om flytetunnel tvers over fjorden. Viser Sverre L. Mo idé seg å være den gunstigste, kan det også for å unngå knekningsproblemet og åpna større sikkerhet bli aktuelt å bygge to bruer som legges i noe slik at de ligger hverandre på midten. Det ville i så fall bli langt rimeligere krefter å hamle opp med. En slik løsning måtte eventuelt også medføre enveiskjøring.

— Det er i grunnen nok så mange varianter som melder seg når man først gir seg til å filosoferer over dette problemet, sier Bjarne Instanes til «Bergens Tidende». Jeg er ikke i tvil om at Sverre Mo idé rent teknisk lar seg realisere. Det er i grunnen få ting som i dag ikke lar seg løse teknisk bare man har midlene. Boreplattformene i Nordsjøen må for eksempel karakteriseres som et minst like dristig prosjekt. Økonomien kommer sannsynligvis til å bli den avgjørende faktor. Det må derfor nå undersøkes om man med hjelp av nye metoder kan komme fram til en brukonstruksjon som det er rimeligere å bygge enn en tradisjonell hergebru, som kan bli like sikker.

Det er mulig stortingsmann Mo

fra en rekke kjente faktorer lar det seg gjøre å beregne og kalkulere nok så meget, og det som ikke lar seg beregne må utprøves i modellforsk. I løpet av noen måneder regner jeg med å være ferdig med min del av oppgaven, og forhåpentlig kan det da slås fast om det vil være forsvarlig og regningsvarende å arbeide videre med prosjektet. Jeg kommer bl.a. til å ta kontakt med Akers Mekaniske Verksted som har stor erfaring når det gjelder konstruksjoner av slike dimensjoner som det her blir tale om, sier Bjarne Instanes.



R
for NY
CONTEX 55!
Hel-automatisk divisjon for under 1700 kroner!
Contex 55 behersker alle 4 regnearter. Multiplikasjon og divisjon hel-automatisk og den koster under 1700 kroner. De finner ingen tilsvarende til samme pris. Trenger De en enkel, driftssikker, hendelsesregistrering, kommer De ikke forbi.

1968

- «Arm til Bergen» fra E134 er et initiativ fra Hardanger.
- Kommunene i Hardanger har i 27 år arbeidet intenst for å realisere visjonen.
- Arbeidet til E134 AS, Hordalandsdiagonalen AS og Hardangervegen AS er en viktig del av innsatsen.

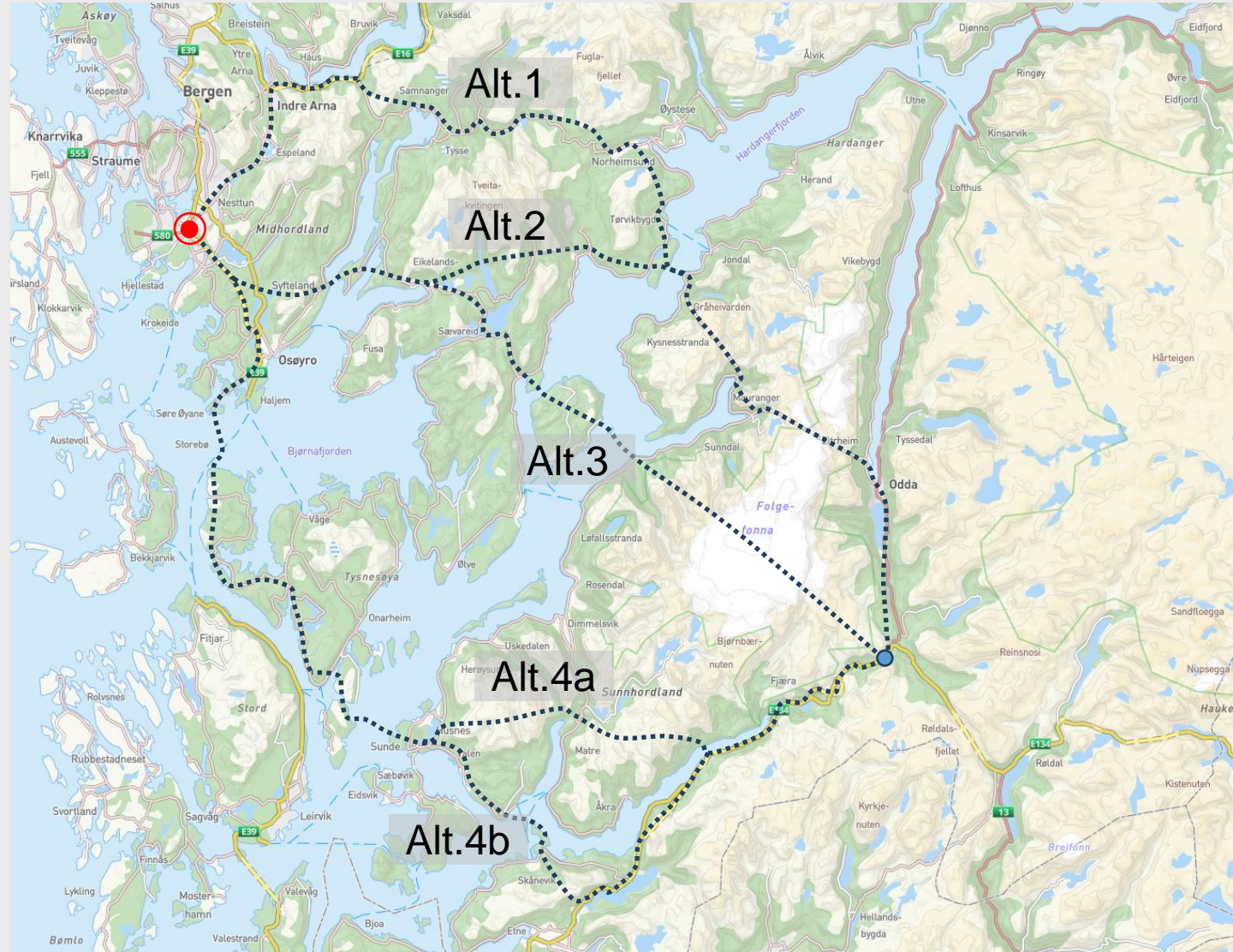
Fokus på «armen til Bergen»



For 12 år siden satte vi nytt fokus på «armen til Bergen».

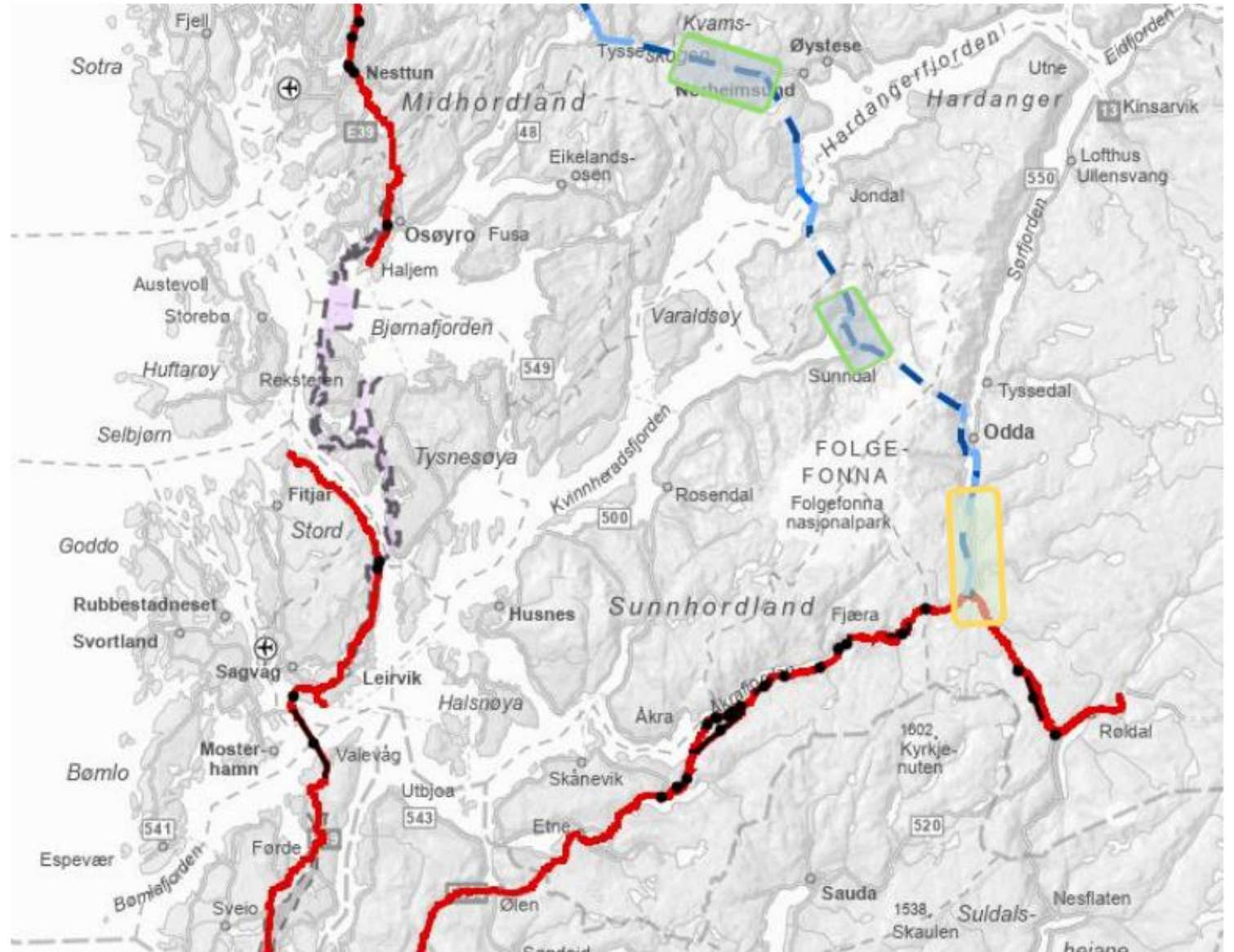
E134: «arm til Bergen»

KVU-gruppen vurderte flere alternativer, anbefaler alt. 1



KVU E134 arm til Bergen – anbefaling og begrunning

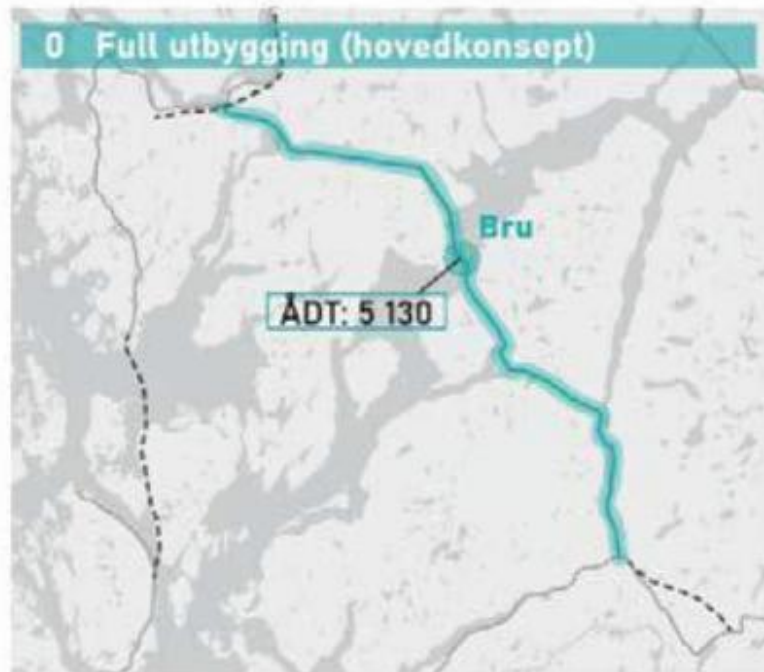
- Konsept 1, delvis utbygd er best både på prissette og ikkj-prissette verknader
- Ligger best til rette for trinnvis utbygging
- Bra på måloppnåing
- Dersom tilrådinga vert vedteken, rår vi til at Statens vegvesen startar eit arbeid med ei vegutgreiing for strekninga frå Jøsendal til Bergen med sikte på å få på plass ein utviklingsstrategi med forslag til prioritering og finansiering av dei viktigaste prosjekta på strekninga.
- Vegutgreiinga krev samarbeid med fleire partar



KVU E134 arm til Bergen – prissette verknader

Trinnvis utbygging for konsept 1

Som ein ser av fig. 52 vil trinnvis utbygging av konsept 1 gje god samfunnsøkonomisk nytte. Best nytte gjev utbygging av trinn B, der ein med halvparten av investeringa får teke ut heile 86 % av nytten ved full utbygging.



Investering: 42,3 mrd. 2021-kr

Prissatte konsekvenser (nåverdi, diskontert)

Trafikantnytte	+ 9,5 mrd. 2024-kr
Investering	- 24,3 mrd. 2024-kr
Netto nytte	- 22,3 mrd. 2024-kr
NNB	- 0,80



Investering: 8,7 mrd. 2021-kr

Prissatte konsekvenser (nåverdi, diskontert)

Trafikantnytte	+ 3,2 mrd. 2024-kr
Investering	- 5,0 mrd. 2024-kr
Netto nytte	- 5,9 mrd. 2024-kr
NNB	- 0,76



Investering: 19,4 mrd. 2021-kr

Prissatte konsekvenser (nåverdi, diskontert)

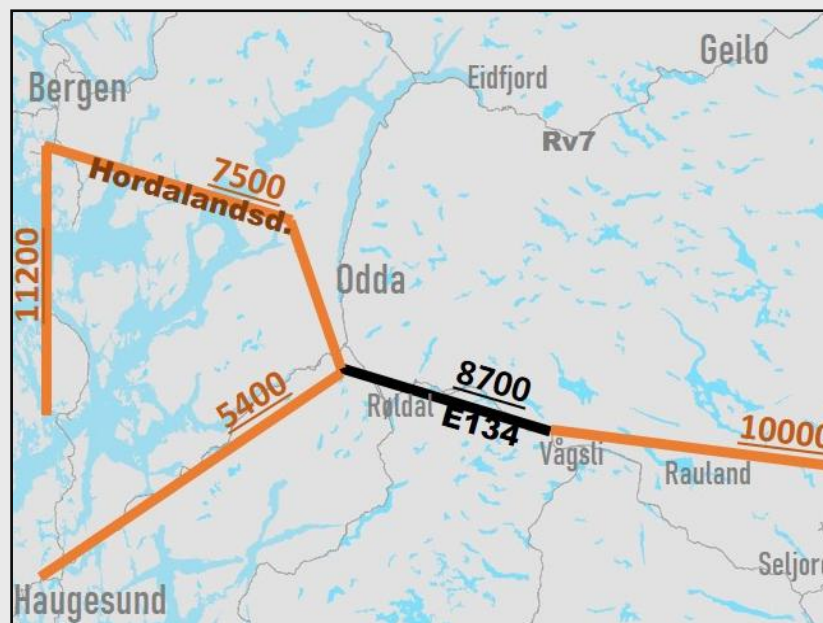
Trafikantnytte	+ 8,3 mrd. 2024-kr
Investering	- 11,1 mrd. 2024-kr
Netto nytte	- 4,9 mrd. 2024-kr
NNB	- 0,39

«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





E134 VEGKONFERANSE

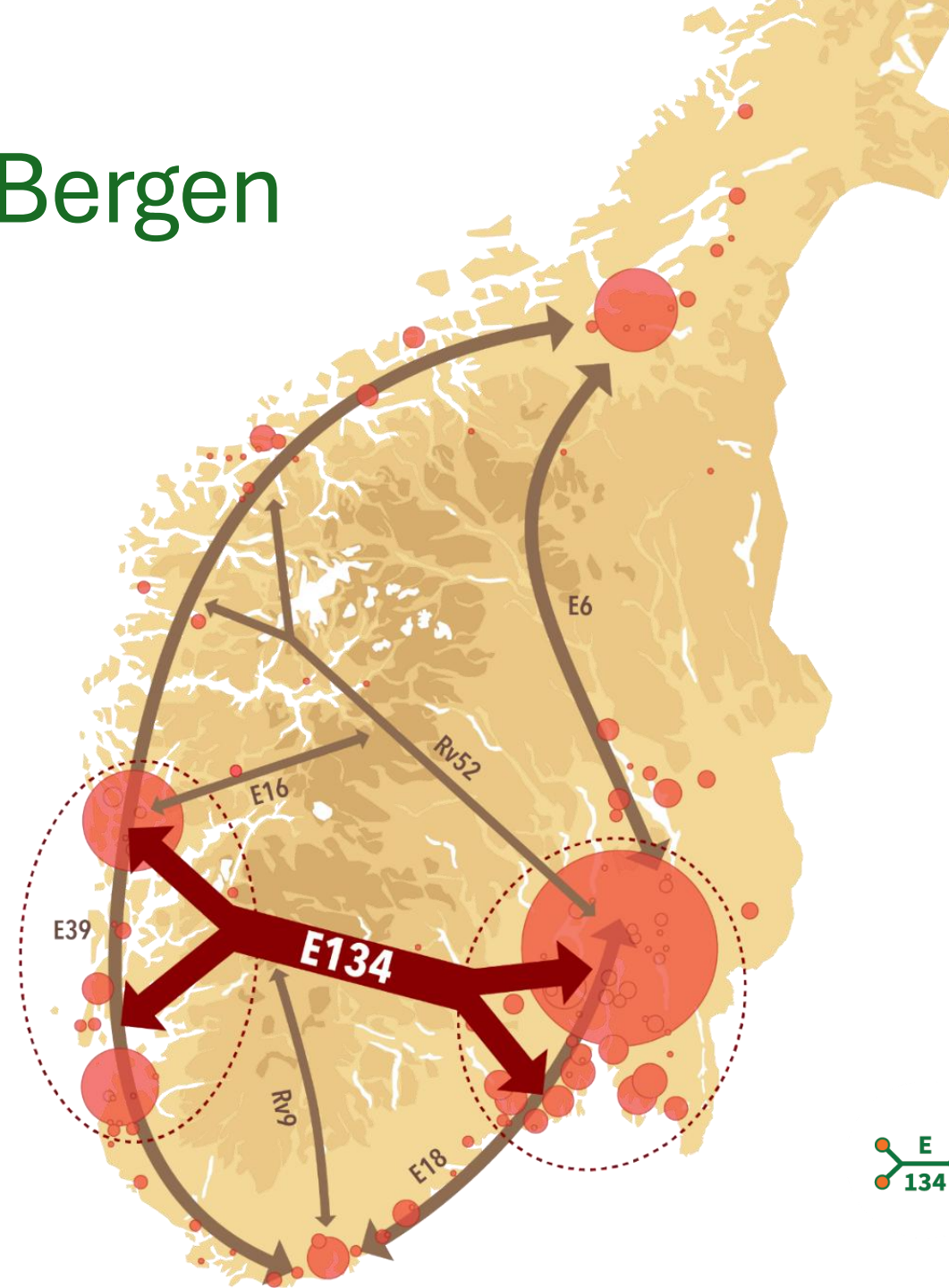
E134+BERGEN = SANT!

6. mai 2025 på Flesland.



E134 med arm til Bergen

- Føretrekt aust-vest samband
- Kobler Bergen til E134 som hovedstamveg
- Svært stor samfunnsnytte
- Arm til Bergen under vidare planlegging



Kontakt oss

Daglig leder, Pål Kårbø

[Mail: pk@134.no](mailto:pk@134.no)

Mobil: 934 29 063

