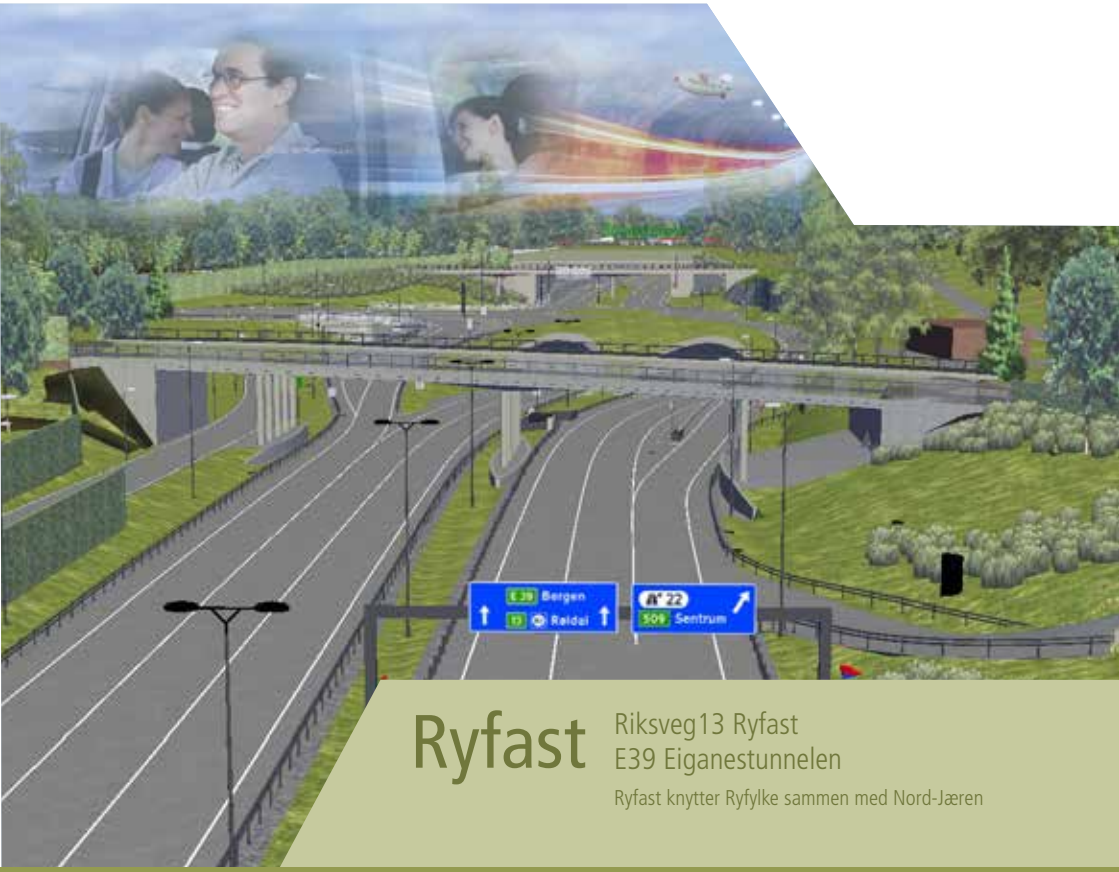
Statens vegvesen

Nå bygger vi Ryfast og Eiganestunnelen



Ryfast

Riksveg13 Ryfast
E39 Eiganestunnelen

Ryfast knytter Ryfylke sammen med Nord-Jæren

vegvesen.no/ryfast

Bygger verdens

9. november gikk startskuddet for Ryfast.

Magnhild Meltveit Kleppa og regionvegsjef Helge Eidsnes

Gigantprosjektet i Rogaland knytter Ryfylke og Nord-Jæren sammen.

9. november 2012 tok tidligere samferdselsminister Magnhild Meltveit Kleppa (bildet) første spadestikk i Ryfast-prosjektet.

– Dette er en historisk dag. Med Ryfast begynner ei ny tid for Ryfylke. Når Ryfast står ferdig blir det tryggere og mer fleksibelt å bo i denne delen av fylket, sa Kleppa.

Arbeidet på Solbakk i Strand kommune er forberedelser til selve tunnelarbeidet. Arbeidet med første del av Solbakktunnelen starter rundt påsken 2013.

Hva er Ryfast og Eiganestunnelen?

Ryfast ble vedtatt i Stortinget 12. juni 2012. Ryfast og Eiganestunnelen blir gjennomført som et felles prosjekt med en felles prosjektorganisasjon.

Ryfast består av to hoveddeler:

- Solbakktunnelen: 14,3 kilometer lang undersjøisk vegtunnel mellom Solbakk i Strand og bydelen Hundvåg i Stavanger.
- Hundvågtunnelen: 5,5 kilometer undersjøisk tunnel mellom Hundvåg og Gamlingen i Stavanger.
- Begge tunnelene blir bygd med to tunnelløp med to felt i hver retning. Ryfast er avhengig av Eiganestunnelen, med hensyn til finansiering, planer og anlegg.

engste vegtunnel

Eiganestunnelen starter på Motorveien ved Schancheholen/Våland kolonihage

Eiganestunnelen:

- Ny tunnel fra Schancheholen/Våland kolonihage til nordre utløp av Byhaugtunnelen. Tunnelen blir 3,7 kilometer lang, med to løp og fire kjørefelt.
- Eiganes nord: 2,3 kilometer lang firefelts vegstrekning fra Byhaugtunnelen til Smiene på Tasta.

Eiganestunnelen og Hundvågtunnelen blir koblet sammen. Det betyr at trafikk fra Solbakk og Hundvåg som skal sør for Schancheholen blir ført direkte inn i Eiganestunnelen. Trafikk til Stavanger sentrum og Eiganes nord blir ført til ny rundkjøring på Motorveien ved Gamlingen.

I tillegg til tunneler og firefeltsveger blir det bygd flere kilometer med veg, ny betongtunnel over Motorveien, gang- og sykkelveger, mange nye rundkjøringer og bruer.

Ved Gamlingen bygges ny rundkjøring med arm til Hundvågtunnelen.

Hvorfor bygger vi Ryfast og Eiganestunnelen?

Når Ryfast åpnes for trafikk i 2018-2019 får vi:

- Ferjefri forbindelse mellom Nord-Jæren og Ryfylke. Ferjesambandene Stavanger-Tau og Lauvvik-Oanes legges ned når anlegget står ferdig. Reisende til og fra Ryfylke kommer til å få forutsigbar reisetid, med mulighet for et bedre kollektivtilbud.
- Ryfast knytter Ryfylke og Nord-Jæren sammen. Bo- og arbeidsmarkedet blir utvidet.
- Det blir langt bedre framkommelighet og bedre miljø i Stavanger sentrum når Hundvåg-tunnelen står ferdig, fordi mye trafikk flyttes under bakken.
- Bydelen Hundvåg i Stavanger får en ny forbindelse til byen, i tillegg til den allerede overbelastede Bybrua.
- Sentrum av Stavanger blir avlastet, og slipper gjennomgangstrafikken mellom Hundvåg og E39.

Ved å bygge E39 Eiganestunnelen får vi:

- Avlastet lokalvegnettet, som i dag har enorm gjennomgangstrafikk.
- Ny tunnel gir betraktelig bedre framkommelighet, kortere tid for de reisende, samt mye bedre forhold for kollektivtrafikken.
- Statens vegvesen jobber alltid for å redusere antallet trafikkulykker. Ny firefeltsveg på E39 betyr færre trafikkulykker.
- I Tasta-området blir trafikksikkerheten, miljøet og framkommeligheten mye bedre når Eiganestunnelen er ferdig. Mange boliger får langt mindre støy når Eiganestunnelen er ferdig bygd.

Strekningen i friluft på Hundvåg nord deler Ryfast i to uavhengige tunneler, Hundvågtunnelen og Solbakktunnelen.

Når bygger vi de forskjellige tunnelene?

Hvilke entreprenører som får de forskjellige kontraktene er ikke bestemt. Forarbeidene startet på Solbakk i november i år. Den første store kontrakten utlyses i desember 2012. Resten kommer fortløpende.

- Arbeidet med 14,3 kilometer lange Solbakktunnelen fra Solbakk i Strand kommune starter rundt påske 2013.
- Tunnelarbeidet Solbakktunnelen fra Hundvåg nord blir startet sensommeren 2013.
- Arbeidet med Eiganestunnelen starter senhøsten 2013.
- Hundvågtunnelen blir startet på våren 2014.
- Arbeidet med dagsona Eiganes nord starter senhøsten 2014.

Fakta om prosjektet

- Solbakktunnelen blir verdens lengste undersjøiske vegtunnel. Bratteste stigning er 7 prosent. Dypeste punkt er 290 meter under havet.
- Hundvågtunnelen 95 meter under havnivå på det dypeste.
- Det er beregnet at trafikken i Solbakktunnelen i åpningsåret blir rundt 4000 kjøretøy i døgnet. For Hundvågtunnelen er trafikken beregnet til 10.000 kjøretøy i døgnet. Eiganestunnelen blir høytrafikkert med 25.000 i døgnet.
- Til sammen bygger vi 52,8 kilometer nye tunneler. 50.000 meter asfalt går med.
- 10.000-15.000 dynamittsalver skal fyres av. Det blir sprengt ut 3,5-4 millioner kubikkmeter med stein. Det tilsvarer 250.000-300.000 lastebillass. Massen vi ikke trenger selv går til massedeponier i Jåttåvågen, på Buøy og noen andre steder.
- I Solbakktunnelen er det planlagt én fjellhall med lyssetting i hvert tunnelløp. Grunnen til at vi bygger fjellhall er å bryte monotonien i en så lang tunnel.

Finansiering:

Ryfast er kostnadsberegnet til 5,22 milliarder 2012-kroner. Utbyggingen skal finansieres av bompenger og lokale bidrag. Rogaland fylkeskommune, Stavanger kommune, Ryfylkekommunene og næringslivet gir totalt 370 millioner i tilskudd. Resten finansieres med bompenger.

Prisen på Eiganestunnelen er beregnet til 2,2 milliarder kroner. Staten tar litt over 40 prosent av kostnadene.

Sikkerhet:

Tunnelene bygges med to tunnelløp og det siste som finnes av nytt teknisk utstyr. Dette vil gi et meget sikkert prosjekt for trafikantene som skal bruke det.

12-2262 grafisk.senter@vegvesen.no - jan. 2013

Statens vegvesen