



Konseptforslag som tas med videre

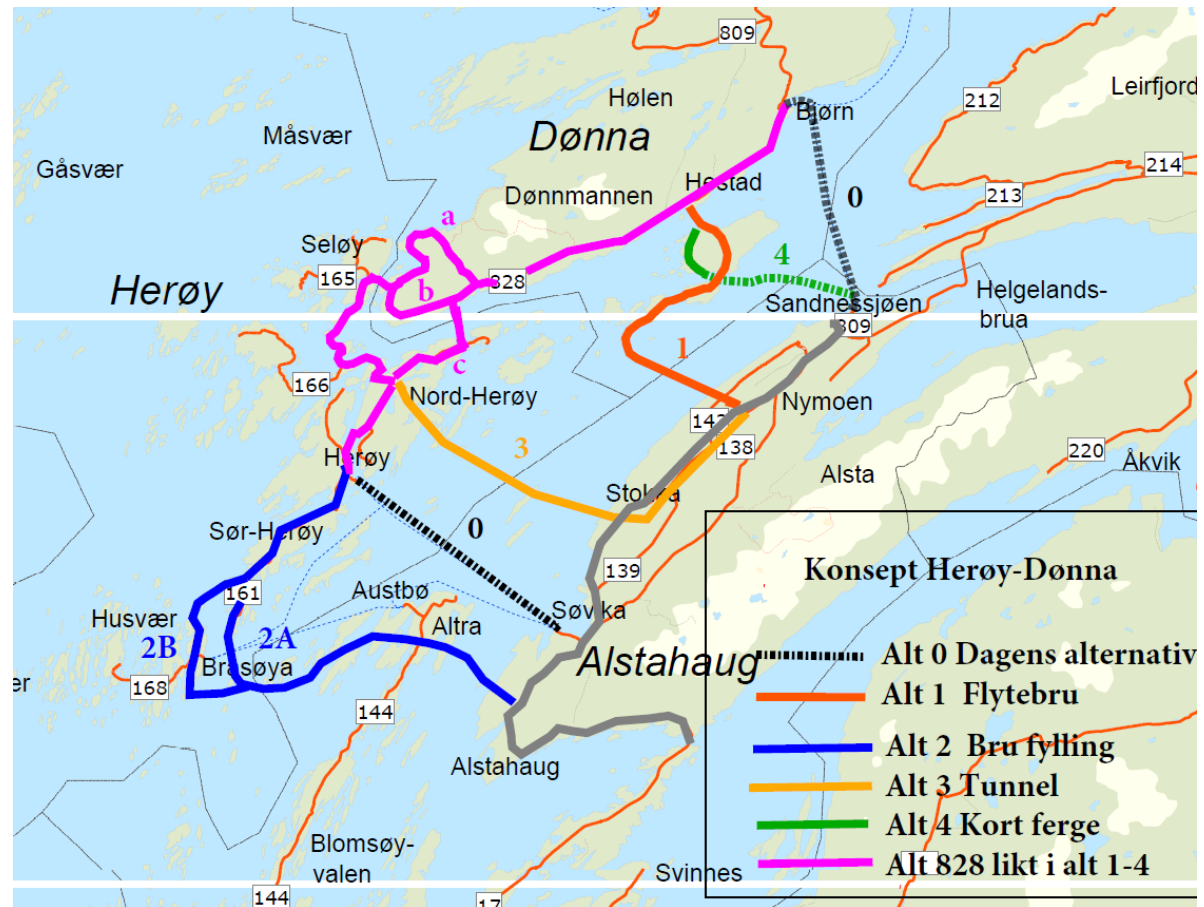
I hvilken grad tilfredsstillende disse behovene

Konsepter Dønna – Herøy

- 0. Dagens alternativ
- 1. Flytebru
- 2. Fylling/Bru
- 3. Tunnel
- 4. Kort ferge

Fv 828 opprustes likt
alt. 1–4

a Dagens trase
b Omlegging
c Bru





Herøy Dønna

Kommentarer

- Konseptene 1,2 og 3 gir prinsipielt fastlandsforbindelser
 - Tunnelkonseptet kan gjennomføres som to-løpstunnel jfr Rogfast – standard avklares senere
 - Flytebrukkonseptet kan kombineres med Skorpa ferge slik at utbygging kan skje i to trinn
 - Bru/fyllingskonseptet kan fjerne alle ferger i sør
- Nye fergekonsepter bør prinsipielt gi kortere reisetid.
- Eksisterende konsepter kan utvides på åpningstid og frekvens

Alle konsepter forutsetter opprusting av 828, 28 km – det er lagt inn et bru alternativ over Dønnessundet som alternativ til opprusting av eksisterende bruer i Herøy. Ca 6 km kortere



Kommentarer fortsettelse

- Kjørelengder + tider ventetid på ferge ikke med
- Alt 0 fra Visveg

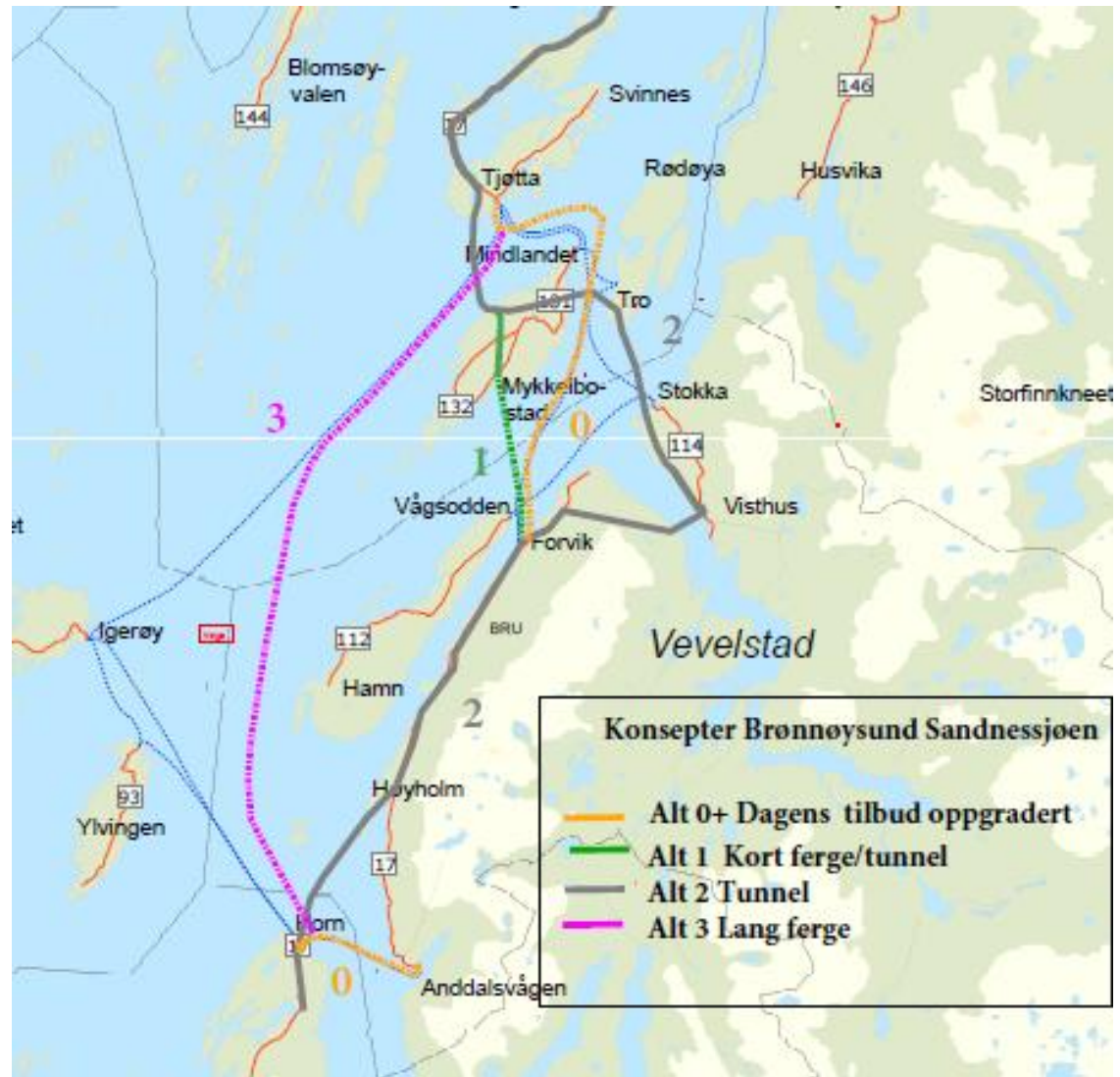
Konsept	0	1	2	3	4			
Solfjellsjøen – Sandnessjøen	19,5 km 52 min	33km 30 min	74 km 68 min	54 km 50 min	19km Ferge	17 min 20 min 37 min		
Silvalen Sandnessjøen	27 km 61 min	40 km 37 min	37 km 34 min	22 km 20 min	25 km Ferge	23min 20 min 43 min		

Konsepter Brønnøysund – Sandnessjøen



Statens vegvesen

0. Dagens alternativ oppgradert
1. Kort ferge/Tunnel
2. Tunnel
3. Direkte ferge





Kommentarer Brønnøysund Sandnessjøen

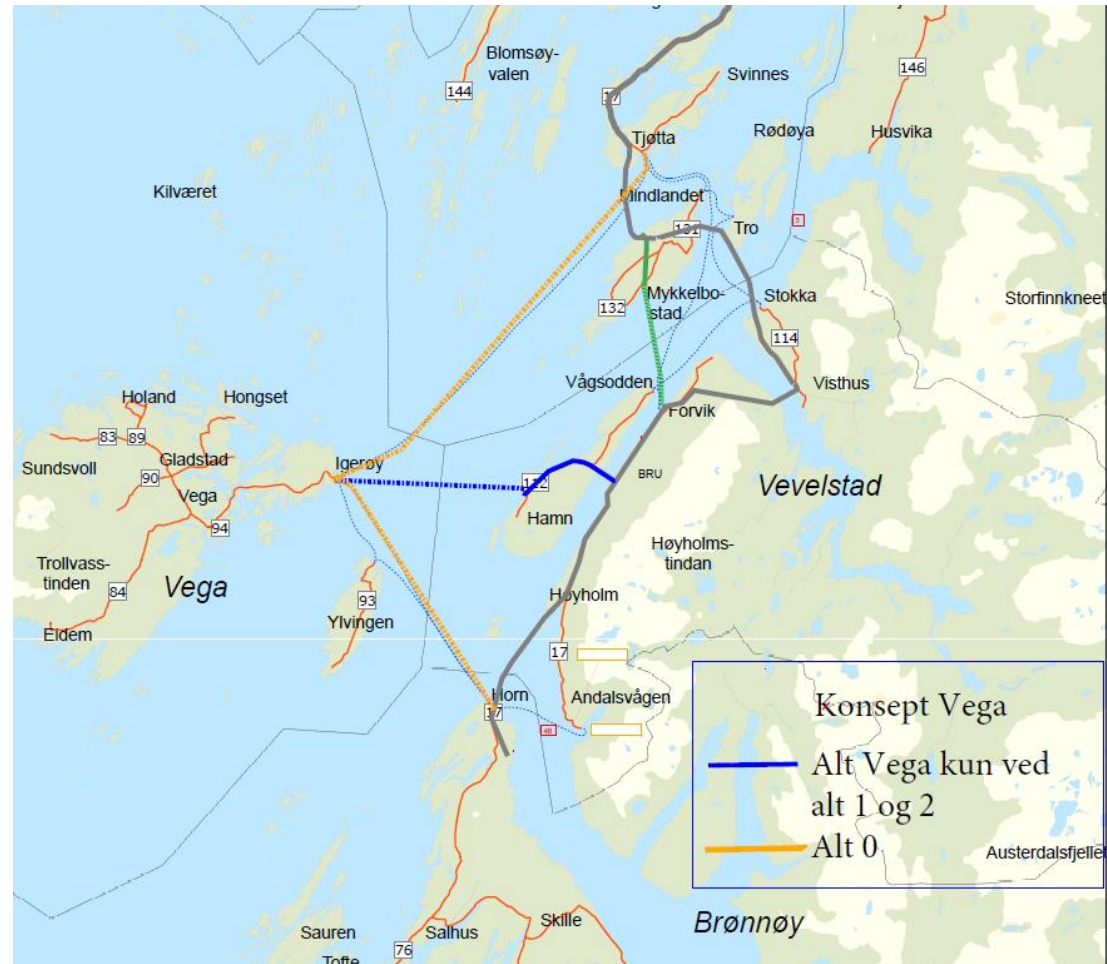
- Konsept 1 2 3 og 5 forutsetter Velfjord tunnel
- Kort ferge – kan være første byggetrinn på fergefriforbindelse. Mindlandet – Tjøtta bør da komme før eller samtidig med Velfjordtunnelen

Dagens reisetid	91,6 km	2t 53 min
1 Kort ferge (1 nm kortere enn Velfjorden)	79 km Ferge	1 t 12 min 20 min 1 t 32 min
2 Tunnel	97 km	1 t 29min
3 Bru via Røddøya – forlatt alt	100 km	1 t 32 min



Konsept Vega

- Fergeleiet på Horn flyttes til Hamnøya
- Forutsetter tunnel under Velfjorden
- Gir ikke kortere reisetid til Brønnøysund, men mulighet for større frekvens.





Rogfast

19-20.06.2014

Forslag til konsepter



Tunnelen er planlagt frå Harestad i Randaberg kommune til Arsvågen i Bokn kommune og vil bli rundt 25,5 kilometer lang. I tillegg skal det byggast ein arm på om lag fire kilometer opp til Kvitsøy.

E39 Rogfast vil bli verdas lengste undersjøiske vegtunnel. Tunnelen vil også bli den djupaste i verda. Det lågaste punktet i tunnelen vil ligge på om lag 385 meter under havoverflata.



Tunnelprosjektene utredes videre

- Veidirektoratets nye rundskriv setter i praksis bom for å bygge tunneler med større stigning enn 5%
- Risikoen knyttet til lange dype undersjøiske tunneler er ikke i hovedsak knyttet til den generelle trafikksikkerheten, men knyttet til en økt risiko for større katastrofer knyttet til brann i kjøretøyer. Økt risiko skyldes både en økt sannsynlighet for brann i bremses til tunge kjøretøyer, og en økt risiko knyttet til vanskelige evakueringsforhold i slike lange, bratte tunneler.
- Tunneler over 10 km vil av risiko/sikkerhetsgrunner måtte bygges som to løps tunneler eventuelt der den ene tunnelen er rømmingstunnel
- I det videre arbeidet legges for tunneler over 10 km til grunn to-løpstunneler alternativt ett-løps med rømmingstunnel. Standard mht til bredde på tunneler og standard på event. rømmingstunnel utredes nærmere



Konsepter vi ikke går videre med

- Bruløsninger over Rødøya
- De lengste tunnelløsningene over Alstenfjorden



Statens vegvesen



Slutt