

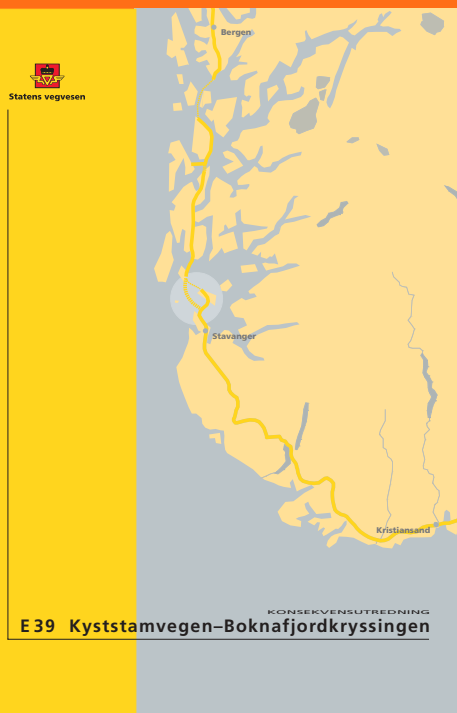
HVORDAN VIL **DU** KRY SSE BOKNAFJORDEN

– MED GASSFERJE ELLER GJENNOM UNDERSJØISK TUNNEL?

I denne brosjyren kan du lese mer om de to alternativene.

Det er også laget en konsekvensutredning, som du finner på internettadressen www.vegvesen.no/rogaland.

Utredningen er også lagt ut hos de berørte kommuner, Randaberg, Kvitsøy og Bokn, samt på vegkontorene i Stavanger og Haugesund.



Statens vegvesen

Idéen fra 1986 om ferjefri Kyststamveg over Boknafjorden ble i 2001 videreført som konsekvensanalyse. Bakgrunn var blant annet den strategiske satsingen på samferdsutviklingen i Vest-Norge, der utviklingen av E 39 Kyststamvegen er framhevet som det høyest prioriterte tiltaksområdet. Etter en vurdering av i alt 5 alternativ, ble det i januar 2002 bestemt at Statens vegvesen skulle arbeide videre med to alternativ.

Når du skal reise mellom Sør- og Nord-Rogaland har du flere muligheter, både med hensyn til reisemiddel og reiserute. Du kan velge mellom hurtigbåt, buss/ferje eller privatbil/ferje. Hovedtrekkene i transportsystemet slik det framtrer i dag har bestått siden 1993. På en vanlig hverdag i 2002 foretas det rundt 100 ferjeturer og 10 hurtigbåtturer på Kvitsøy-, Skudenes- og Boknafjorden.

ALTERNATIV 1

Oppgradert ferjetilbud:

I dette alternativet er det lagt til grunn at det benyttes gassferjer både i Kvitsøysambandet og Boknafjordsambandet fra og med åpningsåret 2010. Det forutsettes at disse har 16 knops marsjfart. I Boknafjordsambandet er det planlagt 6 rundturer mer enn i dag, og at kapasiteten på ferjene økes fra dagens 120/140 biler til 170. I Kvitsøysambandet er det planlagt 2 rundturer mer enn i dag og at ferjekapasiteten settes til 40 biler.



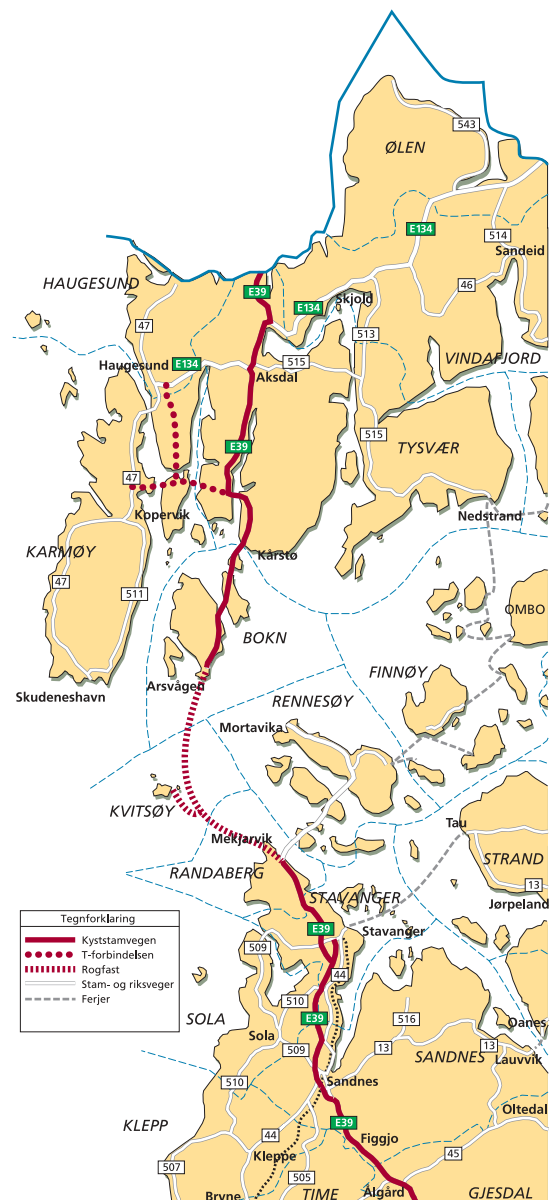
ALTERNATIV 2

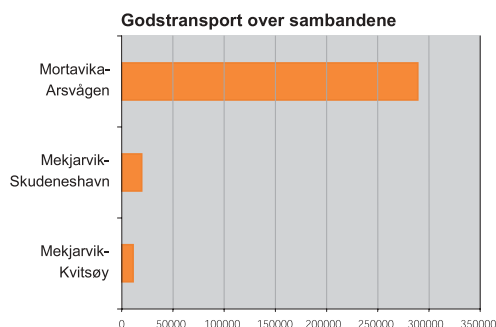
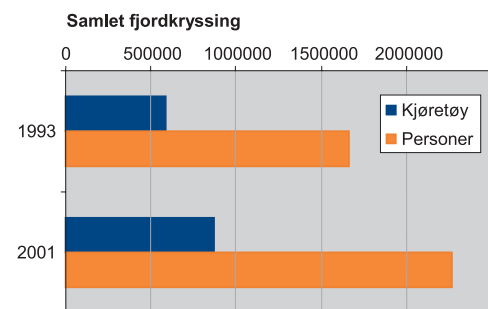
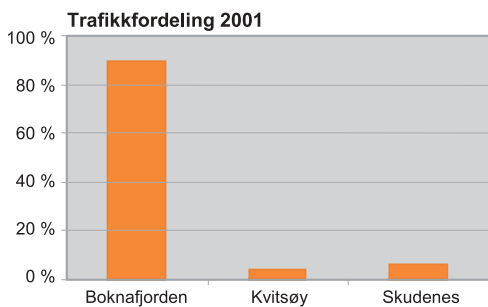
Undersjøisk tunnel mellom Randaberg og Bokn med arm til Kvitsøy:

Dette alternativet innebærer kryssing av Boknafjorden gjennom en undersjøisk tunnel med en lengde på ca 24 km fra Mekjarvik i Randaberg til Arsvågen på Bokn, samt en 2,1 km lang tunnelarm til Kvitsøy.

Hovedtunnelen planlegges med ett løp og to kjørefelt på den lange, flate strekningen under sjøen, mens det blir tre kjørefelt i hver ende. Tunnelen til Kvitsøy planlegges med ett løp og to kjørefelt.

Alternativet er beregnet å koste om lag 2,6 milliarder kroner. Dette prosjektet kalles Rogfast og vil bli verdens lengste undersjøiske veg-tunnel.





Transportvolum:

Kjøretøy:

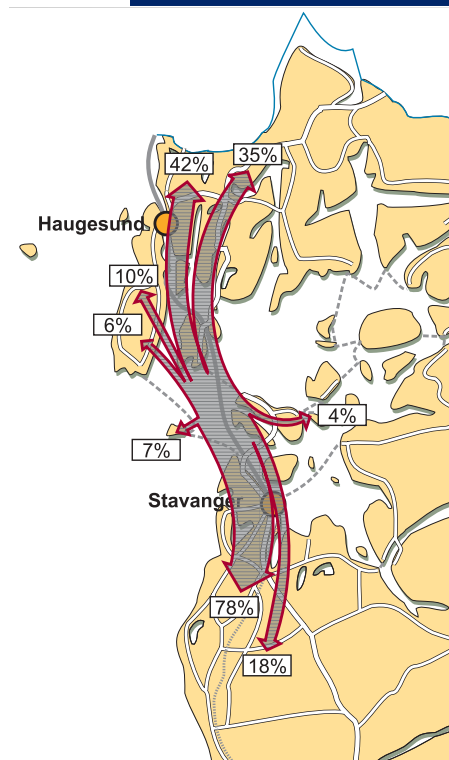
I 2001 ble det fraktet 870 000 kjøretøy over Kvitsøy-, Skudenes- og Boknafjorden. 89 % av disse ble fraktet i Boknafjordsambandet, 6 % på Skudenesferja og 4 % på Kvitsøyferja. Den samlede trafikken har økt med 48 % fra 1993, noe som tilsvarer en gjennomsnittlig økning på ca 6 % pr. år. Det er flest reiser mellom Stavanger og Haugesund, ca 800 kjøretøy pr. døgn.

Personer:

Fra 1993 til 2001 steg antall personreiser fra 1,7 millioner til 2,3 millioner. Det gir en økning på ca 36 %, og tilsvarer en gjennomsnittlig økning på 4,5 % pr. år. Av den samlede persontrafikk sto ferjene for 83 % i 1993 og 90 % i 2001. Hurtigbåtens andel endret seg tilsvarende.

Gods:

Det fraktes årlig 318 000 tonn gods på bil med de tre ferjesambandene. 91 % i Boknafjordsambandet, 6 % i Skudenessambandet og 3 % i Kvitsøysambandet.



Hvor mange reiser hvor?

Trafikkutvikling:

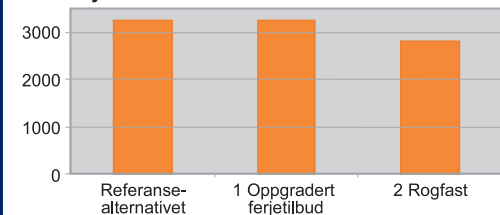
Det forventes at trafikken i Rogaland vil øke mer enn i landet forøvrig. Mens det på landsbasis var en gjennomsnittlig årlig vekst på 2,4 % i perioden 1993-2001 hadde fylket en vekst på 2,8 % i samme periode. Det er dobbelt så mye som de nasjonale prognosene tilsa. Veksten i Boknafjordsambandet var i samme periode på hele 6,5 % pr år.

Etter åpning vil ikke trafikkutviklingen bli påvirket i nevneverdig grad ved valg av alternativ 1. Derimot vil alternativ 2 føre til store endringer for reisende:

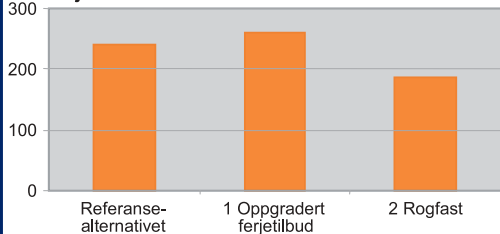
- Det blir én døgnåpen hovedforbindelse mellom Nord-Jæren, Kvitsøy og Nord-Rogaland
- Busstilbudet blir oppgradert
- Hurtigbåtruten til Kvitsøy vil falle bort

En slik dramatisk endring av transportsystemet påvirker både reisevolum og reise-mønster. Det samme vil skje når bompengene faller bort. Alternativet vil derfor gi større trafikkvekst enn om ferjene opprettholdes. Trafikken til/fra Kvitsøy er beregnet til rundt 400 kjøretøy pr. døgn i 2035, mens trafikken i tunnelen mellom Mekjarvik og Arsvågen vil bli rundt 5 300 kjøretøy pr. døgn.

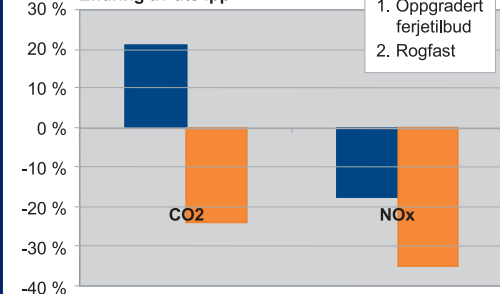
Ulykkeskostnader - mill. kr diskontert



Miljøkostnader - mill. kr diskontert



Endring av utslipp



Ulykkeskostnader:

Trafikkulykker påfører samfunnet store kostnader. Endret vegstandard, kjørelengde og trafikkmengde tilsier en endring i antall ulykker og således også av ulykkeskostnadene. Beregninger viser at alternativ 1 ikke vil gi endring av ulykkeskostnadene, mens alternativ 2 vil gi en reduksjon på 11 %, hovedsakelig som en følge av høyere sikkerhetsnivå på nytt vegnett. Det betyr at alternativ 2 vil gi rundt 200 færre skadde og drepte personer enn alternativ 1 i den første 25-årsperioden etter åpning.

Miljøkostnader:

Dette er kostnader forårsaket av støy- og luftforurensning. Ingen av de to alternativene vil gi endringer i støyforholdene for bebyggelsen. Derimot vil grad av forurensning påvirkes av valg av løsning. Alternativ 1 er beregnet til å gi en økning i miljøkostnadene på 8 %. Dette skyldes primært at det i beregningsmodellen er planlagt ferjer med betydelig større maskineffekt (og kapasitet) enn de som trafikkerer sambandene i dag. Utvidet frekvens og høyere seilingsfart er også faktorer som påvirker drivstoff-forbruket og dermed miljøkostnadene. Alternativ 2 gir en reduksjon i miljøkostnadene på 23 %.

Luftforurensning:

Bil- og ferjetrafikken er viktige kilder til luftforurensning. For å redusere forurensningen er det derfor naturlig å sette inn tiltak rettet spesielt mot transportsektoren som står for hele 79 % av de lokale utslippene. Ved å erstatte diesel med naturgass som drivstoff for ferjene vil NOx-utslippet reduseres med 17 % dersom ferjene skal ha planlagt kapasitet, hastighet og frekvens. Til sammenligning vil alternativ 2 gi en reduksjon på 35 %. CO2-utslippet vil øke med 21 % som en følge av at det blir satt inn større ferjer med høyere hastighet og frekvens, mens undersjøisk tunnel vil gi en reduksjon av CO2 på 24 %.

Lønnsomhet:

Beregninger viser at det er kun alternativ 2 som er lønnsomt for samfunnet. Her er netto nytte beregnet til rundt 1,7 milliarder kroner, og samfunnet tjener 50 øre for hver investert krone.

Andre virkninger:

Tid er en begrenset ressurs. Det betyr at de fleste trafikanter vil unngå «uproduktiv tid» – det vil si tid som benyttes i kjøretøy, ventetid på ferjeleie/bussholdeplass med mer. Hvor mye tid vi er villig til å bruke avhenger av mange forhold bl.a. reisehensikt, reisehyppighet, tidsgevinstens størrelse og usikkerhet i tidsforbruket.

Selv om hyppigheten på avgangene økes med gassdrevet ferje vil det allikevel ikke føre til merkbare endringer i forhold til reisetid og framkommelighet. Dette skyldes først og fremst ferjenes kapasitet og driftsstabilitet.

Med undersjøisk tunnel vil reisetiden mellom Randaberg og Bokn bli redusert med 45 minutt. Man unngår også ulempen med høy fart for trafikken som «må nå ferja». Den utvidede tilgjengeligheten mellom Nord- og Sør-Rogaland åpner også for et høyfrekvent busstilbud mellom Stavanger og Haugesund/Karmøy og mellom Stavanger og Bergen.

Den store reduksjonen i reisetid ved døgnåpen fjordkryssing betyr også at Nord- og Sør-Rogaland i betydelig større grad enn i dag vil kunne betraktes som en felles arbeids-, bo- og serviceregion.

En undersjøisk tunnel stiller store krav til sikkerhet. Den planlagte tunnelen vil få en betydelig høyere standard enn gjennomsnittet av norske tunneler, og vil derfor ha en vesentlig lavere ulykkesfrekvens. Kontinuerlig trafikkovervåking vil være et av sikkerhetstiltakene.

Ut fra målet om å utvikle E 39 Kyststamvegen som et ledd i å skape en sterk vestlandsregion, samfunnsøkonomisk lønnsomhet og ovenstående momenter vil Statens vegvesen foreløpig anbefale at alternativ 2: undersjøisk tunnel mellom Mekjarvik i Randaberg kommune og Arsvågen i Bokn kommune, med arm til Kvitsøy – Rogfast, velges. Endelig anbefaling vil bli gitt etter at høringen er gjennomført.

KONTAKTPERSONER:

Seksjonsleder
Gunnar Eiterjord
tlf. 51 91 13 48
gunnar.eiterjord@vegvesen.no

Overingeniør
Bjørn Martin Alsaker
tlf. 51 91 14 13
bjorn.alsaker@vegvesen.no

Senioringeniør
Per Einar Lædre
tlf. 51 91 15 42
per.ladre@vegvesen.no



Statens vegvesen

Konsekvensutredningen er lagt ut til offentlig ettersyn fram til 1. mars 2003, og alle er velkommen til å si sin mening om utredningens innhold, prosjekt og valg av løsning. Høringsuttalelser skal sendes til Statens vegvesen Rogaland, Postboks 197 Sentrum, 4001 Stavanger.