

## **DELUTREDNING SAMFUNN**

### **KONSEKVENsutREDNING FOR E 39 KYSTSTAMVEGEN - BOKNAFJORDKRYSSINGEN**



### **REGIONALE VIRKNINGER - KONSEKVENSER FOR BOSETTING, SYSSELSETTING, NÆRINGS LIV OG TURISME MV.**

**Areal- og transportplanseksjonen**

**August 2002**



**Statens vegvesen  
Rogaland**

## Forord

Boknafjordsambandet er det sørligste ferjesambandet på E 39 Kyststamvegen, en stamveg som inngår i nasjonal transportkorridor 4: Kristiansand-Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim. Sambandet inngår også i den regionale transportkorridor Nord-Jæren – Nord-Rogaland – Hordaland grense.

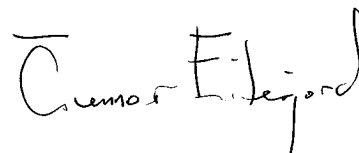
Det pågår et kontinuerlig arbeid for å utvikle E 39 Kyststamvegen til en ferjefri stamveg gjennom Vestlandet. Det nylig åpnete ”Trekantsambandet” mellom Sveio-Bømlo-Stord er et ferskt eksempel i så måte.

Idéen om prosjektet Ferjefri forbindelse over Boknafjorden – ”ROGFAST” – ble lansert i 1985, men ble først omtalt som prosjekt i Kyststamvegutredningen i 1991. Videre ble den omtalt som prosjekt i stamvegutredningene som ble gjennomført i forkant av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1994-97, Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 og Nasjonal transportplan 2002-2011. I den senere tid er det tatt opp ved behandlingen av ulike overordnede planer, og som en videreføring av dette skal Statens vegvesen Rogaland, i egenskap av tiltakshaver, gjennomføre en konsekvensutredning for prosjektet.

Som en del av utredningsarbeidet skal det utføres en delutredning for temaet regionale virkninger, det vil si prosjektets konsekvenser for næringsliv og sysselsetting, utbyggingsmønster og arealbruk. Utredningen utgjør det faglige grunnlaget for beskrivelse av de samfunnsmessige konsekvenser og vil inngå som grunnlagsmateriale for hovedrapporten om prosjektets konsekvenser.

Delutredningen er utført av senioringeniør Per Einar Lædre, som også har utarbeidet rapporten og seksjonsleder Gunnar Eiterjord.

Areal- og transportplanseksjonen  
August 2002



Gunnar Eiterjord  
Seksjonsleder

## Innholdsfortegnelse

<b>1. Sentrale forutsetninger</b>	<b>side 4</b>	<b>6. Næringsliv</b>	<b>side 14</b>
1.1 Problembeskrivelse		6.1 Nasjonalt transportnett	
1.2 Metode		6.2 Vestlandet som eksportregion	
<b>2. Beskrivelse av alternativer</b>	<b>side 5</b>	6.3 Virkninger for lokalt næringsliv	
2.1 Referansealternativet		6.4 Endring av bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet	
2.2 Alternativ 1		<b>7. Turisme</b>	<b>side 19</b>
2.3 Alternativ 2		7.1 Generelt	
<b>3. Reisetider</b>	<b>side 6</b>	7.2 Turisttrafikk på ferjesambandene	
3.1 Generelt		7.3 E 39 Kyststamvegen	
3.2 Dagens situasjon		7.4 Kvitsøy	
3.3 Referansealternativet		<b>8. Betydning for annen infrastruktur</b>	<b>side 24</b>
3.4 Alternativ 1		8.1 Havner	
3.5 Alternativ 2		8.2 Flyplasser	
<b>4. Arbeidsmarked og bosetting – lokalt utbyggingsmønster</b>	<b>side 8</b>	<b>Referanser</b>	<b>side 26</b>
4.1 Volum			
4.2 Arbeidsmarked			
4.3 Bosetting			
4.4 Lokalt utbyggingsmønster			
4.5 Vurdering			
<b>5. Sysselsettingsvirkninger</b>	<b>side 12</b>		
5.1 Byggefasen			
5.2 Driftsfasen			
5.3 Vurdering			

## 1. Sentrale forutsetninger

### 1.1 Problembeskrivelse

E 39 Kyststamvegen inngår i regional transportkorridor 4 Kristiansand – Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim. Boknafjorden representerer i dag en samferdselsmessig barriere i denne korridoren og ikke minst i den regionale korridoren mellom Nord- og Sør-Rogaland.

Dagens ferjesamband over Boknafjorden hadde i 2001 en oversittingsgrad på mer enn det firedobbelte av kravet på 2 % som er satt for stamvegsamband, hele 8,4 %. Oversittingen er beregnet til å koste ca. 6 mill. kr pr. år (ekskl. tap pga. innlagt reservetid, brutte leveringsavtaler mv).

I 2001 ble det fraktet gjennomsnittlig 2 400 kjøretøyer i døgnet over Boknafjorden, Skudeneshavn og Kvitsøyfjorden, fordelt med 2 150 kjøretøyer på sambandet Mortavika-Arsvågen, 150 på sambandet Mekjarvik-Skudeneshavn og 100 på sambandet Mekjarvik-Kvitsøy. Av det samlede antall kjøretøyer var 10,7 % tunge kjøretøyer. 32 % av reisene var enten yrkesreiser eller reiser i arbeid. 7 % av biltrafikken var interregionale reiser (mellom sør for Sandnes – nord eller øst for Aksdal). Samlet antall personreiser var i overkant av 6 200 pr. døgn (inkl. hurtigbåtpassasjerer).

Spesielt for næringslivet er det viktig med god og døgnåpen forbindelse over Boknafjorden. Dagens ferjetilbud vurderes derfor som en utilfredsstillende og lite framtidsrettet løsning.

### 1.2 Metode

Datainnsamlingen er basert på tilgjengelig litteratur og statistikk, seminar og intervjuer med representanter for næringslivet.

Vurderingene er basert på metodikk gitt i Statens vegvesens Håndbok 140 - Konsekvensanalyser. Håndboka gir metodikk for beregning/ vurdering av både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser av vegtiltak.

Det bærende prinsipp for å komme fram til en vurdering av de ikke-prissatte konsekvenser av et tiltak er en systematisk gjennomgang av:

1. *verdi*, uttrykt gjennom tilstand, egenskaper og utviklingstrekk for vedkommende tema, og etter skalaen liten – middels - stor;
2. *omfang*, det vil si hvor store endringer tiltaket kan medføre for vedkommende tema, kategorisert etter skalaen: stort negativt – middels negativt – lite/ingen – middels positivt – stort positivt;
3. *konsekvens*, som fastsettes ved å sammenholde opplysninger om berørte områders verdi (1) med opplysninger om omfanget (2) av endringene.

Grunnlaget for å fastsette verdi langs skalaen stor – liten er skjønnsmessig. Det samme gjelder grunnlaget for å kategorisere endringers omfang. Verdiskalaen for *konsekvens* har ni trinn, fra meget stor negativ konsekvens til meget stor positiv konsekvens.

## 2. Beskrivelse av alternativer

### 2.1 Referansealternativet

Referansealternativet – ”0-alternativet” – utgjør sammenligningsalternativet når effekter og konsekvenser av de øvrige alternativene vurderes og sammenstilles.

Planleggingen av tiltaket tar utgangspunkt i situasjonen slik den var ved utgangen av 2000, men legger til grunn at Rv 47 T-forbindelsen blir åpnet og Skudenessambandet blir nedlagt i ht. forutsetningene i St. prp. nr. 72 (1999-2000). Vi vil da ha to gjenværende ferjesamband, Boknafjordsambandet og Kvitsøysambandet.

### 2.2 Alternativ 1 – Oppgradert ferjetilbud

Alternativet er likt referansealternativet, men innebærer i tillegg en oppgradering av Kvitsøy- og Boknafjordsambandet, hovedsakelig til gassferjer med raskere seilingsfart – og for Boknafjordsambandets vedkommende utvidet kapasitet.

### 2.3 Alternativ 2 – Undersjøisk tunnel mellom Mekjarvik og Arsvågen med arm til Kvitsøy

Alternativet innebærer kryssing av Boknafjorden<sup>1</sup> med en undersjøisk tunnel med lengde 22,7-24,2 km mellom Mekjarvik i Randaberg og Arsvågen på Bokn, med en 2,1 km lang kombinert tunnelarm/ventilasjonsjakt til Kvitsøy.

<sup>1</sup> For enkelhets skyld brukes bare Boknafjorden i beskrivelsene selv om også Kvitsøyfjorden krysses.



### 3. Reisetider

#### 3.1 Generelt

Det er utført beregninger for reisetid mellom soner definert i Delutredning trafikk – Del 1 – Reisevaneundersøkelse 14. mai 2001. Betegnelse og tyngdepunkt for disse sonene er:

Sone 1	Rennesøy/Finnøy: Nordbø, kryss E 39/Rv 519
Sone 2	Nord-Jæren: E 39 Skankeholen
Sone 3	Sør-Jæren: Ålgård, kryss E 39/Rv 506
Sone 4	Kvitsøy: Kvitsøy ferjekai
Sone 5	Karmøy Sør: Skudeneshavn ferjekai
Sone 6	Karmøy Nord: Eide, kryss Rv 47/Rv 511
Sone 7	Haugesund: Rossabø, kryss E 134/Rv 47
Sone 8	Nord og Øst for Haugesund: Våg, kryss E 134/E 39

Reisetidene omfatter kjøretid og ventetid på ferjeleie, men ikke skjult ventetid. For Skudenessambandet er reisetidene oppgitt for situasjonen etter juli 2001, da sambandet ble slått sammen med Kvitsøysambandet.

#### 3.2 Dagens situasjon

Reisetiden mellom soner i Nord- og Sør-Rogaland avhenger av valg av ferjesamband, mens reisetiden over Kvitsøyfjorden er konstant. Dagens reisetider (minutter) er:

##### Kvitsøysambandet

	Renn/Fin	N-Jæren	S-Jæren
Kvitsøy	61	60	81

##### Boknafjordsambandet

	Karmøy S	Karmøy N	Haugesund	N/Ø for H.
Renn/Fin	113	91	77	72
N-Jæren	136	114	100	95
S-Jæren	157	135	121	116
Kvitsøy	174	152	138	133

##### Skudenessambandet

	Karmøy S	Karmøy N	Haugesund	N/Ø for H.
Renn/Fin	116	137	152	166
N-Jæren	115	136	151	165
S-Jæren	136	158	172	187
Kvitsøy	62	84	98	112

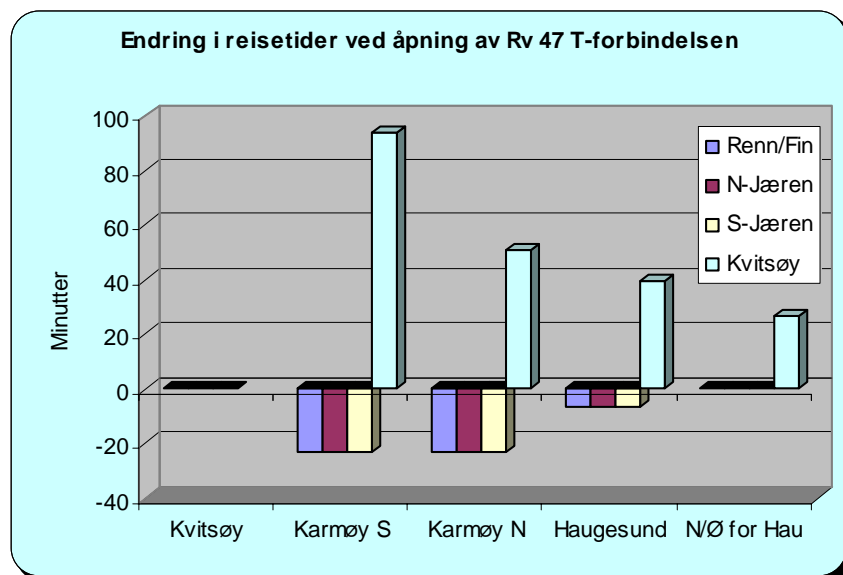
#### 3.3 Referansealternativet

I dette alternativet vil dagens reisetider opprettholdes, men når Rv 47 T-forbindelsen åpner i 2007, blir Boknafjordsambandet eneste forbindelse mellom Sør- og Nord-Rogaland. For Kvitsøysambandet vil det ikke bli endring i reisetidene, mens det for reiser mellom Sør-Rogaland og Haugesund, Karmøy N og Karmøy S vil bli endringer. Reisetider etter 2007 blir:

##### Boknafjordsambandet etter 2007

	Karmøy S	Karmøy N	Haugesund	N/Ø for H.
Renn/Fin	89	68	70	72
N-Jæren	112	91	93	95
S-Jæren	134	112	115	116
Kvitsøy	150	129	131	133

Størst økning i reisetid vil reisende mellom Kvitsøy og Nord-Rogaland få da den direkte ferjeforbindelsen blir borte. Størst redusert reisetid, 23 minutter, får reisende mellom Karmøy og destinasjoner i Sør-Rogaland.



### 3.4 Alternativ 1

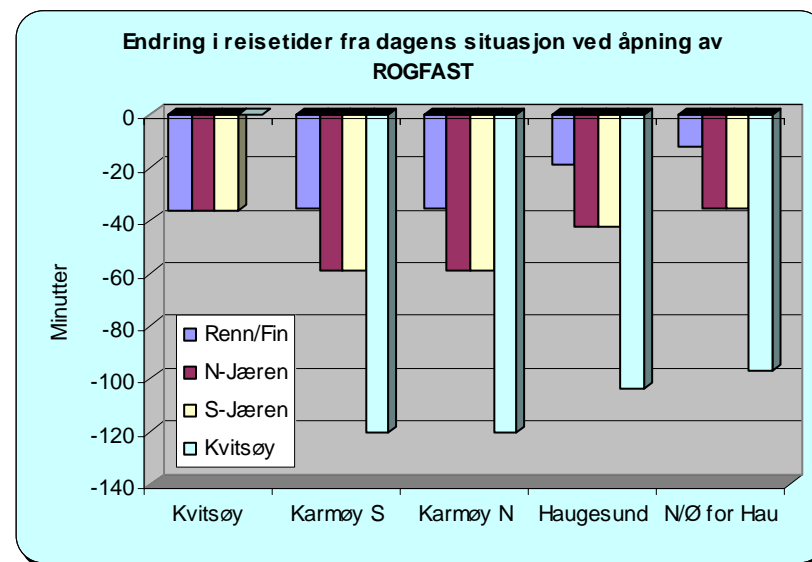
Alternativet vil føre til en reduksjon av reisetiden på 5 minutter for reiser over Boknafjordsambandet og 6-7 minutter for reiser over Kvitsøysambandet.

### 3.5 Alternativ 2

Det er lagt til grunn at Rv 47 T-forbindelsen er åpnet.

	Kvitsøy	Karmøy S	Karmøy N	Haugesund	N/Ø for H.
Renn/Fin	23	81	59	62	64
N-Jæren	22	80	58	61	63
S-Jæren	43	101	80	82	84
Kvitsøy		61	40	42	44

Reisetiden over Boknafjorden vil reduseres med rundt 30 minutter i forhold til referansealternativet. På grunn av endrede reiseruter blir utslagene for reisetiden mellom enkelte soner noe ulike. Størst reduksjon blir det for reiser mellom Kvitsøy og Nord-Rogaland, minst for reiser mellom Rennesøy/Finnøy og Nord-Rogaland.



Selv om reduksjonen i reisetid over fjorden er betydelig vil reisetiden mellom Karmøy N/Haugesund/Aksdal og Nord-Jæren være på rundt 1 time.

## 4. Arbeidsmarked og bosetting – lokalt utbyggingsmønster

### 4.1 Volum

Rogaland har 375 000 innbyggere pr. 01.01.2001. Blant disse er det rundt 152 000 arbeidstakere som har både bosteds- og arbeidskommune innen fylket. Av disse igjen har rundt 2 300 en arbeidsreise som innebærer kryssing enten av Skudenesfjorden eller Boknafjorden. I tillegg kommer arbeidstakere med arbeidssted utenfor fylket, og med arbeidsreise som krever fjordkryssing. En stor gruppe i så måte er arbeidstakere som pendler mellom Stavanger og Bergen.

Videre er det rundt 150 arbeidstakere som krysser Kvitsøyfjorden på veg til eller fra arbeid – de aller fleste av disse har bosted Kvitsøy.

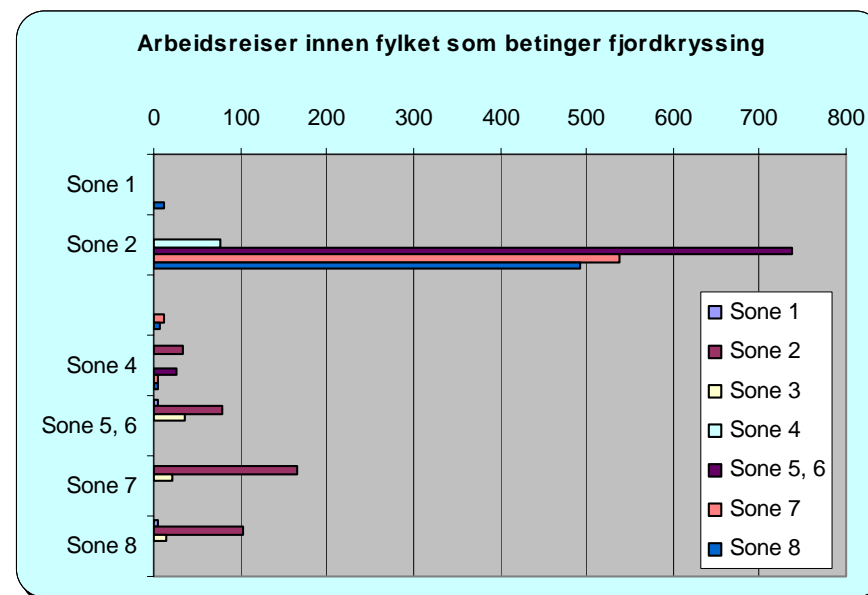
70 % av disse arbeidstakerne reiser *til* arbeid mot sør og 30 % mot nord. I sør er det Nord-Jæren som er målet for de aller fleste, mens det i nord er Haugesund som er det dominerende målet.

### 4.2 Arbeidsmarked

#### Generelt

3 % av arbeidstakerne i Agder/Rogaland og 5 % av arbeidstakerne på Vestlandet nord for Rogaland har en vanlig reisetid til arbeid på 60 minutter eller mer (1995). På Østlandet, hvor toleransen for lange arbeidsreiser tradisjonelt er større enn i andre deler av landet, er tilsvarende tall hele 8 %.

Flertallet av de lange arbeidsreisene er naturlig nok rettet mot de tyngste arbeidsmarkedene. Studier har vist at denne tendensen



snarere forsterkes enn mildnes dersom reisetiden mellom bosted og arbeidsmarked reduseres. Det er også dokumentert at større ferjeavløsningsprosjekter kan føre til omfattende strukturendringer i en region i form av sentralisering og nedlegging av servicetiltak og anlegg.

#### Nord-Jæren/Nord-Rogaland

Av arbeidsstyrken i Karmøy/Haugesund har 5 % sitt arbeidssted på Nord-Jæren. Mange av disse vil altså ha en reisetid på mer enn 1 time. Dette er langt over den gjennomsnittlige reisetiden på landsbasis for reiser til og fra arbeid som er 19,5 minutter.

På den annen side er det kun 0,3 % av arbeidsstyrken på Nord-Jæren som har sitt arbeidssted i Haugesund eller Karmøy.



Til sammenligning har 8,7 % av arbeidsstyrken i Eigersund sitt arbeidssted på Nord-Jæren, mens 0,1 % av arbeidsstyrken på Nord-Jæren har sitt arbeidssted i Eigersund. Reisetiden mellom bo- og arbeidssted er i gjennomsnitt den samme mellom disse områdene som den vil bli mellom Karmøy/Haugesund og Nord-Jæren etter alternativ 2, rundt en time.

Dette kan gi en indikasjon på i hvilken grad arbeidstakere i Nord-Rogaland etter hvert vil finne sin arbeidsplass i Sør-Rogaland og vice versa dersom ROGFAST realiseres. En kvantifisering er imidlertid vanskelig. Mange faktorer spiller inn samtidig over store geografiske områder og over lang tid. Selv om mange undersøkelser viser en sammenheng mellom vegbygging og andre typer vekst er det ofte faglig uenighet om hva som er årsak og hva som er virkning.

Alternativene 0 og 1 vil imidlertid ikke føre til reduserte reisetider eller endring av andre faktorer som kan påvirke fordelingen av arbeidsreiser på en annen måte enn i dagens situasjon.

Selv med den reduserte reisetiden mellom Stavanger og Karmøy/Haugesund i alternativ 2 på 30 minutter i forhold til referansealternativet – det tilsvarer rundt 30 % - vil en reise mellom de to byområdene ta en time. Det er så lang tid at reduksjon av reisetiden alene neppe vil være årsak til eventuell umiddelbar økning i antall arbeidsreiser mellom områdene. På lang sikt synes det imidlertid å være potensial for at antall arbeidsreiser vil kunne øke med 2 – 3 % i forhold til dagens situasjon (gitt dagens toleranse for lange arbeidsreiser), fortrinnsvis i form av reiser mellom bosted i nord og arbeidsplass i sør. På den annen side er reisetidsreduksjonen så markert at den – i tillegg til økt transportkvalitet, døgnåpen fjordkryssing og tilgang til en variert næringsstruktur – vil føre til at

Nord- og Sør-Rogaland i betydelig større grad enn i dag vil kunne betraktes som en felles arbeids-, bo- og serviceregion.

### **Kvitsøy/Nord-Jæren/Nord-Rogaland**

Også mange som benytter Kvitsøysambandet har en reisetid på en time eller mer mellom bosted og arbeidsplass. Men for øygruppa vil realisering av ROGFAST bety en dramatisk endring med hensyn til tilgang på et utvidet arbeidsmarked, da reisetiden til/fra både Nord- og Sør-Jæren, Haugesund og Karmøy vil bli en time eller mindre. Det betyr at Kvitsøy utvilsomt vil inngå i arbeids-, bo- og servicemarkedet både på Nord-Jæren og i Nord-Rogaland.

## **4.3 Bosetting**

### **Generelt**

I de siste 10 år har det vært en betydelig befolkningsvekst både på Nord-Jæren og i Nord-Rogaland, hhv. 15 % og 8 %. Denne utviklingen forventes å fortsette, kanskje endog forsterkes noe.

Ingen av alternativene vil ha konsekvenser for tilgjengelighet internt i de berørte kommunene.

Alternativ 2 vil imidlertid føre til økt tilgjengelighet til fylkesvise institusjoner (som fortrinnsvis er lokalisert i Stavanger) for befolkningen i Nord-Rogaland og til kulturtilbudene i både Nord- og Sør-Rogaland for hele befolkningen i prosjektets influensområde.

### **Nord-Jæren/Nord-Rogaland**

Reisetidene mellom befolkningskonsentrasjonene nord og sør for Boknafjorden vil fortsatt være så lange at ingen av alternativene vil gi større endringer i bosettingsmønsteret i fylket på den måten at folk

bevisst bosetter seg i en av regionene og velger arbeidsplass i den andre. Alternativ 2 vil imidlertid kunne bidra til å opprettholde dagens bosettingsmønster og dempe sentraliseringen mot Nord-Jæren.

### **Kvitsøy**

Kvitsøy har hatt en ganske stabil befolkningsmengde de senere årene. Andelen innbyggere under 15 år og over 67 år er imidlertid hhv. lavere og høyere enn fylkesgjennomsnittet. Den nevnte reisetidsreduksjon kombinert med døgnåpen forbindelse både mot sør og nord vil skape helt nye forutsetninger for befolkningsutviklingen, og det er grunn til å anta at terskelen for å ville bosette seg på øygruppa vil bli betydelig lavere enn hva tilfellet er i dag.

#### **4.4 Lokalt utbyggingsmønster**

Ut fra det som er anført om arbeidsmarked og bosetting, er det bare for Kvitsøy at realisering av ROGFAST vil kunne få vesentlig betydning for lokalt utbyggingsmønster. Her kan til gjengjeld konsekvensene bli store.

Innenfor de arealer som i kommuneplanen i dag er avsatt til boligbebyggelse er det lite rom for sterk økning i boligbyggingen. Dersom presset øker uten at byggearealer for boliger er tilgjengelige i samme omfang, vil det kunne føre til økt kostnadspress og økte vanskeligheter for lokalbefolkningen – og andre - til å etablere seg på øygruppa.

Redusert reisetid og døgnåpen forbindelse mellom Kvitsøy og Nord- og Sør-Rogaland vil også kunne føre til økt etterspørsel etter fritidsboliger. Heller ikke for denne type bebyggelse er det avsatt

store arealer i kommuneplanen. Allerede i dag sees en tendens til at bolighus kjøpes opp – eller overtas som arv – og benyttes til fritidsboliger. Sannsynligheten for at dette forsterker seg er så absolutt til stede.

### **4.5 Vurdering**

#### **Bo- og arbeidsmarked**

##### *Verdi*

Det er – og har lenge vært - et generelt samfunns mål å utvikle robuste arbeids-, bo- og serviceregioner og å opprettholde bosettingen i distriktene. Det er rimelig å tro at denne politikken har vært med på å utvikle næringslivet i slike regioner og å holde på næringslivet i distriktene og derigjennom holde på ungdommen og sikre bosettingen.

Vegbygging som kan bidra til måloppnåelse på disse punkt må derfor sies å ha stor verdi.

##### *Omfang*

Det kan med en ganske stor grad av sikkerhet sies at alternativene 0 og 1 ikke vil gi noe vesentlig bidrag til utvikling av en felles bo- og arbeidsmarkedsregion for Kvitsøy, Nord- og Sør-Rogaland.

Med nesten like stor grad av sikkerhet kan det sies at alternativ 2 vil gi et slikt bidrag. Selv om omfanget for Kvitsøys vedkommende vil bli stort, blir det totale omfanget noe mer beskjedent som en følge av fortsatt ganske lang reisetid (for arbeidsreiser) mellom de store befolknings- og arbeidsplasskonsentrasjonene.

### Konsekvens

Alternativ 2 vurderes å ha middels positiv konsekvens for utvikling av felles arbeids-, bo- og serviceregion.

Konsekvensvurdering:	Utvikling av felles bo- og arbeidsmarkedsregion
Alternativ 1	0
Alternativ 2	++

### Lokalt utbyggingsmønster

#### Verdi og omfang

I Bokn kommune er det ikke noe utbyggingspress, og det er rikelig tilgang på egnede utbyggingsarealer.

I Randaberg kommune er det et betydelig utbyggingspress. Alternativ 2 vil ikke påvirke dette når det gjelder arealer til boligbygging, men vil legge beslag på ca. 4,5 dekar areal som i kommuneplanen er disponert til næringsformål. På den annen side vil overskuddsmasser fra tunnelen kunne disponeres på en slik måte at større arealer enn dette kan bli tilgjengelig for utbygging til næringsformål.

Kvitsøy kommune har ikke noe utbyggingspress, men har heller ikke rikelig med arealer til utbygging.

### Konsekvens

For Kvitsøys vedkommende vil det nok blant folk flest være svært delte oppfatninger om hva som betraktes som positive eller negative konsekvenser av de skisserte utviklingstrekk (avsnitt 4.4). Vurdert ut

fra kriteriene gitt i håndbok 140 vil imidlertid konsekvensen være ”stor negativ”.

Som avbøtende tiltak kan kommunen gjennom planlegging etter plan- og bygningsloven og bruk av lokale forskrifter til konsesjonsloven i stor grad selv bestemme hvordan utviklingen skal styres og hvordan konsekvensene skal bli.

Konsekvensvurdering	Lokalt utbyggingsmønster		
	Randaberg	Bokn	Kvitsøy
Alternativ 1:	0	0	0
Alternativ 2:	0	0	---

## 5. Sysselsettingsvirkninger

### 5.1 Byggefasen

Med bakgrunn i erfaringstall og tidligere utførte beregninger er det gjort overslag over alternativenes regionale sysselsettingsvirkning i bygge- og driftsfasen for tiltaket. Med begrepet ”regional sysselsetting” forstås den andel av anleggsproduksjonen som foregår regionalt uten hensyn til hvilke bedrifter som blir tildelt kontrakter eller de ansattes bostedskommune.

Som region i denne forbindelse regnes kommuner med inntil 1 times kjøretid mellom kommunesenter og tunnelpåhugg:

Kvitsøy, Karmøy, Haugesund, Sveio, Ølen, Vindafjord, Tysvær, Bokn, Rennesøy, Randaberg, Stavanger, Sola, Sandnes, Gjesdal, Time, Klepp, Hå, Bjerkreim. Denne regionen hadde i 2000 rundt 167 500 sysselsatte.

#### Alternativ 0

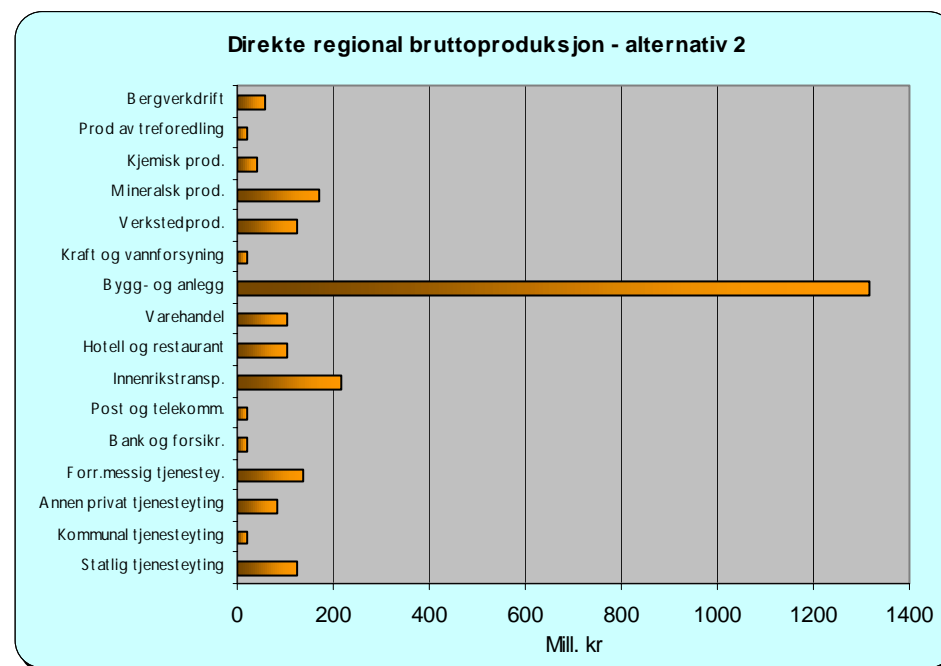
Alternativet vil ikke ha virkninger for regional sysselsetting utover det som måtte følge ved fornyelse av ferjeflåten.

#### Alternativ 1

Alternativet vil ikke ha virkninger for regional sysselsetting utover det som måtte følge ved fornyelse av ferjeflåten. Bygging av en ny ferje vil kreve anslagsvis 70 - 80 årsverk, avhengig av type ferje.

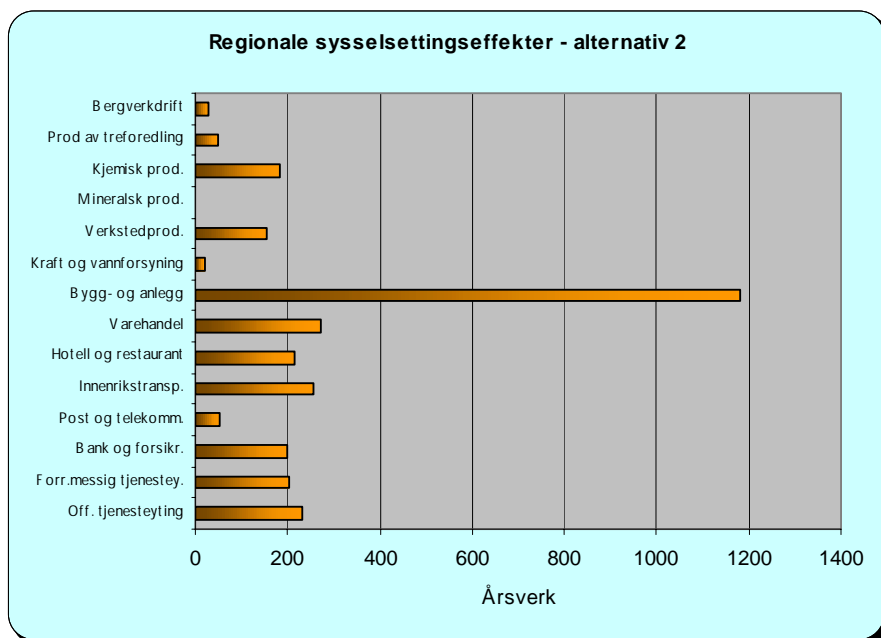
#### Alternativ 2

Alternativet har en investeringskostnad på 2,58 mrd. kr. Av dette beløpet er det anslått at rundt 1,3 mrd. kr, 50 %, kommer fra bygge-



og anleggsbransjen. Øvrige leveranser kommer fra mange andre næringer, men ingen av den har leveranser på over 10 % av totalen.

Gjennomføring av prosjektet vil kreve i overkant av 3 000 årsverk, inkludert ringvirkninger og konsumvirkning i hele anleggsperioden. I underkant av 40 %, rundt 1 200 årsverk, vil være i bygge- og anleggsbransjen. Totalt har bygge- og anleggsbransjen rundt 10 000 sysselsatte i den definerte regionen (1998). Øvrige bransjer hvor det vil være påviselige sysselsettingsvirkninger vil være varehandel (9 %), transport (8 %) og tjenesteyting (offentlig og privat, 14 %).



## 5.2 Driftsfasen

### Alternativ 0

Alternativet vil ikke medføre endringer i forhold til dagens situasjon mht. sysselsetting.

### Alternativ 1

Alternativet vil ikke medføre endringer i forhold til dagens situasjon mht. sysselsetting.

### Alternativ 2

Drift av tunnelanleggene vil kunne ivaretas av det faste driftspersonalet til Statens vegvesen og vil neppe medføre behov for flere årsverk i etaten.

## 5.3 Vurdering

I et område med 167 500 sysselsatte, hvorav rundt 18 500 i bygge- og anleggsbransjen, vil gjennomføring av alternativ 2 bety en vesentlig belastning på arbeidsstyrken og press i arbeidsmarkedet på regional basis. Det er imidlertid sannsynlig av arbeidskraften til prosjektet må rekrutteres fra hele landet – og i det perspektivet vil sysselsettingseffekten være av middels verdi.

Konsekvensvurdering:	Sysselsetting	
	Byggefasen	Driftsfasen
Alternativ 1	0	0
Alternativ 2	++	0

## 6. Næringsliv

### 6.1 Nasjonalt transportnett

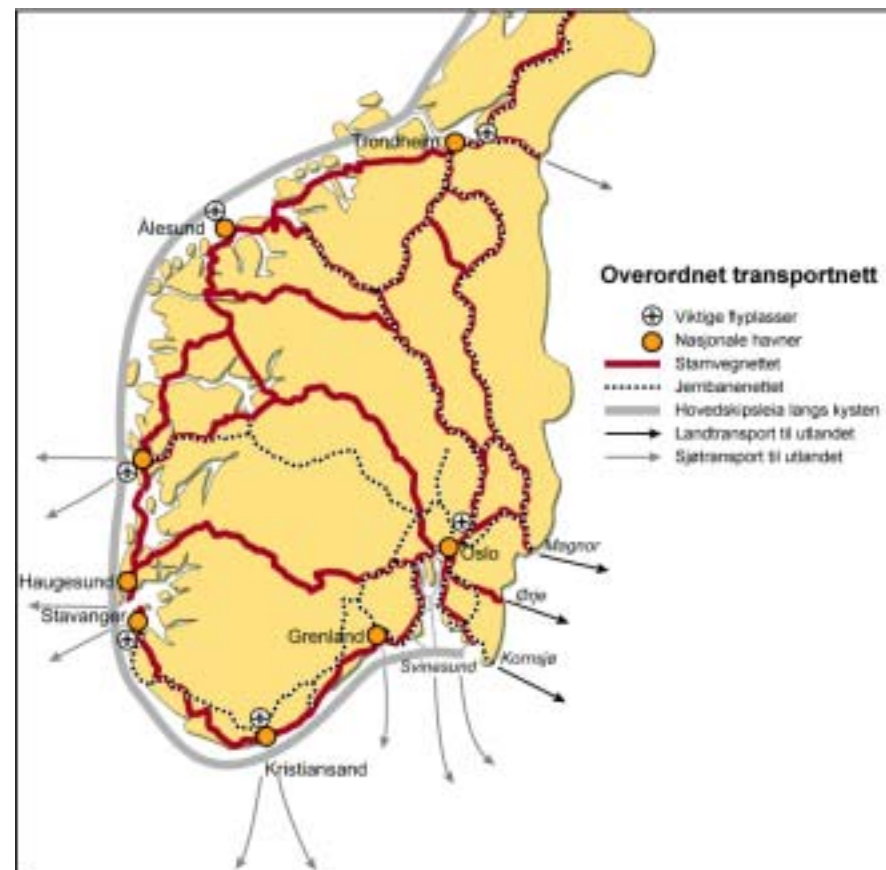
I sin innstilling til Nasjonal transportplan 2002-2011 skrev Stortingets samferdselskomité:

*”Transport bidrar til å skape markeder og muligheter. Transport er derfor et helt avgjørende element i næringspolitikken. En næringspolitikk som ikke har transport som sentralt element, vil mislykkes. Særlig viktig er det å satse på utbygging av transportinfrastruktur i Norge hvor avstandene er store innenlands og til viktige eksportmarkeder.”*

E 39 Kyststamvegen mellom Kristiansand og Trondheim inngår i landets overordnede transportnettverk slik dette er definert i Nasjonal transportplan 2002-2011. Den har en lengde på rundt 1 000 km, en sjuendedel av det totale stamvegnettet. Vegen er imidlertid lite utviklet og bidrar i hovedsak til å knytte sammen naboregioner. I NTP er derfor utvikling av E 39 Kyststamvegen framhevet som et strategisk grep for å skape en sterk region på Vestlandet.

Trafikken på deler av E 39 Kyststamvegen er beskjeden, målt i forhold til veger i mer urbane strøk. Dette skyldes ikke et beskjedent transportbehov, men heller et manglende transporttilbud. Erfaringen viser helt klart at når transportkvaliteten på en strekning langs kyststamvegen øker, for eksempel gjennom et ferjeavløsningsprosjekt, så øker også trafikken på strekningen. Dette viser at det er et stort undertrykt transportbehov langs vegen.

Som følge av kyststamvegens svakt utviklede standard blir unødvendig mye trafikk ført østover og inn på et presset



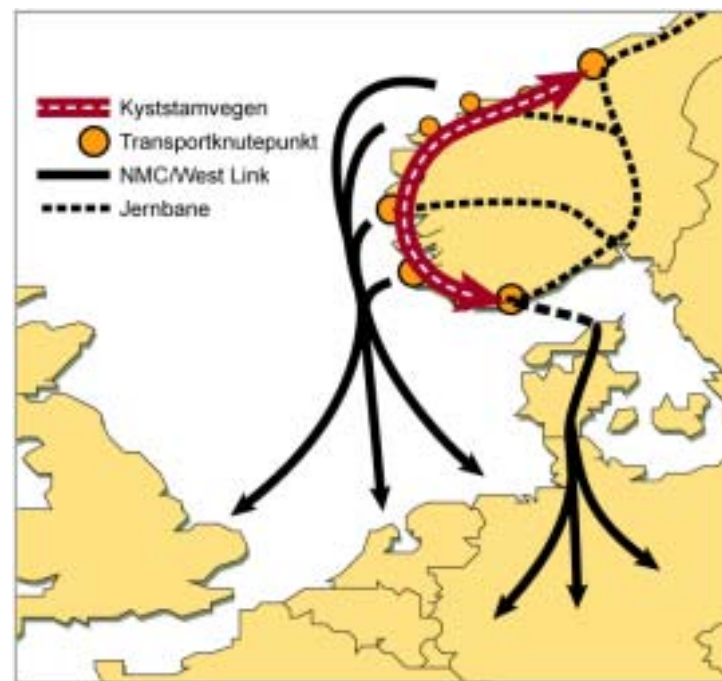
transportssystem rundt Oslo og videre sørover. Gode samband mellom Vest- og Østlandet skal ikke undervurderes, men det ligger store uforløste transportgevinster i å utvikle E 39 Kyststamvegen. Utvikling av E 39 Kyststamvegen vil også medvirke til å knytte tettere bånd mellom Vestlandsfylkene og sammen med utvikling av havnene og sjøtransporten gjøre landsdelen mindre transportavhengig av Østlandsområdet.

Særlig er utvikling av de viktigste ledd i det nasjonale transportnettverket nasjonalhavnene<sup>2</sup> Trondheim, Bergen, Stavanger og Kristiansand og flere regionale havner, bl.a. Karmsund og Egersund, og lufthavnene på Sola og Karmøy.

Potensialet for eksportrettede transporter fra havnene på Vestlandet er på langt nær fullt utnyttet. Den dårlige standard på transportnettverket setter i dag grenser for havnene sine omland og mye gods blir fraktet over fjellet til Oslo-området for utskipping derfra, eller som nevnt med bil videre til kontinentet. Materuter på sjø og langs en funksjonell kyststamveg er sentrale elementer i en strategi for å overføre godstransport mellom Norge og kontinentet fra veg til sjø. Årlig lastgrunnlag er beregnet til over en million tonn gods, tilsvarende ca. 50 000 semitrailere.

De internasjonale transportkorridorene langs Vestlandskysten er begge ledd i korridorene West Link og Northern Maritime Corridor (NMC), som er betegnelsen på to hovedkorridorer mot Europa, korridorer som er svært viktige for Vestlandets eksportrettede næringsliv.

Utvikling av E 39 Kyststamvegen med terminaltilknytninger er derfor et prioritert satsingsområde for alle vestlandsfylkene. I samspill med havneknutepunktene langs kysten er E 39 Kyststamvegen sett på som en viktig bærebjelke til en framtidig økonomisk utvikling både for landsdelen og for landet.



Det er således viktig å ikke betrakte ROGFAST som et lokalt vegprosjekt, men som et ledd i utviklingen av E 39 Kyststamvegen der målet er å skape en hensiktsmessig transportkorridor i vest hvor nytten kan hentes ut både nasjonalt og internasjonalt, regionalt og lokalt.

<sup>2</sup> Situasjonen i 2001. Fiskeridepartementet vurderer for tiden forslag om ny definisjon av begrepet nasjonalhavn, noe som kan føre til endringer i havnenes formelle status.

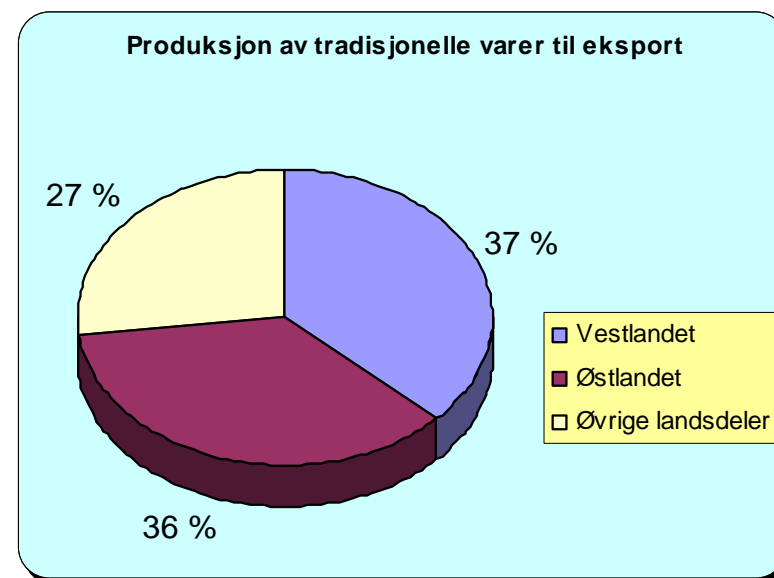
## 6.2 Vestlandet som eksportregion

Vestlandet har stor tilgang på ressurser og lang tradisjon med både innenriks- og utenrikshandel. I dag utgjør landsdelen tyngdepunktet for norsk eksport, og det uten at olje og gass tas med i bildet. I dag står Vestland fylkene for produksjon av 37 % av landets tradisjonelle varer til eksport, mens Østlandet står for produksjon av 36 %. De øvrige landsdelene (Sørlandet, Trøndelag og Nord-Norge) står for til sammen for 26 %. Regner vi også den landbaserte petroleumsindustrien som leverer til sokkelen med som en del av vareeksporten so ”eksporterer” nå Vest-Norge for 59 mrd. kr, eller 43 %, av samlet eksport. Regnet pr. innbygger ligger regionen nesten på det dobbelte av resten av landet.

Men dette er nødvendigvis ikke en statisk situasjon. Både menneskelige ressurser, naturressurser, teknologi, kompetanse, kapitaltilgang og fysisk infrastruktur er alle viktige elementer for framtidig regional utvikling.

For Vestlandets del er det særlig fysisk infrastruktur som er mangelvare. Det gjelder særlig havneanlegg, farleder og vegsystem. På vegsystemet er framkommeligheten lav og tids- og kjøretøykostnadene høye. Mangelen på fleksibilitet og forutsigbarhet er også påfallende. Bedre vilkår for veg- og sjøtransport vil derfor være avgjørende for landsdelens framtidige posisjon som verdiskaper i Norge - og dermed for nasjonens framtid.

Tilgjengelighet til markedene blir stadig mer sentralt for norsk næringsliv da konkurransen øker på alle områder og i alle næringer. Gamle beskyttelsesmekanismer forsvinner. Det samme gjør tidligere



forskjeller mellom nasjonale og internasjonale markeder. Å redusere norske bedrifters logistikkostnader – som i gjennomsnitt er 50 % høyere enn for sammenlignbare bransjer i Europa – er ett virkemiddel for å øke konkurranseevnen. Det betyr at utvikling av E 39 Kyststamvegen og forbindelsene til de viktigste havnene er en strategi for å oppnå det samme. Det er derfor viktig å vurdere ROGFAST i et slikt langsiktig perspektiv.



### **6.3 Virkninger for lokalt næringsliv**

#### **Generelt**

ROGFAST vil som nevnt kunne bidra til å skape en utvidet arbeids-, bo- og serviceregion der Nord- og Sør-Rogaland på en helt annen måte enn i dag vil kunne utnytte sine samlede ressurser.

Et utvidet marked for arbeidskraft kan imidlertid ha ulike effekter både for næringslivet og arbeidstakerne. På den ene siden vil næringslivet få et utvidet arbeidsmarked å rekruttere fra. På den annen side kan det oppstå økt konkurranse om attraktiv arbeidskraft.

Det er imidlertid grunn til å forvente at ROGFAST i stor grad vil medvirke til et mer fleksibelt arbeidsmarked enn det vi finner i de to regionene med dagens transportsystem. Større muligheter for å kombinere ønsket bosted med attraktive jobbmuligheter innebære en betydelig velferdsgevinst. Studier på området viser at forbedret transportkvalitet og redusert reisetid gir økt toleranse for lengre arbeidsreiser.

Hvordan representanter for det lokale næringsliv selv vurderer disse problemstillingene er beskrevet i et eget notat.

#### **Tilgang til markeder, råvarer og arbeidskraft**

For den delen av næringslivet som hovedsakelig er innrettet mot lokalmarkedet vil ROGFAST bety lettere tilgang til markedet ”på andre siden av fjorden” og således et utvidet lokalmarked. Det vil gjelde både for Nord-Rogaland og Nord-Jæren. For Kvitsøys vedkommende vil prosjektet bety vesentlig lettere tilgang til markedet ved at 8 daglige ferjeavganger erstattes med døgnåpen

vegforbindelse. De lokale bedrifter selv ser positivt på den utfordringen dette gir.

Prosjektet vil ha mindre betydning mht. tilgang til råstoffer på kort sikt da virksomhetene i dagens situasjon i stor grad er basert på råstoffleveranser på sjø eller over land på den side av fjorden hvor virksomheten er lokalisert. På lengre sikt vil ROGFAST kunne bidra til at virksomheter basert på råstoff fra en side av fjorden kan lokaliseres på den andre siden.

Som nevnt vil tilgang på kvalifisert arbeidskraft øke for virksomheter i hele prosjektets influensområde. Konkurransen om arbeidskraften kan imidlertid også bli skjerpet, avhengig av utviklingen på arbeidsmarkedet. De lokale bedrifter selv vurderer dette slik at tilgangen på arbeidskraft øker, og at dette er positivt sett fra bedriftenes side.

#### **Tilgjengelighet for kunder å komme til bedriftene**

På samme måte som tilgang til markedet og arbeidskraft påvirkes av prosjektet påvirkes også kundenes tilgjengelighet til bedriftene. Om økt tilgjengelighet vil påvirke potensielle kunder til å ta turen under fjorden er imidlertid usikkert – det dreier seg tross alt om en times reise mellom bysentrene i Haugesund og Stavanger. På den annen side vil Kvitsøy bli mer tilgjengelig for store kundegrupper innenfor ferskvarehandel basert på råstoff hentet fra sjøen.

#### **Tilgang til reservedeler og vedlikehold**

Situasjonen er ikke spesielt problematisk i dag, og vil bare i beskjeden grad påvirkes ved etablering av ROGFAST.

### Endring av konkurranseforhold

Endret tilgang til markeder, arbeidskraft, kunder mv. er alt sammen forhold som vil bidra til å endre konkurranseforholdene for det lokale næringsliv både i Nord-Rogaland, på Kvitsøy og på Nord-Jæren. Innenfor bygg- og anleggsektoren, for eksempel, vil muligheten for å utvide markedet og konkurrere med lokale virksomheter bli vesentlig forbedret. Det samme vil gjelde for større handelsvirksomheter.

### Næringslivets egne vurderinger

Spørreundersøkelser mot det lokale næringsliv ga noen generelle inntrykk som i korthet kan formuleres slik:

- Det er lettere å reise sørover enn nordover
- Næringslivet ser positivt på utfordringene som ROGFAST vil gi
- Nisjebedrifter på Kvitsøy frykter ikke konkurranse fra fastlandet

Samlet er konsekvensene for de enkelte tema vurdert slik:

Geografisk marked/ konkurranse	Logistikk	Tilgang til reservedeler	Tilgang på arbeidskraft	Relasjoner og samarbeid	Betydning for næringslivet
+	++	0	+	+	+++

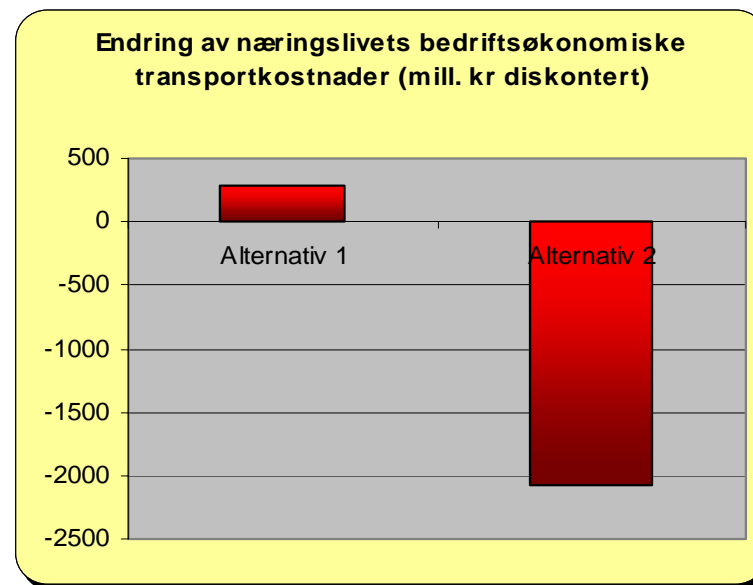
### 6.4 Endring av bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet

EDB-programmet EFFEKT 5 er Statens vegvesens program for beregning av samfunnsøkonomiske kostnader for et prosjekt. Programmet inneholder også en forenklet beregningsmodul for

bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet. Disse regnes for det meste ut ved hjelp av en omregningsfaktor mellom samfunns- og bedriftsøkonomiske kostnader. I de bedriftsøkonomiske kostnadene inngår:

- Tidskostnader
- Kjøretøykostnader
- Nytte av økt tillatt aksellast
- Ferjekostnader
- Nytte av nyskapt trafikk
- Ulempekostnader for ferjetrafikanter
- Bompenger og innkrevingskostnader

Begge alternativene medfører reduserte bedriftsøkonomiske transportkostnader for næringslivet. Absolutt størst reduksjon er beregnet for alternativ 2.



## 7. Turisme

### 7.1 Generelt

Vegvesenets rolle som samfunnsplanleggingsetat medfører et ansvar også ovenfor reiselivsnæring og turister. Som reiseliv defineres ”aktiviteter til personer som reiser og oppholder seg på steder som ligger utenfor vedkommendes ordinære oppholdsområde, uavhengig av reisens formål”<sup>3</sup>. Oppholdet skal ikke vare lenger enn 12 måneder, og det er også gitt noen unntak med hensyn til formål. Definisjonen betyr bl.a. at både ferie- og fritidsreiser og forretningsreiser omfattes av begrepet.

Veger har, også i reiselivssammenheng, ulike funksjoner. E 39 Kyststamvegen er i denne sammenheng, i likhet med andre stamveger, først og fremst en turistransportrutetrafikk. Trafikken er preget av gjennomfart og gjennomgående stor hastighet. Trafikantene har primært behov for mat og hvile, og deres opplevelser vil i stor grad være synsopplevelser gjennom bilvinduet. Armen til Kvitsøy, derimot, vil ha en markert funksjon mht. turistenes tilgjengelighet til øygruppa og med den utvikling av reiselivsnæringen på stedet.

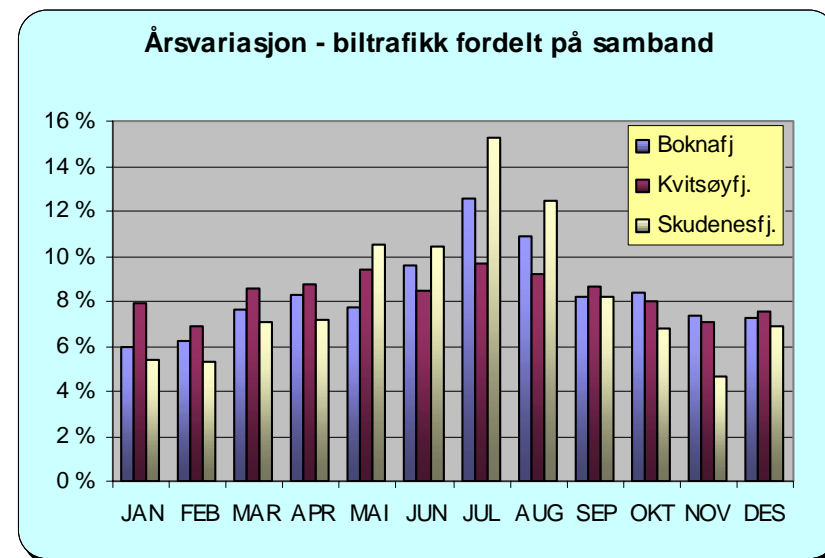
Med unntak av Stavanger og det bynære området har å by på for turister, ligger ingen av de mest besøkte turistmålene i Rogaland langs E 39 Kyststamvegen. Men flere ligger i rimelig avstand fra denne, som for eksempel den gamle sjøfartsbyen Skudeneshavn, koppergruvene på Vigsnes og det historiske området på Avaldsnes. Tilgjengeligheten til disse målene vil imidlertid endres når Rv 47 T-forbindelsen åpnes og Skudenessambandet legges ned og er således uavhengig av

hvilket alternativ som legges til grunn for fjordkryssing i framtiden (jf. avsnitt 2.1).

Boknafjorden (og Skudenesfjorden) i seg selv er ikke definert som turistmål, men er den første norske fjord en bilist må krysse på vei fra sør mot nord, både langs Kyststamvegen og langs Nordsjøvegen, som er en spesielt markedsført turistrute langs Nordsjøen mellom Kristiansand og Haugesund.

### 7.2 Turisttrafikk på ferjesambandene

På dagens tre ferjesamband er trafikken i sommermånedene større enn for resten av året. Mest markant er forskjellen på Skudenessambandet, der mer enn 15 % av årstrafikken avvikles i juli og mindre enn 5 % i november. Det kan ha sammenheng med at sambandet inngår i Nordsjøvegen og i The North Sea Cycle Route,



<sup>3</sup> World Tourist Organization (United Nations, 1994)

en sammenhengende sykkelrute i Nordsjøregionen, og at det leder til/fra et av de mest besøkte turistmål i fylket, Skudeneshavn.

Det er imidlertid ikke gjort spesifikke undersøkelser av reiselivstrafikken på sambandene og det er således vanskelig å anslå volumet av denne.

Det er heller ikke foretatt registreringer av hvor mange sykkelturister som benyttet seg av Skudenessambandet på sin tur langs The North Sea Cycle Route.

### **7.3 E 39 Kyststamvegen**

#### **Fra ferje til tunnel**

Mange turister reiser langs E 39 Kyststamvegen og Nordsjøvegen for å oppleve fjordene og nærhet til havet, og er gjerne positive til ferjeturer. Det gjelder særlig utenlandske turister. Lang seilingstid blir normalt ikke sett på som en ulempe. Et vilkår for at turistene skal være fornøyde med ferjetilbudet, er imidlertid at frekvensen er høy og ventetiden ikke spesielt lang. Utsikten fra ferjene er også et poeng for mange. Interessen for ferjeturer avtar når turistene benytter mange ferjesamband, og de blir også mer opptatt av kostnader.

En 22,5-23 km lang undersjøisk tunnel vil gi en helt annen reiseopplevelse enn dagens ferjetur. Ved reise gjennom tunnel vil utsynet både forover og til siden være lite varierende og gi minimalt med visuelle «hendelser» med mindre det legges til rette for slike, slik det er gjort for eksempel i Lærdalstunnelen i Sogn og Fjordane. På den annen side vil en reise gjennom ”verdens lengste undersjøiske vegtunnel” kunne være en opplevelse i seg selv for mange turister.

Når det gjelder sykkelturen, er det viktig å ha klart for seg at konsekvensene av nedlegging av Skudenessambandet er knyttet til prosjektet Rv 47 T-forbindelsen og ikke til ROGFAST. Etter 2007 må derfor syklistene som skal reise mellom Nord- og Sør-fylket under alle omstendigheter passere gjennom undersjøiske tunneler (Rennfast).

#### **Vurdering**

Alternativene 0 og 1 vil bare ha ubetydelig/liten konsekvens for turisttrafikken.

Sett i lys av at E 39 Kyststamvegen er en transportrute også i reiselivssammenheng, vil en eventuell overgang fra ferje til undersjøisk tunnel neppe være en faktor som får stor betydning for utviklingen av bilturismen på Vestlandet.

Det er også grunn til å anta at turistenes preferanser er ulike mht. om en foretrekker å krysse Boknafjorden med ferje eller gjennom undersjøisk tunnel. Ferje vil imidlertid fortsatt inngå i E 39 Kyststamvegen lenger nord på Vestlandet, mens ”verdens lengste undersjøiske vegtunnel” kun vil være å finne under Boknafjorden.

Konsekvensen for bilturismen, sett fra turistens synspunkt, vurderes derfor som liten positiv.

For syklistene som skal krysse Boknafjorden vil en fortsatt ferjeforbindelse være et godt alternativ og ikke representere noen endring fra situasjon i 2007, mens en undersjøisk tunnel under fjorden vil bety at syklisten må passere en undersjøisk tunnel i stedet for to. De eventuelle negative konsekvensene for sykkeltrafikken er

således knyttet opp mot andre forhold enn de som forårsakes av ROGFAST. Omfanget er heller ikke stort (sett i forhold til bilturismen), og konsekvensen vurderes derfor som ubetydelig/ingen.

Konsekvensvurdering E 39 Kyststamvegen	Bilturisme	Sykkelturisme
Alternativ 1	0	0
Alternativ 2	+	0

#### Avbøtende og supplerende tiltak

Det vil ikke være behov for spesielle avbøtende tiltak i alternativene 0 og 1.

For alternativ 2 kan etablering av ”visuelle hendelser” i tunnelen, for eksempel i form av kunst og/eller belysning, bidra til å høyne kjøreopplevelsen for og bryte den monotonien som nødvendigvis vil oppstå ved kjøring i en så lang tunnel.

Av hensyn til sykkelturen må det legges til rette for frakt av sykler og utstyr gjennom tunnelen, fortrinnsvis ved at de ordinære bussene som vil trafikkere tunnelen alle kan bringe med seg sykler.

Ut over dette er det lite behov for avbøtende tiltak, men flere *supplerende* tiltak kan gjennomføres for å gjøre turistenes opplevelser knyttet til E 39 Kyststamvegen gjennom Rogaland mest mulig positive.

God skilting langs E 39 Kyststamvegen til turistmål som ikke ligger helt i nærheten av vegen er et typisk tiltak som kan gjennomføres uavhengig av hvilket alternativ som velges.

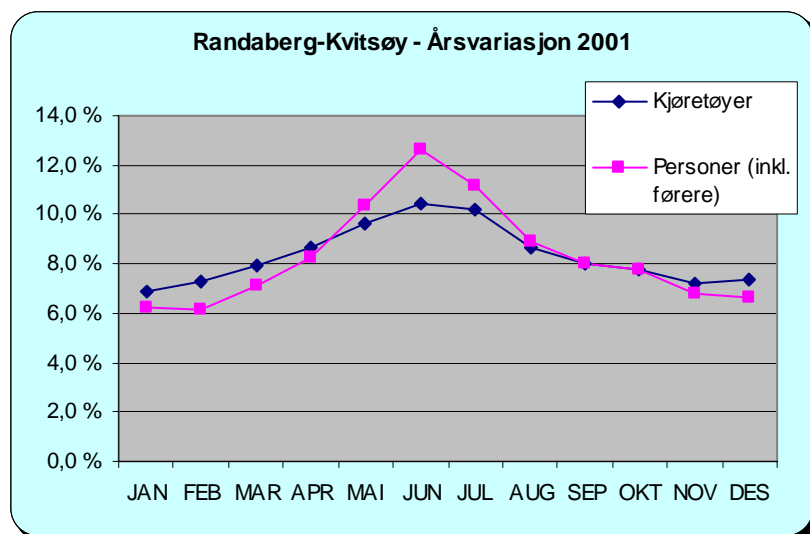
På Bokn vil tunnelpågugget for den undersjøiske tunnelen bli i området hvor dagens ferjekai ligger. I den situasjonen vil det ikke lenger være behov for eksisterende terminalbygg til den funksjon det har i dag. En alternativ utnyttelse kan være å etablere et informasjonssenter i bygget. ”Verdens lengste undersjøiske tunnel” vil i seg selv kunne etableres som en attraksjon, og et informasjonssenter hvor kryssing av Boknafjorden sees i et historisk perspektiv og hvor planlegging og bygging av tunnelen tillegges spesiell vekt kan være et viktig bidrag i så måte.

Et supplerende tiltak i turistsesongen kan dessuten være å opprette ”sykkelbåtrute” mellom Mekjarvik og Skudeneshavn som et ledd i The North Sea Cycle Route.

## 7.4 Kvitsøy

### Fra øy til ”fastland”

Av diagrammet i avsnitt 7.2 framgår det at Kvitsøysambandet er det samband som har minst variasjon i biltrafikkmengden over året. Sambandet har imidlertid betydelig større årsvariasjon når det gjelder fordeling av persontrafikken (ekskl. bilførere). Det kan gi en indikasjon på turisttrafikken med ferje til og fra øya. Det kan også fortelle at en betydelig del av denne trafikken ikke er knyttet til bilbruk på øya ved at antall personer pr. kjøretøy på ferja i januar var 2,3 og i juni 3,9 (gjennomsnitt 2,9). Det er således grunn til å anta at det om våren og sommeren er en del sykkeltrafikk på sambandet. I og med omleggingen av ferjesambandet sommeren 2001 har Kvitsøy blitt en naturlig del av The North Sea Cycle Route.



Kvitsøys beliggenhet og tilgjengelighet tilsier at de fleste av turistene som oppsøker øygruppa har en hensikt med besøket - en tur til Kvitsøy er neppe en tur som foretas på impuls. Det kan imidlertid lett bli tilfelle i en situasjon med undersjøisk tunnel. For en turist på veg gjennom tunnelen mellom Mekjarvik og Arsvågen og med litt tid til rådighet kan en stopp i friluft på Kvitsøy nettopp være det som gir reisen en ekstra dimensjon. Øygruppa vil dessuten bli tilgjengelig på en helt annen måte enn før for befolkningen både på Jæren og i Nord-Rogaland: reisetiden fra Stavanger og Haugesund blir i den nye situasjonen som nevnt hhv. 22 og 42 minutter.

### Vurdering

For turisttrafikken til Kvitsøy vil alternativene 0 og 1 bare ha ubetydelig/ingen konsekvens.

For bilturismen vil gjennomføring av alternativ 2 høyst sannsynlig kunne føre til en betydelig økning av antall besøkende på Kvitsøy, avhengig av hvordan forholdene legges til rette på øygruppa. En sammenligning med dagens turisttrafikk til Skudeneshavn (registrert besøk mai-august 2000: 81 026) kan gi en indikasjon på potensialet.

For sykkeltrafikkens vedkommende blir tilgjengeligheten til øygruppa gjort avhengig av buss i stedet for ferje i alternativ 2. Forutsatt at bussfrekvensen er like stor som ferjefrekvensen blir således konsekvensen ubetydelig/ingen all den tid avhengigheten av et annet transportmiddel er til stede i begge alternativene.

Konsekvensvurdering Kvitsøy	Bilturisme	Sykkelturisme
Alternativ 1	0	0
Alternativ 2	++++	0

### Avbøtende og supplerende tiltak

Det vil ikke være behov for spesielle avbøtende tiltak i alternativene 0 og 1 eller for bilturismen i alternativ 2.

For sykkelturismen må det som for E 39 Kyststamvegen legges til rette for frakt av sykler og utstyr gjennom tunnelen, fortrinnsvis ved at de ordinære bussene som vil trafikkere tunnelen kan bringe med seg sykler.

Et spesielt forhold som bør vies oppmerksomhet er imidlertid den konsekvens den økte tilgjengeligheten for biltrafikk kan få for øygruppa. At den kan føre til nye arbeidsplasser innen turistnæringen er en side av saken. En annen side er den belastning uhindret adgang til øygruppa vil kunne få for vegnettet som på ingen måte er dimensjonert for å kunne betjene større trafikkmengder, for natur- og friluftsområder mv.

Trafikkanalysene viser små verdier for årsdøgntrafikken til/fra Kvitsøy. Analysene tar imidlertid ikke hensyn til de spesielle forhold som må sies å knytte seg til Kvitsøy mht. utvidede muligheter for sjørettet friluftsliv for befolkningen i Nord- og Sør-Rogaland.

Dette er problemstillinger som det primært er lokalsamfunnets ansvar å vurdere håndteringen av. Det er lokalsamfunnet som eventuelt må reise og besvare spørsmål som:  
 Skal vi legge til rette for turisme som næringsvei?  
 Hvordan håndtere den forventede turisttrafikken?  
 Skal vi stenge eller åpne øygruppa?  
 Ønsker vi økt bygging av boliger og fritidsboliger?

Her bare antydes noen problemstillinger for Kvitsøy, knyttet til undersjøisk tunnel og turisme. For å kunne si noe mer sikkert om disse og andre beslektede problemstillinger, samt foreslå og vurdere effekten av ulike avbøtende tiltak, for eksempel tiltak for å hindre ”uønsket/fremmed” biltrafikk, trengs mer omfattende analyser som det ligger utenfor rammen for en konsekvensutredning å utføre.

## 8. Betydning for annen infrastruktur

### 8.1 Havner

I Norge som i Europa øker bruk av både personbil og lastebiltransport. Utviklingen går på tvers av politiske mål både her til lands og i EU. En trendframskriving av dagens utvikling tilsier en nesten 50 % vekst i vegtransporten i Europa fra 1998 til 2010, noe EU-kommisjonen mener ikke er ønskelig. Det arbeides derfor med tiltak som kan påvirke utviklingen, slik at godstransportøkningen i større grad kommer på bane og sjø. Dette arbeidet har ledet fram til en ny hvitebok om EUs felles transportpolitikk. I følge hviteboka er det nødvendig å utvikle og iverksette en felles transportpolitikk ved å integrere miljømessige vurderinger i transportpolitikken. Det foreslås derfor å satse sterkt på jernbane, indre vannveger og nærsjøfart. Hviteboka, og behandlingen av denne, vil være viktig også for norsk transportpolitikk.

Samferdselkomitéens flertall har i sin innstilling om Nasjonal transportplan 2002-2011 satt som et mål at transportarbeid overføres fra veg til sjø og bane. Komitéen savner et sterkere fokus på sjøtransporten, viser til EUs arbeid med prosjekter for å øke sjøtransportens andel av godstransporten og sier det er ønskelig at Norge inntar den samme offensive holdning til sjøtransporten.

I de innledende arbeider til Nasjonal transportplan 2006-2015 er det som følge av dette bl.a. gjennomført et utredningsarbeid om transportnett for intermodal utenriks godstransport. I utredningen konkluderes med at det bør arbeides videre med utvikling av en sjøbasert korridor mellom Vestlandet og kontinentet/Storbritannia og havnene i Oslofjordområdet og på Sørlandet.

Den nasjonale havnestrukturen bør inngå som en integrert del av det nasjonale transportnettverk og bygge opp om intensjonen om utvikling av effektive inntremodale transportløsninger sjø/land både i nasjonal og internasjonal sammenheng. Kystverket jobber konkret med kriterier for de havner som skal inngå i den nasjonale havnestrukturen, og målet er å kunne peke ut en ny intermodal knutepunktstruktur og vurdere styringsmodeller og virkemidler for disse i det videre arbeid med Nasjonal transportplan.

Alternativ 1 antas ikke å få annen betydning for utvikling av havnestrukturen på Vestlandet og i Rogaland enn referansealternativet vil få, dvs. være en begrensning mht. utvikling av en rasjonell havnestruktur for Vestlandet og landet for øvrig.

Alternativ 2, derimot, vil kunne påvirke utviklingen i vesentlig grad.

Nord-Jæren, Haugalandet og Egersund-området (med Sirevåg) utgjør tre tyngdepunkter for havnevirksomheten i Rogaland. Økt framkommelighet og forutsigbarhet kombinert med vesentlig reduksjon i reisetid mellom tyngdepunktene i sør-fylket og Haugalandet vil høyst sannsynlig medføre at grunnlaget for å satse på alle havnedistriktene langt på veg faller bort, men at grunnlaget for utvikling av et nasjonalt knutepunkt styrkes tilsvarende.

Det er trolig potensiale for å øke godsvolumet til/fra Rogaland sjøveien dersom næringslivet tilbys et godt transporttilbud både med hensyn til frekvens, pålitelighet og pris. Utviklingen innen sjøtransport går i retning av mer spesialiserte skip som er hurtiggående og større enn de frakteskipene som tradisjonelt har gått langs kysten. Dette peker igjen mot prioritering av få og større



havner, som har god kommunikasjon på landsiden, tilstrekkelig havneareal og moderne og godt dimensjonert mottaksutstyr.

Hvilken havn det bør satses på, vil forhåpentlig bli klargjort gjennom et pågående prosjekt i Fiskeridepartementets regi hvor man skal se på krav til en nasjonal havnestruktur i et langsiktig perspektiv.

## **8.2 Luffart**

De to lufthavnene i Rogaland, Stavanger lufthavn, Sola og Haugesund lufthavn, Karmøy, er begge såkalte stamflyplasser. Med dette menes at de er flyplasser som utgjør stammen i en opprinnelig flyplasstruktur i Norge. Begge flyplassene er åpne både for nasjonal og internasjonal trafikk, men flyplassen på Karmøy har pr dato ingen regulær utenlandstrafikk. Ca 2,5 mill passasjerer brukte flyplassen på Sola i 2001, mens ca 350 000 passasjerer reiste over Karmøy.

Da flyplassen på Karmøy ble anlagt i 1975 var reisen mellom Haugesund og Stavanger mer problematisk og tok lengre tid enn hva tilfellet er i dag. Helt frem til slutten av 80-tallet trafikkerte da også flyselskap ruten mellom de to lufthavnene.

Med etablering av en undersjøisk tunnel under Boknafjorden, der reisetiden mellom Haugesund og Stavanger forkortes med 40 minutter i forhold til dagens situasjon, blir spørsmålet om flyselskapene vil trafikkere begge disse lufthavnene med ruter til for eksempel Oslo, slik de gjør i dag?

En omstrukturering av luftfarten i Norge har medført at de to største selskapene, SAS og Braathens, har slått seg sammen og fordelt rutene seg imellom. Samtidig sliter alle selskapene, også de mindre, med økonomien. Det er en viss uro innen luftfarten og det vil

kanskje enda gå noe tid før strukturen på det innenlandske nettet er endelig lagt.

Opprettelsen av lavprisselskaper bidrar dessuten til å forsterke denne uroen. Kravet fra disse selskapene er å kunne trafikkere til et langt lavere avgiftsnivå enn i dag. Luftfartsverket vurderer derfor en differensiering av avgiftene slik at disse flyselskap kan etablere seg på noen mindre trafikkerte lufthavnene. Med i dette bilde er også Haugesund lufthavn, Karmøy.

Med bakgrunn i det som er nevnt over er det vanskelig å si noe sikkert om begge flyplassene i distriktet vil bestå etter at en eventuell ferjefri forbindelse over Boknafjorden er etablert. En mulighet kan være at Haugesund lufthavn, Karmøy i fremtiden vil bli en flyplass for lavprisselskap.

## Referanser

- Statistisk sentralbyrås internettsider
- Statistisk sentralbyrå: Arbeidsmarkedsstatistikk – foreløpige tall fra SSB (produsert for prosjektet, september 2001)
- Nasjonal transportplan 2002-2011 – Utfordringsdokument for Rogaland
- Asplan Viak Stavanger AS: Konsekvensutredning Rv 13 – Fastlandsforbindelse for Ryfylke. November 2000.
- Statens vegvesen Rogaland: Melding om konsekvensutredning for E 39 Kyststamvegen – ROGFAST. Mai 2001.
- Transportøkonomisk institutt: TØI-rapport 418/1999 Reisevaner i Norge 1998. Februar 1999.
- Transportøkonomisk institutt: TØI-rapport 513/2001 Senterstruktur og servicenæringenes lokaliseringsmønster – betydning av veibygging og økt mobilitet. April 2001.
- Kyststamvegutvalet: Ressursrik og kreativ landsdel søker samband... Mai 2000.
- Statens vegvesen: Stamvegutredning rute 8. Januar 1999.
- Statens vegvesen: Konsekvensanalyser. Håndbok 140. Desember 1995.
- Statens vegvesen: Veg og reiseliv. Håndbok 205. Mai 1998
- Statens vegvesen: Vegvalg – En samling foredrag. Januar 2001.
- Statens vegvesen Rogaland: Delutredning trafikk – Del 1 – Rapport fra reisevaneundersøkelse 14. mai 2001. Juni 2001.
- Statens vegvesen Rogaland: Delutredning trafikk – Del 2 – Trafikkanalyse. September 2001.
- St. prp. nr. 72 (1999-2000) Om delvis bompengefinansiering av T-forbindelsen.
- Transportbrukernes Fellesorganisasjon: Korridorer og knutepunkter for Bedre tilgjengelighet til Europa. Oktober 1996.
- SAVOS: Strategiske utfordringer for samferdselsutviklinga på Sør- og Vestlandet. Mai 2000.
- SAVOS: Verdiskaping og transport. Februar 2000.
- Nasjonal transportplan 2006-2015 Strategiske utredninger. April 2002.
- Statens vegvesen Rogaland: ROGFAST – Oppsummering av undersøkelse om tiltakets betydning for lokalt næringsliv. Mai 2002.