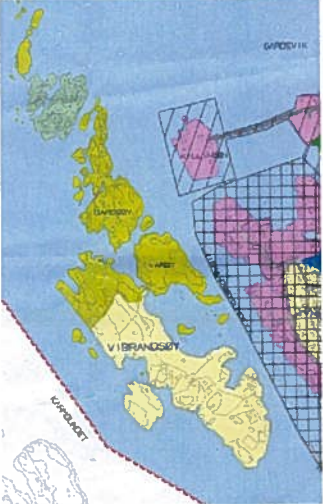
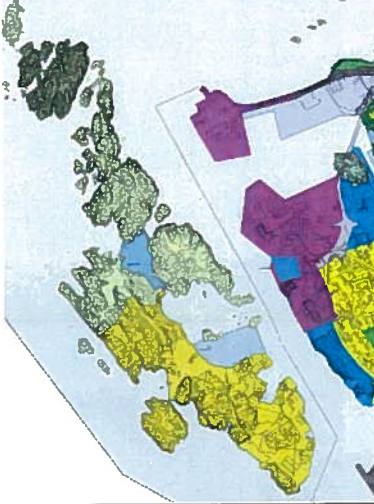

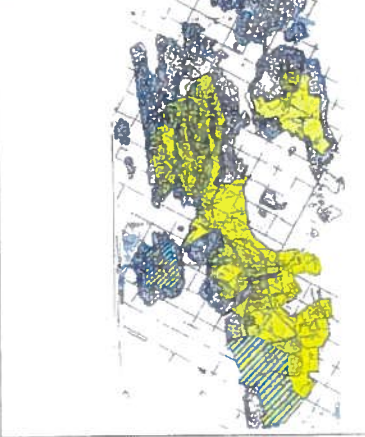


NOTAT - VIBRANDSØY:

Notatet viser alternativene og innspill angående arealutnyttelse samt mulige atkomst/forbindelser til Vibrandsøy.

	
<p>Gjeldende Kommuneplan</p>	<p>Planforslag- arealbruk som i gjeldende plan. (ca 160 da til utbygging)</p>
	 <p><small>Figur 4.2 Mulig arealbruk</small></p>
<p>Innspill til arealbruk og ny forbindelse. Hovedformål er rekreasjon.(ca. 67 da til utbygging)</p>	<p>Innspill fra bostyrer (arealbruk/forbindelse) Hovedformål er utbygging</p>

FORBINDELSE

Mulig forbindelse til Vibrandsøy fra Hasseløy (høybru, lavbru, vippebru, Undersjøisk tunnel evt. Senketunnel, Gangtunnel, båtforbindelse, kabelferge). Valg av forbindelse er delvis avhengig av hvor stor del av Vibrandsøy som tillates utbygd.

Høybro (30 m seilingshøyde)

Statens vegvesen har på oppdrag fra Haugesund kommune utført et forprosjekt for ny bruforbindelse til Hasseløy og Vibrandsøy.

Alternativ høybro rettelinjet inn på Hasseløy vil bli en betydelig lengre og dyrere bru.

En trase som føres inn på Vibrandsøy nord for nordre Løvågenvil få samme kostnad men alternativet anbefales imidlertid ikke grunnet inngrep i de uberørte delene av Vibrandsøy samt behov for lengre tilførselsveger.

Forprosjektet anbefaler en løsning med høybro med viadukter på sidene:

En høybroforbindelse til Vibrandsøy representerer et vesentlig landskapsmessig inngrep, men bør med bevisst linjeføring og materialvalg kunne bli et nytt spennende element i landskapet. Begge prosjektene innebærer beskjedne inngrep i forhold til natur og kulturminner-/miljø.

Prosjektkostnaden for en bruforbindelse fra Hasseløy til Vibrandsøy er kostnadsberegnet til 77 millioner i 2000-kr. I tillegg kommer tilførselsveger, grunninnløsning m.v.

Beskrivelse:

Seilingshøyde på 25 meter i 40 meters

bredde Hovedspenn på 96 meter

520 meter lang høybro

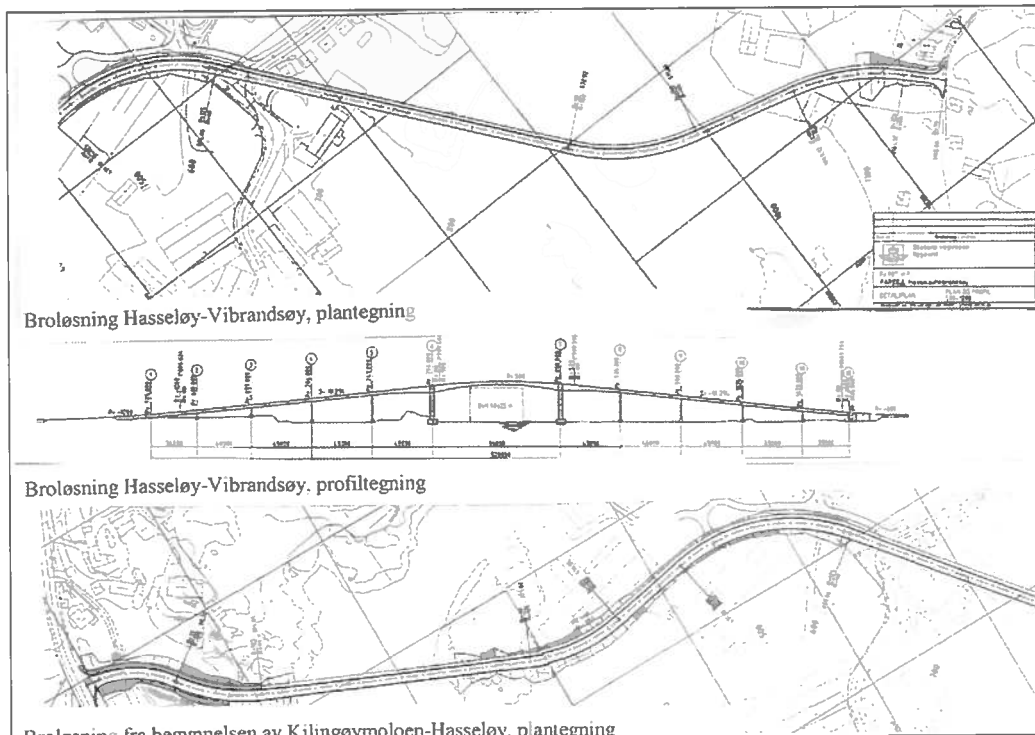
Maksimal stigning 10 %

Bredden på vegforbindelsene består av to kjørefelt skulder og fortau/gang-og sykkelveg, totalbredde er varierende mellom 10-11 meter

NB ! Kystverket krever 30 m seilingshøyde

Lavbro (15 m seilingshøyde)

Det forutsettes at bi-leden mellom Hasseløy og Vibrandsøy nedklassifiseres. J.fr. kystverkets krav om 30 m seilingshøyde.



Skisse høybro

Vippebru:

Vippebru anbefales heller ikke både ut fra de stedlige forholdene (langt hovedspenn) og driftsmessige aspekter. Data fra en slik bru som ble bygd i Telemark for noen år siden tilsier betydelige investerings- og driftskostnader. Investeringskostnaden, kun for brua, er grovt vurdert til ca. 150 mill. kr.

Med den trafikken som er i det aktuelle sundet, tilsier mye at det ville være behov for kontinuerlig bemannet driftsoperatørfunksjon. Ei så omfattende vippebru tar tid å heve og senke med tilhørende ventetid for trafikk over og under brua. I Telemark har en i tillegg forholdsvis kort tid etter at vippebrua er bygd, fått store reparasjonskostnader. (*utdrag fra rapport - "Forprosjekt for ny bruforbindelse til Hasseløy og Vibrandsøy" utarbeidet av Statens Vegvesen, nov. 2000*).

Undersjøisk tunnel evt. senketunnel

Undersjøisk tunnel anbefales heller ikke ettersom kryssingen av sundet er så kort at det blir vanskelig å få akseptable tilknytninger på hver side. En slik tunnel skal ha 40-50m fjelloverdekning og maksimalt 8% stigning. Sannsynligvis, med forbehold om manglende grunnundersøkelser, vil en slik tunnel måtte ligge 70 -80m under havoverflaten i det aktuelle sundet. Det tilsier at et tilknytningspunkt på land på hver side ville ligge ca. 1 km fra sundet på Vibrandsøysiden. på Hasseløysiden ville tunnelen ikke komme opp før kryssing av sundet mellom Hasseløy og fastlandet og derfor også måtte føres under dette. Tunnelen ville grovt vurdert bli 2,2 - 2,7 km lang og ha en prosjektkostnad på 150 - 200 mill. kr.

Alternativt kunne en, for å få bedre stigningsforhold og en kortere tunnel, krysse selve sundet med en senketunnel tilknyttet med fjelltunnel på hver side. prosjektkostnaden ville imidlertid bli enda høyere enn fjelltunnel hele vegen grunnet høgt kostnadsnivå på selve senketunnelen. (*utdrag fra rapport - "Forprosjekt for ny bruforbindelse til Hasseløy og Vibrandsøy" utarbeidet av Statens Vegvesen, nov. 2000*).

Vippebru: anbefales ikke både ut fra de stedlige forholdene (langt hovedspenn) og driftsmessige aspekter. Erfaringsdata tilsier betydelige investerings- og driftskostnader

Undersjøisk tunnel anbefales heller ikke pga. at det er vanskelig å få akseptable tilknytninger på hver side, prosjektkostnad på 150-200 millioner.

Senketunnel anbefale heller ikke pga. at prosjektkostnaden ville blitt enda høyere enn undersjøisk tunnel. Vanskelig med sidetunnel fra Hasseløy.

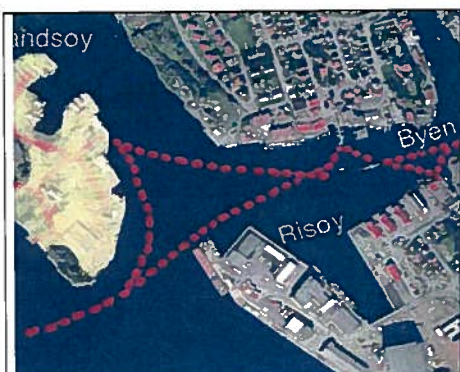
Gangtunnel



Gangtunnel i glass. Parkeringsanlegg på kommunalt areal øst for Staalhuset.

Attraksjonsverdi. Ikke kostnadsberegnet.

Bybåt (Båtforbindelse)



By-båt med rute fra Indre Kai -Risøy - Hasseløy - Vibrandsøy.
Rutefrekvens avpasses aktiviteter og virksomheter på Vibrandsøy.
For beboere på Risøy nord og Hasseløy vest vil båten kunne være et alternativ fremfor buss eller egen bil.

Bybåt sammen med gangtunnel gi mulighet til å komme til fra Vibrandsøy hele døgnet.

Kablerferjevurdering

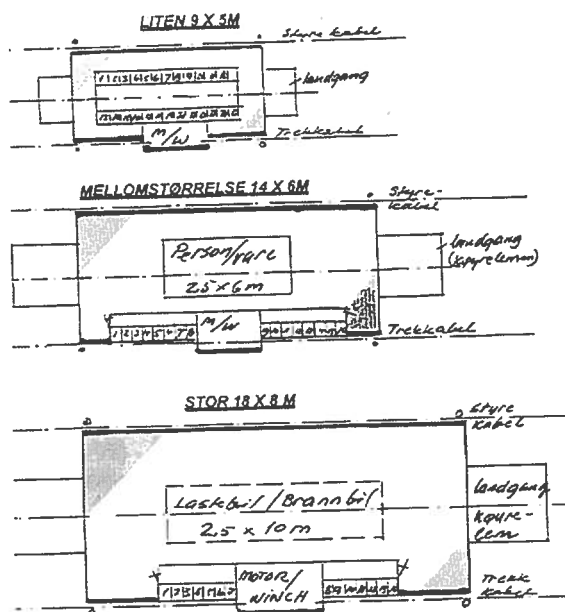
Maran utvikling har i 1995 gjort en utredning om Kablerferje til Vibrandsøy

Distansen over sundet er mellom 130-170 meter avhengig av traseen

Sannsynlig total reisetid er mellom 2-3 minutter

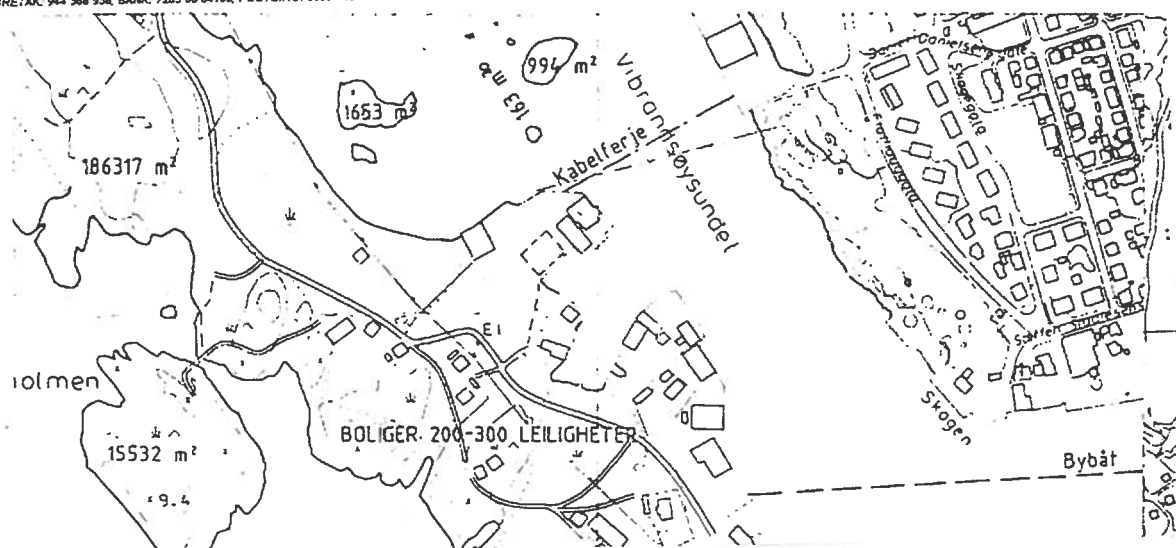
8 KABELFERJER FORSLAG TIL ALTERNATIVER OVERSIKT

**MARAN
UTVIKLING AS**



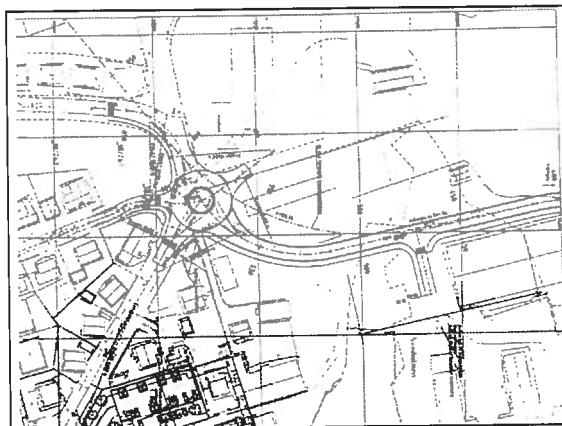
Lastekapasitet	Omregnet til 2001-kroner		
	Investering	Årlige driftsutgifter	Bemanningsutgifter 06.00-24.00
25 passasjerer med baggasje (a 80 kg) 2 tonn nyttelast	1,7 millioner	375 000	1.8 millioner
15 passasjerer med baggasje 1 stk person/varebil 4,7 tonn nyttelast	3,4 millioner	500 000	1.8 millioner
10 passasjerer med baggasje 1 stk søppel/brannbil 10,8 tonn nyttelast	4,5 millioner	660 000	1.8 millioner

MARAN UTVIKLING AS, DUESUND, NS192 HOSTELAND, NORWAY.
TEL. +47 56 387 405, FAX. +47 56 387 265
DRETAK. 944 568 954, BANK. 7295 06 04100, POSTGIRO: 0809 483 4018.



Sjøfartsdirektoratet krever bemanning av kablerferjer i trafikkerte led.

Annet:



Ny rundkjøring godkjendt i forbindelse med boligprosjektet Hasseløy brygge (Neumann bygg). Rundkjøringen har vanskeliggjort etablering av bru/ senketunnel til Vibrandsøy.

Noen betraktninger om senketunnel:

Dybde i sundet gjennomsnitt 12 m
Fri høyde i tunnel 5 m
Konstruksjon og overdekning ca. 2 m
Bunn tunnel - 19 m
Min terrenghøyde ved nedkjøring ca. 3 m
Maks stigning 7 %
Lengde nedkjørings rampe ca. 300m
(med stigning 10% - 210 m)

Det vises for øvrig til Rapport vedr. bruforbindelse, Registreringshefte for Vibrandsør, samt registreringer av biologisk mangfold.