



Statens vegvesen
Finnmark

Statens vegvesen Finnmark
Tlf. 78 95 01 00
Prosjektkontor FATIMA
Honningsvåg
Tlf. 78 47 44 00
Fax. 78 47 44 05



FATIMA

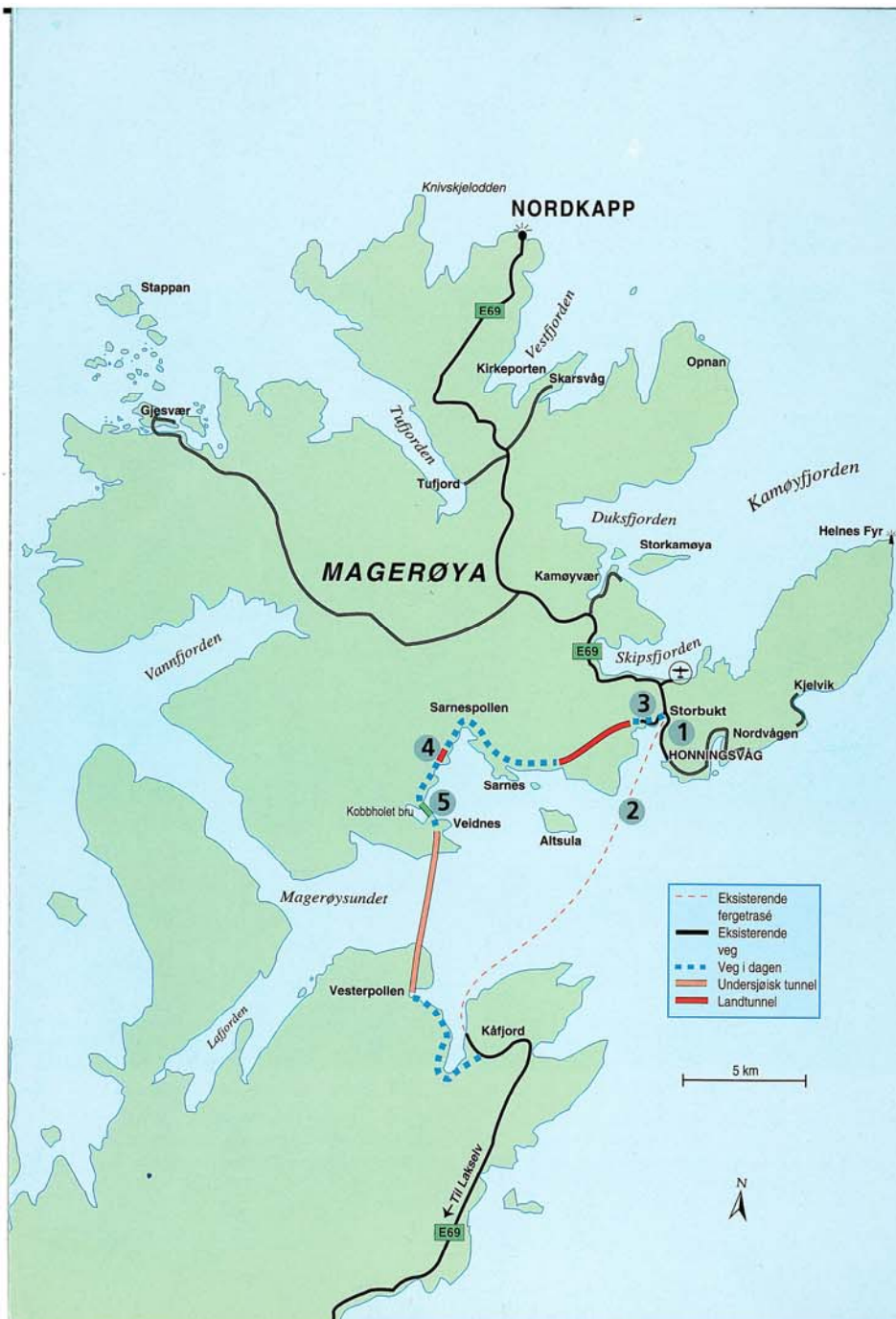
FASTLANDSFORBINDELSEN TIL MAGERØYA



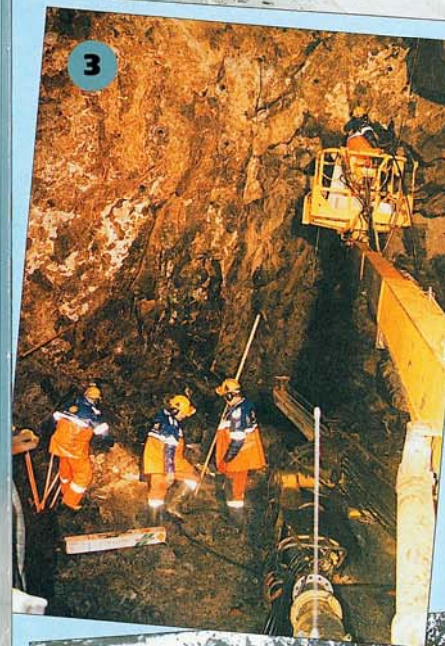
Statens vegvesen
Finnmark



NORDKAPP
FATIMA BOMPENGESELSKAP AS



- 1) De første maskinene klar til å fraktes ut på anlegget.
- 2) Utradisjonelle fraktemetoder må brukes for å få ut utstyret.
- 3) Vegvesenets egne folk i aksjon i Honningsvågtunnelen.
- 4) Vegbygging ved Studentervika, korttunnelen i bakgrunnen.
- 5) Mudring for brufundamenter, Kobbholet bru



FATIMA

FASTLANDSFORBINDELSEN TIL MAGERØYA

Ideen om å bygge en fastlandsforbindelse til Magerøya skriver seg allerede fra 1930-tallet. Planarbeidet startet først på 1980-tallet, og 28. mai 1993 fattet Stortinget vedtak om å realisere prosjektet.

Utbyggingen av fastlandsforbindelsen vil gi bedre tilgjengelighet til Magerøya både for lokalbefolkning og turister.

FAKTA OM FATIMA:

Total lengde:	28,6 km
Antall tunneler:	3 stk
Antall bruer:	1 stor og 3 mindre
Veg i dagen:	16,7 km

FATIMA er det største samferdselsprosjekt i Finnmark noensinne.



HONNINGSVÅG

BYEN VED NORDKAPP

Honningsvåg ligger på 71° nord. De viktigste næringsveiene er fiskeri og reiseliv. Honningsvåg er kommunesenter i Nordkapp kommune. Ca 2.900 av kommunens rundt 4.000 innbyggere bor i Honningsvåg.



Honningsvåg

Bygging av fastlandsforbindelse til Magerøya vil bedre det lokale næringslivets betingelser, og bidra til å styrke Honningsvåg som et livskraftig senter.

NORDKAPP

PÅ TOPPEN AV EUROPA

Nordkapp ligger ca 30 km fra Honningsvåg og er et av Norges mest populære turistmål. Nordkapp blir hvert år besøkt av 200.000 - 250.000 turister. Turisttrafikken er stort sett konsentrert til sommersesongen, men vinterturisme har etterhvert også blitt attraktivt.



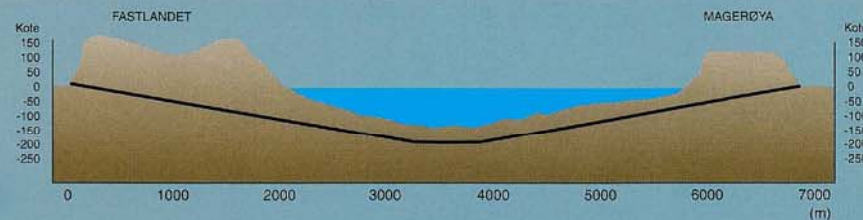
Nordkapp

Dette er drømmen for turistene som ønsker å oppleve Nordkapp i midnattsol. Været skifter imidlertid fort på disse kanter, og kald vind med tåke fra havet er en minst like vanlig værtype.

NORDKAPPTUNNELEN

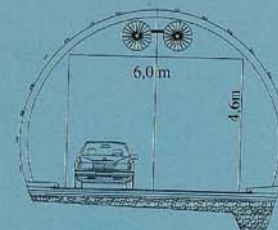
VERDENS LENGSTE UNDERSJØISKE VEGTUNNEL

Nordkapptunnelen vil forbinde Magerøya med fastlandet. Tunnelen går mellom Vesterpollen på fastlandssiden og Veidnes på øysiden. Tunnelen gjennomføres som entrepris, med Veidekke ASA som hovedentreprenør. Byggingen startet våren 1995, og tunnelen ventes ferdig 1. juni 1999. Når Nordkapptunnelen står ferdig, vil den være verdens lengste og nordligste undersjøiske vegtunnel. For tiden drives tunnelen fra begge sider. Gjennomslag ventes sommeren 1998.



TEKNISKE DATA:

Lengde:	6,8 km
Dypeste punkt:	- 212 m
Maks stigning:	10 %
Tverrsnitt:	T8 dvs. totalbredde 8,0 m
Totalkostnad:	432 mill. kr



GEOLOGI

Nordkapptunnelen går gjennom to bergartsmassiver.

En forkastningssone med vekselvis leirskifer og sandstein skiller disse to massivene.

Den dominerende bergarten på fastlandssiden er glimmerskifer.

Fjellet på Magerøysiden består vekselvis av sandstein, leirskifer og gråvakke. Fjellforholdene her har gjort driving av tunnelen vanskelig og krever omfattende sikring (full utstøpning).

Til tross for de dårlige fjellforholdene, har det vært lite vannlekkasje i tunnelen.

UTRUSTNING:

Tunnelen vil bli utstyrt med nødtelefoner, brannslukningsapparater, god belysning, mobiltelefon- og radiodekning. I tillegg vil det bli montert vifter for å sikre god luftkvalitet. Vann som trenger inn i tunnelen vil bli pumpet ut i Magerøysundet. Dersom pumpene skulle stanse opp, f. eks. ved strømbrudd, vil et oppsamlingsbasseng kunne ta unna vannlekkasjen i flere dager før vannet når kjørebane.

VEG I DAGEN

Vegbygging i dagen foregår på tre forskjellige anleggsparseller. Flere ulike interessegrupper, som reindriftsnæringa, grunneiere og hytteeiere, er og har vært berørt av vegbyggingen.

Så mye som mulig av fjellmassene fra landtunnelene brukes i vegbyggingen.

All vegbygging i dagen blir utført av Statens vegvesen i egenregi.

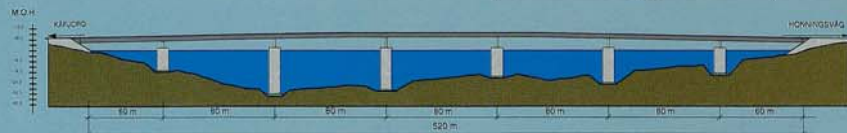
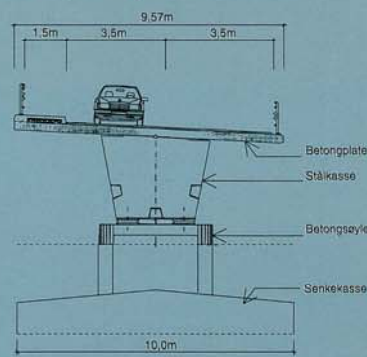
Vegen vil gå gjennom Sarnesområdet hvor det planlegges nye boligfelt. På Sarnes er det gjort bosetningsfunn som er ca 10200 år gamle, av de eldste i Norge.

KOBBOLET BRU

Kobbholet bru er 520 m lang og vil gå i en jevn kurve over Kobbholbukta ved Veidnes. Sjødybden i bukta varierer, og går ned mot 37 m. Seilingshøyden under brua er 10 m. Brua gjennomføres som entreprise med Selmer ASA som hovedentreprenør. Byggingen startet sommeren 1996, og brua er planlagt ferdig 15 oktober 1998. Brua fundamenteres med 6 senkekasser av betong. Disse vil bli fylt med pukk. Senkekassene plasseres på betongfundamentene startet sommeren 1997. Senkekassene produseres i Sarnespollen, ved hjelp av glideforskallings-teknikk, og arbeidet med å plassere disse på betongfundamentene startet sommeren 1997.

TEKNISKE DATA:

Lengde: 520 m
 Brekke: 9,57 m inkl.
 1,5 m gangbane
 Overbygning: Samvirke mellom stål og betong
 Seilingsløp: 10 x 40 m
 Totalkostnad: 125 mill. kr
 Utrustning: Vindmålerutstyr



HONNINGSVÅGTUNNELEN

Honningsvågtunnelen vil gi vegforbindelse til Sarnes. Fra Sarnessiden gjennomføres tunnelen som entreprise. Entreprenør her er MIKA A/S, som også bygger en kort tunnel (ca 160 m) på strekningen Veidnes - Sarnespollen. Fra Honningsvågsiden har tunnelen vært drevet i egen regi. Driften har vært organisert som et samarbeidsprosjekt mellom produksjonsavdelingene i Sogn og Fjordane, Nordland, Troms og Finnmark.

Tunnelen vil få et noe større tverrsnitt enn Nordkapp tunnelen for å gi plass til gang- og sykkelbane.

Onsdag 23. juli 1997 var det gjennomslag for Honningsvågtunnelen.

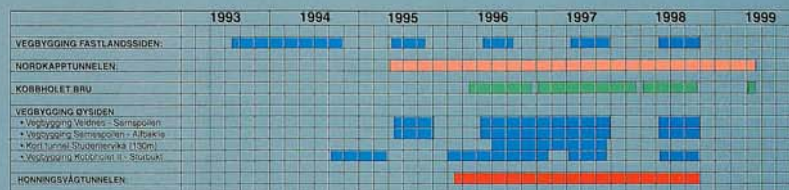
GEOLOGI:

Fjellet består av Gabbro på Honningsvågsiden, med delvis innslag av serpentinit og leire. På Sarnessiden er det for det meste sedimentbergarter. Mellom disse bergartsmassivene er det en ca 200 m bred overgangssone.

TEKNISKE DATA:

Lengde: 4,4 km
 Maks. stigning: 2 %
 Tunneltverrsnitt: T9, dvs. totalbredde 9,0 m med to kjørefelt à 3,0 m
 Totalkostnad: 163 mill. kr.
 Utrustning: God ventilasjon og belysning, nødtelefoner, brannslukningsapparater, radio- og mobiltelefondekning.

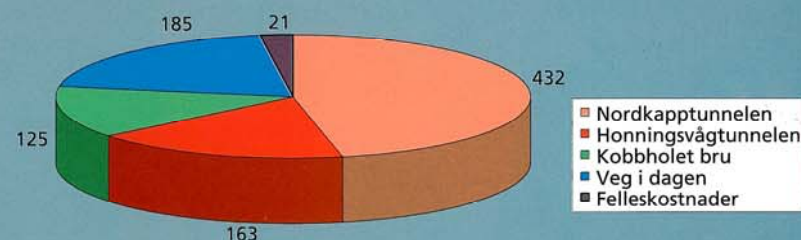
FREMDRIFTSPLAN



Ferdigstillelse av prosjektet var opprinnelig berammet til høsten 1998. Vanskelige fjellforhold i Nordkapp tunnelen har imidlertid ført til utsettelse av ferdigstillelsen. Åpningsdato er satt til 1. juni 1999.

Det opprinnelige kostnadsoverslaget var på 655 mill., omregnet i 1997 kr. Dette er justert opp som følger av planendringer på prosjektet og problemer med fjellforholdene. Det nye kostnadsoverslaget for FATIMA er på 926,5 mill. i 1997 kr.

Fordeling av kostnader FATIMA. mill. kr



NORDKAPP BOMPENGESELSKAP

Nordkapp Bompengeselskap A/S ble stiftet i 1992. Selskapets aksjonærer er Finnmark fylkeskommune og Nordkapp kommune. Bompengeselskapet finansierer ca 200 mill. kr. av prosjektkostnadene. Forhåndsinnkrevingen av bompenger startet sommeren 1993 med 20% økning av taksten på fergebillettene. Fra 1997 er midler fra bompengeselskapet med på å finansiere de løpende kostnadene på prosjektet.

Bomstasjonen vil bli plassert på Veidnes. Bompengeselskapet vil være ansvarlig for driften av bomstasjonen, og nedbetalingstiden er beregnet til 15 år fra åpningsdato. Bompengetakstene vil tilsvare fergetakstene.

Det vil bli krevet inn bompenger begge veier. I turistsesongen (1.mai-31.september) vil bomstasjonen være bemannet døgnet rundt. Ellers i året blir den betjent mellom kl. 07.00 og 23.00.

Ferga på bildet, M/F «Kåfjord», trafikkerte strekningen Kåfjord - Honningsvåg frem til 1990. Den ble da erstattet av en større ferge. Overfartstiden på fergesambandet er 45 min. Fergesambandet vil bli erstattet av FATIMA.

