

Vedlegg 1

Silingsnotat Forslag til planprogram

Høring av regional plan fylkesveg 91 Ullsfjordforbindelsen

Avklaring av vegtraseer bør fortrinnsvis skje gjennom formell oversiktsplan (regional plan). Slike planer gir stor sikkerhet for at hovedtrekkene i aktuelle vegutbyggingstiltak blir grundig vurdert uten å komme i bakgrunn for detaljspørsmål.

Det bør utarbeides reelt sett forskjellige alternativer, med ulik vektlegging av de hovedhensyn som skal avveies mot hverandre, som transportøkonomi, trafikkikkerhet og miljøforhold. Rimeligste, realistiske alternativ skal være vurdert. Alternativene blir i dette planprosjektet vurdert opp mot samfunns- og effektmålene:

Samfunns mål

Ullsfjordforbindelsen skal bidra til å utvide bo- og arbeidsmarkedsregionen for Tromsø og Lyngenhalvøya, og bidra til positiv samfunns- og næringsutvikling i området.

Ullsfjordforbindelsen skal være en trafikkikker døgnaåpen forbindelse som reduserer reisetiden mellom Tromsø og Lyngen.

Effektmål

Den nye fylkesveg 91 fergefri forbindelse skal forkorte reisetiden mellom Tromsø og Nord-Troms/Finnmark.

Den nye fylkesveg 91 fergefri forbindelse skal bedre framkommeligheten for alle brukere, ved å erstatte innstilte ferger og være et alternativ til vegtrasé som i dag ligger i skredfarlige områder.

Styringsgruppen for planprosjektet har i møte 4. mai 2016 forkastet 3 alternativer. Dette er en forklaring og beskrivelse om hvorfor disse ikke utredes videre.

Viktige vurderinger – Bestemmelser vegtunneler

Statens vegvesen har forutsetninger og krav til valg av form på tunneler. Vertikalkurvatur (stigning/fall) i vegtunneler er bestemt med følgende:

Det er ikke tillat med mer enn 5 % stigning/fall i lengderetningen, med mindre ingen annen løsning er geografisk mulig.

Alternative linjer under er tunneler som vil være mellom 9 – 12 km lang og med 7 % stigning. Ved 5 % stigning/fall vill de bli enda lengre. Lange tunneler gir betydelig risiko for

tungtransport, hvis det oppstår ulykker inne i tunnel. Tunnel er også i disse størrelsene kostnadskrevede. Det er ønskelig at man skal kunne oppleve natur og landskapskvaliteter på den nye vegen og ikke legge for lang trasé i tunnel.

Vi har forkastet og utreder ikke videre følgende linjer:

10 300, 10 100 og 14 000, alle med samme begrunnelse som nevnt ovenfor.

Linje 10 300

Starter ved ny veg Hov og med tunnel som går gjennom Nakkefjellet, under Ullsfjorden og kommer ut ved Bjørkheim. Tunnelen er ca. 12 km. Universitetet i Troms, Norges Arktiske universitet ved Institutt for geologi har utarbeidet en rapport som Statens vegvesen har fått innsyn i. I denne linjen er det 100 meter havdybde, og 150 meter løsmasser. Vi skal ha minimum 50 meter overdekning. Hvilket innebærer at man må ned på - 300 kote før vi kan legge tunnel.

Linje 10 100

Starter ved ny veg Hov og har påhugg (tunnelåpning) gjennom Nakkefjellet, tunnelen fortsetter under Straumen og igjennom Straumsnes og kommer ut ovenfor Jektevika. Tunnelen er ca. 10 km lang. Linjen slutter med en bru over til Storsteinnes som er ca. 650 - 700 meter.

Linje 14 000

Starter ved ny veg Hov, tunnel gjennom Nakkefjellet 4, 2 km, bru over Skarmunken 650 - 700 m. ny veg gjennom Jøvikdalen med tunnel på 860 meter, vegen fortsetter forbi Jektevika og påhugg for ny tunnel nedenfor Fornestinden. Tunnelen går igjennom fjell og kommer ut ved Rørnes, tunnelen er ca. 9 km lang.