

# KONSEKVENsutREDNING FOR TRANSPORTKORRIDOR E6 NARVIK-BJERKVIK



*Statens vegvesen region nord*

## **SAMMENDRAG KONSEKVENsutREDNING**

### **BAKGRUNN**

Ev 6 mellom Narvik og Bjerkvik preges av relativt dårlig standard. I forbindelse med revisjon av Nasjonal Transportplan, gikk Statens vegvesen høsten 2002 gjennom standarden på samtlige stamveger og øvrige riksveger. Mellom Narvik og Bjerkvik viser analysen at vegen på hele eller deler av strekningen har for dårlig standard både når det gjelder vegbredde, kurvatur og bæreevne. Det er særlig på sørsiden av Rombaken at standarden er dårlig. I tillegg er strekningen ulykkesbelastet.

Mellom Trældal og Leirvik er det stor skredfare. Det er i 2004 og 2005 satt av 10 mill kr til skredsikringstiltak her. Disse midlene vil gå til å bygge en tunnelportal/skredoverbygg i østenden av dagens Leirviktunnel, 3 stk fanggjerdar og en fangmur i et bekkeløp. Tiltakene vil bedre skredsituasjonen betraktelig, men likevel vil ikke gi en 100 % skredsikker veg. Denne investeringen tilhører 0-alternativet og vurderes til å være godt nok.

Forut for arbeidet med kommunedelplanen har det i flere år vært jobbet med å utrede ulike vegløsninger for strekningen Narvik – Bjerkvik. Utgangspunktet for å starte planleggingen var todelt. Vegen mellom Trældal og Leirvik er en av de mest rasutsatte strekningene på Ev 6 i Nordland. Strekningen var derfor høyt prioritert i forbindelse med revisjon av Nasjonal transportplan for perioden 2002 – 2011. Samtidig pågikk det et arbeid lokalt i Narvik for å utrede muligheten av å bygge ny bru over Rombaken mellom Narvik og Øyjord. For å se disse prosjektene i sammenheng ble det besluttet å utarbeide en kommunedelplan for strekningen Narvik – Bjerkvik der både opprusting/skredsikring av eksisterende veg og bygging av ny bru utredes.

### **PLANPROSESSEN**

Arbeidet med kommunedelplanen startet vinteren 2003. Planleggingen er utført av Statens vegvesen i samråd med Narvik kommune.

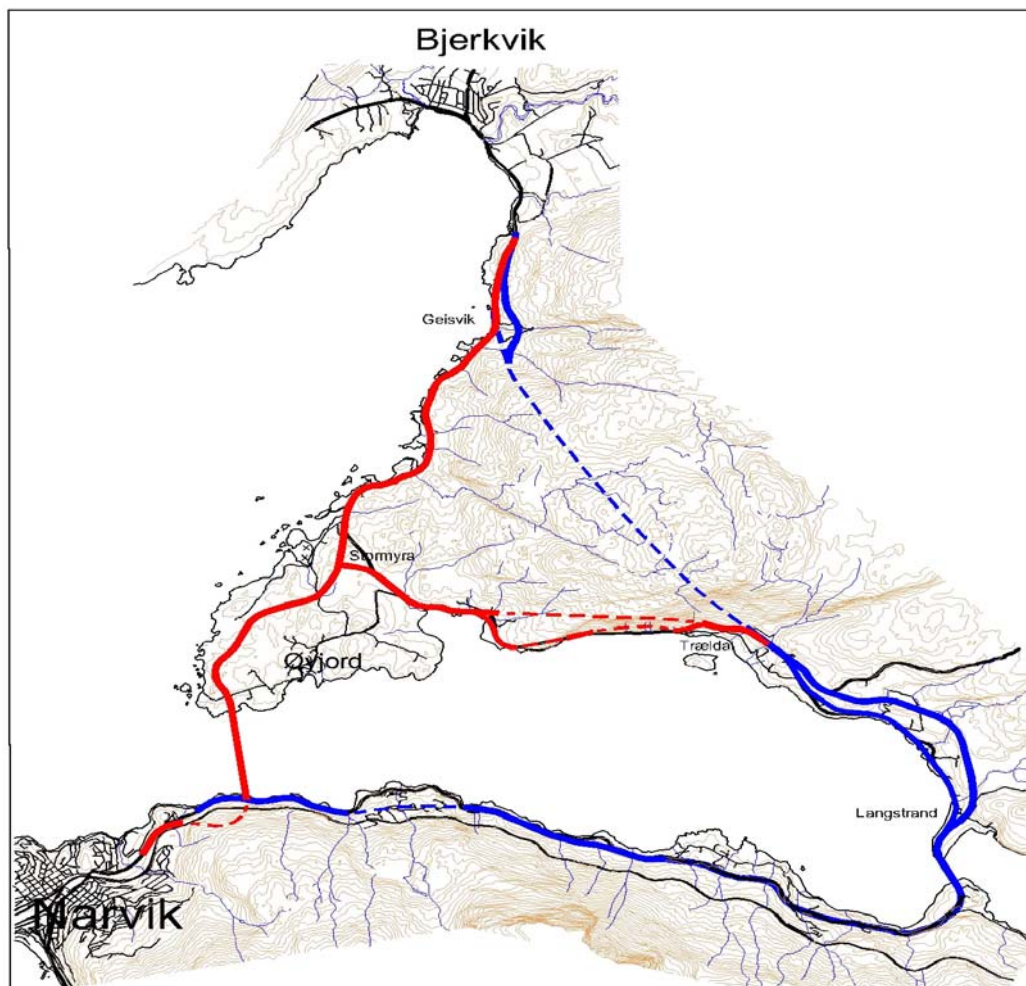
Tiltaket vil medføre en investering på et sted mellom 700 mill og 2 mrd kr avhengig av valg av alternativ. I henhold til forskrift om konsekvensutredninger medfører dette at tiltaket er utredningspliktig som et vedlegg-1 tiltak i punkt I.2.1.c i forskriften (Veger med investeringskostnader på mer enn 400 mill kr over en periode på 8 år eller kortere). Med bakgrunn i dette ble det utarbeidet en melding om konsekvensutredning med tilhørende forslag til utredningsprogram. Melding og forslag til utredningsprogram ble sendt på høring i august 2003. Utredningsprogrammet ble endelig fastsatt av Vegdirektoratet i november 2004.

Konsekvensutredningen skal gi en begrunnelse for tiltaket, herunder formål og målsetninger som søkes ivarettatt. Den skal også inneholde en beskrivelse av dagens situasjon. Statens vegvesen er i ferd med å revidere *håndbok 140 konsekvensanalyser* og har valgt å prøve denne ut og følge instruksene i det nye høringsutkastet.

Konsekvensutredningen utarbeides parallelt med kommunedelplanen for tiltaket. Utrednings- og plandokumentene vil bli sendt på høring samtidig. Det skal holdes et åpent møte om konsekvensutredningen tidlig i høringsperioden. På bakgrunn av konsekvensutredningen og høringsuttalelser til denne, avgjør Vegdirektoratet, som er ansvarlig myndighet, om utredningsplikten er oppfylt. Kommunedelplanen kan først vedtas når konsekvensutredningen er godkjent i et sluttdokument.

## UTREDNINGSSALTERNATIVENE

Hovedalternativene 1 og 2 inneholder varianter av rassikringstiltak og utbedring av standard på de deler som følger dagens vegtrasé. Følgende hovedalternativ er utredet med varianter (kartet fra utredningsprogrammet):



Alternativ 1 Alternativ 2

Alt.	Hovedalternativ ny vegtrasé	Narvik – Langstranda	Langstranda – Trældal	Trældal – Øyjord	Øyjord – Geisvik
Alt 0	Nullalternativet	Dagens	Dagens	Dagens	Dagens
Alt 1	Ny bru Håloglandsbrua	Dagens	Dagens	a) Dagens b) Kort tunnel c) Lang tunnel	Utbedring. Arealbruks- utvikling
Alt 2	Ny lang tunnel Trældal- Geisvik	Utbedring	a) Utbedring b) Omkjøring	a) Dagens b) Kort tunnel	Dagens

0-alternativet er pr definisjon en av beskrivelse hvordan forholdene på og langs eksisterende veg er og vil utvikle seg dersom tiltakene ikke gjennomføres. Kun tiltak som er vedtatt gjennomført og/eller ligger inne i handlingsprogrammet innen år 2015, skal inngå i 0-alternativet.

**SAMMENSTILLING AV PRISSATTE OG IKKE PRISSATTE KONSEKVENSER**

Sammenstillingen er en systematisk sammenlikning og vurdering av fordeler og ulemper ved de aktuelle alternativ og tiltak. Dersom fordelene for samfunnet er større enn ulempene, defineres tiltaket som samfunnsøkonomisk lønnsomt.

I sammenstillingsprosessen skal det ikke trekkes inn andre tema eller forhold enn det som fremgår av kapitlene prissatte og ikke prissatte konsekvenser. Vektlegging av eventuelt andre tema skal behandles i kapitlet om romlig og sosial utvikling eller til slutt i anbefalinga.

Sammenstilling er ikke det samme som anbefalingen. Ofte vil anbefalingen følge resultatene fra denne sammenstillingen, men det kan være grunner til at den ikke gjør det. I dette tilfellet, for å foregripe litt, vet vi at tema ”romlig og sosial analyse” beskriver vesenlige forhold.

**Samletabell med sammenstilte prissatte konsekvenser**

<b>Aktør</b>	<b>Nyttekomponent</b>	<b>1a</b>	<b>1b</b>	<b>1c</b>	<b>2a</b>	<b>2b</b>
Trafikant -nytte	Tidskostnader	450	450	459	134	114
	Kjøretøykostnader	295	295	300	58	55
	Næringstransportnytte(*)	335	335	340	208	190
	Nyskapt trafikk	41	41	41	0,1	0,1
Nytte for samfunn for øvrig	Ulykker	178	178	175	77	72
	Støy og luftforurensning	4	4	5	0	0,5
	Restverdi	98	101	104	44	46
<b>SUM NYTTE</b>		<b>1401</b>	<b>1404</b>	<b>1424</b>	<b>521</b>	<b>478</b>
Kostnad for det offentlige	Anleggskostnader	1855	1907	1960	830	867
	Rentekostnader i byggeperiode	220	227	233	202	210
	Skattekostnad	196	201	207	192	201
	Vedlikehold-/driftskostn.	36	36	41	13	14
<b>SUM INVESTERING/DRIFT</b>		<b>2307</b>	<b>2371</b>	<b>2441</b>	<b>1237</b>	<b>1292</b>
<b>NETTONYTTE NN</b>		<b>-906</b>	<b>-967</b>	<b>-1017</b>	<b>-716</b>	<b>-814</b>
Budsjettkostnad B		1327	1365	1406	1311	1369
<b>Nettonytte pr budsjett-kr NNB</b>		<b>-0,68</b>	<b>-0,71</b>	<b>-0,72</b>	<b>-0,55</b>	<b>-0,59</b>
	Internrente(%)	1	1	1	3	2
	Første års avkastn. (%)	8	7,7	7,6	2,9	2,5

Tabellen viser nettonytte av alle kostnadskomponentene som tilhører konsekvensanalysen.

**Sammenstilte ikke-prissatte konsekvenser**

Følgende tabell oppsummerer konsekvens for ikke prissatte temaer og rangering til slutt.

**Sammenstilte ikke-prissatte konsekvenser**

Ikke prissatte konsekvenser	Alternativ 1			Alternativ 2	
	1a	1b	1c	2a	2b
Landskapsbilde	-	-	-	--	--
Nærmiljø og friluftsliv	0	0	0	+	++
Kulturmiljø	-/--	-/--	-/--	--/---	--/---
Naturmiljø	-	-	-	--/---	--/---
Naturressurser	0	0	0	0	0
<b>Samlet konsekvens</b>	Negativ	Negativ	Negativ	Negativ	Negativ
<b>Rangering</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>4</b>

Det er flest minuser og bare noen plusser for tema nærmiljø og friluftsliv. Derfor anser vi at alle *utredningsalternativene totalt sett har negativ konsekvens for ikke-prissatte konsekvenser*. Ifølge instruksen skal derfor 0-alternativet innføres i sammenlikningen og skal ha rang 1 siden den har ingen/ubetydelig konsekvens. Av de øvrige har hovedalternativ 1 færrest minus og dermed har minst negative konsekvenser og rangeres derfor foran hovedalternativ 2.

Ved innbyrdes rangering av alternativ 1, er spørsmålet hvilken rassikring som er tilstrekkelig eller best. Delutredningene for ikke prissatte- gir ikke utslag i form av forskjell i antall plusser eller minuser. Under tema nærmiljø og friluftsliv er imidlertid alternativ 1c rangert som den innbyrdes beste, dernest følger 1b og 1a. Årsaken er at lengre tunnel gir en større følelse av trygghet enn 1a. Alle alternativer 1a, 1b og 1c anses å gi tilstrekkelig rassikring. 1a er den svakeste med over 50 % sikring, men kan forsvares ut fra en kraftig trafikkreduksjon på strekningen og den nye muligheten for omkjøring over Hålogalandsbrua.

Alternativ 1c er bedre for kulturmiljøet gjennom Leirvika, da man unngår inngrepet som en utbedring av dagens veg innebærer.

Alternativene 2a og 2b har like mange minus. Alt.2b har flere pluss for tema nærmiljø og friluftsliv. Ved valg av 2b frigjøres området gjennom Hergott-Langstranda til beboerne og friluftsliv. Dette hensynet vektet høyt.

Neste avsnitt sammenstiller de prissatte og ikke-prissatte konsekvenser:



**Sammenstilte prissatte og ikke-prissatte konsekvenser (alle tall i millioner 2005-kr)**

Konsekvens	Komponent	Alternativ 1			Alternativ 2	
		1a	1b	1c	2a	2b
Prissatte	Nettonytte	-906/-800	-969	-1016	-716	-817
Ikke-Prissatte	Samlet vurdering/rangering	Negativ 3	Negativ 2	Negativ 2	Negativ 5	Negativ 4
Samfunnsøkonomisk vurdering		Ikke lønnsom	Ikke lønnsom	Ikke lønnsom	Ikke lønnsom	Ikke lønnsom

Ingen av alternativene er samfunnsøkonomisk lønnsomme da både prissatte og ikke-prissatte konsekvenser er negative. Dette betyr at 0-alternativet tas med videre på lik linje med utredningsalternativene.

Som følge av lønnsomhetsvurderingen over skal alternativ 0 rangeres først. Alle tiltakene medfører at for hver krone man investerer taper samfunnet. Ingen av alternativene blir lønnsom med unntak av alternativ 0.

Tabellen under rangerer alternativene etter en samlet vurdering av NNB (nettonytte pr budsjettkrone), nettonytte og ikke-prissatte konsekvenser.

**Samlet rangering**

	Alternativ 0	Alternativ 1			Alternativ 2	
		1a	1b	1c	2a	2b
NNB (Nettonytte pr budsjettkrone)	0,00	-0,68/-0,63	-0,71	-0,72	-0,55	-0,60
Rang ikke-prissatte	1	3	2	2	5	4
Samlet lønnsomhetsvurdering	Nøytral	Ikke lønnsom	Ikke lønnsom	Ikke lønnsom	Ikke lønnsom	Ikke lønnsom
Samlet rangering	1	3	4	6	5	2

Den samlede rangering kan teoretisk gjøres i to trinn: Først valg av transportkorridor, altså alternativ 1 eller 2, og dernest valg av underalternativ. I dette tilfellet velger vi først å ekskludere de alternativene som anses som dårlige og dermed uakseptable.

Alternativ 1c rangeres sist da den innebærer uforholdsmessige store kostnader i forhold til nytte (dårligst NNB) samt at rassikring 1c anses for unødvendig ("overkill") i ny situasjon med sterkt redusert trafikk på problemstrekning.

Velge den beste av 2a og 2b: Alternativ 2a får rang 5 (nest sist). Først og fremst vurderes den som dårligere enn alternativ 2b i forhold til ikke-prissatte temaene nærmiljø, friluftsliv og kulturmiljø. Ved å velge 2b unngår man de negative konsekvensene spesielt for nærmiljøet, på strekningen Hergott-Trældal. Dette forholdet vurderes som viktigere enn å velge 2a bare fordi den har lavest kostnad og derfor har høyest nettonytte pr budsjettkrone (NNB).

De neste alternativene 2b, 1a og 1b vurderes som de beste. Alternativ 2b får rang 2, altså best etter alternativ 0 og foran alternativ 1a og 1b på grunn av bedre netto nytte.

Alternativ 1a får rang 3 og etter 2b fordi den gir akseptable negative konsekvenser for ikke-prissatte konsekvenser og en netto nytte som kun er 90 millioner dårligere enn alternativ 2b.

Ved å kun rassikre E10 og unnlate å utbedre resten, vil et "skrapet" alternativ 1a få en netto nytte som er 17 mill kr bedre enn 2a og kun 84 mill kr dårligere enn 2a. Dermed vil alternativ 1 få en netto nytte neste lik 2b og kan vurderes til å stille likt.

Det siste alternativ 1b får rang 4 pga stor negativ netto nytte pga kostnadene forbundet med rassikringen og øvrige tiltak på E10. Hvis man ikke aksepterer rassikring 1a på E10, vil 1b være det neste aktuelle. Også dette alternativet gjennomføres uten investering på E10 og vil dermed få høyere netto nytte. En må likevel vurdere utbedring av selve krysset E10/E6.

### **ROMLIG OG SOSIAL UTVIKLING**

Dette temaet handler om utbyggingsmønster, transportmønster, muligheter for næringsutvikling, arbeidsmarkedsregioner, fritids- og handlemønster.

Hålogalandsregionen består av Ofoten, Sør-Troms, Vesterålen og Lofoten. Interesseområdet for "romlig utvikling" vil variere i forhold til tema og problemstilling. Utredningsprogrammet stiller følgende spørsmål:

- A. *Pendlingsområdet Bjerkvik, Evenes, Narvik. Økt framkommelighet øker mulighet for arbeidspendling, handel, service med mer med hovedsakelig Narvik som senter.*
- B. *Kortere veg til stamflyplass Evenes – hvilke virkninger har dette? Narvik bystyre har i vedtak tilbudt å fjerne dagens flyplass Narvik, hvis vegen forkortes vesentlig.*
- C. *Betydningen av Narvik som distribusjonssentral for varetransport til både Troms og Finnmark i nord og som strekker seg til Bodø i sør.*
- D. *EU har "vedtatt" at Narvik er satsingspunkt for veg- og jernbanetransport (ref Transportutvikling). Om og hvilke betydning dette har, skal vurderes.*
- E. *Hvilke betydning har Narviks rolle som endestasjon for ARE (Arctic Rail Express, som er jernbane fra sør-Sverige/Norge via Ofotbanen). Herunder avsender sted for fisk til kontinentet og innlandstransport av varer til landsdelen.*
- F. *Hvordan vil seilingshøyden til en ny bru legge begrensninger og skape nye mulighetene til å utøve næringsvirksomhet som fiske, turisme og annet (stein og grus) i Rombaksfjorden?*
- G. *Med hensyn til arealbruksmønster er det spesielt viktig å beskrive alternativenes virkning på framtidig bebyggelsesmønster i forhold til kommuneplanarbeidet.*

Spørsmålene gir grunnlag for følgende geografiske avgrensning og inndeling for analyse av den forbedrede tilgjengeligheten:

Område	Utredningsprogrammets mål/spørsmål	Drøftes i kapittel
Narvik	Narvik med senter- og terminalfunksjon	Kommunikasjonsknutepunkt
	G. Arealbruksutvikling av Øyjord	Arealbruk
	F. Seilingshøyde og næring i Rombaksfjorden	Private, offentlige virksomhet
	A. Pendling til/fra Bjerkvik	Arbeidsmarked
Regionen,	A. Pendling til/fra Evenes	Arbeidsmarked
Evenes	B. Tilbringertransport Harstad/Narvik lufthavn Evenes	Private, offentlige virksomhet, regiondannelse
Regionen, Lofoten	C, E Varedistribusjon, fiskeeksport fra Lofoten	Private, offentlige virksomhet, regiondannelse
Regionen, Vesterålen	C,E Varedistribusjon, fiskeeksport Vesterålen	Privat, offentlige virksomhet
Troms, Tromsø	C. Distribusjon varer Troms	Privat, offentlige virksomhet
Finnmark, Alta	C. Distribusjon varer Finnmark	Privat, offentlige virksomhet
Bodø	C. Distribusjon varer Bodø	Privat, offentlige virksomhet
Sverige	E. Eksport, import, ARE, EU	Kommunikasjonsknutepunkt

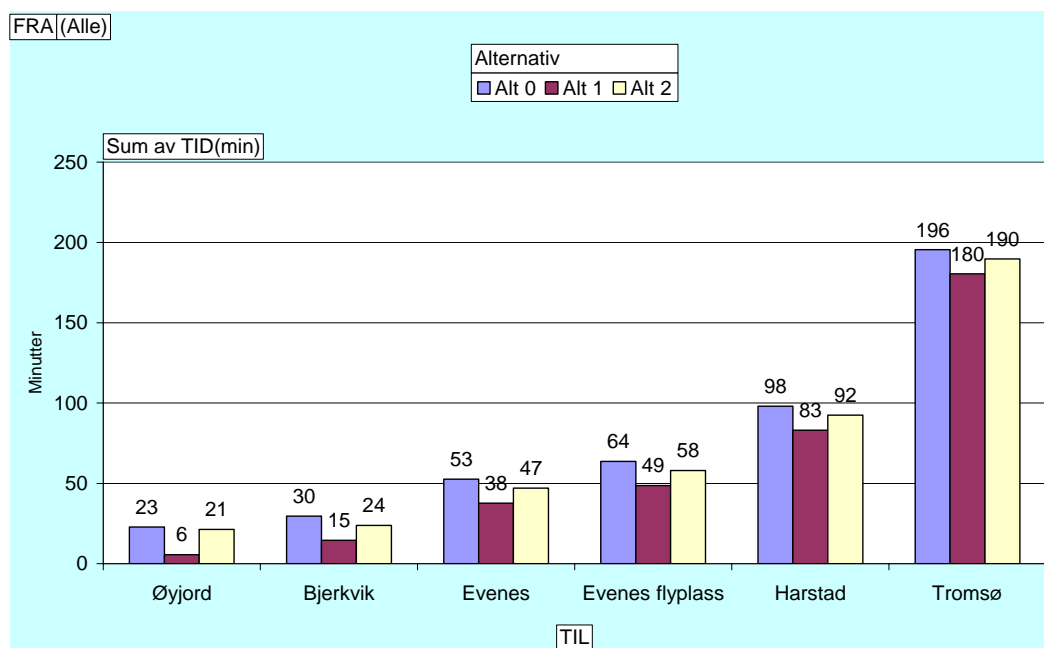
Siste kolonne viser hvilket tema (kapittel) problemstillingen tilhører i forhold til håndbok 140. Endret tilgjengelighet oppnås gjennom kortere avstand som igjen reduserer reisetid mellom Narvik og stedene over. Hvis det etableres bomstasjon vil dette på den annen side fordyre og delvis oppveie gevinsten i kroner. Men ikke alle, for eksempel tjenestereisende, lar seg påvirke av pris. Dessuten legges bomstasjon ned etter 15 år og derfra er besparelsen stor.

Undersøkelsen av næringstransporter som ble gjennomført i 2003-04 viser tydelig Narviks rolle som omlastingssted for jernbane- og vegtransport. I tillegg har vi havna med store transportmengder som omlastes fra jernbane. Undersøkelsen brukes aktivt i kapitlene om regiondannelse og senterstruktur, knutepunktfunksjon og private og offentlige virksomheter.

Innkortingene på 17 kilometer representerer hovedeffekten for sparte kjøre- og tidskostnader og er dokumentert i nytte-/kostnadsanalysen. Tidsbesparelsene drøftet i kapittel arbeidsmarkedet vil gjelde for de lette kjøretøyene. Neste figur viser endret reisetid til steder med mest trafikk til og fra Narvik:



### Reisetid med personbil mellom Narvik og utvalgte steder



Reisetiden reduseres med 15 minutter til alle steder nord for Øyjord. Til Øyjord er besparelsen på 17 minutter noe som skyldes at avstand beregnes fra midt på Øyjorda. Innkortinga til Bjørnfjell/ riksgrensen gir en tidsbesparelse på 5 minutter.

Oppsummeringen skal relateres til mål i planprogrammet, mål for prosjektet samt lokale og regionale mål. Følgende tabell oppsummerer de analyserte temaene, sortert i rekkefølge i forhold til viktighet slik de er vurdert i utredningen.

**Tabell 1: Oppsummering romlig og sosial utvikling, grad av måloppnåelse**

Viktighet prioritet	Utredningsprogrammets spørsmål/mål	Alternativ 1	Alternativ 2
1	C, E. Økt framkommelighet for varedistribusjon til Troms, Lofoten, Vesterålen og Finnmark	I tråd med målsetning	I middels grad etter målsetning
2	A. Forbedre forholdene for pendlere Bjerkvik, Evenes, Øyjord, Gratangen og Lavangen	I stor grad	I middels grad
3	B. Raskere veg tilbringer til Harstad/Narvik lufthavn Evenes	I tråd med målsetning	I tråd med målsetning
4	E Betydning for fiskeeksport fra Lofoten, Vesterålen og sør-Troms	I stor grad	I noen grad
5	G. Gir mulighet for arealbruksutvikling av Øyjord	I stor grad	I liten grad
6	D. EU satsingspunkt.	Liten betydning	Liten betydning
7	C. Betydning for varedistribusjon Bodø	Liten betydning	Liten betydning
8	F. Seilingshøyde og næringsliv i Rombaksfjorden	Liten betydning	Liten betydning

## **TRANSPORTANALYSEN**

Det gjennomført en omfattende trafikkanalyse for planområdet. Trafikkanalysen inneholder en prognose for endring i trafikken fra år 2004 til antatt tid for ferdigstillelse 2015 og videre en framskrivning til 2025 både for 0-alternativet og med tiltakene gjennomført. Etter 2025 tas det utgangspunkt i de fylkesvise prognoseindeksene fra arbeidet med Nasjonal transportplan.

Det er beregnet en åpningstrafikk i 2015 på Hålogalandsbrua på 2500 biler (60 kr), ÅDT i 2025 på 3770 som har tilsvart 4,2 % vekst årlig i perioden 2015-25. Høy vekst er knyttet opp til forventet boligutvikling på Øyjord.

Forutsatt trafikkvekst hentes fra NTP på 0,7 % årlig i perioden 2025-2030 som gir ÅDT 3950 i år 2030. I hele perioden 2015-2030 er gjennomsnittlig trafikkvekst på 3,1 %.

Sammenlignbart snitt vil delvis være gjennom Hergott i bunnen av Rombaksfjorden, som i dag har ÅDT 2600, som vi antar vil stige til en ÅDT på 3250 i år 2015. Dette er en vekst på 27 % fra 2004. Videre fram til 2025 er det beregnet en ÅDT på ca 3500. For alternativ 2b på den nye omkjøringsvegen forbi Hergott og videre i lang tunnel, viser prognosene ÅDT lik 2800 i 2015 som vokser til ÅDT 3000 i år 2025.

Hergott har gjennomgående mer trafikk enn Hålogalandsbrua har i alternativ 1, dette skyldes at det bor folk i bunnen av fjorden turene på E10.

## **OPPSUMMERING**

Melding om konsekvensutredning inneholder følgende målsetninger for tiltaket:

- A. Bedring av framkommeligheten, herunder raskere og billigere transporter mellom Narvik, Hålogalandsregionen, Ofoten, Vesterålen og Troms.
- B. Vil forbedre forholdene for pendlere og næringstransporter, og gi raskere veg til Bjerkvik og stamflyplass på Evenes (Harstad/Narvik lufthavn).
- C. Som følge av overnevnte virkninger, gi grunnlag for regional utvikling.
- D. Bedre trafikkikkerhet på vegnettet mellom Narvik og Bjerkvik. Tilføre vegens brukere en større følelse av trygghet og dermed forbedret transportkvalitet
- E. En ny bru vil ha virkninger på natur og miljø og landskapsmessige konsekvenser.
- F. En ny bru vil gi mulighet for utvikling av området Øyjord
- G. En ny vegtrasé vil kunne skape endringer i dagens kjøremønster.
- H. En ny vegtrasé vil legge beslag på produktiv landbruksjord.
- I. En ny vegtrasé vil ha virkning på friluftsliv, naturmiljø og kulturminner.

Resultatene fra analysen av de prissatte-, ikke prissatte samt romlig og sosial utvikling viser at de fleste av prosjektets målsetninger er innenfor rekkevidde. Det er påvist negative, men ikke uakseptable konsekvenser for målene E, H og I. Alternativ 1 gir høy oppfyllelse av mål A med 20 % av samlet nettonytte. Mål B og F oppnås også i høy grad med alternativ 1.

For alternativ 1 mål G er det påvist relativt stor endring i framtidig reisemønster både pga innkorting og bompengeneinnkrevningen.

Alternativ 2 gir middels oppfyllelse av målene A og B. Mål D oppfylles i størst grad av alternativ 1.

Videre anbefaling tar utgangspunkt i vurderingene i følgende kapitler i hoveddokumentet:

- 10.2.3 Operatørnytte (bompengevurderinger)
- 10.2.6 Budsjettkostnader
- 10.4 Sammenstilte prissatte og ikke-prissatte konsekvenser
- 11.8 Oppsummering av romlig og sosial utvikling

I henhold til vurderingene kapittel 10.4 er alternativ 0 det beste, Men i forhold til lokale og regionale målsetninger er det ikke akseptabelt å ende opp med alternativ 0. Alternativene 2b, 1a og 1b vurderes derfor som de beste.

Alternativ 1 har desidert størst nytte med ca 1400 mill kr. Samtidig forbedres miljøforholdene rundt Rombaksfjorden pga lavere trafikk. Alternativ 2b har en nytte på 475 mill kr, men kommer bedre ut på nettonytte, noe som skyldes lavest anleggskostnad.

I henhold til kapittel 11.8 romlig og sosial utvikling gir alternativ 1 størst mulighet for fremtidig utvikling. Området Øyjord-Bjerkvik vil i praksis bli en del av Narvik og være naturlig pendlingsomland. Dette potensialet vil begrenses noe de første årene pga bompengeinnkrevningen.

Det er videre påvist at næringstransportene på veg isolert sett vil oppnå en mye større gevinst det som framkommer som nettonytte i nytte/kostnadsanalysen (prissatte). Nettoen begrenses av økte jernbane- og terminalkostnader som skyldes økte godsmengder på ARE-togene som omlastes i Narvik, ifølge prognosen fra den Nasjonale godstransportmodellen. En del av denne kostnadsøkning vil skje i Narvik (ikke påvist direkte, men naturlig) og kan i praksis tilsvare flere arbeidsplasser som medfører ytterligere ringvirkninger. I motsatt retning, fra områdene nord for Narvik, er ikke jernbanen utnyttet tilsvarende for eksempel med eksport av fisk. I dag kjører en stor andel av lastebilene direkte over E10 inn til Sverige. Med innkortet veg vil muligheten for bruk av jernbane til kontinentet øke.

I valget mellom alternativ 1 og 2 er kostnadene det store spørsmålet. Alternativ 1 har en anleggskostnad på 1855 mill kroner for alternativ 1b (1765 mill kroner for 1a2 uten E10) mens alternativ 2b har kostnad på 867 millioner. Dette er en differanse på nesten 1 milliard.

Statens vegvesen vurderer å varsle innsigelse til alternativ 1 dersom det kun skal finansieres med statlige midler. En forutsetning er derfor alternativ finansiering. Spørsmålet om finansiering tilhører ikke konsekvensutredningen, men sett i forhold til realitetsbehandling bringes vurderingen likevel inn som en viktig forutsetning for valg av alternativ. Som hovedregel kreves det minst 50 % annen finansiering. Det vil si at statlig andel på slike i en slik finansieringspakke ikke skal være høyere enn 50 %.

Ut fra samla vurdering er både alternativ 2b og alternativ 1a gode valg for ny E6 på strekningen Narvik-Bjerkvik. Begge alternativene oppfyller målene som er satt i denne planen.

Statens vegvesen vil komme med en endelig anbefaling etter at høringsrunden og merknadsbehandlingen er gjennomført.