Statens vegvesen

Idèverksted Konseptvalgutredning
E6 Mørsvikbotn - Ballangen

RAPPORT

Region nord
Bodø, R.vegktr
Plan og prosjektering
Dato:Mars 2011

1 INNLEDNING ... 3

1.1 HVA ER EN KVU ... 3

2 REFERAT FRA VERKSTED DAG 1 ... 5

2.1 GRUPPEINNDELING ... 5
2.2 INFO OM ARBEIDSFORM OG PROGRAM ... 7
2.3 ORIENTERING OM KVU-OPPDRAGET ... 8
2.4 SPØRSMÅL OG ØNSKER FRA DELTAKERNE TIL ORIENTERINGEN OM KVU-ARBEIDET ... 8
2.5 OPPVARMINGSØVELSE ... 9
2.6 GRUPPEARBEID 1. DAGENS SITUASJON ... 9
2.7 GRUPPEARBEID 2. INTERESSENTER ... 12
2.8 SUPPLERENDE FAKTA-INFORMASJON ... 14
2.9 GRUPPEARBEID 3. BEHOV ... 15
2.9.1 Homogene grupper ... 15
2.9.2 Heterogene grupper ... 19

3 REFERAT FRA VERKSTED DAG 2 ... 21

3.1 TILBAKEBLIKK PÅ GÅRSDAGEN. DAGEN I DAG. ... 21
3.2 GRUPPEARBEID 5: HVA KAN VI GJØRE UTEN Å BYGGE NYTT? ... 21
3.3 GRUPPEARBEID 6. MINDRE UTBYGGINGSTILTAK ... 23
3.4 GRUPPEOPPGAVE 7. STØRRE UTBYGGINGSTILTAK ... 31
3.5 GRUPPEOPPGAVE 8. SUKSESSKRITERIER ... 41
3.6 EVALUERING/TILBAKEMELDING: ... 42

1 INNLEDNING

I forbindelse med konseptvalgutredning (KVU) for E6 Mørsvikbotn – Ballangen ble det avholdt et idèverksted for interessenter 26. – 27.01 2011 på Hamarøy hotell, Innhavet. 32 personer deltok. Arbeidsformen var en blanding av gruppearbeid og plenumsdiskusjoner. Tore Solberg fra Statens vegvesen, vegdirektoratet var prosessleder.

Verkstedrapporten er en gjengivelse av diskusjoner og forslag fremmet under idèverkstedet og er dermed å betrakte som et referat. Alle oppsummeringer av gruppearbeid viser oppføringer som gruppene selv presenterte på ark under arrangementet. Ved enkelte gruppearbeid prioriterte gruppene punkter eller informasjon som de hadde presentert. Ved enkelte gruppearbeid ble det nedfelt svært mange ideer. Av hensyn til leser og også referent, er derfor ikke alle innledende presentasjoner fra gruppene tatt med.

Følgende parter var representert på verkstedet:

Hamarøy kommune
Tysfjord kommune
Ballangen kommune
Ballangen næringsforum
Plangruppe Fant
Nord-Salten utvikling
Sagfjorden lokalutvalg
Tranøy opplevelser
Hamsuns rike
Nordland betongelementer
Narvik næringsforum
Nordland fylkeskommune
FHL Nordnorsk havbrukslag
Statskog
Norges lastebileierforening
Tine
Tangen produkter
Transportutvikling as
Statens vegvesen

Blant de parter som var invitert, men som ikke hadde anledning til å delta var:

Fylkesmannen i Nordland, Sørfold kommune, Sametinget, Reindriftsforvaltningen i Nordland, SB Nordlandsbuss.

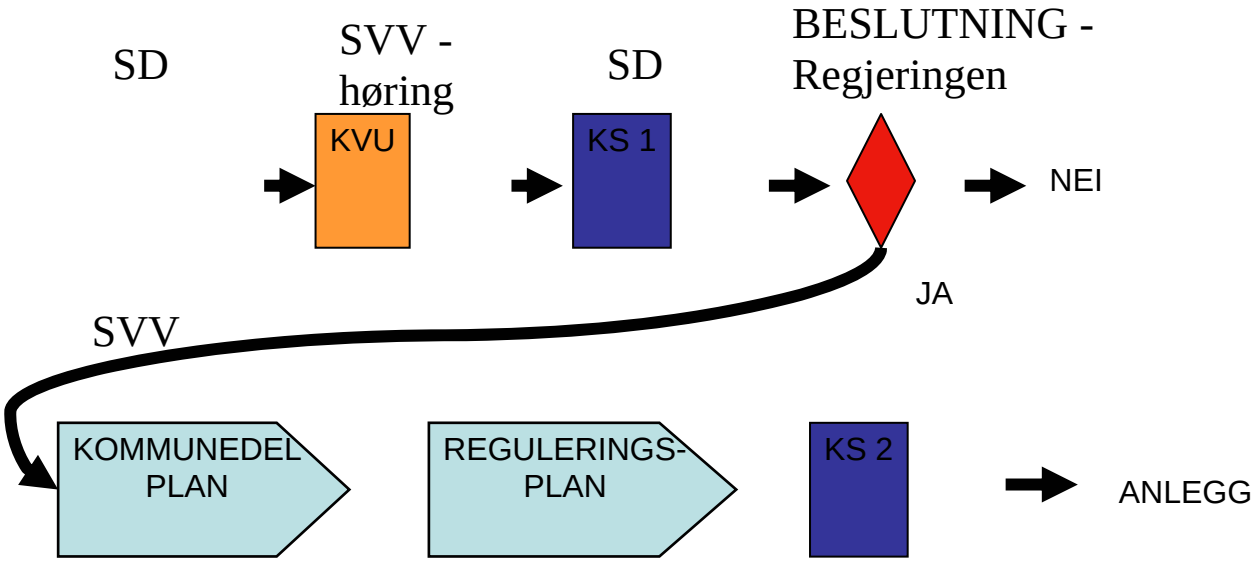
1.1 Hva er en KVU

Alle statlige prosjekter og prosjekter hvor staten bidrar med deler av finansieringen, skal kvalitetssikres før planlegging etter plan- og bygningsloven igangsettes. Det er Statens vegvesen som lager konseptvalgutredningen og et eksternt firma som kvalitetssikrer den. Statens vegvesens oppgave er å lage en faglig (ikke politisk) utredning.

Konseptvalgutredningen sendes på høring lokalt før Samferdselsdepartementet skriver et regjeringsnotat med anbefaling om valg av konsept (prinsipiell løsning) og videre planlegging. Regjeringen fatter beslutning om eventuelt valg av konsept og videre planlegging. Midler til bygging prioriteres gjennom Nasjonal transportplan. Ferdig konseptvalgutredning og ekstern kvalitetssikring er en forutsetning for å bli vurdert i Nasjonal transportplan.

Konseptvalgutredningen vil bestå av en situasjonsbeskrivelse, behovsanalyse, målformulering, konsepter (mulige prinsipielle løsninger), oversikt over krav, en vurdering av måloppnåelsen, en samfunnsøkonomisk analyse og en anbefaling om valg av konsept og videre planlegging. Verkstedene som arrangeres er et viktig grunnlag for konseptvalgutredningen.

Prosessen med ekstern kvalitetssikring av statlige investeringsprosjekt med kostnad over 500 mill kr an skisseres slik:



2 REFERAT FRA VERKSTED DAG 1

Samlingen startet med at alle deltakerne satt i ring. Vidar Engmo, leder av strategistaben i Statens vegvesen, Region nord, ønsket velkommen. Deltakerne presenterte seg selv.

Prosessleder Tore Solberg sørget for forskjellige bli-kjent-øvelser, det var satt av god tid til mange artige øvelser og oppgaver.

Figur 1: Fra bli-kjent øvelsene

2.1 Gruppeinndeling

Gruppene ble inndelt etter en utvelgelse av gruppene selv. Kravet var imidlertid at gruppene skulle være såkalt heterogene, man ønsket å dyrke mangfoldet og få fram kreative idèer. Hver gruppe måtte derfor ha representanter fra:

- Vegforvaltning
- Fylke/kommuner/øvrige myndigheter
- Trafikanter
- Interesseorganisasjoner

Gruppene stod fritt til å velge ordstyrer.

Oversikt over gruppeinndelingen:

Gruppe A	Gruppe B	Gruppe C	Gruppe D	Gruppe E
Tor Asgeir Johansen Tysfjord kommune	Jahn-Aage Olsen Ballangen kommune	Alve Løkås Statens vegvesen	Vidar Engmo Statens vegvesen	May Valle Nordland fylkeskommune (Dag 2)
Ingunn Danielsen Lindbach Hamarøy kommune	Ida Kvanmo Ballangen kommune	Daniel Aasberg Ballangen kommune	Bjørn Israelsen Ballangen kommune	Stig Tangen Tangen produkter
Henry Karlsen Tine	Leif-Harald Olsen Tysfjord kommune	Ingolf Kvandahl Plangruppe Fant	Olav Elvenes Norges lastebileierforbund	Hege Ruud Hamsuns rike
Sven-Arne Moen Statens vegvesen	Harald Rundhaug Statskog	Bente M. Ness Hamsuns rike	Hallvard Øgsnes Nord-Salten utvikling	Terje Hilling Norges lastebileieforbund
Per-Kristian Arntzen Ballangen næringsforum	Jan-Folke Sandnes Sagfjorden lokalutvalg	Elin Eidsvik Hamarøy kommune	Liv Lund Skarvik Hamarøy kommune	Per Arne Rahka Tysfjord kommune
Åsunn Lyngedal Narvik næringsforum	Anne-Rita Nicklasson Ballangen kommune	Karl-Anton Swensen Transportutvikling as (Dag 1)	Geir Solli Tranøy Opplevelser (Dag 1)	Tor Anders Elvegård FHL Nordnorsk Havbrukslag (Dag 1)
				Svein-Helge Nøstdal Nordland betongelementer (Dag 1)

Figur 2: Gruppeinndeling

Figur 3: Gruppeinndelingen er gjort. Her ser vi gruppe D i arbeid.

2.2 Info om arbeidsform og program

Prosessleder Tore Solberg orienterte om verkstedets arbeidsform og programmet for samlingen.

Ideer:
- Mange ideer fra alle
- Akseptere alle ideer
- Alt skrives opp, alle ser
- Prøv å bygge videre på andres tanker
- Vent med kritikk og vurdering

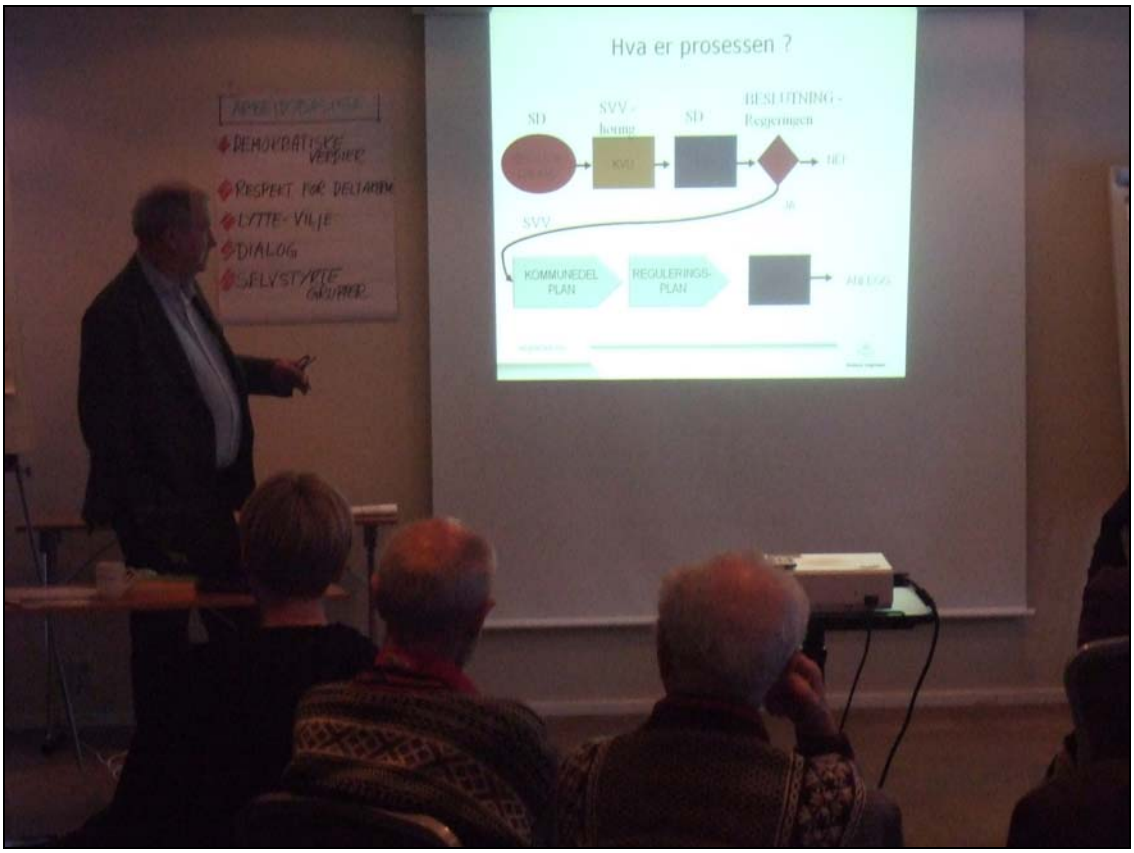
Arbeidsbasis:
- Demokratiske verdier
- Respekt for hverandre/deltakere
- Lytte vilje
- Dialog
- Selvstyrte grupper

Metode for gruppearbeid:
- Tenke 2 – 3 minutter i stillhet, notere
- Fortelle hverandre, runde i ringen, lytte
- Samtale om fortellingene
- Fellestrekk og viktige særtrekk
- Tegne eller skrive på flippover

Figur 4: Verkstedets idèer

2.3 Orientering om KVU-oppdraget

Strategisjef Vidar Engmo orienterte om KVU og KS1 prosessene, Nasjonal Transportplan og om bakgrunnen for KVU-arbeidet for strekningen E6 Mørsvikbotn – Ballangen. Tidligere planer og analyser ble også nevnt.



Figur 5: Vidar Engmo orienterer

2.4 Spørsmål og ønsker fra deltakerne til orienteringen om KVU-arbeidet

- Kommunene/møtedeltakerne ønsker innsyn i prosessen. Det foreslås opprettelse av en internettside hvor produsert materiale legges ut.
- Kommunene ønsker å være representert i sekretariatet.
- Viktig at deltakerne blir orientert underveis.
    - Statens vegvesen viser til at referat og opprettelse av internettside samt møter med kommuner og referansegrupper representerer tiltak som skal sikre medvirkning og at deltakerne er orientert om innhold i prosessen.
- Rapport næringstransporter i Nord presenterer viktig bakgrunnsmateriale, næringstransporten gjennom området må dokumenteres.
    - Statens vegvesen…
- Lofast og redusert antall avganger fra Skutvik – Svolvær har påvirket trafikkstrømmene, viktig at disse endringene dokumenteres.

2.5 Oppvarmingsøvelse

Hvilke idèer til løsning har du med deg i kofferten hit?

Metode:
- Skissere raskt de løsninger du har tenkt før du kom hit
- Tegn på A3-ark, heng opp på flippover
- Fortell kjapt til de andre hav du har tegnet, uten diskusjon

Deltakerne tegnet sine idèer til framtidig transportsystem på KVU-strekningen. De forklarte deretter for gruppa hva de hadde tegnet og hvorfor. Alle tegningene ble hengt opp på flippover.

Figur 6: Stig Tangen forteller gruppe E om sine idèer til løsning

2.6 Gruppearbeid 1. Dagens situasjon

Hva preger E6 strekningen fra Mørsvikbotn til Ballangen i dag?

Gruppene ble bedt om å sette opp enkle stikkord som forklarte egenskaper ved dagens transportsystem på strekningen.

Gruppe A:
- Få forbikjøringsmuligheter
- Uoversiktlig og svingete strekning
- ”Fergestress”
- Transportetappe
- E6 går utenom enkelte tettsteder
- Hvor er opplevelsene langs vegen?
- E6 er tilførsel til E10
- Rv. 827 brukes som ”E6” av transportnæringen
- Transportbehov, oppdrett, malm, dagligvare
- Reiselivsbehov

Gruppe B:
- 70 år gammel vei
- eneste landbaserte ferdselsåre nord – sør, hovedpulsåre
- Næringsinteresser
- Nordland, største eksportfylke
- Ulykkesbelastet vei
- Lang reisetid
- Mange småsamfunn langs veien
- Utbygging av infrastruktur viktig for samfunnsutviklinga
- Flott natur
- Ferge, en begrensning
- Store samfunnsøkonomiske interesser/muligheter

Gruppe C:
- Store areal
- Lite folk
- Ingen alternative traseer
- Ingen krabbefelt, ingen midtdelere
- Mye stigning og smal veg, unødvendige svinger
- Dårlig linjeføring
- Mye skog tett på vegen, elgfare
- Dårlig tunnelstandard
- Dårlig skilting
- Fantastisk natur, få rasteplasser
- Ulykkesbelastet strekning
- Flaskehalser
    - Kråkmofjellet
    - Ulsvågskaret
    - Tortenåsen
    - Merforbakkan
    - Skarfors
    - Ballangen sentrum
- Dårlig fergefrekvens, materiell og standard
- Mye tungtransport, bobiler

Gruppe D:
- Stor trafikk
- Grisgrendt
- Få plasser som er egnet for forbikjøringer
- Mange lange stigninger, store kostnader for tungtransporten
- Smal veg
- Stor slitasje på veg
- Dårlig vertikalkurvatur
- Stor andel tungtrafikk
- Næringer, etablert langs E6
- Stor opplevelsesverdi for turisme

Gruppe E:
- årlig vei, ulykkesstrekning
- Ikke jernbane eller flyplass
- Spredt bosetting/fraflytting
- Ikke regionalt senter, mange mindre sentre
- Ferge
- Tilførselsvei til E10
- Vei for intern transport i regionen
- Gjennomfartsåre for turister og tungtrafikk
- Mulighet for vekst i flere næringer
- Gjengroing, elgfare
- Naturskjønt område
- Mangler avkjørsler, rasteplasser
- Reiselivsinformasjon

Figur 7: Gruppe E diskuterer dagens situasjon

Utdypende kommentarer fra gruppene:
Stort eksportfylke, mye fisk transporteres langs denne vegstrekningen. Avhengig av en god nord – sørtransport. Dårlig regularitet gjør transport gjennom Sverige mer interessant. Lakseslakteri med tre trailere daglig, 60% av transportbehovet fraktes med tog. Fersk laks gir små tidsmarginer.

2.7 Gruppearbeid 2. Interessenter

Hvem blir berørt av et arbeid med transportsystemet på denne strekningen?

Metode: Diskutere. Skrive alle innfall på flippover. Diskuter hvem som er de viktigste grupperingene, og hvem som er litt underordnet. Prioritèr.

Presentasjon i plenum

Gruppe A:
- Langtransport (prioritet 1)
- Næringsliv (prioritet 2)
- Bilister (prioritet 2)
- Havbruk (prioritet 2)
- Reiseliv (prioritet 3)
- Lokalsamfunn (prioritet 4)
- Sykkelturister (prioritet 4)
- Utrykningskjøretøy (prioritet 4)
- Båttransport (gods/persontransport) (prioritet 4)
- Nordlandsbanen
- Tog fra Narvik
- Pendlere
- Fergeturister
- Hytteeiere
- Naturvern
- Pensjonister
- Grunneiere
- Skolebarn
- Butikker
- Kollektivtransport
- Reindrift
- Landbruk

Gruppe B:
- Grunneiere
- Næringsliv/industri (prioritert)
- Entreprenører
- Fiskeforedlingsbedrifter
- Transportører/bilister (prioritert)
- Lokalsamfunn/bosetting (prioritert)
- Ungdom
- Turisme/reiseliv
- Statens vegvesen
- Fly, jernbane, båt
- Oppdrett
- Pendlere
- Regjeringen
- Friluftsliv
- Politiker
- Jord- og skogbruk
- Hytteeiere
- Kollektivtrafikk
- Miljøverdier (prioritert)

Gruppe C: (har ikke prioritert)
N
æringsliv:
- Transportnæringen
- Oppdrettsnæringa (fiskeri- og havbruksnæringa)
- Industri
- Jordbruk
- Skogbruk
- Miljø- og renovasjon
- Kommunale tjenester

Privatpersoner:
- Syklister
- Pendlere
- Skoleelever/skoleskyss
- Grunneiere
- Hyttefolk
- Privattrafikk

Reiseliv:
- Turister
- Campere
- Buss

Gruppe D:
- Godstrafikk (prioritert)
- Grunneiere
- Turisttrafikk
- Naboer
- Næringsdrivende (prioritert)
- Helsefordeler
- Færre ulykker (prioritert)
- Bedre miljø
- Tilflytting
- Framkommelighet (prioritert)
- Regional utvikling (prioritert)
- Syketransport
- Døgnkontinuerlig fergedrift (prioritert)
- Alle reisende

Gruppe E:

Næringsliv: (prioritert)
- Havbruk
- Landbruk
- Reiseliv
- Handel/service
- Industri
- Skogbruk
- Befolkning/lokalsamfunn (prioritert)
- Lag/foreninger
- Offentlige tjenester
- Lokal trafikk og gjennomgangstrafikk
- Turister
- Idrett
- Reindriftsnæringen
- Friluftsliv
- Skole
- Fergene

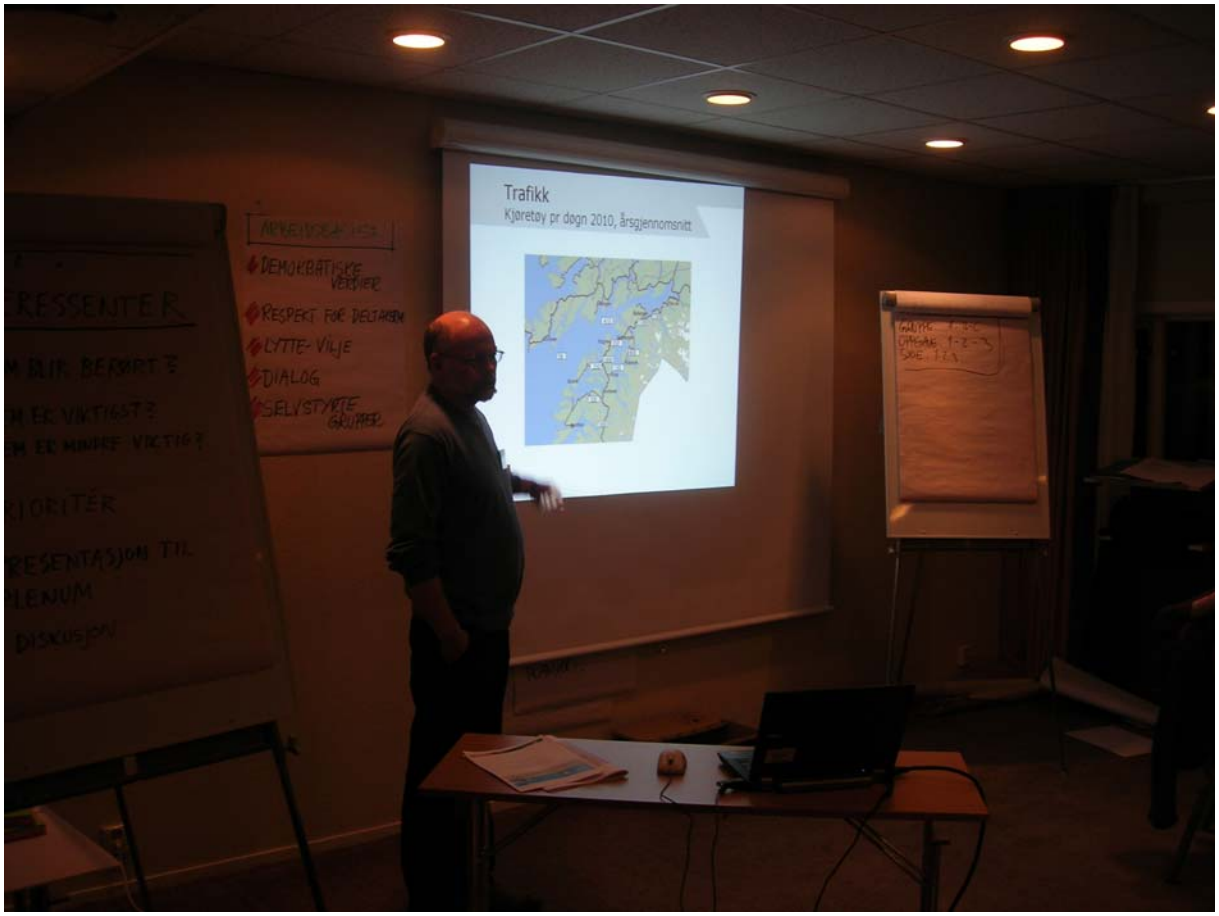
Figur 8: Gruppe B diskuterer interessenter

Plenumspresentasjon, tilleggsmomenter:

- Vegstrekningen fra Kobbelv til Sommerseth byr på mange stigninger. Dette gjør vegen lite miljøvennlig, tungtransporten bruker mye drivstoff og stigningsforholdene påvirker regulariteten til tungtransporten vinterstid
- Næringen reiseliv er særlig viktig for Hamarøy, gode vegforbindelser er en viktig forutsetning
- Havbruk og fiske representerer viktige næringer. Fersk fisk har det travelt.
- Primærnæringer med stort transportbehov preger området.
- NLF viser til at det går svært mye gods over ferjeforbindelsen Skarberget – Bognes.
- Ny veg til Kobbelv har mange stigninger, mye bremsing, akselerasjon

2.8 Supplerende fakta-informasjon

Prosjektleder Sven-Arne Moen gav fakta-informasjon om trafikale forhold lokalt på KVU-strekningen og regionalt. Blant temaene som ble nevnt var trafikkmengder, trafikkstrømninger, årsvariasjon i trafikkmengde på ferjesambandene, tilstanden på vegnettet og ulykkessituasjonen.



Figur 9: Sven-Arne Moen orienterer

Spørsmål og ønske om utdypinger til presentasjon om fakta for vegstrekningen

- Ønske om nyanserte trafikktall på vegstrekningen
- Viktig at trafikktallene fanger opp eventuelle endringer som følger av redusert antall fergeavganger fra Skutvik
- Tungtrafikkandel over Hamarøy
- Framskrivning av trafikktall
- Hvordan har trafikken over fergeforbindelsen Moskenes – Bodø utviklet seg?
- Viktig å ha med trafikktall over:
    - Skutvik – Svolvær
    - Moskenes – Bodø
    - Gods over Bjørnefjell
- Behov for tall på gods over Bjørnefjell

2.9 Gruppearbeid 3. Behov

2.9.1 Homogene grupper

Hvilke behov er knyttet til alle side med transport på strekningen Mørsvikbotn – Ballangen framover? Hva kan påvirke transportbehovene i framtida?

Gruppe næring- og transport:
(gruppa har ikke prioritert)
- Gjøre regionen attraktiv som bosted, gode veier er et aktivum (prioritet 1)
- Gjøre regionen attraktiv for næringsvirksomhet
- Bedre framkommelighet
    - For fisk, fiskeprodukter
    - Dagligvarer
    - Drivstoff
    - Avfall
    - Industri
- Komme trygt fra A – Å
- Gjøre regionen tilgjengelig for besøkende
- Gjøre veien til en god arbeidsplass
- Mer gods på tog, god vei til tog (ARE i Narvik)

Gruppe næring:
- Gjennomgangstransport, varer nord – sør
- Interntransport i regionen
    - Varer
    - Pendling
- Sikker og trygg transport, minst mulig ulykker
- Tidseffektiv transport
- Kvalitet og forutsigbarhet, døgnåpen transport – ferger, fjelloverganger
- Regularitet og kapasitet på ferge for å sikre bedre logistikk og tilfredsstillende frakttid for ferske varer
- Tilknytning E6 – E10 (Lødingen) for Hålogaland, Lofoten, Vesterålen, Harstad (spesielt viktig)

Gruppe reiseliv:
- Bedre framkommelighet
- Bedre trafikksikkerhet
- Bedre tilgjengelighet
- Kortere reisetid
- Redusere avstandskostnader
- Lavere driftskostnader
- Unngå vernede områder
- Redusere miljøulemper
- Bedre service, rasteplasser
- Bedre skilting
- Avskoging, elgfare

Gruppa opplevelsesnæring:
(gruppa har ikke prioritert)

- Forutsigbare fergetider
- Forutsigbare fergesamband
- Mulighet for forhåndsbestilling av ferge
- Trygg vei ved alle årstider
- Tilrettelegging for rasteplasser og informasjon
- Informasjon
- Varetransport
- Bedre veistandard
- Tilgjengelighet
- Gjengroing/rydding av skog
- Attraktive stoppesteder, mulighet for avstikkere
- Miljøverdier/forskjønning
- Lokal arbeidskraft, pendling
- Offentlig kommunikasjon, til/fra flyplass

Gruppe Tysfjord – Hamarøy:
(Gruppa har ikke prioritert)

- Økt fremkommelighet
    - Fergefrekvens
    - Krabbefelt
    - Standardhevning
    - Generelt behov for et bedre sommer- og vintervedlikehold
    - Kollektivtrafikk
- Trafikksikker vei
- Bedre kollektivalternativer
- Bedre tilrettelegging for reiseliv/turisme
- Næringstransport
- 12,5 meters veibredde med midtdeler
- fergefri forbindelse/E6
- Bedre tilknytningsveier

Bedre tilførselsveier til E6:
Havbruksnæringen:
- Transport Skutvik E6 Skrova, utstyr, produkter
- Laksefor, Lødingen – Bognes – Tysfjord
- Smolten, Innhavet – Mørsvikbotn

Industri:
- Drag (NC) 20.000 tonn årlig på E6
- Betongelementer, 20 trailere pr. uke på E6
- Norcem, tilførsel av forbrenningsmasse, 20 trailere pr. uke

Fiskeforedling:
- Korsnes/E6 2000 tonn

Gruppe Ballangen:
(Gruppa har ikke prioritert)

- Fergeforbindelse, Evenes – Kjeldbotn på sikt
- Trygg vei
- Raskere transport
- Et godt veinett
- Gode pendlerveier
- E6 ut av Ballangen sentrum
- Oppgradere E6 fra Skjomen bru – forså tunnelen
- Innkorting av kjøretid
- Tilførselsveier/tilgjengelighet

- Gradering av fartsgrenser
- Flere og bedre rasteplasser
- Opprusting av rasteplasser
- Oppjustering av fartsgrenser i områder med gang- og sykkelveg
- E6 utenfor bebyggelsen
- Mer skogrydding
- E6 uten bompenger
- Fergefri E6

Figur 10: Ballangensgruppa jobber med behov

Innspill etter gruppearbeid:

- Ønsker 12,5 meters vegbredde med midtdeler.
- Ønske om bedre tilførselsveger
- Næringstransporter.
- Intern transport fra Finnøy brudd (dagbrudd – kvarts) til Norwegian Crystallites (NC) på Drag.
- Mulighet for utvinning av kleberstein og kalk i Linnajavri.

2.9.2 Heterogene grupper

Gruppe A:
- Gjøre regionen attraktiv som bosted
  (Prioritet 1)
- Gjøre regionen attraktiv for reisende/besøkende
- Reduserte avstandskostnader for næringslivet (prioritet 2)
- Kortere reisetid
- Økt forutsigbarhet/fleksibilitet
- Trafikksikkerhet
  - Stigning
  - Standardhevning
- E6 utenom tett bebyggelse/sentrumsmiljø
- Knytte regionen bedre sammen Salten/Ofoten

Gruppe B:
- Trygg vei for alle årstider
- Reduserte avstandskostnader
- Forutsigbarhet
- Rasteplasser og informasjonstavler
- Kortere reisetid
- Økt kapasitet

- Tilknytning mellom E6 og E10
- Regionen mer attraktiv som bosted
- Bedre kollektivtilbud
- Bedre tilrettelegging
  - Reiser
  - Turisme
  - Næringstransport

Gruppe C:
- Reduserte avstandskostnader
- Kortere reisetid
- Viktig å knytte sammen E6 – E10 Bognes – Lødingen
-

- Gjøre regionen attraktiv som bosted
- Mer gods på tog/kjøl
- Bedre tilførselsveier til E6
- E6 ut av ballangen sentrum
- Fergeforbindelse Kjeldebotn – E6

Gruppe D:
- Bedre framkommelighet
- Bedre trafikksikkerhet
- God kopling mellom E10 og E6
- Effektiv vegsystem som reduserer avstandskostnader
- Kortere reisetid
- Bedre tilgjengelighet
- Bedre/flere rasteplasser
- Regional utvikling
- Reduserte utslipp/støy

Gruppe E:

- E6 – E10 Lødingen
- Bedre tilførselsveier til E6
- Mulighet for booking av ferge
- Tilfredsstillende fergekapasitet og regularitet
- Sikker- og trygg vei
- Bedre kollektivtilbud til/fra flyplass
- Skogrydding
- Miljøverdier/forskjønning
- Rasteplasser og info
- Bedre skilting
- Gjøre regionen attraktiv for næringslivet
- Gjøre regionen attraktiv som bosted

Figur 11: Gruppe A diskuterer behov

Behov dere ser nå? Alle gruppene?
- Mange bedrifter med transportbehov, dagligvarer, fisk, Norwegian Crystallites
- Framkommelighet gir økt trafikksikkerhet og samfunnsøkonomisk gevinst
- Bedre tilgjengelighet på ferge, flere avganger, større kapasitet
- Bedre vedlikehold
- Optimal tilknytning
- Endre kontrakter, se Vesterålen – belønne god innsats
- Ønsker nedsatt hastighet, færre ulykker
- Utenlandske vogntog er ikke bygd for norske forhold

3 REFERAT FRA VERKSTED DAG 2

3.1 Tilbakeblikk på gårsdagen. Dagen i dag.

Dag 2 startet i likhet med dag 1 at vi satt i stor ring. Alle ble invitert til å si noen ord om hvordan de opplevde gårsdagen, og forventninger til dagen i dag.

De fleste satt igjen med positive opplevelser fra den intensive jobbingen dagen før, gårsdagen, og så fram til det videre arbeidet.

3.2 Gruppearbeid 5: Hva kan vi gjøre uten å bygge nytt?

Her tenker vi på både transportmidler, bruken av dem og transportvalg

Gruppene ble bedt om å skrive forslag på A3-ark og la disse sirkulere i gruppa 5 – 6 ganger. Deretter å se på alle forslagene , og om mulig prioritere. Presentasjon til plenum.

Gruppe A:

Økt vedlikehold/drift
- o asfalt
- o høvling/strøing om vinteren
- o brøyting av stoppesteder

- Økt fergefrekvens
  - o hver halvtime
  - o skilte ferger med ventetid
  - o Innhavet, 4 fergesamband, kjøretid?
  - o Når går ferga
  - o Kjøretid til Narvik, Svolvær, Harstad
  - o Applikasjon med fergetider
- Bedre kollektivtilbud
  - o Pris/frekvens – hurtigbåt/buss
- Gods fra vei til tog
- Skilte forbikjøringsmuligheter
- Oppgradere rasteplasser
- Bedre skilting

Gruppe B:
- Det skal bo folk i nord, omprioritering sør – nord
- Fartsgrense
- Bedre kollektivsatsing
- Bedre trafikksikkerhet
- Elbil
- Vogntog – størrelse
- Bedre skogrydding

Gruppe C:
Ferge:
- Frekvens
- Forutsigbarhet
- Bedre materiell

Vintervedlikehold:
- Styrkes

Kollektiv:
- Økt frekvens
- Et reelt alternativ

Gods:
- Tilførselsvei for kjøl og bane

Fart
- Tilpassa fart
- Målinger
- GPS
- Krabbefelt

Rydding langs vei:
- Vegetasjon

Informasjon
- Langs vei
- Skilt
- Digital informasjon
- Temperatur, føre
- Reiseliv
- Severdigheter

Gruppe D:

- Bedre vedlikehold sommer og vinter
- Varsling av forholdene
- Skogrydding
- Regulering av kommunegrenser
- Digitale informasjonstavler, vegsituasjon
- Kommunikasjon, ferge – trafikant
- Tilbake til ”det gamle system” med lokalkunnskap
- Bort med anbud
- Endre kontraktstypen/Vesterålen
- Økt fergefrekvens

Gruppe E:

Trafikksikkerhet/vedlikehold:

- Sandstrøing/tidlig ute
- Brøyting
- Hogst langs vei
- Rasteplasser/hvileplasser
- Reflekser i tunnel
- Lyse vegger
- Bedre lys i tunnelene
- Sandstrøing i tunnelåpningene

Reiseliv/turisme:

- Rasteplasser/utsiktspunkter
- Informasjon
- Flere bobiler, bedre tilrettelegging
- Sykkelsstier, myke trafikanter
- Turistveger
- Tilgjengelighet for opplevelser, universell utforming
- Miljøtiltak
    - Søppelcontainere
    - Do
    - Bad og benker

Ferge:

- Økt frekvens
- Forhåndsbestilling
- Fergesteder med åpne toletter
- Kvalitet på tilbudet på ferga
    - Servering
    - God service
    - informasjon

Skilt:

- synlige skilt
    - rene skilt
    - ryddet rundt
    - riktig plassert
    - oppdatert
    - belyst

Figur 12: Hallvard Øgsnes presenterer resultat fra gruppe D

3.3 Gruppearbeid 6. Mindre utbyggingstiltak

Hvordan kan vi gjøre mindre utbyggingstiltak i eksisterende transportsystemer og likevel imøtekomme behov og mål. I denne oppgaven skulle gruppene bruke sine kunnskaper om strekningen til å komme med forslag til forbedringer.

Metode:
- Skrive/tegne på skissepapir på kart, mange forslag ønskes
- Gjøre en vurdering og velge ut noen som dere mener er gode. Og som innfrir behov og mål

Framføring av resultat i plenum.

Gruppe A. Oppgave 6 (Se kart side 26)

- Kråkmofjellet: Utbedring av kurvatur. Tunnel, evt krabbefelt på begge sider av fjellet (Prioritet 2)
- Strindskjæringa: Utbedring av kurvatur
- Innhavet: Skilting/info
- Merkforrbakken: Utbedring av sving og stigning
- Skillvassbakk: Utbedring av sving opp mot Ulvsvågskaret
- Ulvsvågskaret: Utbedring av stigning og kurvatur, evt. krabbefelt. (Prioritet 1)
- Nordkil: Utbedring av kurvatur
- Bognes: Skilting/info
- Skarberget: Skilting/info
- Efjorden: Skilting/info (Stetinden)
- Efjorden – Ballangen: Utbedringer av kurvatur (Prioritet 1)
- Dragskrysset: Skilting/info
- Dragsarmen – enkel utbedring, dekke (prioritet 3)
- Drag: Større oppstillingsplass på ferjeleie (Prioritet 3)

Gruppe B. Oppgave 6 (Se kart side 27)

- Mørsvikbotn - Mørsvikvatn: Utbedring av kurvatur
- Mørsvikvatn – Kråkmofjellet: Krabbefelt
- Kråkmofjellet – Kråkmo: Krabbefelt.
- 5. vasselv – Kråkmo: Utbedring av kurvatur. (Prioritet 5)
- Kråkmo - Sandnesbotn: Fjerne telehiv. Utbedring av kurvatur
- Sandnesbotn – Tømmerneset: Utbedring av kurvatur (fjerne topper)
- Merkforbakken: Utbedring av kurvatur
- Dragskrysset – Ulvsvåg: Utbedring av kurvatur
- Ulvsvågskaret: Utbedring av kurvatur. (Prioritet 1)
- Nordkil: Utbedring av kurvatur (Prioritet 3)
- Tortenås: Utbedring av kurvatur
- Skjellesvikskaret: Krabbefelt
- Forså – Ballangsmarka (Skarfossen): Utbedring av kurvatur. (Prioritet 2)
- Ertsåssvingene: Utbedring av kurvatur (Prioritet 6)
- Ørnåsen: Omlegging av E6 (Prioritet 4)
- Kjeldebotn – Evenes (E10): Ferje

Gruppe C. Oppgave 6 (Se kart side 28)

- Mørsvikbotn – Tømmerneset: Utbedring av kurvatur
- 5. vasslia: Skilt/info
- 5. vasselva – Kråkmo: Krabbefelt (prioritet 3)
- Tømmerneset: Skilt/info Steigen
- Merkforbakken: Utbedring av kurvatur. Evt. krabbefelt. (Prioritet 5)
- Dragskrysset: Skilt/info
- Skilvassbakk sør: Utbedring av kurvatur
- Ulvsvågskaret: Krabbefelt (Prioritet 1)
- Ulvsvåg: Skilt/info
- Nordkil: Utbedring av kurvatur. Evt. krabbefelt. (Prioritet 4)
- Tortenås – Storjord: Utbedring av kurvatur
- Bognes: Skilt/info
- Skarberget: Skilt/info
- Skjellesvikskaret: Krabbefelt, begge sider av fjellet. (Prioritet 6)
- Efjord: Skilt/info
- Forså – Ballangsmarka: Utbedring av kurvatur
- Ertsåsbakken: Utbedring av kurvatur. (Prioritet 8)
- Ørnåsen: Omlegging av E6 ut av Ballangen sentrum (Prioritet 2)
- Ballangen sentrum: Slikt/info
- Infosystemer generelt (Prioritet 7)

Gruppe D. Oppgave 6 (Se kart side 29)

- Brennryggen (”Tysksvingen”): Forlenge krabbefelt (Prioritet 6)
- Kråkmofjellet: Utbedring av kurvatur (”humpene”) (Prioritet 5)
- Kråkmo: Utbedring av telehiv-strekning (Prioritet 7)
- Strindskjæringa: Utbedring av kurvatur (Prioritet 10)
- Merkforbakken: Utbedring av kurvatur (Prioritet 2)
- Bjørnbåsen: Utbedring av kurvatur (Prioritet 2)
- Dragskrysset - Skilvassbakk: Utbedring av kurvatur
- Rauma Skilvassbakk: Utbedring av kurvatur, (Prioritet 4)
- Nordkil: Utbedring av kurvatur (Prioritet 3)
- Boghøgda: Utbedring av kurvatur (prioritet 12)
- Vassliabakken: Utbedring av kurvatur (Prioritet 9)
- Ertsåsbakken: Utbedring av kurvatur (Prioritet 8)
- Høglandbakken: Utbedring av kurvatur (Prioritet 11)
- Ørnåsen: Omlegging av E6 forbi ballangen sentrum (Prioritet 1)

Gruppe E. Oppgave 6 (Se kart side 30)

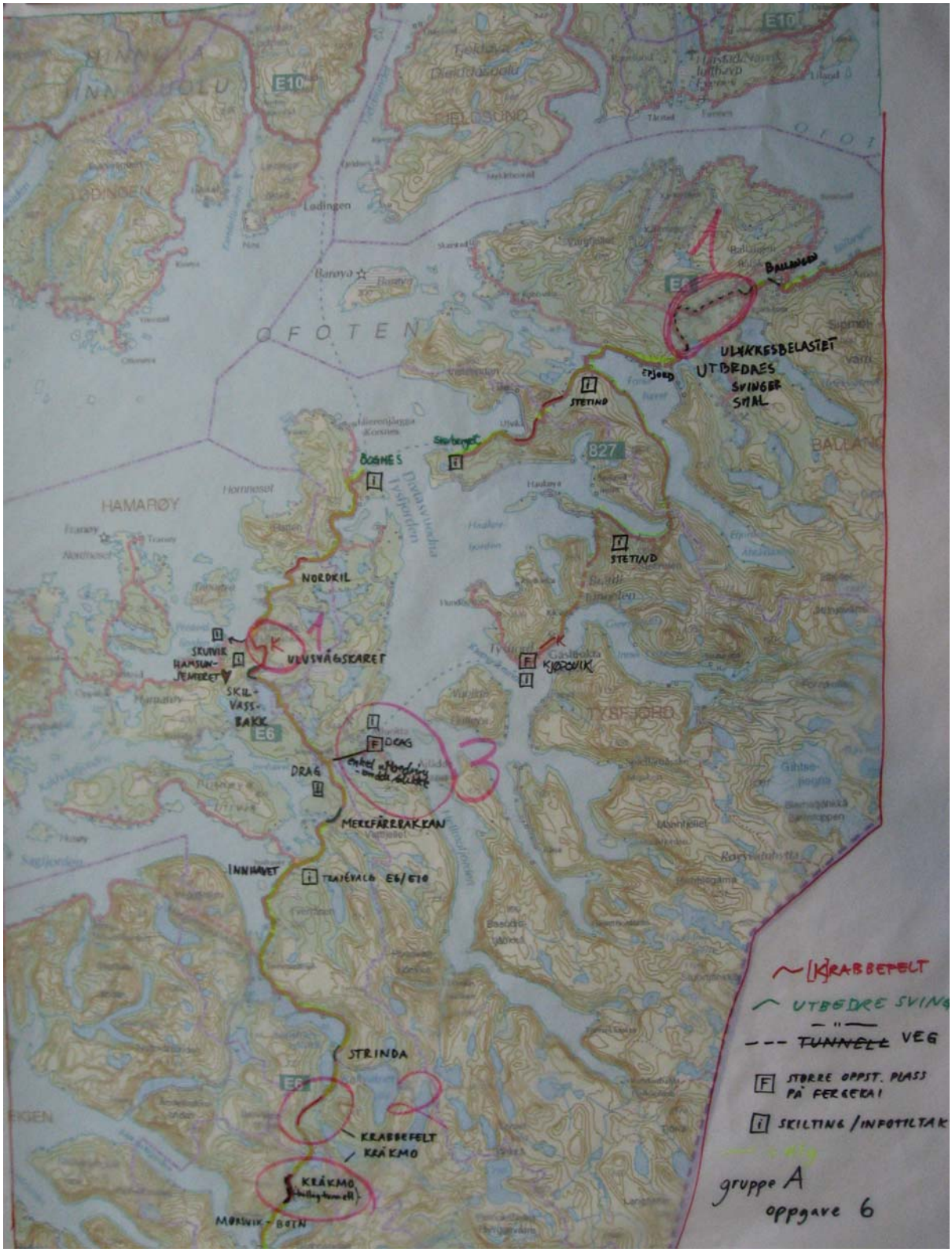
- Mørsvikbotn – Mørsvikvatnet: Krabbefelt
- Brennryggen: Utbedring av kurvatur
- Brennryggen – Kråkmofjellet: Krabbefelt
- Kråkmofjellet – Kråkmo: Krabbefelt
- 5. vasselv – Kråkmo: Utbedring av sving. Ny bru
- Kråkmo – Falkelv: Utbedring av telehivstrekning. Utbedring av kurvatur. Utbedring av kryss til Rekvatn
- Strinda: Utbedring av kurvatur
- Innhavet: Miljøgate
- Merkforrbakken: Utbedring av kurvatur
- Dragskrysset: Trafikksikkerhetstiltak, for eksempel fartsgrense 60 km/t
- Dragskrysset – Skillvassbakk: Utbedring av kurvatur.
- Skillvassbakk – Ulvsvågskaret: Utbedring av kurvatur. Krabbefelt. Midtdeler
- Ulvsvågskaret – Ulvsvåg: Omlegging av trasè. Utbedring av kurvatur
- Nordkil: Utbedring av kurvatur. Økt vedlikehold

- Ferje Bognes – Skarberget: Økt ferjekapasitet og –frekvens. Egne ferjeavganger for farlig last.
- Skarberget - Ballangen: Utbedring av kurvatur. Økt vintervedlikehold
- Dragsarmen: Breddeutvidelse
- Ferja Drag – Kjøpsvik: Økt ferjekapasitet og –frekvens. Egne avganger for farlig last.

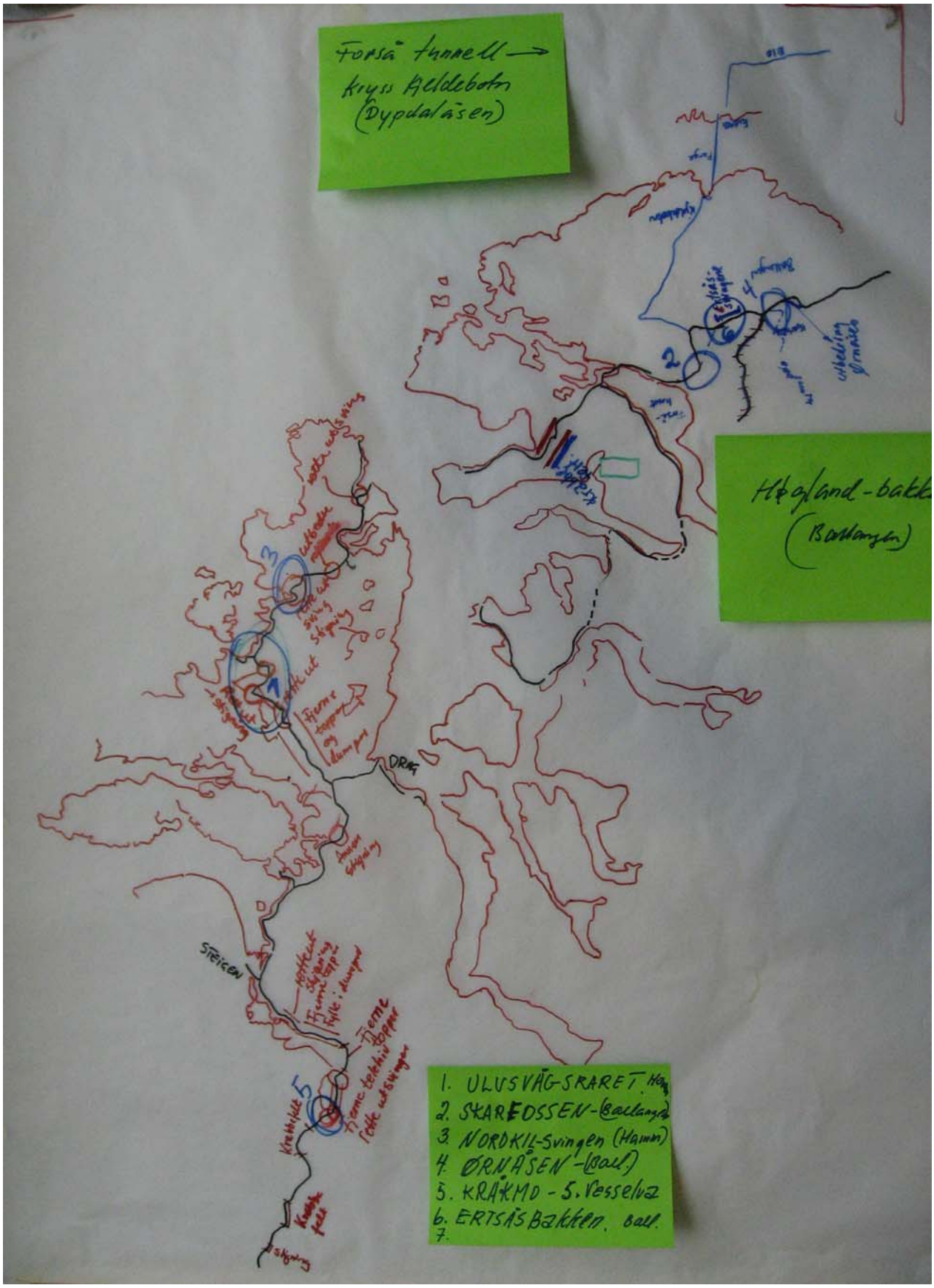
Prioriteringer:

- Prioritet 1: De foreslåtte tiltakene på strekningen Dragskrysset – Tysfjord grense (mellom Tortenås og Storjord)
- Prioritet 2: De foreslåtte tiltakene på strekningen Mørsvikbotn – Falkelv
- Prioritet 3: Merkforrbakken
- Prioritet 4: De foreslåtte tiltakene på strekningen Skarberget – Ballangen.

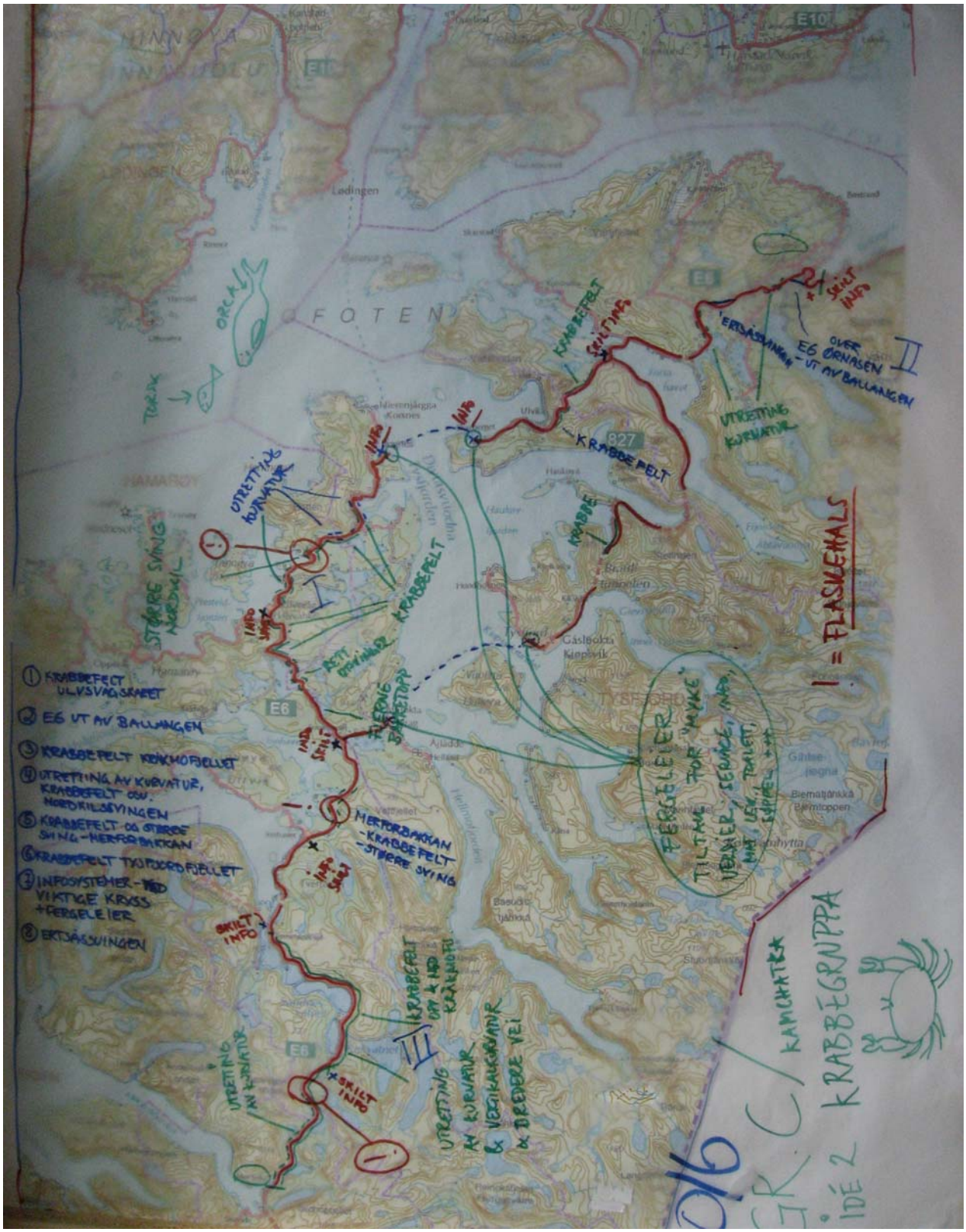
Figur 13: Gruppe A diskuterer mindre ombyggingstiltak



Figur 14: Gruppe A. Oppgave 6



Figur 15: Gruppe B. Oppgave 6



Figur 16: Gruppe C. Oppgave 6.

Figur 17: Gruppe D. Oppgave 6.

Figur 18: Gruppe E. Oppgave 6.

3.4 Gruppeoppgave 7. Større utbyggingstiltak

Hva kan vi gjøre hvis vi skal ha en større utbygging og imøtekomme behov og mål?

Metode:
- Skrive/tegne på skissepapir på kart.
- Se på innspillene, ta fram de 2-3 beste forslagene for bearbeiding
- Skriv tekst på skissepapiret, markèr tekniske innretninger

Framføring av resultat i plenum.

Gruppe A. Oppgave 7 (Se kart side 34)

Alt. 1: Konsept:
- Vi vil ha bruer, ikke tunneler: Vi vil se hvor vi er
- Ferjefri E6 over Tysfjorden
- Kort ferje mot E10
- Ikke ferje Lødingen – Bognes
- Ikke ferje Bognes – Skarberget
- E6 ut av Ballangen sentrum
- Ferje/tunnel Skarstad – Tjeldøya

Alt. 2: Konsept:
- Dagens E6 over Hamarøy blir tilførselsveg E6/E10
- Ferja Bognes – Lødingen beholdes
- Ferjefri forbindelse Drag – Kjøpsvik
- E10: Tunnel Fiskfjord - Kanstadbotn

Gruppe B. Oppgave 7 (Se kart side 35)
- Kråkmofjellet: Tunnel
- Sandnesbotn – Tømmerneset: Ny trasè
- Innhavet – Finnøy – Oppeid – Tranøy: Ny veg. Tranøy – Offersøy: Ferje over Vestfjorden. Offersøy – E10: Ny veg til Lofast.
- Før Dragskrysset: Omlegging av E6: Tunnel til Hellandsberg-området. Bru over Hellemofjorden. To bruer til Kjøpsvik. Kjøpsvik – Efjorden som ny E6. Ny mellomriksveg mellom Hellemofjorden og Grunnfjorden.
- Dagens ferje Bognes – Skarberget kuttes ut.
- Forså tunnel – Skjomen bru: Utbedring av kurvatur
- Ferje Kjeldebotn – Evenes
- E10: Tunnel Fjelldal - Rødskjær
- E10: Tunnel under Tjeldsundet
- E10: Tunnel Fiskfjord - Kanstad

Gruppe C. Oppgave 7 (Se kart side 36 og 37)

Alternativ 1:
Motto: Penger ingen hindring.

E6 omlegges fra Dragskrysset langs Tysfjordens vestside til Beitsfjorden som krysses vha. bru/fylling. Deretter kryssing av Tysfjorden vha. bru.

Alternativ 2:

T**re hovedprinsipper:**

Et ytre alternativ (alternativ Kyst), et midtre alternativ og et indre alternativ.

Alternativ kyst:
Alternativ Kyst følger i hovedtrekk dagens E6-trasè med mindre utbedringer og omlegginger. Viktig å ha nærhet til bosetting.

Alternativ midtre trasè

Alternativ Midtre trasè betyr ny veg fra Sandnesbotn til Skarberget med lange tunneler og bru over Tysfjorden i Bognes – Skarbergområdet. Omlegging fra Sandnesbotn direkte til Drag (hovedsakelig tunnel?). Omlegging fra Drag langs Tysfjordens østside fra til Bognesområdet.

Alternativ indre trasè
Alternativ indre trasè beskrives som en mer langsiktig løsning med ny veg, mange lange tunneler, og mange lange bruer over fjordarmene i indre deler av Tysfjord kommune.

-Rrasèen går i tunnel fra Mørsvikvatnet fram til Musken. Deretter bruer over Hellemofjorden, Grunnfjorden, Mannfjorden og Indre Tysfjord fram til dagens Brattlitunnel. Deretter følges dagens trasè til Kjøpsvikvegen fram til Efjorden. Utbedringer Efjorden – Ballangen sentrum.

Gruppe D. Oppgave 7 (Se kart side 38)

- Kråkmofjellet: Utbedring med tunnel (Prioritet 4)
- Ulvsvågskaret: Utbedring (tunnel?) (Prioritet 1)
- Nordkil: Utbedring (tunnel/viadukt?) (Prioritet 2)
- Bognes - Skarberget: Ny (større) ferje (Prioritet 5)
- Skjellesvikskaret: Utbedring (tunnel)? (Prioritet 6)
- Ballangen? (prioritet 3)

Begrunnelse for valg:

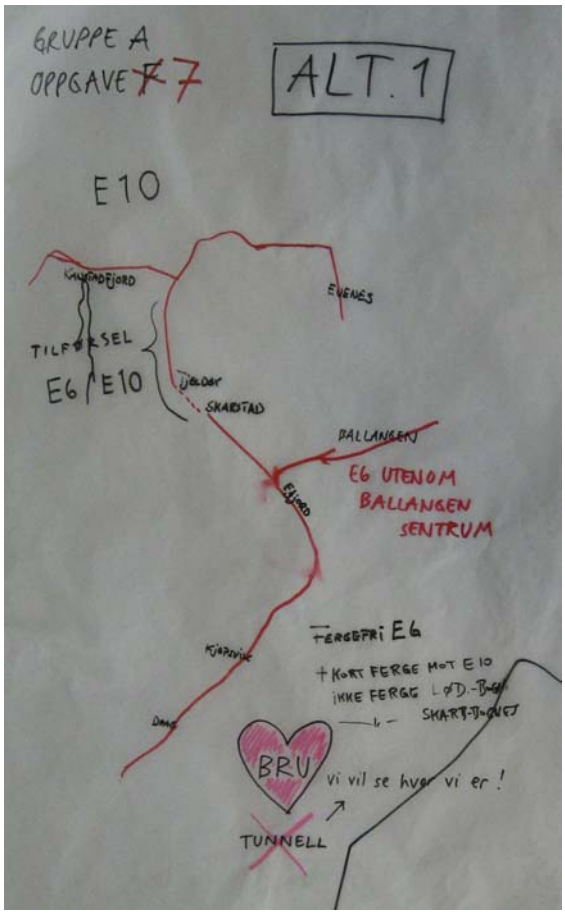
- Realistisk konsept
- God framkommelighet
- Gode muligheter for etappevise utbygginger
- Ivaretar lokalsamfunnenes interesser
- Trafikksikkerhet
- Redusert ferjetid/økt frekvens
- Reduserer avstandskostnadene
- Mulighet for senere fastforbindelse (over Tysfjorden?)
- Gode muligheter for tilknytning til E10

Gruppe E. Oppgave 7 (Se kart side 39 og 40)

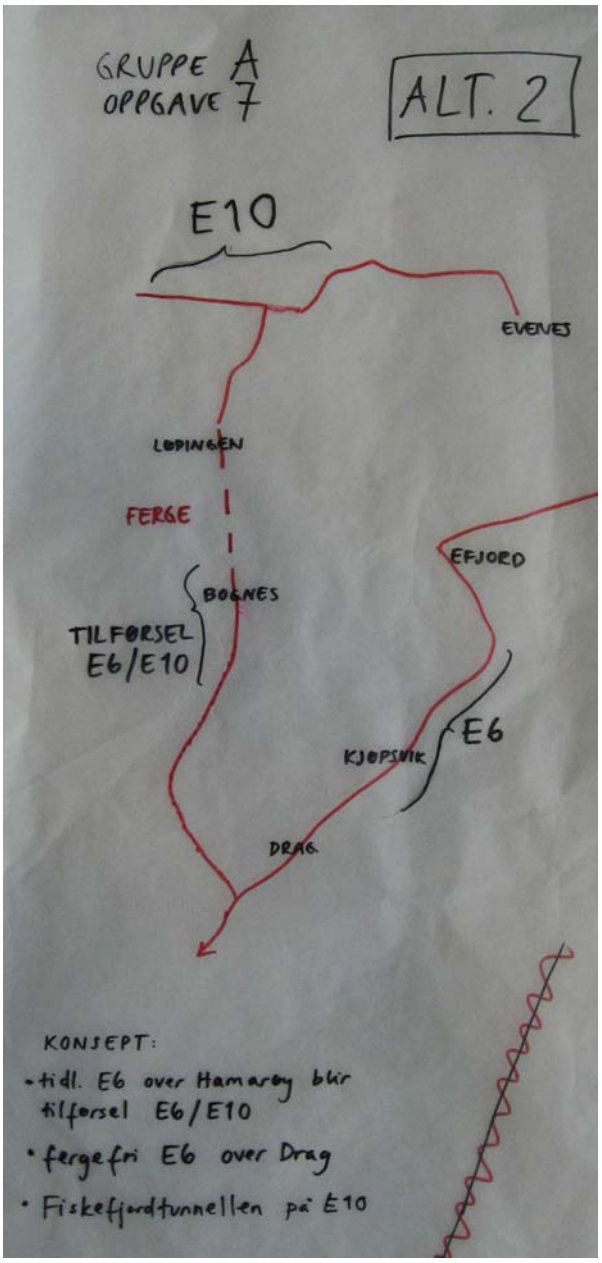
- God E6 over Hamarøy vil føre til at turistene ikke tar av ved Junkerdal, Mo i Rana eller Bjørnfjell og kjører Sverige
- God forbindelse Hamarøy – Lofoten: Utbedring av Finnøyvegen. Bru over Ness-straumen. Veg til Skutvik. Hurtigrute mellom Skutvik og Lofoten
- Ferje Bognes – Lødingen opprettholdes
- Bognes – Skarberget: Bru /tunnel
- Ferje/båt Ballangen – Evenes

Figur 19: Jan-Folke Sandnes presenterer gruppe B sine forslag til større ombygginger

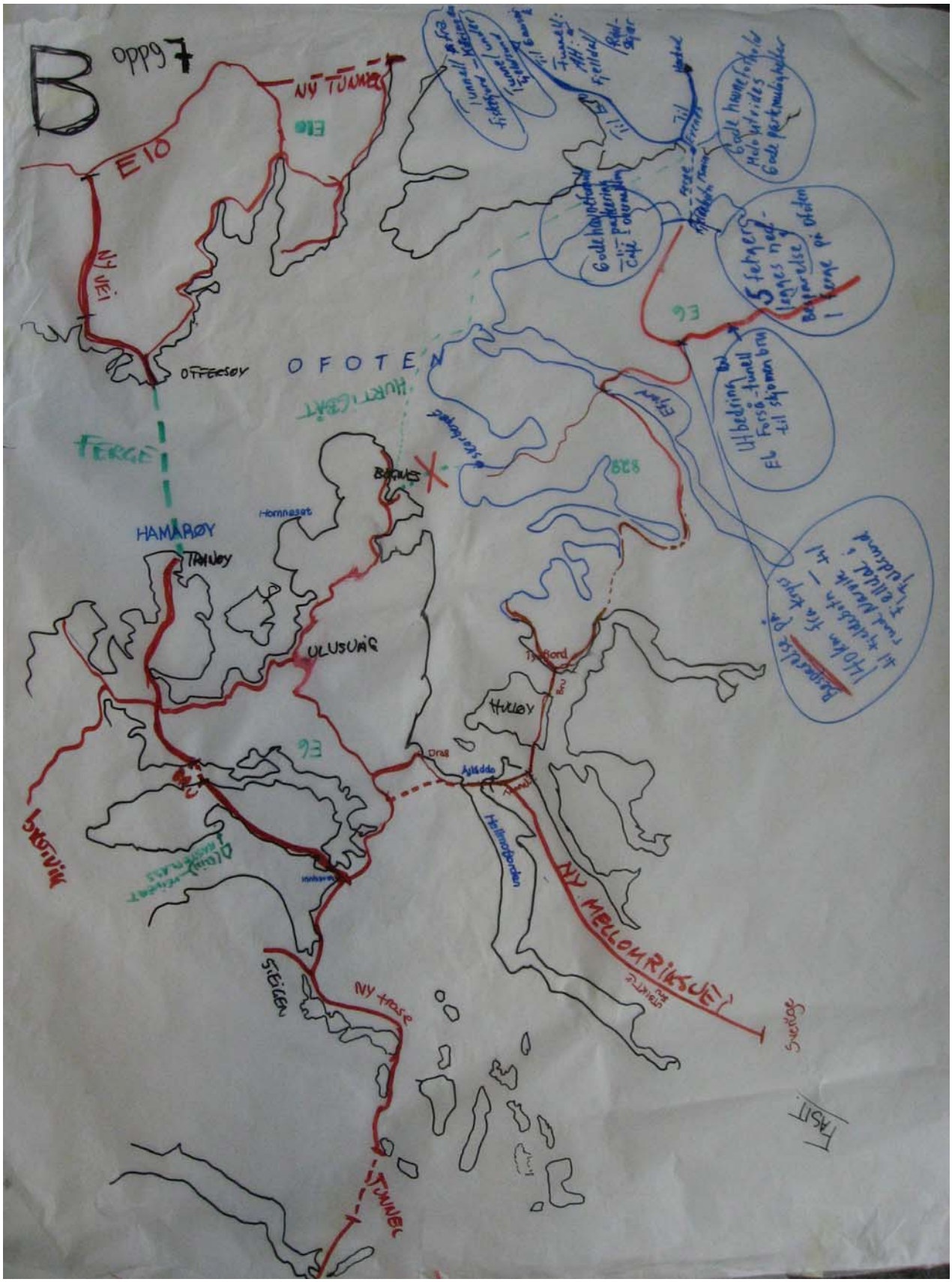
Figur 20: Stig Tangen og Hege Ruud fra gruppe E må ta gulvet til hjelp for å få plass til sine større utbyggingstiltak.



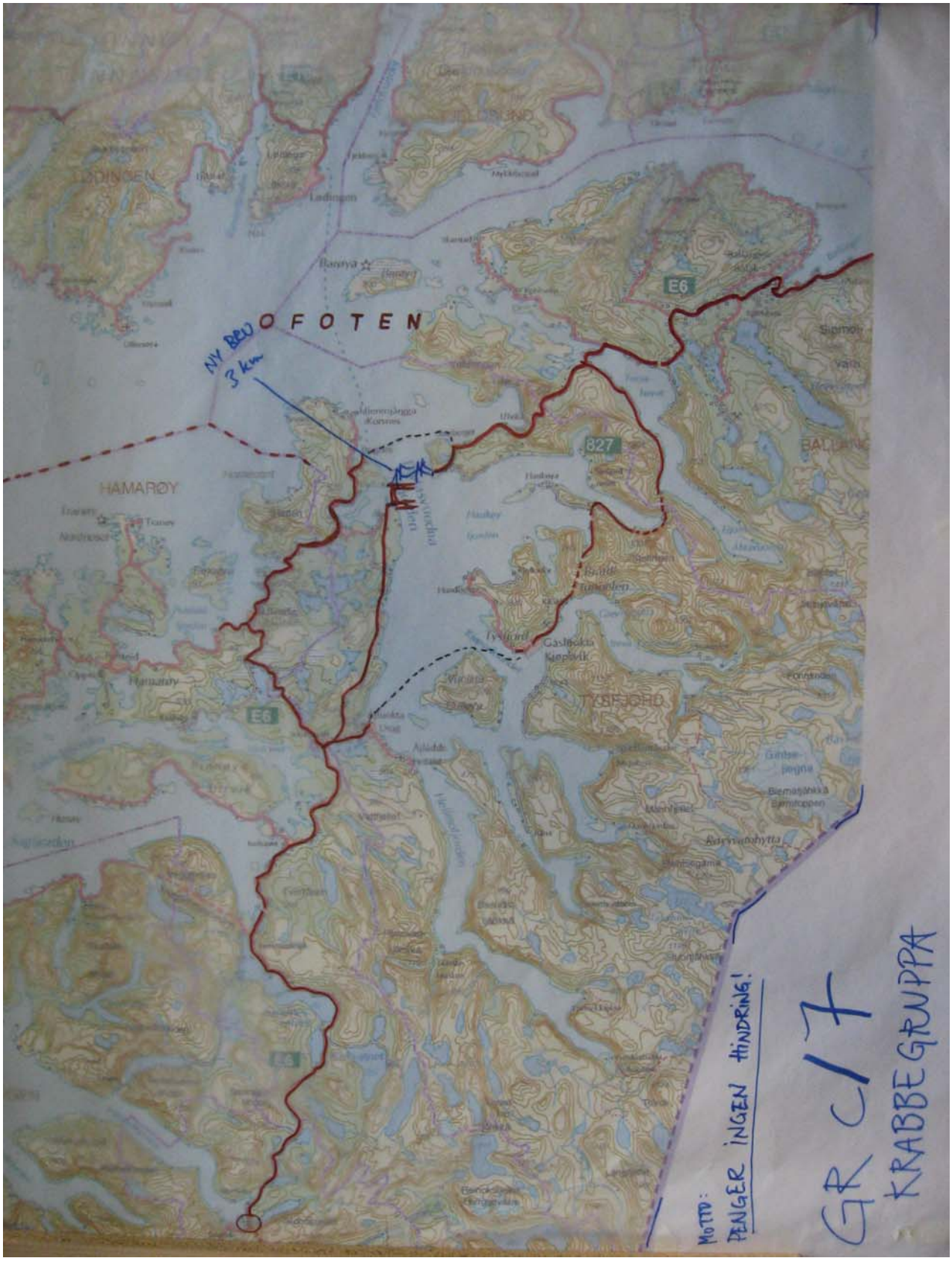
Figur 21: Gruppe A. Oppgave 7. Alternativ 1.



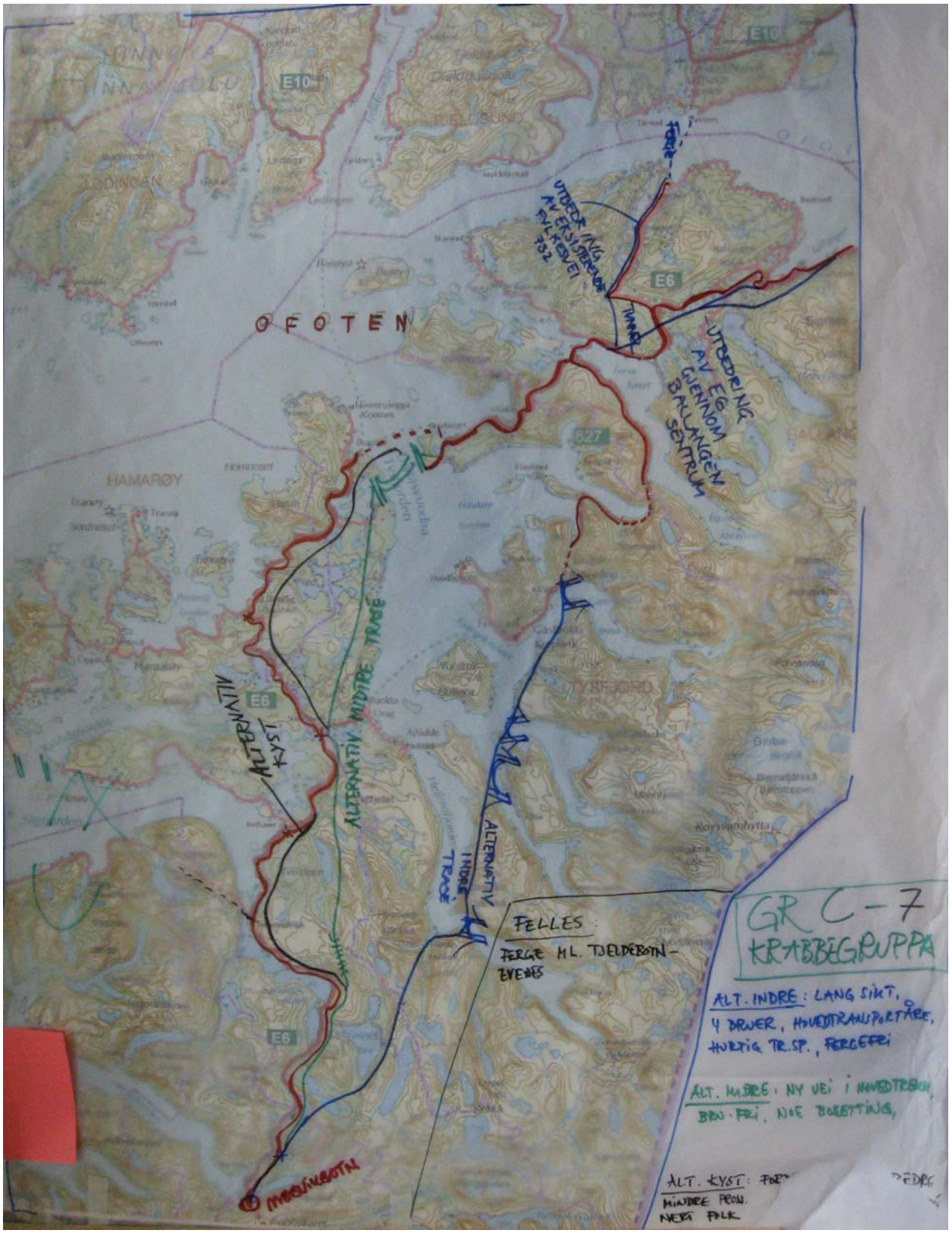
Figur 22: Gruppe A. Oppgave 7. Alternativ 2



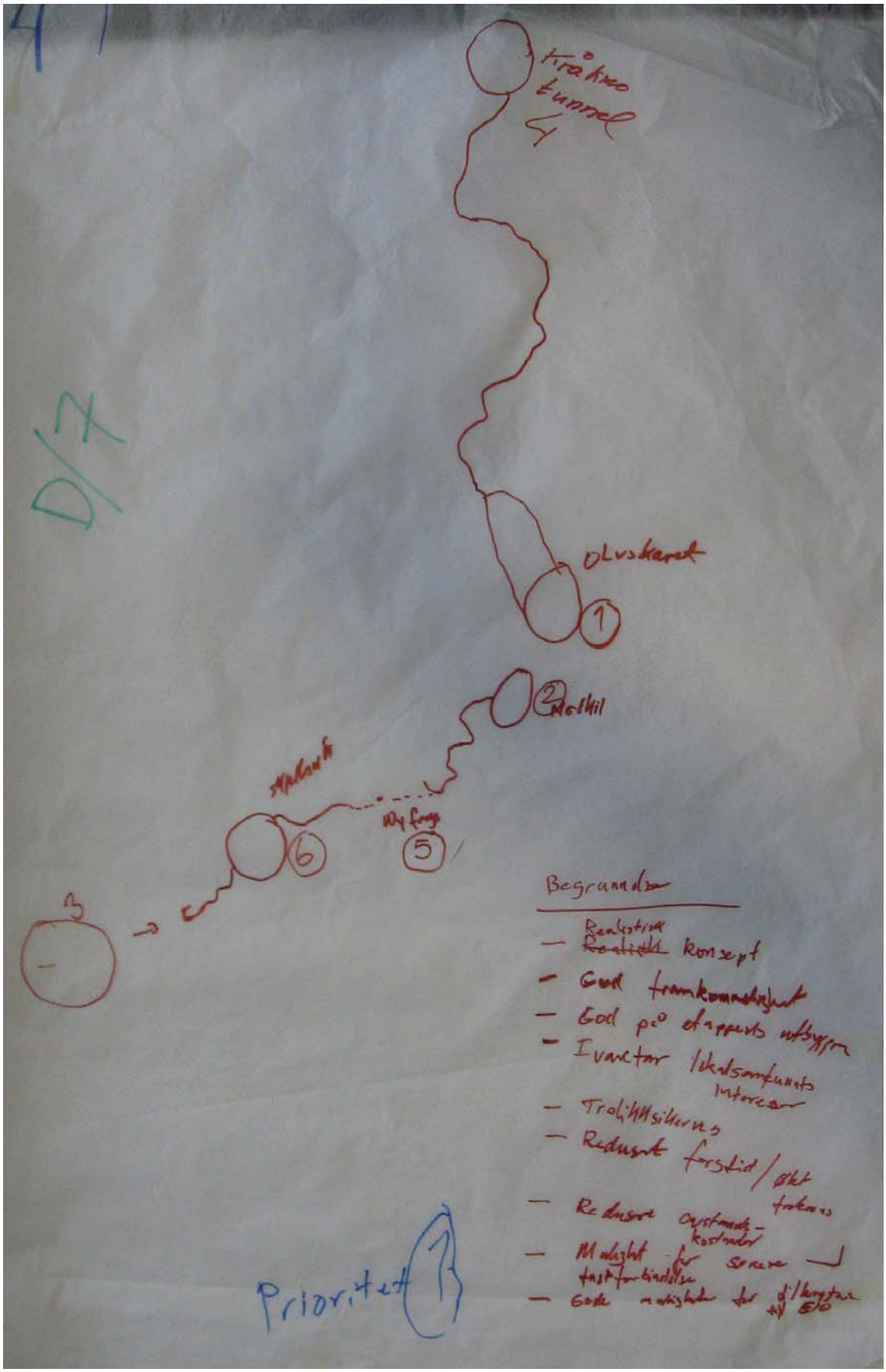
Figur 23: Gruppe B. Oppgave 7.



Figur 24: Gruppe C. Oppgave 7. Alternativ 1.

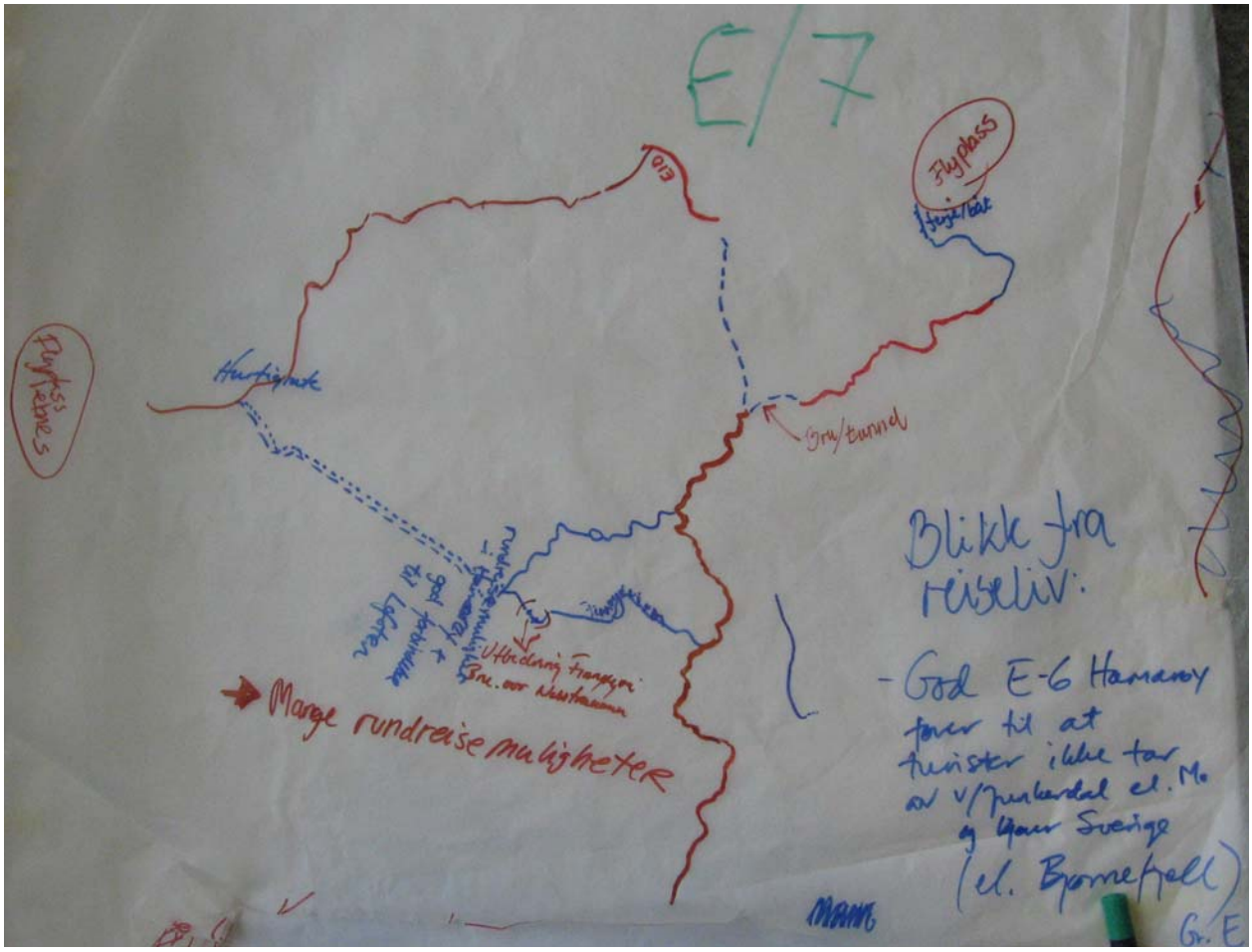


Figur 25: Gruppe C. Oppgave 7. Alternativ 2.



Figur 26: Gruppe D. Oppgave 7.

Figur 27: Gruppe E. Oppgave 7. Tegning 1.



Figur 28: Gruppe E. Oppgave 7. Tegning 2.

3.5 Gruppeoppgave 8. Suksesskriterier

Hva er suksesskriteriene for å få gode løsninger fram i konkurransen?
Skriv ned det dere er de viktigste handlingene som må gjøres.

Gruppe A:
Argumentere samfunnsøkonomi
Regional utvikling
Reiselivsperspektiv
Reduserte fergekostnader
God forbindelse E6 – E10
Bompenger
Bygge allianser, Bodø, Harstad, Narvik, Tromsø
Faktaproduksjon
Enighet blant berørte regioner
Kortest mulig trasé
Hamarøy som ”den gyldne omvei”, bru Finnøy - Ness
Gods Fauske – Narvik
Prestisjeprosjekt bru
Hva kan spares
Behovsanalyse
Kostnadsbesparende tiltak
Involvere næringsliv

Gruppe B:
Enighet i berørte kommunestyrer
Enighet i/og mellom regionrådene
Lobbyering mot sentrale politikere
Delegasjonsmøter
Partigrupper
Samferdselskomite
Felles sekretariat for KVU, forankre i berørte kommuner
Felles mediestrategi
Informasjonsflyt mot viktige brukere av veien

Gruppe C:
Dokumentasjon av fakta
Samfunnsmessige/økonomiske indikatorer
Underskriftskampanjer
Folkepress
Indikatorer for:
Vekst
Muligheter
Velstand
Beregning av kostnader/gevinster
Ungdom må engasjere seg
Skape medieoppmerksomhet
Bruke UFT i Nordland
Bruke lokale ungdomsråd
Allianser
Lobbyvirksomhet på nasjonalt plan
Storting
Regjering
Politiske parti
Programfeste veisatsing
Bruke politiske kontakter
Inngå avtaler om støtteaksjoner/utspill
Næringsaktører må aktiviseres
Spare penger ved å utbedre eksisterende veg
Akseptable kostnader
Forbedret trafikksikkerhet
En åre gjennom landet
Regionene må stå sammen

Gruppe D:
Behov som kan realiseres med realistiske kostnader
Synliggjøre prosjektet for berørte myndigheter og politikere
Samarbeide om prosjektet med nærliggende regioner
Synliggjøre den samfunnsmessige besparelse
Redusert antall ulykker
Bedre framkommelighet
Bedre regularitet
Styrking av nåværende og framtidig næring

Gruppe E:
Dokumentere behov/gevinst
Felles forståelse/felles transportplan
Kommuner
Næringsliv
Vedtak, -alle berørte kommuner
Regionale vedtak
Lobbyering mot ulike partgrupper sentralt
Involvere/forankre i ulike org.
NAF
Vegforum
Lastebilforeningen
Reiseliv
Mediestrategi

3.6 Evaluering/tilbakemelding:

Demokratisk prosess
Alle deltakere inkluderes
God gjennomføring
Litt for mye sektorfokus i samfunnsperspektivet
For kort tid til å presentere resultatene
Et punkt med realistiske prosjekter
Nye begreper
Vegvesenet mer dynamisk enn forventet
Legg referat med mer ut på nett så prosessen kan følges
Tro på framdrift mht. faktisk utbygging
Bedre muligheter for samfunnsendring
Behov for lokalinfo om annen region
Behov for informasjon om mulige andre traseer
Ønsker fakta om kostnader knyttet til foreslåtte prosjekter
Realistiske muligheter for veibygging
Mye enighet i KVU verkstedet
Behov for mer drøfting av konsept
Behov for fotoserie/film fra strekningen før start
Arbeidsmetoden positiv for å få fram ideene
Behov for mer utdyping av synspunkter fra transport
Behov for mer lokal informasjon
Bedre tid til vurderinger
Statens vegvesen har vist nye sider, positivt med åpenhet
Samferdsel er moro, det var nytt
Imponert over detalkunnskapen om vegen
Referat fra reiseliv må med i prosessen
Nytt å være med i en samferdselsutredning
Nye sider fra Statens vegvesen
Mye lokalkunnskap er presentert
Et flott opplegg
Jeg har hatt vanskeligheter med å få fram mine personlige tanker
Ønske om i sterkere grad å få fram den enkelte deltakers mening
Kunne vært forberedt på tema for gruppearbeid når vi kom
Tidsplan på veggen
Mer fakta burde vært tilgjenegelig som bakgrunnsinfo, trafikkanalyser
Oppfordring til bruk av nett
Oppdaget mye nytt
Ønske om å påpeke ”den beste løsningen”
Veldig bra opplegg, begynner bredt og spisser seg til slutt
Ønske om at referat med mer. legges ut på nett
Bedre behov for å påpeke reelle problem
E6, eneste forbindelse N – S
Viktig å få med næringsinteresseneFå til samarbeid lokalt/regionalt
Inviter med vegforumet
Få fram faktatall, hva er realistisk på kort sikt?
Få politikerne på banen
Bedre behov for å synliggjøre behov og dokumentering av disse
Behov som kan realiseres med realistiske kostnader
Viktigheten av å bli kjent prosedyren
Viktig at ungdom blir tatt på alvo

Statens vegvesen

Region nord
Dreyfushammarn 31
8002 BODØ
Tlf. 06640
firmapost-nord@vegvesen.no