



Statens vegvesen

Utfordringer for KVVU

E10 Fiskebøl – Å

28.mai 2014

Innholdsfortegnelse

1	BAKGRUNN	3
1.1	Innledning.....	3
1.2	Oppdrag KVU E10 Fiskebøl - Å.....	3
2	SITUASJONSBESKRIVELSE.....	4
2.1	Geografi.....	4
2.1.2	Hålogalandsregionen og Nord-Salten	4
2.1.2	Lofoten, fra Fiskebøl til Å	5
2.2	Natur, kultur og rekreasjon	5
2.3	Arealbruk	5
2.4	Befolkning og næringsliv	6
2.5	Samferdsel	8
2.5.1	Veg	8
2.5.2	Kollektivtransport.....	9
2.5.3	Sjøtransport	10
2.5.3	Luftfart.....	11
2.5.4	Jernbane.....	11
3.	UTFORDRINGER.....	12
3.1	Nasjonalt perspektiv - Sentrale føringer.....	12
3.2	Regionale og lokale føringer	13
3.3	Sammendrag av innspill	13
3.4	Hovedutfordringene i analyseområdet	15
3.4.1	Utfordringsperspektiver i KVU-området.....	15
3.4.2	Utfordringsperspektiv for influensområder	16
4.	FORSLAG TIL SAMFUNNSMÅL	17
5.	AVGRENSING AV KVU.....	18
5.1	Tematisk avgrensning	18
5.2	Geografisk avgrensning.....	18
5.3	Eksisterende utredninger og planer.....	19
5.4	Aktuelle løsningsstrategier eller konsepter.....	19
5.5	Metodikk og verktøy	20
5.6	Grunnlagsdata	20
6.	FRAMDRIFTSPLAN OG ORGANISERING	21
6.1	Framdriftsplan og milepæler	21
6.2	Organisering	21

1 BAKGRUNN

1.1 Innledning

Lokale initiativ fremmet gjennom blant andre Lofotrådet (regionråd) har gjennom samarbeid med statlige myndigheter, som Statens vegvesen ført fram til et behov for å se transportsystemet i Lofoten i en større og mer helhetlig sammenheng. Gjennom en tidligutredning, som konseptvalgutredning (KVU) kan man oppnå samlede vurderinger for hvordan transportsystemet i Lofoten kan utvikles i fremtiden.

Hovedtransportåren i Lofoten er E10 mellom Fiskebøl i Hadsel kommune og Å i Moskenes kommune. På strekningen mellom ligger også kommunene Vågan, Vestvågøy og Flakstad.

1.2 Oppdrag KVU E10 Fiskebøl – Å

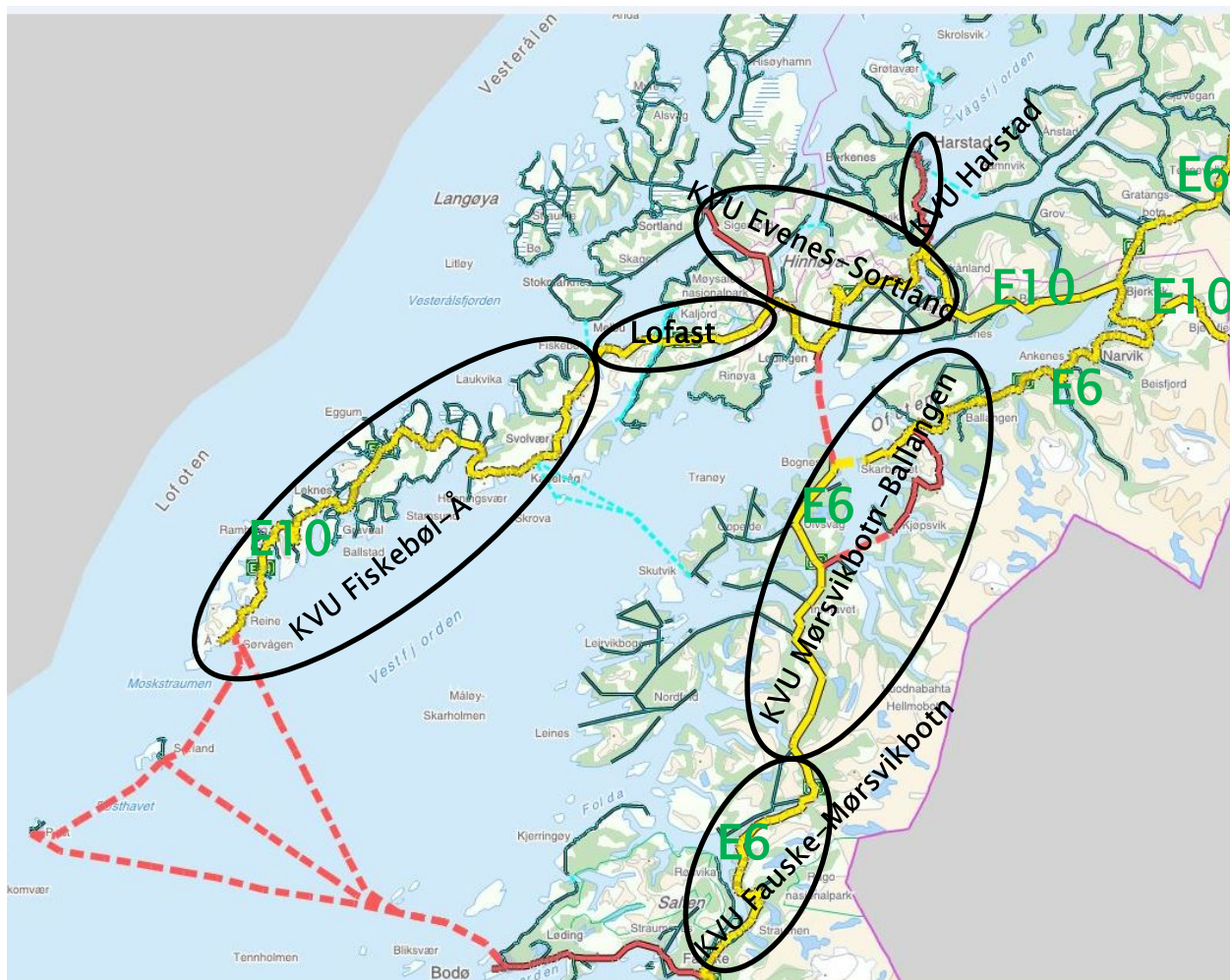
Samferdselsdepartementet har i brev av 6. febr. 2014 til Statens vegvesen/Vegdirektoratet bedt om at det «utarbeides KVU for strekningen, jf Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 s. 319. Vi ber om at det i utredningen bl.a. ses på mulige omlegginger for å korte inn avstanden på strekningen, herunder evt. å endre ferjeforbindelsen Bodø-Moskenes til Bodø-Leknes. Departementet ber direktoratet i prosjektplanen (omtalt i deres brev 5. desember 2013 som "utfordring for KVU") komme nærmere tilbake til om det i KVUen bør gjøres tverrsektorielle vurderinger, jf bl.a. pågående utredningsarbeid om en evt. felles ny lufthavn for Lofoten på Gimsøy.»

2 SITUASJONSBEKRIVELSE

2.1 Geografi

2.1.2 Hålogalandsregionen og Nord-Salten

Influensområdet til KVVU E10 Fiskebøl – Å er Hålogalandsregionen og nordlige deler av Salten. Hålogalandsregionen består av Ofoten, Lofoten, Vesterålen og deler av Sør-Troms. De nordlige deler av Salten er fra aksene Bodø-Fauske og nordover til og med Hamarøy. Dette er en del av landet med rike naturressurser og variert topografi. Langs innlandet er E6 den langsgående hovedferdselsåren, i tillegg til Nordlandsbanen til Bodø. På tvers er E10 fra Bjørnffjell til Å i Lofoten den tilsvarende viktige hovedvegen, sammen med Ofotbanen som går fra Sverige til Narvik. Området har større lufthavner i Bodø og i Evenes og i tillegg 7 mindre. De største havnene er Narvik, Harstad og Bodø og det er ellers et stort antall havner både for gods, fiskeri og persontrafikk langs kysten. Det er utarbeidet KVVUer for E6 fra Mørsvikbotn til Ballangen, E10/rv. 85 fra Evenes til Sortland, rv. 83 i Harstad og tidligere utredninger for E10 Lofast. I tillegg gjennomføres for tiden KVVU for E6 fra Fauske til Mørsvikbotn.



Hålogalandsregionen og nordre deler av Salten. Europaveger i gult, øvrige riksveger i rødt, fylkesveger i mørkegrønt og fylkesfergesamband i turkis. KVVU områder i svart.

2.1.2 Lofoten, fra Fiskebøl til Å

Strekningen E10 Fiskebøl – Å går igjennom store deler av Lofoten. I øst starter den i Fiskebøl i Hadsel kommune, som er regionalt tilknyttet Vesterålen. Den går så videre gjennom kommunene Vågan, Vestvågøy og Flakstad og i sørvest ender den i Å i Moskenes kommune. Topografi og landskap er variert og spenner fra flate landbruksområder, til bratte fjord og fjellpartier til bysentra og tettsteder. Strekkningen fra Fiskebøl til Å er 161 km lang.



Figur 2: Kart over Lofoten og foreslått KVU område, navn på kommuner i blått

2.2 Natur, kultur og rekreasjon

Lofoten er et arkipel (øyrike, øykjede) og et område med særegne kultur og naturverdier. De klimatiske forholdene er også ekstraordinære på grunn av golfstrømmens nærhet. Skulle det skje klimaendringer som gjør at golfstrømmen endres og havnivået stiger, vil det kunne få stor innvirkning på Lofoten.

Det pågår også en prosess om Lofotenkommunene skal søke verdensarvstatus. Kulturlandskapet som har kjennetegn som fiskehjell om vinteren og sauebeiteområder om sommeren er godt holdt i hevd i Lofoten. Sykkelturisme, fjellklatring og surfing er populære rekreasjonsaktiviteter. Lofoten inngår også i nasjonal sykkelrute og Nasjonal turistveg.

2.3 Arealbruk

Størstedelen av E10 gjennom øyene i Lofoten går gjennom LNF områder. Det eksisterer konfliktsoner i forhold til landbruk, randbebyggelse og byer/tettsteder. Det er spesielt i Vestvågøy kommune at det er større mulige konflikter mellom arealbruk og landbruk. Både i Svolvær området og Leknesområdet setter E10 premisser for arealbruk og byutvikling. I og med at byområdene har stabil eller voksende befolkning vil dette også sannsynligvis vedvare eller eskalere i årene som kommer. Det er også flere strekninger som er utenfor senterområdene og som har randbebyggelse, noe som setter begrensinger både på utvikling av E10 i dagens korridor og arealutvikling der det gjelder.

I forhold til restriksjoner på arealbruken er Møysalen nasjonalpark den eneste nasjonalparken som så vidt ligger innenfor Lofoten. Det utredes imidlertid en kystsonenasjonalpark, Lofotodden nasjonalpark i Vest-Lofoten. I tillegg er det 18 naturreservater i Lofoten. Av disse er det særlig Gimsøymyrene naturreservat (Eventuell ny stor lufthavn) og Storeidvatnet naturreservat (nær E10) som setter begrensinger og det vil være naturlig å tillegges særlig hensyn i KVUen.

2.4 Befolkning og næringsliv

Befolkning i KVU området

Befolkningen i KVU området er pr 1. jan 2014 på 22 745 innbyggere. Om man tar med Værøy og Røst så blir det 24 088 innbyggere totalt. (SSB, 2014). Samlet sett har det vært befolkningsnedgang de siste årene, og da mest i Vest-Lofoten. Vestvågøy og Vågan har hatt relativt stabilt befolkningstall de senere årene. Bortsett fra Bodø og Tromsø så ligner befolkningsutviklingen på tilsvarende regioner ellers i Nord-Norge.

Befolkning KVU område Fiskebøl - Å	
Kommune	Befolkning
Hadsel	229 innenfor KVU området (8112 totalt i kommunen)
Vågan	9 043 innenfor KVU området (9223 totalt i kommunen)
Vestvågøy	10 997
Flakstad	1 368
Moskenes	1 108
Totalt	22 745
Værøy	777
Røst	566
Totalt	24 088

Senterstruktur og muligheter for regionforstørring

Definisjonen av regionforstørring er at man ved bruk av samferdselsinvesteringer får forbedringer i forbindelsene mellom periferi og sentra og sentra til sentra. I Lofoten bor vel halvparten av befolkningen i to større senterområder:

- Svolværområdet, med Kabelvåg og Henningsvær (6340 innbyggere)
- Leknesområdet, med Gravdal, Stamsund og Ballstad (6085 innbyggere)

Hadsel kommune har også flere sentra, som pr. i dag ikke har fergefri forbindelse til Lofoten. Svolvær og Kabelvåg ligger under fem km fra hverandre og Henningsvær 18 km fra Kabelvåg igjen. Mellom Leknes og Gravdal er det ca. 5 km. I tillegg ligger Ballstad, nært Gravdal igjen og Stamsund ligger 14 km fra Leknes.

Mellom Svolvær og Leknes er det 69 km, og det utgjør en transportavstand på om lag 60 minutter. Dette er i grenseland for dagpendling mellom BA (bo og arbeidsmarkeds) regioner. Ved hjelp av innkortingstiltak og raskere reisetid mellom de to større senterområdene kan en oppnå regionforstørring.

Lofoten inndeles i NIBRs oversikt over BA regioner i 5 slike regioner: Vågan, Vestvågøy (med Vestvågøy og Flakstad kommuner), Moskenes, Værøy og Røst. Hadsel kommune inngår i Sortland BA region. Arbeidspendlingsnivået utenfor den enkelte BA region ligger på mellom 11-13 % på alle BA regionene unntatt Værøy som ligger på 8 %.

Helse og skoleinstitusjoner

Nordlandssykehuset avdeling Gravdal ligger i Vestvågøy kommune og betjener det meste av Lofoten. Nordlandssykehuset, avdeling Stokmarknes betjener Hadsel kommune og de andre kommunene i Vesterålen. Det regionale sykehuset er Bodø. Videregående skoler og fagskoler i Lofoten ligger i Vågan og Vestvågøy kommuner. Vi kjenner ikke til planlagte strukturendringer innenfor verken helse eller skolesektoren i Lofoten.

Sysselsetting

64 % av de sysselsatte er tilknyttet det private næringslivet, mens 36 % er innenfor offentlig sektor. Viktige næringer er sjømat (13 %), bygg og anlegg (12 %), reiseliv (6 %), varehandel (10 %) og maritim/olje og gass (3 %). Innenfor det offentlige segmentet er kommunal sektor størst og de videregående skolene, samt større institusjoner som Nordlandssykehusets avdeling Gravdal har også mange sysselsatte. Det private næringslivet i Lofoten kjennetegnes av færre større bedrifter og mange enkeltpersonsforetak.

Næringsliv

Sjømat

Sjømatnæringen er den største næringen i Lofoten, hvis man tar med sekundærproduksjon som fiskeforedling, transport og produksjonsutstyr. Sjømatnæringen skilles i to hovedområder, fiskeri og havbruk. Sjømat fra Lofoten transporteres ut på veg og på sjø. Sjøtransport på gods og fraktbåter av sjømat omfatter for det meste tørkede eller saltede produkter, som går både til innenlandske og utenlandske havner. Det er flere transportretninger for sjømat på veg fra Lofoten. Transporten går på E10 via Lofast over Bjørnfjell, eller til Narvik for omlasting på jernbane og transport ut i Europa. Så går det sjømat med ferger fra Lødingen til Bognes eller Svolvær/Skrova til Skutvik. Til Vesterålen med fergesambandet Fiskebøl-Melbu går det småfisk til industriell bearbeiding, og sørover går det sjømat via Moskenes med ferger til Bodø og videre sørover på veg eller jernbane. Det samme gjelder fra de ytterste kommunene Værøy og Røst. Også mellom Værøy og Røst og Moskenes går det sjømat med ferger. Sjømattransport som går *inn* til Lofoten er hovedsakelig større fisk til tørrfiskhenging, fra Vesterålen over Fiskebøl-Melbu sambandet. Det er forventet sterk vekst i deler av sjømatnæringa i tiårene som kommer. Særlig gjelder dette havbruksnæringen.

Bygg og anlegg

Målt i antall sysselsatte så er det nesten like mange i bygg og anlegg som innenfor sjømat i Lofoten, mens verdiskapingen i næringa er under halvparten. Det har gjennom de senere årene vært en positiv trend for bygg og anleggsbransjen i Lofoten. Næringen har få større bedrifter og noen bedrifter er også nært tilknyttet andre bransjer, slik som maritim næring og transport og logistikk.

Reiseliv

Lofoten har en internasjonalt kjent posisjon som reisemål. Reisende kommer fra hele verden og de kommer sjøvegen, langs veg og med fly og til dels også med jernbane via Bodø og Narvik. Turistransport langs veg er ofte rundreiseturisme, dvs. man kjører for eksempel fra Moskenes til Lødingen og innlandet langs E6 sørover igjen. Aktiviteten i reiselivsnæringen er betydelig større på sommeren enn om vinteren, selv om det kan tyde på at vinterturismen er i vekst og særlig gjelder dette vintercruisetraffikk. Sommertrafikken langs vegnettet er uansett betydelig større enn vintertrafikken (for trafikkmengder, se kap. 2.5). Målt i overnattingsdøgn på hoteller er antallet turister fire ganger større i de tre sommermånedene juni, juli og august enn i vinterperioden november til februar.

Andre næringer

Varehandel er også en betydelig næring. Den henger også ofte sammen med reiselivsnæringen og disse virker også inn på hverandre. Landbruket er en viktig i deler av Lofoten. Vestvågøy kommune er den største landbrukskommunen, og står for over 150 av de ca. 250 årsverkene innenfor landbruket i Lofoten. Egen lokalprodusert, kortreist mat fra landbruket er også et element inn i reiselivsnæringen og er med på å styrke Lofoten som merkevarebegrep.

Ut over det som er nevnt foran er andre næringer i Lofoten logistikk og transport, prosess og teknologi, maritim næring med olje og gass (ikke utvinning), privat helse og sosialnæring, finansielle institusjoner, samt faglig og teknisk tjenesteyting.

Transportutvikling i næringene er indikatorer på behov innen samferdsel. Det er viktig å se dette i sammenheng med både regionforstørring og forbindelser mot stamnettet både for veg, sjø og lufttransport. En eventuell framtidig utvinning av olje og gass i havområdene utenfor Lofoten vil trolig kunne ha betydelig innvirkning på transportsystemet og behovene innenfor transport i Lofoten. Inntil videre (2017) er imidlertid avgjørelsen om en eventuell konsekvensutredning av ole og gassutvinning i disse havområdene satt på vent.

2.5 Samferdsel

2.5.1 Veg

Dagens vegnett

E10 er hovedferdselsåren gjennom Lofoten. Den har blitt utviklet gjennom mange tiår, fra å være lokale bygdeveger til å bli knyttet sammen med bruer og tunneler til en sammenhengende stamveg. De største tiltakene på E10 i Lofoten skjedde med øyfastprosjektene i 1960 årene fram til begynnelsen av 1990 tallet. I 2007 åpnet Lofotens fastlandsforbindelse, Lofast, mellom Fiskebøl og Gullesfjordbotn. I de siste årene har det vært en stor satsing på skredsikringsprosjekter i Vest-Lofoten. Noen av disse er allerede bygd og noen er under utføring. I tillegg til E10 er det flere fylkesveger som kan ha beredskaps og omkjøringsfunksjon. Selv om E10 i Lofoten er sammenhengende og fergefri, så har vegen lav standard og liten bredde. Den har mye randbebyggelse, dårlig bæreevne og farlig sideterreng. Det er et stort forfall og omfattende behov for opprusting og tyngre vedlikehold. Mange strekninger har ugunstig linjeføring.

Slik det er i dag er vegbredden på E10 mellom Tjeldsundbrua og Napp satt til å være maksimalt 7,5 meter. Fra Napp til Å ble vegbredden fastsatt til maksimalt 6,5 meter da E10 gjennom Lofoten ble nasjonal turistveg. Vegbredden og behov knyttet til det vil bli vurdert i arbeidet med KVU.

Trafikkmengder på E10 i Lofoten

Bildet av trafikkmengden på E10 er todelt mellom sommer og vinter. For landevegstrekningene i begge endene av KVU området ligger ÅDT (trafikk av kjøretøy pr. døgn) på 5-600 på vinterstid, mens den ligger rundt 1300-1500 i sommermånedene. Nivået på lange kjøretøy med lengde på 6 til 22,5m ligger nivået på 20-25 %, noe som er relativt høyt både på fylkes og landsbasis.

Trafikken rundt og i sentraene Leknes og Svolvær ligger på fra 4000-6000 på vinterstid, mens det er strekninger som har over 8000 på sommeren. Avstanden mellom Svolvær og Leknes er 68 km langs E10. Mellom Kabelvåg og Svolvær er trafikken mellom 4-5000. Mellom Borg og Leknes er ÅDT rundt 3000, mens det på en 41 km lang strekning midt i mellom Svolvær og Leknes er ÅDT rundt 1000. Andelen lange kjøretøy i sentrumsområdene ligger på rundt 10-12 %.

Det totale trafikkbildet er en kombinasjon av gjennomgangstrafikk som kan være for eksempel turisttrafikk og godstrafikk, lokaltrafikk, pendlertrafikk og gående og syklende. Som nasjonal sykkelrute har Lofoten mange langdistansesyklister, dette gjelder helst på sommeren. Statens vegvesen planlegger for tiden å gjennomføre målinger også for sykkeltrafikk. I tillegg vil det bli supplert med flere vanlige trafikkmålere i Lofoten.

Fergesamband

I Vest-Lofoten går sambandet Bodø – Røst – Værøy – Moskenes som forlengelse av rv. 80. Dette sambandet ble startet opp i 1991, og går i dag med to ferger om vinteren og tre om sommeren. Det er det eneste fergesambandet i Nord-Norge hvor det benyttes ferger som bruker gass som drivstoff. I Øst-Lofoten er det flere fergesamband på fylkesveg. Dette er sambandene mellom Fiskebøl-Melbu, Svolvær-Skrova-Skutvik, Hanøy-Kaljord og Digermulen-Finnvik. De to sistnevnte ligger øst for KVV området.

Antall kjøretøy som er med ferge til Moskenes er pr. 2013 totalt 268 på sommerstid, mens det i resten av året er 47. Ferga som går direkte mellom Bodø og Moskenes står for en trafikk på henholdsvis 254 kjøretøy på sommeren og 38 på resten av året. Dette viser at det er store forskjeller mellom sommer og resten av året, og at mesteparten av trafikken går direkte mellom Bodø og Moskenes. Ytterligere fergedata og statistikker vil bli behandlet videre i KVV arbeidet.

Trafikksikkerhet

I perioden 2004 – 2013 har det vært 232 trafikkulykker med personskaide i utredningsområdet. I disse ulykkene ble 12 personer drept og 36 hardt skadd. 55 % av alle ulykkene skjedde på E10. 85 % av antall drepte personer ble drept på E10. Utforkjøringsulykker er vanligste ulykkestype og utgjør 37 % av det totale ulykkestallet. Møteulykker utgjør en andel på 22 %. Møteulykkene har høyest alvorlighetsgrad.

Den strekningen i Lofoten som har flest trafikkulykker de siste 10 år er mellom Borg og Leknes. Her er det også randbebyggelse, delvis manglende separat gang og sykkelveg og mange kryss. Det meste av strekningen har 60 km/t fartsgrense.

Basert på kostnadstall fra Transportøkonomisk Institutt (TØI) utgjør de samfunnsøkonomiske kostnadene ved trafikkulykkene i utredningsområdet 1 milliard kr for tiårsperioden.

Skredsikring

I Statens vegvesens Skredsikringsplan for riks- og fylkesveger i Region nord (2012) er det stedefestet 13 skredområder i Lofoten. Av disse er det 7 på E10 og 6 på fylkesveg. Et av disse, Solbjørnneset – Hamnøy i Moskenes kommune bygges ut i 2014. Det er behov for skredsikring i alle fem kommunene langs E10 fra Fiskebøl til Å, og alle har minst ett skredområde på E10. For å få et robust og sikkert vegnett med god regularitet, er det derfor behov for å ha fokus på skredsikring også i årene framover. Dette vil bli lagt vekt på også i arbeidet med KVV.

2.5.2 Kollektivtransport

De forskjellige typene kollektivtilbud i Lofoten er buss, ferge, drosje, hurtigbåt, fly (kortbanenettet), helikopter (Værøy) og til en viss grad også Hurtigruta, som har anløp til Stamsund og Svolvær.

Typer kollektivtrafikk

Langs veg

Lofotekspressen går daglig flere ganger mellom Å i Lofoten og Narvik. Den korresponderer også med ferge til Melbu og buss til Sortland og Harstad. Leknes, Svolvær og Fiskebøl, Tjeldsund, Evenes og Bjerkvik er knutepunkter på strekningen. Ellers går det rundt 20 andre bussruter i Lofoten. Noen av dem er fortrinnsvis skolebuss, mens andre har både lokal og regional funksjon.

Særlig som et supplement innen helsetransporter er drosje et viktig bidrag innen kollektivtransporten. Mange distriktdrosjer har sin hovedbasis i helsetransporter.

Sjøtransport

Fergene er en del av kollektivtransporten og både riksvegsambandene i Vest-Lofoten og fylkesvegsambandene i Øst-Lofoten brukes til persontransporter også utover kjøretøytransport. Det er to hurtigbåtforbindelser i Lofoten og hurtigruta benyttes også i begrenset grad som kollektivtilbud.

Fly

Alle lufthavnene, Svolvær, Leknes og Røst og helikopterbasen på Værøy har en kollektivtransportfunksjon slik de fungerer i dag. Tilbudene på lufthavnene er pr i dag:

Svolvær har 6-7 avganger på hverdager og 3-4 avganger i helgene, alle er regionale og de fleste til Bodø.

Leknes har 5-8 avganger på hverdager og 4-5 avganger i helgene, alle er regionale og de fleste til Bodø.

Røst har 1-2 avganger på hverdager og 1 avgang i helgene, alle er regionale og går enten til Leknes eller Bodø.

Værøy 1-2 avganger på hverdager og 1 avgang i helgene, alle er til Bodø.

Man kan også fly mellom lufthavnene i Lofoten pr. i dag.

I tillegg til lufthavnene i Lofoten er også Evenes lufthavn og Bodø lufthavn av betydning for Lofoten, da disse er langdistanselufthavner til Lofoten. Dvs. for eksempel Oslo og imot utlandet.

2.5.3 Sjøtransport

Farleder

Hovedfarleden til sjøs, innaskjærs går inn Vestfjorden og går innom Leknes, Stamsund og Svolvær. Videre nordover går den gjennom Raftsundet til Vesterålen.

Godshavner

Moskenes havn, Leknes havn, Stamsund havn og Svolvær havn er alle godshavner som betjener forskjellig slags gods. Ingen av dem kan imidlertid regnes som større godshavner, og ingen har status som stamnettshavner i dag.

Persontrafikkhavner

Moskenes, Leknes, Stamsund og Svolvær er større persontrafikkhavner. Andre mindre havner har en viktig funksjon lokalt.

Fiskerihavner

Det er pr i dag 36 fiskerihavner i Lofoten, da inkludert de fire på Værøy og Røst. Flere av disse har også flerbruksfunksjoner og fiskerihavnene sees også som en del av transportsystemet i Lofoten.

Gods på sjø

I forbindelse med prosessen rundt NTP 2018-27 er det satt i gang et prosjekt knyttet opp mot regjeringens nærskipsstrategi. Herunder vil det være en målsetning om å ta veksten i godstransporten på sjø og mulighetene for godsoverflytting fra veg til sjøtransport.

2.5.3 Luftfart

Det er pr. i dag to lufthavner mellom Fiskebøl og Å. Svolvær lufthavn, Helle og Leknes lufthavn. De har begge korte rullebaner på 800 m ble åpnet i 1972. Det er utfordringer i fremtiden knyttet til flytyper som kan betjene de korte rullebanene. En løsning som har vært utredet er å utvide disse til 1199 m. Rullebanen på Svolvær lufthavn kan ikke forlenges til 1199 m, men er mulig på Leknes lufthavn. Det er også lufthavn på Røst. Værøy har helikopterbase. Alle disse lufthavnene driftes av Avinor.

Avinor utfører for tiden værmålinger for kartlegging av mulighetene for en ny stor lufthavn på Gimsøya i Vågan kommune. En eventuell framtidig lufthavn på Gimsøya vil ligge omtrent midt mellom Svolvær og Leknes, og vil kunne erstatte både Leknes og Svolvær lufthavn.

I tillegg til Gimsøy ble også Hadselsand, som er nært Fiskebøl i Hadsel kommune vurdert som en mulig ny stor lufthavn i Lofoten. Avinor valgte å gå videre med Gimsøy på grunn av at man ved en eventuell etablering på Hadselsand også forutsatte at man måtte ha fergefri forbindelse under Hadsselfjorden. Om det ikke blir utbygging av Gimsøy har Avinor imidlertid anbefalt å utvide Leknes lufthavn til 1199 m som alternativ.

Harstad/Narvik lufthavn Evenes er i dag den eneste store flyplassen som har fergefri forbindelse til Lofoten. Og Bodø lufthavn fungerer som et nav for regionen, med lokalflyruter og ferge fra Lofoten.

2.5.4 Jernbane

Det finnes ikke jernbane i Lofoten, men det går transporter til og fra Lofoten både via Ofotbanen til Narvik og Nordlandsbanen til Fauske og Bodø.

Det er to selskaper som frakter gods fra Narvik, det er CargoNet med sin Arctic Rail Express (ARE-toget) og Schenker. Disse to selskapene har daglige avganger hver som går gjennom Sverige og til Oslo, Alnabru. Det er en daglig avgang med persontog fra Narvik. I tillegg til vanlig gods og persontrafikk går det en rekke malmtog på Ofotbanen.

Fra Bodø er det 2-5 avganger daglig med godstog. Det er CargoNet og Cargolink som er operatører til Bodø. Det er to avganger daglig på langdistanse passasjertog fra Bodø, og en rekke avganger på lokale og regionale tog.

3. UTFORDRINGER

3.1 Nasjonalt perspektiv – Sentrale føringer

Nasjonale interesser eller normative behov har utgangspunkt i viktige nasjonale mål og føringer. Mange av de samme behovene finnes også i lokale/regionale dokumenter og vedtak og interessentgruppers behov.

Stortinget har gjennom Nasjonal transportplan 2014 – 2023 vedtatt følgende overordnede mål for transportsektoren:

Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljøvennlig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.

Nasjonalt transportplan 2014 – 2023 har hovedmålsettinger innenfor framkommelighet og reduserte avstandskostnader, trafikksikkerhet, miljø og universell utforming. Regjeringen viser til at det nasjonale transportnettet binder ulike deler av landet sammen og bidrar til god tilknytning til det utenlandske transportnettet. Transportnettet, og da særlig vegnettet, har også en viktig regional funksjon.

De viktigste utfordringene i forhold til hovedmålsettingene er at E10 er smal, har randbebyggelse og dårlig standard, og at den skal tjene mange funksjoner som godstransport, sykkelturisme, lokaltransport og kollektivtrafikk.

I de korridorvise omtalene vises det særskilt til at det legges opp til å gjennomføre en KVV E10 Fiskebøl – Å. Dette fordi det gjennom en prosess gjennom flere år har vært ønsket om å få avklart konseptuelle behov for transportsystemet i Lofoten, og få staket ut en kurs som utviklingen kan få. Slike behov det særlig har vært vist til har vært å få utviklet E10 til de krav og forventninger samfunnet setter i dag og for framtiden. Utvikling av vegen i tråd med moderne standarder og se dette opp i mot regionale utfordringer er ikke hva den opprinnelig ble bygd for. Historisk sett handlet det mye om å få øyene tilknyttet hverandre og etter hvert hele Lofoten fergefritt. I dag har samfunnet endret seg og det er behov for å se på nye løsninger for framtiden.

Gjennom arbeidet med utredningen Infrastruktur i Nord, som også er et grunnlag inn i NTP 2014-23 ble det pekt ut seks regioner hvor man spesielt anbefaler satsing på infrastruktur. En av disse er *Midtre Hålogaland*, som har flere sentre, industri, transport og fiskeri/havbruk. Strekningen E10 Fiskebøl – Å er sammen med resten av Lofoten en viktig del av dette bildet. En spesiell nasjonal føring for Lofoten er at E10 er nasjonal turistveg fra Fiskebøl til Å. Dette stiller særskilte utfordringer også for arbeidet med KVV.

Regjeringen påpeker både i nasjonal transportplan (NTP 2014-23) og stortingsmelding 13 (Regionalmeldinga, 2012 -2013) *Ta heile Noreg i bruk*, på at et godt utbygd transportsystem er en forutsetning for bosetting og verdiskaping.

3.2 Regionale og lokale føringer

Nordland fylkeskommune

Gjennom fylkesplanen og strategiene til Nordland fylkeskommune for *Livskraftige lokalsamfunn og regioner* fremheves det at fylkessenteret Bodø og regionalsentrene skal styrkes. Foruten om Bodø så er Leknes og Svolvær regionalsenter i Lofoten og Sortland nærmeste regionalsenter utenfor i nordlig retning. Videre skal samarbeidet internt i fylket, i mellom kommuner og regioner styrkes. Og man skal søke å utvikle robuste samfunn med velfungerende infrastruktur og god omstillingsevne.

I Regional transportplan for Nordland er det lagt vekt på at det skal føres en arealpolitikk som tar sikte på å bidra til å redusere transportbehovet og utslipp av klimagasser. Videre skal kollektivtransporten styrkes i byer og sentra, det skal legges opp til bedre korrespondanser i transportsystemet og godstransport langs veg skal reduseres.

Lofotrådet

Lofotrådet trekker gjennom Samferdselspolitiske hovedpunkter for Lofoten, frem Lofotens betydning som et av landets viktigste fiskeriregioner og den helt særegne posisjonen som turistområde. Og at dette er noe som er med på å skape ringvirkninger både for naboregioner og på nasjonalt nivå. En samordning av samferdselsmessige-, distrikts- og regionale føringer er viktig for å kunne oppnå nasjonale mål i Lofotrådets perspektiv. Lofotkommunene i KVU området har også fattet prinsipielle vedtak for at man skal kunne utrede bompengefinansiering.

3.3 Sammendrag av innspill

Nordland fylkeskommune

I innspillet fra Nordland fylkeskommune trekkes det fram fire hovedområder som er viktig for KVU. Trafikksikkerhet, tilrettelegging for kollektivtrafikk, flyplass struktur og nasjonal turistveg. I forbindelse med trafikksikkerhet fremheves gang/sykkelløsninger herunder også tilrettelegging for cruisepassasjerer, fjerning av flaskehals og bedring av forholdene for tungtransport. Knutepunkter, fergekaier og bedre koordinering av turisttrafikk og hele «Lofot-pakker» der alle kollektivelementene samkjøres er viktig innen kollektivtrafikken. Hvordan lufthavnstrukturen blir utviklet i framtida er et sentralt element i hvordan hele transportsystemet i Lofoten blir seende ut. Og betydningen av nasjonal turistveg er viktig å få frem, både i et nasjonalt og i et lokalt perspektiv.

Fylkesmannen i Nordland

Som statens representant utenom transportetatene har fylkesmannen et særskilt ansvar. Det framheves nasjonale forventninger, herunder en godt samordnet areal og transportpolitikk, landbrukets interesser, hensynet til naturmangfoldloven og da særskilt en eventuell ny lufthavn på Gimsøya og kunnskapsgrunnlaget til KVU som viktige felt å ta hensyn til. Fylkesmannen vil kunne bidra i arbeidet med KVU med sin særkompetanse innenfor alle disse feltene, og det nevnes herunder blant annet samarbeidsprosjektet med landskapskartlegging for Nordland som et relevant grunnlag som kan trekkes inn i KVU prosessen.

Avinor

I Avinors innspill til utfordringer omtales arbeidet knyttet til en eventuell ny lufthavn på Gimsøy som sentralt. Det vises til hvilken innvirkning en ny stor lufthavn vil kunne få på luftfartstilbudet, på den effekten det vil kunne gi på FOT-ruteordningen (FOT betyr Forpliktelse til offentlig tjenesteyting) og betydningen av en slik lufthavn på næringsliv og turisme. Det foregår for tiden

værmålinger på Gimsøya og disse vil være sentrale i vurderingene om det rent flyteknisk kan etableres en lufthavn der.

Kystverket

Sjøtransportens rolle i Lofoten er viktig. Cruisefrafikken er en transportform som er i vekst og som skaper utfordringer. For havnene sin del krever cruiseskipene større og bredere havner og kaier. Leknes havn har for eksempel over 80 anløp i året, i tillegg til Svolve og Reine som også har cruiseanløp. Både cruise, ferge og fisketransporter vil kunne ha en viktig betydning for vegtransporten og valg av framtidige transportløsninger. Sjøsikkerhet og framtidig utvikling innen sjøtransporten er også viktige felt. Dette også sett i bakgrunn av arbeidet med NTP 2018-27 og målsetningen om å ta veksten i godstransporten på sjø. Kystverket kan bistå i samarbeid i KVU prosessen knyttet til disse områdene. Røst, Napp og Ballstad fiskerihavner er prosjekter som Kystverket har prioritert gjennom NTP i den kommende tiårsperioden.

Vågan kommune

Fra Vågan har det kommet innspill om at KVU bør omfatte mulige løsninger for effektivisering og utvikling av E10, herunder innkortinger, forbedret sykkel og gangetilbud og økt fokus på trafikksikkerhet. Styrking av sentrene gjennom økt satsing på samferdsel, utredning av ny stor lufthavn og utrede fergestrukturen i Lofoten er også fremhevet.

Vestvågøy kommune

Vestvågøy trekker særlig fram betydningen av å se Lofoten i et nærings og nordområdeperspektiv, og utvikling av felles bo og arbeidsmarkedsregioner. Forbindelser og bruk av regionale og nasjonale transportsystemer herunder også ferger og flytrafikk må legges vekt, samtidig som man også må se på de lokale funksjonene og Lofoten som sykkelregion.

Flakstad kommune

Også ifra Flakstad er det ønsket om en heving av kvaliteten på E10, herunder innkorting og særskilt fokus på europavegens funksjon som nasjonal sykkelrute. I dette ligger det blant annet mangelen på gang og sykkelveg gjennom hele bebyggelsen på Ramberg og Napp. Fokus på næringstransporter og hvileplasser vektlegges også.

Moskenes kommune

Den ytterste E10 kommunen Moskenes setter særlig fokus på utvikling av E10 som viktig for KVU, framfor en bred tilnærming til hva KVU skal omfatte. Dette presiseres også gjennom et vedtak gjort av kommunestyret som går på at det ikke bør legges stor vekt på rv. 80 fergesambandene over Vestfjorden i KVUen. Sjømatnæringen, herunder også hvalfangst, Lofoten som sykkelregion og turistnæringa bør legges særlig betydning.

Røst kommune

Røst trekker fram betydningen av å også se på lufthavnstrukturen i forhold til Røst. I dette legges særlig vekt på å få utredet muligheten av å kunne utvide Røst lufthavn til 1199 m.

Værøy kommune

Fra Værøy kommune fremheves det at reisetiden mellom Værøy og resten av Lofoten reduseres, samt at tilbudet økes. En endring av fergeleie fra Moskenes til Leknes sees på med bekymring, fordi man da kan miste tilknytningen til resten av Lofoten. Værøy kommune forventer å bli trukket aktivt med i KVU prosessen.

Hadsel kommune

Det har ikke kommet innspill fra Hadsel kommune

Innspill fra private interessenter

Det har kommet inn to innspill fra private interessenter:

Ny trase for E10 nord for Svolvær

En ny trase for E10 nord for Svolvær, fra Vestpollen gjennom Sydalen og til Gimsøystraumen foreslås.

Fastlandsforbindelse Vesterålen (Hadsselfjorden), fastlandsforbindelse Værøy, sykkelsatsing, Nasjonal turistveg, elektroniske informasjonstavler og bypakke Svolvær/Kabelvåg

Det foreslås på nytt å se på muligheten for fergefri forbindelse med krysning av Hadsselfjorden, med en Hadsselfjordtunnel. Dette vil kunne gi regionforstørring mellom Lofoten og Vesterålen og sykehusstruktur og samarbeid og utvikling innen for sjømatnæringen fremheves som positive effekter av dette. En fastlandsforbindelse til Værøy foreslås også. Den vil kunne gå fra Lofotodden via øya Mosken og til Værøy. I tillegg trekkes også fram en særskilt sykkelsatsing, utvikling av Nasjonal turistveg som en integrert del av KVV, elektroniske informasjonstavler langs E10 og en mulig bypakke Svolvær/Kabelvåg.

3.4 Hovedutfordringene i analyseområdet

Statens vegvesen Region nord har valgt å se utfordringene for KVV i tre forskjellige perspektiv: *Byer i Lofoten, Transportnett i Lofoten og Lofotens tilknytninger*. Byer i Lofoten og Transportnett i Lofoten er innenfor KVV-området, mens Lofotens tilknytninger vil sees i sammenheng med de nære influensområdene. Konseptvalgene skal skje innenfor KVV-området, mens det for influensområdene vil bli sett på hvordan tilknytningene virker inn på transportsystemet i Lofoten.

3.4.1 Utfordringsperspektiver i KVV-området

Byer i Lofoten

Lofoten har to steder med bystatus, Svolvær i Vågan kommune og Leknes i Vestvågøy kommune. Felles for disse byene er at de har tettsteder som ligger i nærheten. Dette gjør at byområdene i realiteten er større BA områder enn bare selve sentrumsområdene i byene. Utviklingstrekkene til byene gjør at det behov for å se på hvordan transportsystemet i byene hver for seg fungerer. Utfordringene er knyttet til hvor E10 traseen skal gå, byutvikling, arealpolitikk, senterstruktur og kollektivtransport.

Slik det fungerer i dag går E10 mer eller mindre gjennom både Svolvær, Kabelvåg og Leknes, selv om E10 på slutten av 1980 tallet delvis ble lagt om utenfor datidens senterkjerne i Leknes. Det er konfliktsoner mellom E10 som en transportåre og livsnerve gjennom sentrumsområdene, og vegen som en barriere mot arealutvikling i både Svolvær og Leknes området. En ser for seg at det kan være større effekter å hente på økt fokus på kollektivtrafikk og på økt andel gående og sykkelbruk. Derfor foreslås det å se disse områdene i et by/senterperspektiv i KVV arbeidet, ut over bare en strekningstankegang mellom steder.

Transportnettet i Lofoten

I perspektivet for Transportnettet i Lofoten ser man på samferdselselementene, som E10, fergesamband, sykkelveg og nasjonal turistveg, kollektivtrafikk, lufthavner, farleder og havner.

På vegsiden er hovedutfordringene hvilken funksjon E10 skal ha, standardvalg og trasevalg. Dette vil også gjelde vegens betydning som nasjonal turistveg og nasjonal sykkelrute. Miljø, landskapshensyn, reiselivets betydning, E10 som gjennomgangstrafikkåre og lokaltrafikkveg og næringslivets behov må også vektlegges. Spesielle trafiksikkerhetshensyn i Lofoten er særlig knyttet opp mot blandet trafikk på smal veg og stor sommertrafikk. Randbebyggelse med redusert fart er også en utfordring. Langs hele strekningen er det flere mulige prosjekter som går på

innkorting og omlegging av E10. Alle ovennevnte forhold vil bli gjennomgått og utredet i KVU. Vegbredden på E10 skaper spesielle utfordringer. Det anbefales derfor at vegbredden tas opp til ny vurdering i KVU, uavhengig av hva som gjelder i dag.

Reisetiden mellom Svolværområdet og Leknesområdet er i dag om lag en time. Ved infrastrukturtiltak antas det at den kan reduseres ned mot 45 minutter. Dette kan føre til at de kan utgjøre en felles BA region, og komplettere hverandre som servicesentra for hele Lofoten. Dette vil kunne gi positive effekter for Lofoten, knyttet opp til behov for spesialisert kompetanse, større fleksibilitet i arbeidsmarkedet og økt konkurransekraft for næringslivet. Også Moskenes i vest og Melbu/Stokmarknes i nordøst vil ved infrastrukturtiltak kunne ligge innenfor 45 minutters reisetid til en felles BA region i Lofoten.

En eventuell flytting av fergeleiet i Moskenes til Leknes vil ha betydning for trafikken på E10. Hvilke effekter en eventuell slik flytting vil gi, skal vektlegges.

Lufthavnstruktur og farleds- og havnetiltak vil virke inn på hvordan vegnettet og kollektivtransporten utvikles i Lofoten. Lufthavnene slik de er i dag fungerer både som lokaltrafikksystem internt i Lofoten (unntatt Værøy, se avsnitt 2.5.2) og som tilknytninger til Lofoten (se avsnitt 3.4.2).

At Avinor og Kystverket vil kunne være bidragsytere i prosessen med KVU, med sin spisskompetanse innenfor deres fagfelt, sees på som en styrke for KVUen. Samarbeidet på tvers av statene blir derfor en nøkkelfaktor for prosjektet.

3.4.2 Utfordringsperspektiv for influensområder

Lofotens tilknytninger

I Lofotens tilknytninger perspektivet sees det til Lofotens forbindelser til naboregionene. Lofoten har pr i dag en fastlandsforbindelse, Lofast som sikrer en rask og sikker vest øst forbindelse mot Ofoten, Sør-Troms, Evenes lufthavn og E6. Til E6 er det to tilknytninger; via Tjeldsundet til Bjerkvik rett østover og sørøstover via ferga fra Lødingen til Bognes.

Mot Vesterålen er det fergeforbindelse mellom Fiskebøl og Melbu. Gjennom Stortingsmelding 53 (1997-98) om Lofotens fastlandsforbindelse anbefalte Samferdselsdepartementet en tunnelløsning under Hadsselfjorden. Stortinget anbefalte derimot nordre trase, og slik ble Lofast bygd. Tunnel under Hadsselfjorden ble vurdert som et mulig framtidig prosjekt. I ettertid har man gjennom arbeidet med NTP 2014-23 sett på mulighetene for å kunne gjøre omstruktureringer i forhold til tre lufthavner, knyttet opp mot en eventuell Hadsselfjordtunnel.

Det er også en fylkesvegferge til Salten fra Svolvær til Skutvik i Hamarøy kommune i dette bildet. Lokalt går sambandet også innom øya Skrova i Vågan kommune. For den delen av sambandet som går til Skutvik har imidlertid Nordland fylkeskommune vedtatt å legge ned helårsdriften, til fordel for et tre måneders sommerdriftsopplegg. Dette blir da hovedsakelig et reiselivssamband.

Den siste aksene er trekantsambandet til rv. 80 og som trafikkerer Bodø – Røst – Værøy – Moskenes. Dette sambandet har stor betydning for disse kommunene og for forbindelsen til fylkessenteret Bodø. Omlegging av Moskenes fergeleie til Leknes kan få store konsekvenser for trafikken på E10 mellom Moskenes og Leknes.

Lufthavnene Svolvær, Leknes, Værøy og Røst er også tilknytninger til Lofoten. Alle har avganger til og fra Bodø, som fungerer som regional lufthavn i denne delen av Norge. En eventuell ny stor lufthavn vil kunne endre behov og reisemønster inn til lufthavnen. Dette vil kunne virke inn både på vegnettet, bosetting, framtidig næringslokalisering og utvikling av BA regionene.

4. FORSLAG TIL SAMFUNNSMÅL

Problemstillingene for Lofotens transportsystem er lav vegstandard, framtidige trasevalg for E10, fergeforbindelsene til Bodø, uavklart lufthavnstruktur og utvikling av havner og sjøtransport. Det vil gjennom robuste og effektive løsninger for transportsystemet både for veg, luftfart og sjøtransport være mulighet for utvikling av BA regionene og styrking av byområdene. Forholdene til godstransporten vil kunne bedres og bidra til vekst og utvikling i Lofoten.

Lofoten har også særegne verdier, som blant annet gjør regionen til et av verdens mest attraktive reisemål. I de særegne verdiene ligger sårbare naturmiljø, spesielle landskapstyper og verdifulle kulturminner. I tillegg til å utvikle transportsystemet effektivt og robust, må man derfor også ta vare på, og styrke de verdier som gjør Lofoten unikt.

Det foreslås på bakgrunn av dette et todelt forslag for samfunns mål for KVVUen:

- Regional utvikling

Transportsystemet i Lofoten skal i 2040 knytte sammen regionen på en robust og effektiv måte, og gi god kontakt med naboregioner.

- Lofotens særegne verdier

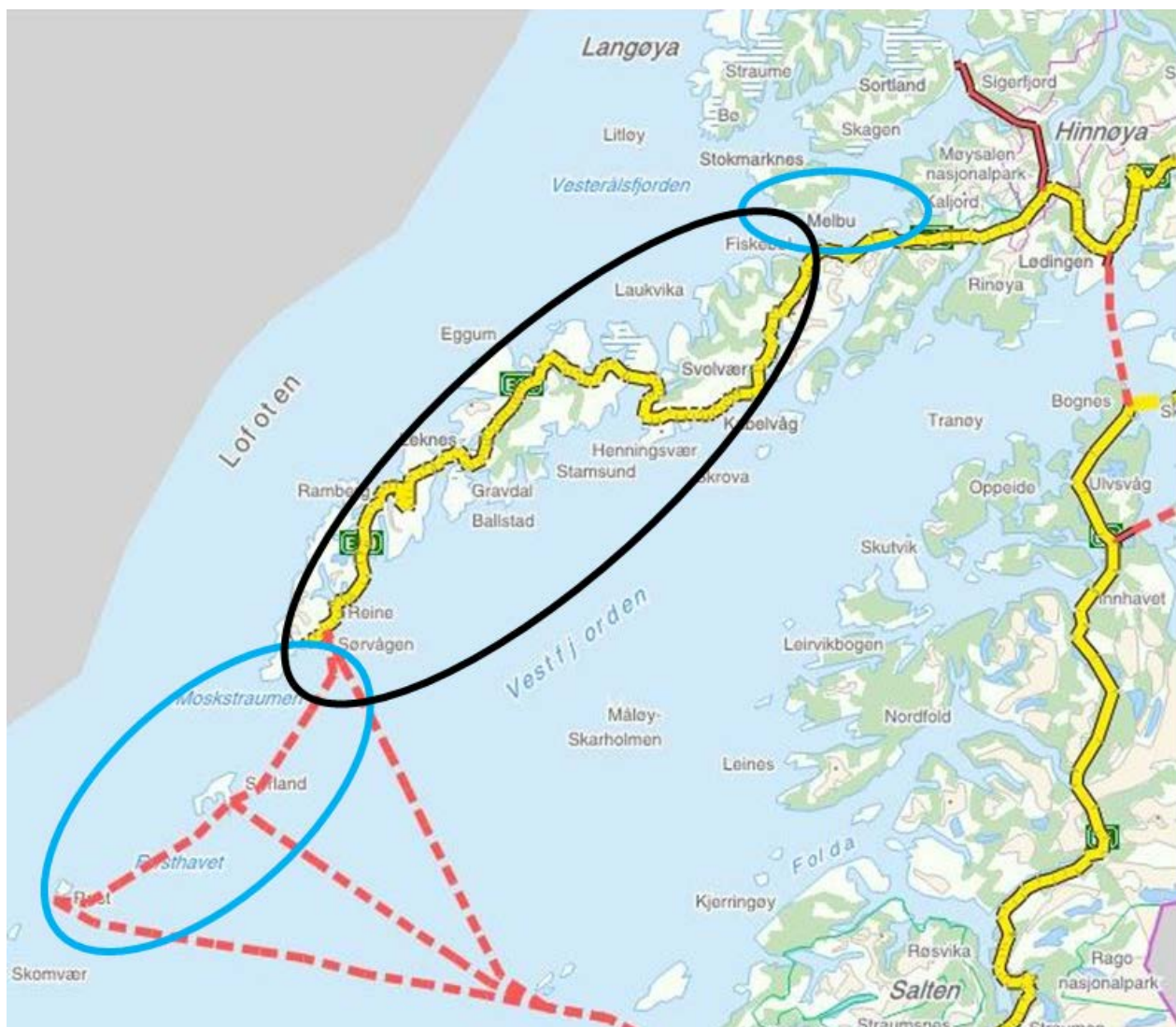
I utviklingen av Lofotens framtidige transportsystem skal regionens særegne verdier styrkes.

5. AVGRENSING AV KVV

5.1 Tematisk avgrensning

KVVUen skal gi en bred faglig gjennomgang av transportsystemet, herunder vegnettet med ferger, kollektivtransporten, sykkel, gående, lufthavner, havner og farleder og arealbruk. For vegnettet, og da særlig E10 som er hoveddelen av KVVU, skal det gjennomgås hvilken standard og funksjon vegen skal ha og hvor den skal gå i fremtiden. Hovedfokus innenfor dette blir å finne hvilke behov brukerne av vegen har og finne forslag på løsninger. Spesielle tematiske hensyn i Lofoten er at E10 er nasjonal turistveg, nasjonal sykkelrute og har skredproblematikk. Vurderinger omkring tilførselsvegene og fergene som knyttes til E10 vil bli behandlet i KVVU. Tilknytningene til lufthavner og havner vil også være tema i KVVU, da dette også har betydning for trafikk og hva slags valg som vil kunne treffes for E10.

5.2 Geografisk avgrensning



KVVU E10 Fiskebøl – Å, områdeavgrensning. Sort ellipse – KVVU område. Blå ellipser – regionale tilknytninger og nære influensområder, hvorav Hadsselfjorden og Værøy og Røst med fergesamband og luftfart foreslås tatt inn i mulighetsstudien.

Avgrensning av området

I oppdraget fra Samferdselsdepartementet går KVU området fra Fiskebøl i Hadsel kommune til Å i Moskenes kommune. Dette anbefales fortsatt som områdeavgrensning for KVU. I tillegg foreslås det å ta med seg forbindelsene i sørvest og nordøst med i mulighetsstudien. Regionalt influensområde er Vesterålen, Ofoten, Sør-Troms og nordre deler av Salten.

5.3 Eksisterende utredninger og planer

Her gis en kort oversikt over eksisterende utredninger og planer som omhandler Lofoten.

Utredninger

- Nasjonal transportplan 2014-23 og utredninger knyttet til den
- Utredninger til stortingsmelding om forvaltningsplanen for Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten, herunder transport og infrastruktur, reiseliv og turisme og næringsliv, alle fra 2012 og 2013.
- Fergeutredninger knyttet til Lofoten
 - o Svolvær – Skutvik fra 2013.
 - o Med ferje til Leknes, Nordlandsforskning 1998
 - o Lofoten mot år 2000, Statens vegvesen 1989
- Utredninger for Lofast prosjektet fra 1994 – 2003
- KVU E6 Mørsvikbotn – Ballangen
- KVU E10 Sortland – Evenes
- Regionalmeldingen 2013
- NIBR sin rapport om senterstruktur, sentralitet og BA regioner 2013
- Forlengelse av rullebaner i Lofoten og Vesterålen, TØI 2011
- Handels og trafikkanalyse, Vestvågøy, 2014

Aktuelle planer etter plan og bygningsloven

- Sentrumsplan for Svolvær
- Områdeplan for Svolvær – Kabelvåg, planprosess pågår
- Kommunedelplan for Leknes – Gravdal området, rullering pågår
- Andre planer i tilknytning til E10, havner og lufthavner

Pågående planprosesser gjennomgås i forhold til eventuelle konfliktsoner mot KVU.

5.4 Aktuelle løsningsstrategier eller konsepter

I KVU foreslås å benytte en løsnings eller konsepttankegang basert på 4-trinnsmetodikken (beskrevet under):

1. Virkemidler som kan redusere transportbehovet og endre reisemiddelvalg
2. Virkemidler som kan effektivisere bruken av eksisterende infrastruktur
3. Mindre ombygginger av eksisterende infrastruktur
4. Større utbygging av eksisterende og ny infrastruktur

Innenfor de fire forskjellige trinnene i metodikken over skal det gjøres en mulighetsstudie og eventuelt delutredninger som ser på effektene av:

- Vegtiltak
- Lufthavntiltak
- Fergetiltak
- Kollektivtiltak
- Gang- og sykkelvegtiltak
- Havne og farledstiltak
- Arealbruk

På bakgrunn av mulighetsstudien, andre delutredninger og gjennom bred samfunnsmessig dialog kan tiltak fra de ulike elementene settes sammen til helhetlige løsningsstrategier eller konsept. Det er imidlertid ikke gitt at alt som behandles i mulighetsstudien kommer med videre.

Konseptvalg og arealstrategier

I arbeidet med konseptene vil kommunenes arealplaner sees i sammenheng med aktuelle løsninger. Målet er å se hvordan ulike valg av transportløsninger påvirker arealplanene og deres arealstrategier.

5.5 Metodikk og verktøy

Foruten det som er beskrevet ovenfor vil det for persontrafikk vil det bli vurdert å gjennomføre trafikkberegninger med bruk av Regional transportmodell (RTM). Overføring mellom transportformene vurderes ved hjelp av RTM og kvalitative vurderinger.

Samfunnsøkonomiske beregninger skal gjennomføres med programmet EFFEKT og eventuelt trafikantnyttomodulen og kollektivmodulen i RTM. I forbindelse med dette gjennomføres en trafikkundersøkelse som grunnlag for kvalitetssikring og kalibrering av trafikkmodellen. Dette omfatter også fergene i Vest-Lofoten og Fiskebøl-Melbu som det ikke finnes nyere data på dette feltet på.

For godsdata vurderes en samlet godsstrømsanalyse for hele området, nye analyser på delområder eller det kan benyttes eksisterende godstrømsanalyser, for eksempel innenfor sjømatnæringen som er gjort de senere år.

For de ikke prissatte virkningene skal det gjøres et eget delprosjekt i samarbeid med Vegdirektoratet. Dette delprosjektet vil omfatte en ny metodikk koblet opp mot GIS-bruk i henhold til håndbok 140, Konsekvensanalyser. Prosjektet blir både et prøveprosjekt for å teste ut den nye metodikken og resultatgivende for KVVUen.

5.6 Grunnlagsdata

Grunnlagsdata for KVVUen vil kunne hentes fra eksisterende registre og databaser. Det vurderes om det faglige grunnlaget er tilstrekkelig for vurdering av virkninger på for eksempel kollektivtrafikken og gående og syklende. Statens vegvesen er en av flere partnere i et godsdataprojekt som utføres i 2014 i Nordland. Data fra dette prosjektet kan benyttes i KVVU. Grunnlagsdataene suppleres ellers med andre data dersom det vurderes som nødvendig.

Eventuell innsamling av andre grunnlagsdata vil kunne gjøres i samarbeid med offentlige etater og instanser, kommuner og næringslivet.

6. FRAMDRIFTSPLAN OG ORGANISERING

6.1 Framdriftsplan og milepæler

- Utfordringer for KVV» sendes Samferdselsdepartementet innen 31. mai 2014
- Prosjektstyringsplan sommer 2014
- Mandat fra SD sensommer 2014
- Mulighetsstudie I ferdig primo september 2014
- KVV verksted, september 2014
- Deloppdrag ikke-prissatte konsekvenser primo oktober 2014
- Teknisk/økonomisk mulighetsstudie II, sept/okt 2014
- Evt endring av samfunns mål, november 2014
- Samfunnsøkonomiske beregninger, desember 2014
- Konseptutarbeidelse, desember 2014/januar 2015
- Kostnadsanslag, februar 2015
- Konseptanalyse, februar 2014
- Ferdig KVV behandles i styringsgruppa, 24. april 2015
- Siste frist for sluttbehandling hos Vegdirektøren, 13. mai 2015
- Siste frist for oversendelse av KVV til Samferdselsdepartementet, 31. mai. 2015

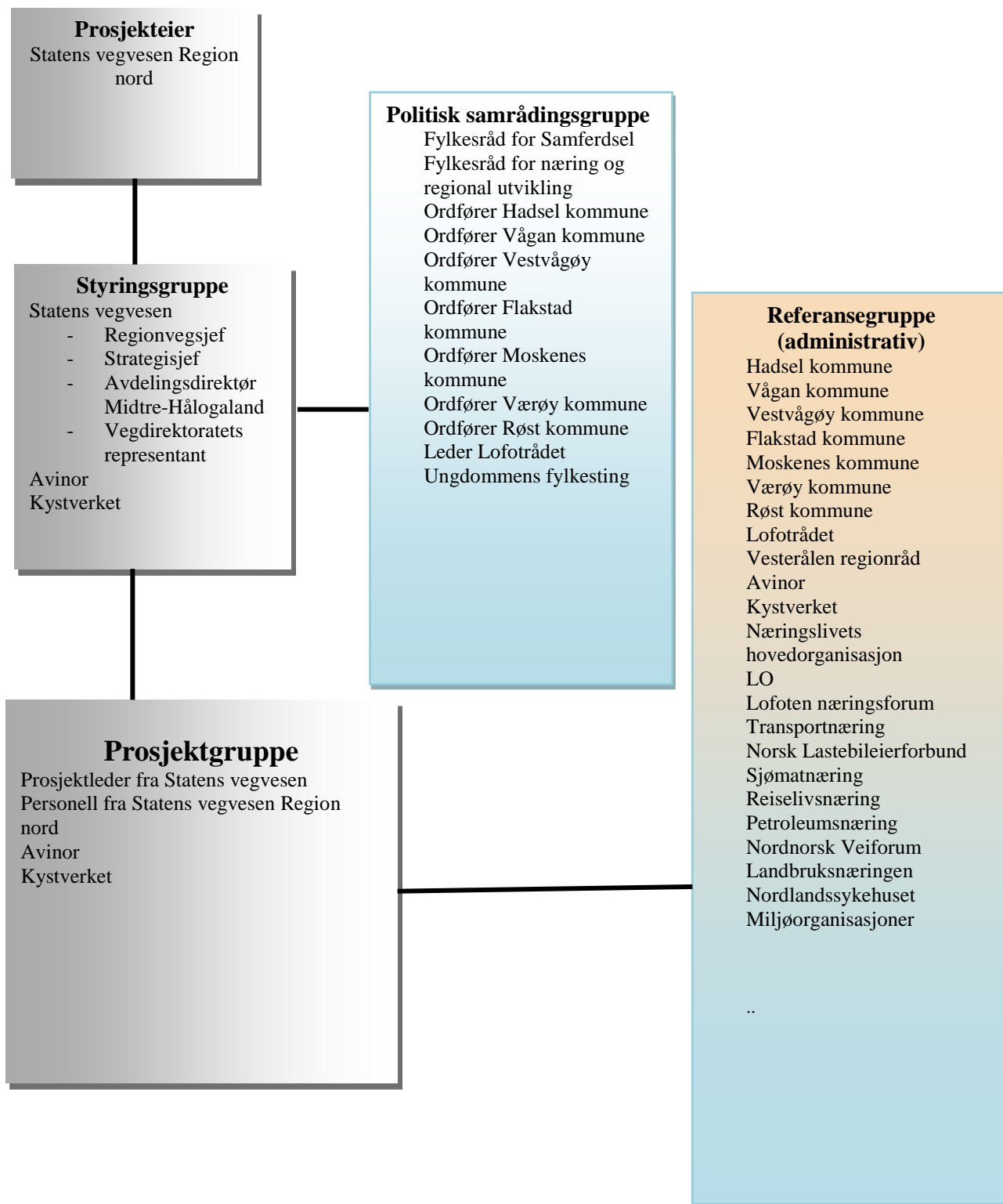
Prosjektet har en stram tidsplan som forutsetter at de nødvendige avklaringer og samhandlinger med Samferdselsdepartementet må gå som her skissert for å komme i mål.

6.2 Organisering

Det foreslås å organisere KVV prosjektet slik:

- **Styringsgruppe**
 - Beslutninger etter hvert som analyser blir lagt fram av prosjektgruppa
 - Ansvar for endelig anbefaling av KVV for staten
 - Nok ressurser til gjennomføring av KVV
- **Politisk samordningsgruppe**
 - Forankre lokale og regionale behov
 - Bidra til at konseptene oppnår målsetningene
- **Prosjektgruppe**
 - Utredningsarbeidet
 - Gjennomføring av analyser
 - Framleggelse for styringsgruppa
- **Referansegruppe**
 - Beskrive behov
 - Forankring
 - Få forelagt analyser etter hvert som de lages
 - Komme med innspill

Organisasjonskart:





Statens vegvesen Region nord
Postboks 8011 Bodø
Tlf. (+47) 02030
E-post: firmapost-nord@vegvesen.no
