Statens vegvesen

Møte 3 Politisk samrådsgruppe

AGENDA

Introduksjon
v/ Regionvegsjef Torbjørn Naimak

Status KVU, v/
Prosjektleder Nils Petter Rusånes
- Mål, muligheter og konsepter
- Konseptanalyse

Kaffepause

Dialog med kommuner, fylkeskommune og Ungdommens fylkesråd

Oppsummering

Svolvær 13. februar 2018

KVU Hadselfjorden

Om utredningen og hvordan vi ligger an

- Det meste av utredningen er gjennomført
- Noen tilleggsbetraktninger, bla.a konsept med tunnel Holdøya
- Avinor har konkludert med at Hadselsanden ikke er byggbar
- Det ønskes dialog om det som har kommet fram og hva man oppnår med de forskjellige konseptene
- Oppsummering

KVU Hadselfjorden

Avinors utredning om lufthavnstruktur

- Hadselsanden er ikke byggbar

- Stokmarknes utredes videre.

Stokmarknes vil imidlertid ikke kunne være felles lufthavn for hele Lofoten og Vesterålen, Leknes må bestå i et slikt scenario

- Leknes og Gimsøy – foreslås utredet videre

- Potensial for en stor lufthavn i Lofoten

Reisetider mellom lufthavnene i regionen

Statens vegvesen

Mulige innkortinger

KVU Hadselfjorden

Status for utredningen

- **Møte i Referansegruppen 7. desember.**
  - Det ble stilt spørsmål om samfunnsøkonomien – vises nå
  - Det ble bedt om videre begrunnelse for hvorfor man ikke vil gå videre med Holdøya muligheten – samme
  - Sydalen alternativet – tas ikke opp igjen pga. avgjørelsen om Hadselsanden

- Konseptanalysen er i hovedtrekk ferdig, nå arbeides det med rapporten, kart, følsomhetsanalyser og drøfting/anbefaling

Statens vegvesen

Endrede effektmål

Effektmål	Indikator	Tidsmål
Redusert reisetid	– Akseptabel reisetid for dagpendling mellom Stokmarknes og Svolvær	– Reisetid 45 minutter
	– Akseptabel reisetid for dagpendling, service og samhandling mellom Sortland og Svolvær	– Reisetid 1 time
Bedre tilgjengelighet	– Redusere begrensninger i valg av reisetidspunkt	– Mindre enn 15 minutter ventetid

- Oppfyllelse av tunnelsikkerhetsforskriften er satt som betingelse – hvilken betydning har det?

Statens vegvesen

Mulighetsstudien

Mindre tiltak – ikke investeringer

- Mindre tiltak er ITS og effektivisering av dagens transportsystem
  - Sammen med overgang til lav- og nullutslipps fergedrift bør dette legges i grunn for videre opprettholdelse og utvikling av transportsystemet

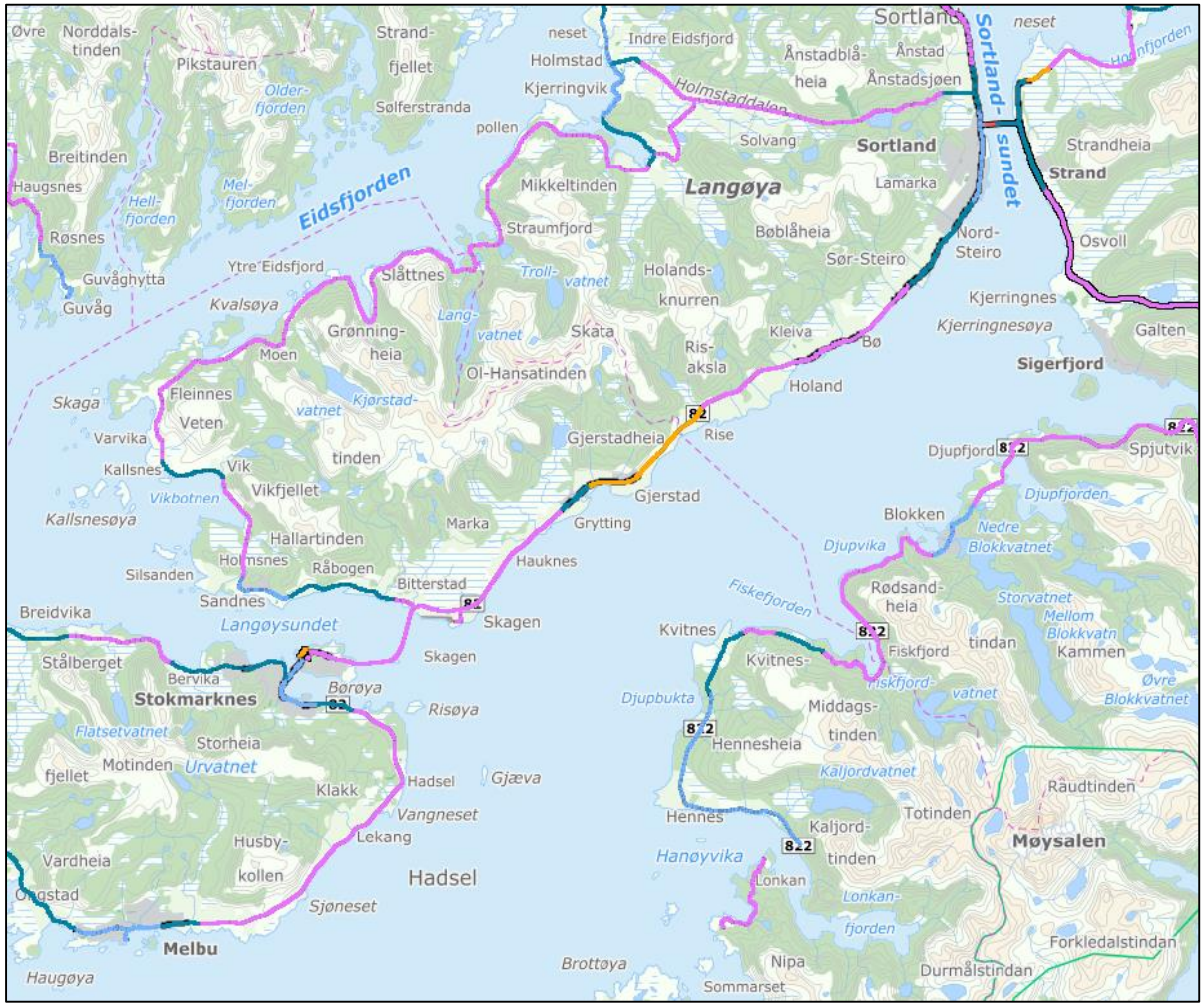
- Endring i fergefrekvens er definert som et effektiviserende tiltak
  - Kostnadene er med som drift og vedlikehold i det samfunnsøkonomiske regnskapet

Statens vegvesen

Mulighetsstudien

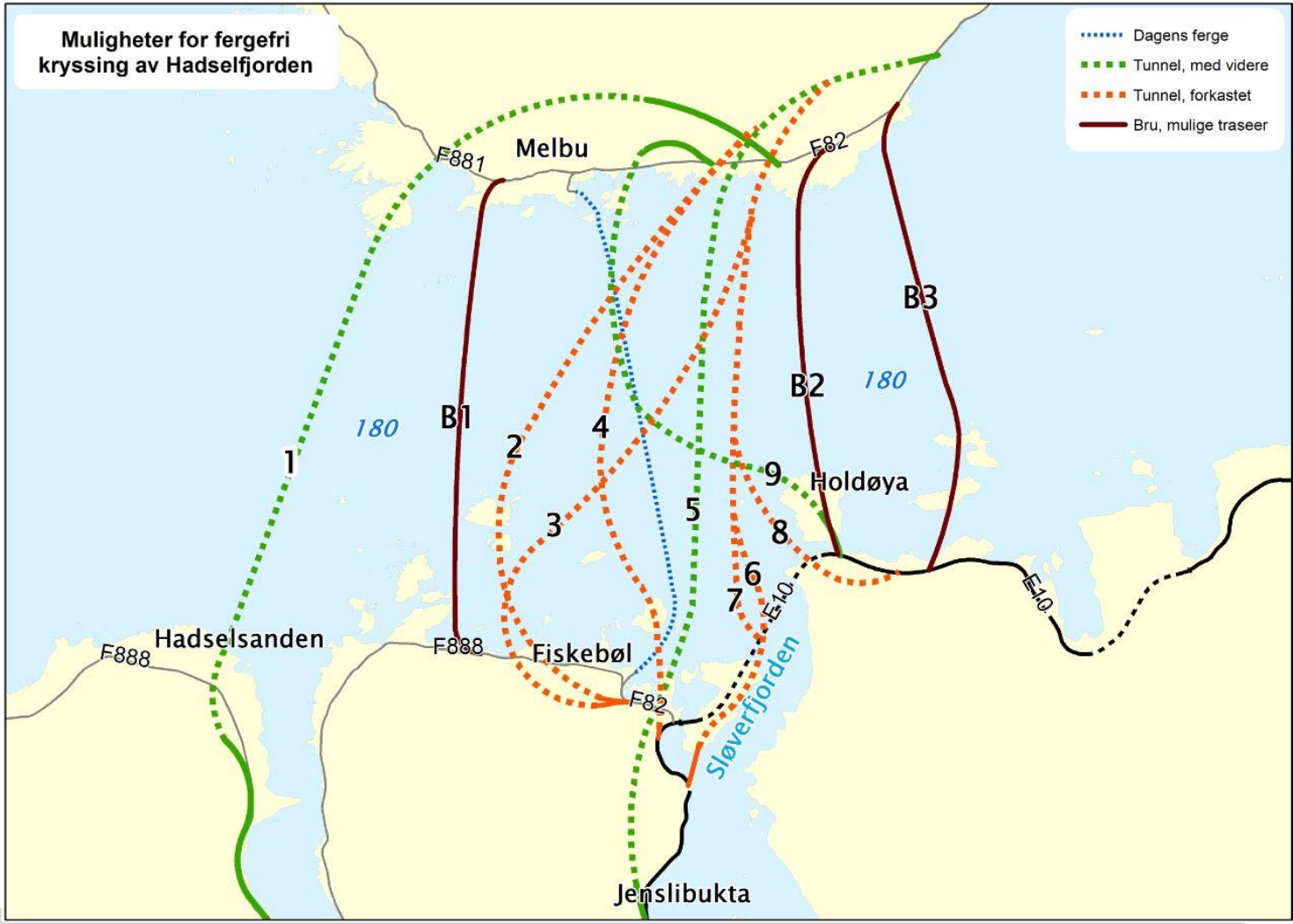
Mindre investeringer

- Fv. 82 tiltak gir redusert reisetid på strekningen
  - Melbu
  - Stokmarknes
  - Sortland
    - Dette tas ikke med i konseptene, fordi det ikke var en del av oppdraget



Store investeringer

- Tunneler 1 til 9
- Grønne er med videre
- Brune linjer er brumuligheter



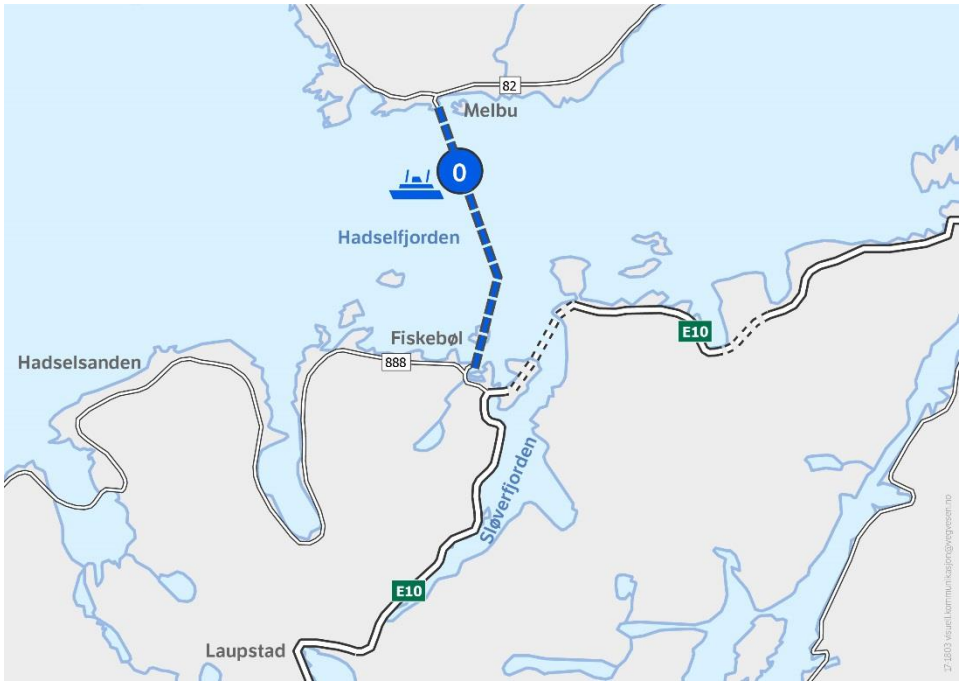
Statens vegvesen

Konsepter

0 og 0+

- **Konsept 0** er dagens transportsystem med tilnærmet samme frekvens.
- Mindre variasjoner i ruter og tilbud kan inngå, også nattavgang
- I alle fergekonsept, også 0-konseptet er det forutsatt kostnader til lav- eller nullutslippsteknologi

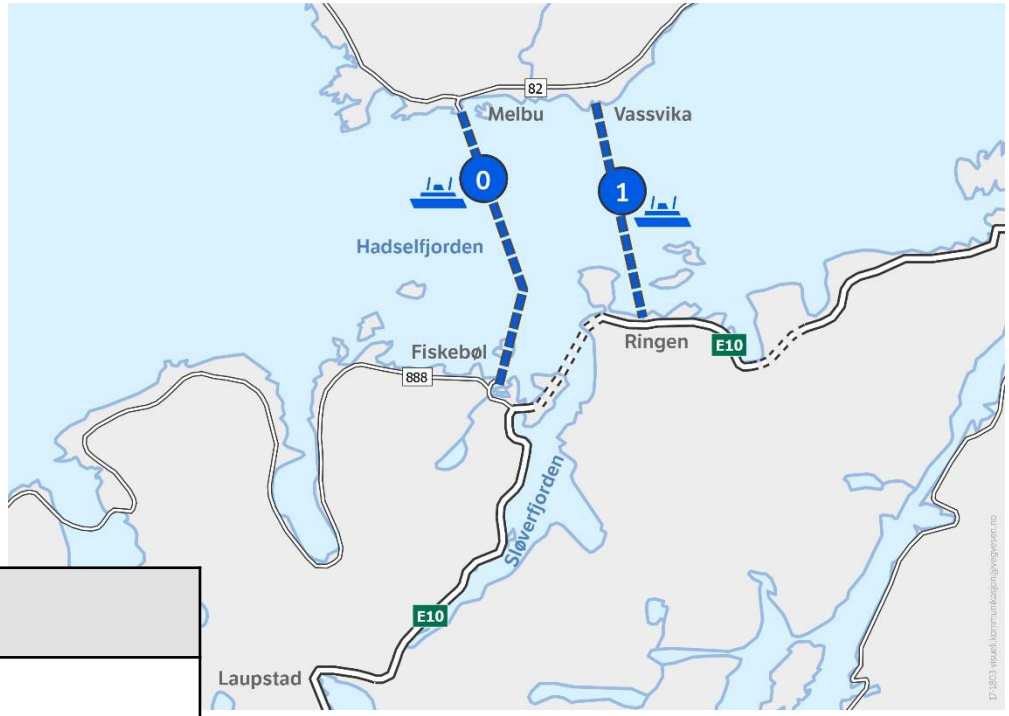
- **Konsept 0+** har tilnærmet doblet frekvens og nattavganger
- 2 ferger på 50 personbilekvivalenter (pbe – personbiler av standard størrelse)



Konsept 1A – Flytting av fergesambandet

Statens vegvesen

- Fergesambandet flyttes ca. 3 km østover i Hadselfjorden, til Ringen – Vassvika
- Sambandet blir i underkant av 3 km kortere
- Frekvens som i dag



Hovedposter fra Anslag	Tiltak
Tiltak fergeleie Ringen	- Veg og g/s-veg - Nytt fergeleie - Fergekai
Tiltak fergeleie Vassvika	- Veg og g/s-veg - Nytt fergeleie - Fergekai - Moloer
Lav- og nullutslipps fergedrift	- Framføring av strømnett - Batteribank og ladeutstyr for ferge
Sum kostnad	**0,45 mrd. kr.**

Konsept 1B – Flytting av fergesambandet og forbedret frekvens

Statens vegvesen

- Samme fergesamband som i Konsept 1A, men med tilnærmet doblet frekvens og flere nattavganger
- 2 ferger på 50 pbe

Hovedposter fra Anslag	Tiltak
Tiltak fergeleie Ringen	- Veg og g/s-veg - Nytt fergeleie - Fergekai
Tiltak fergeleie Vassvika	- Veg og g/s-veg - Nytt fergeleie - Fergekai - Moloer
Lav- og nullutslipps fergedrift	- Framføring av strømnett - Batteribank og ladeutstyr for ferge
Sum kostnad	**0,45 mrd. kr.**

Konsept 2 – Tunnel Fiskebøl

Statens vegvesen

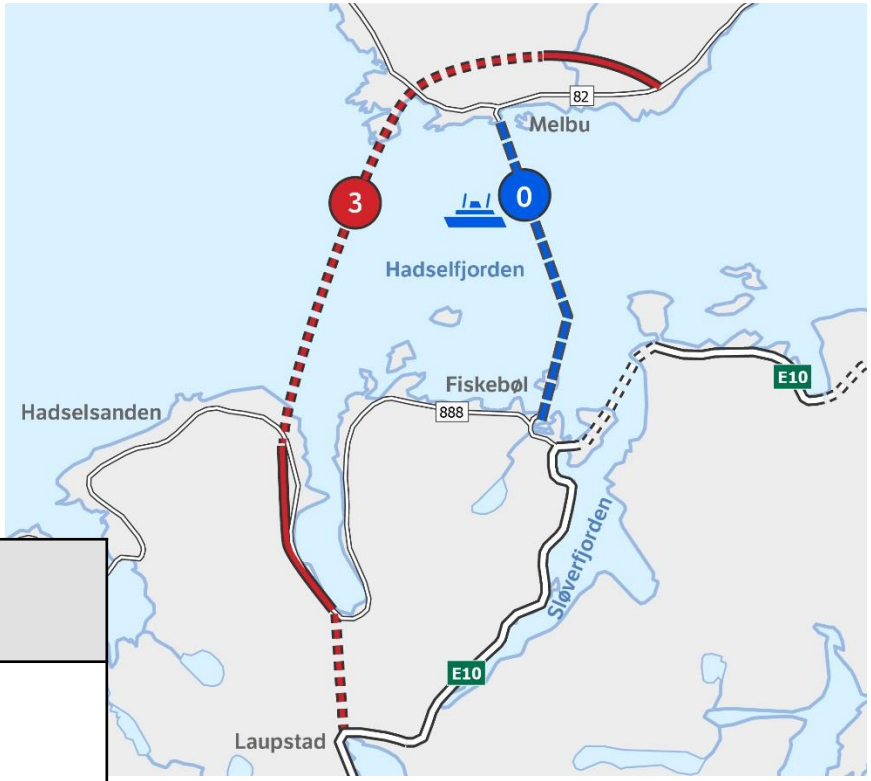
- Undersjøisk tunnel med 5 % stigning på 14–15 km + rømningstunnel
- Valgt foran flere andre alternativ fra Fiskebøl området
- Mulig å sykle gjennom tunnelalternativene Konsept 2 og 3

Hovedposter fra Anslag	Tiltak
Veg i dagen	- Tilførselsveger - Kryss mm.
Fjelltunnel	- Hadselfjordtunnelen
Sum kostnad	**6 mrd. kr.**

Konsept 3 – Tunnel Hadselsanden

Statens vegvesen

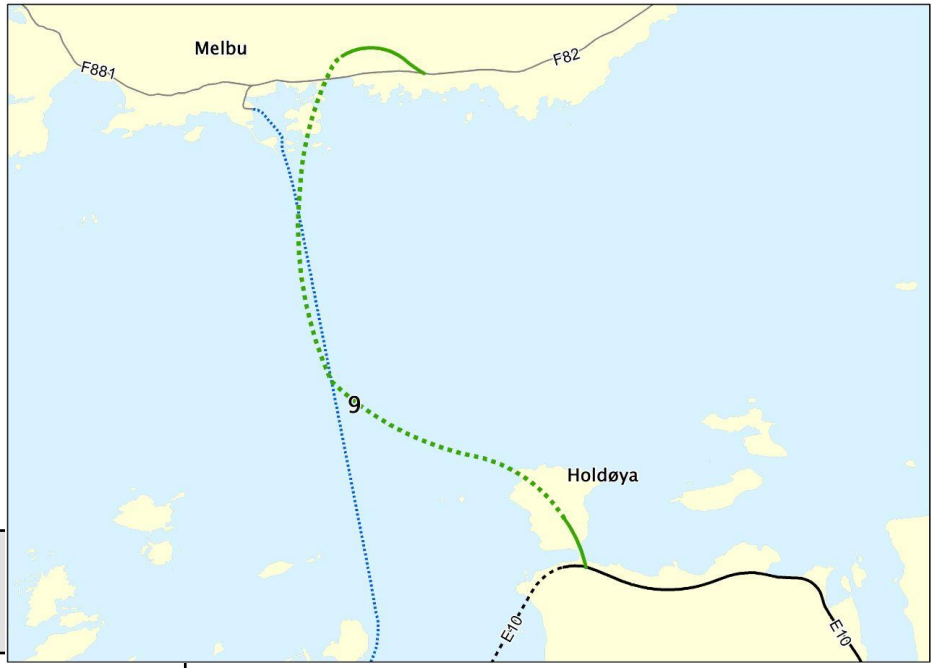
- Undersjøisk tunnel med 5 % stigning på 11–12 km + rømningstunnel
- Tilførselsveg på 8 km, inkl en tunnel fra Laupstad og 3 km nord og øst for Melbu



Hovedposter fra Anslag	Tiltak
Veg i dagen	- Tilførselsveger - Kryss mm.
Konstruksjoner	- Bruer
Fjelltunnel	- Hadselfjordtunnelen - Morfjordtunnelen
Sum kostnad	**5,7 mrd. kr.**

Konsept 4 – Tunnel Holdøya

- Undersjøisk tunnel med 8 % stigning på ca. 8 km.
- Med eller uten rømningstunnel
- Med eller uten sykling gjennom tunnelen
- Utredes videre, med kostnader, samfunnsmessige virkninger, ROS vurderinger og hensyn på Sløverfjordtunnelen



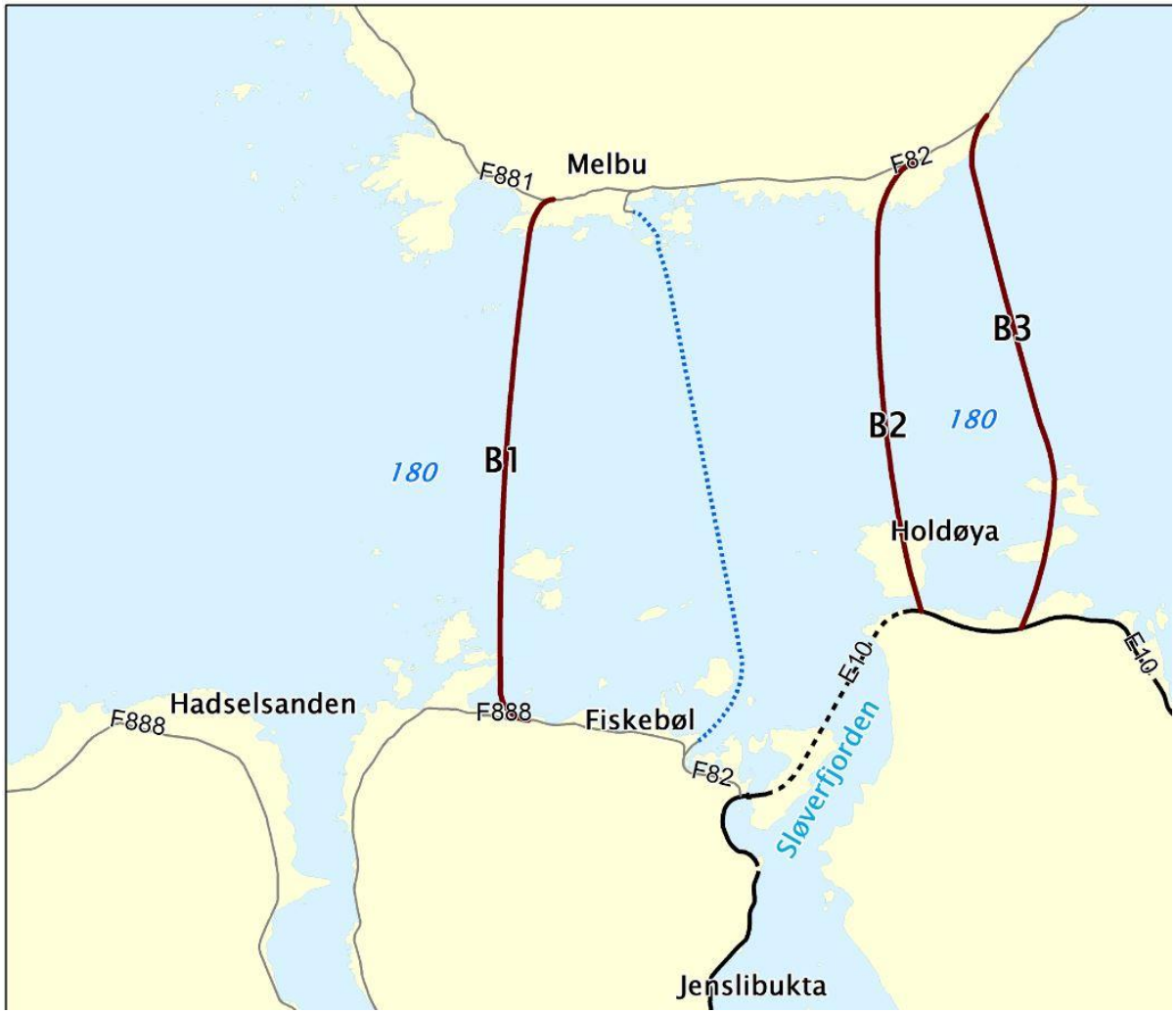
Hovedposter fra Anslag	Tiltak
Veg i dagen	- Tilførselsveger - Kryss mm.
Fjelltunnel	- Hadselfjordtunnelen
Sum kostnad	**Utredes**

Konsept 5 – Bru

Statens vegvesen

- Tre korridorer for bru vurdert
- To prinsipper: Ett spenns hengebru og tre spenns hengebru
- Vi kan ikke si sikkert om den ene er bedre enn den andre
- Antatt kostnad på minimum 15-20 mrd

- Forkastes på grunn av høye kostnader



Trafikktall og strømmer

- Dagens trafikk over Fiskebøl–Melbu sambandet er 220 i ÅDT (kjøretøy i døgnet)
- Lofast har ca. 800
- Framtidig: ca. 950 over Hadselfjorden
- Trafikken mellom LoVe fra Lofast flyttes over til Hadselfjorden

Prissatte virkninger

Statens vegvesen

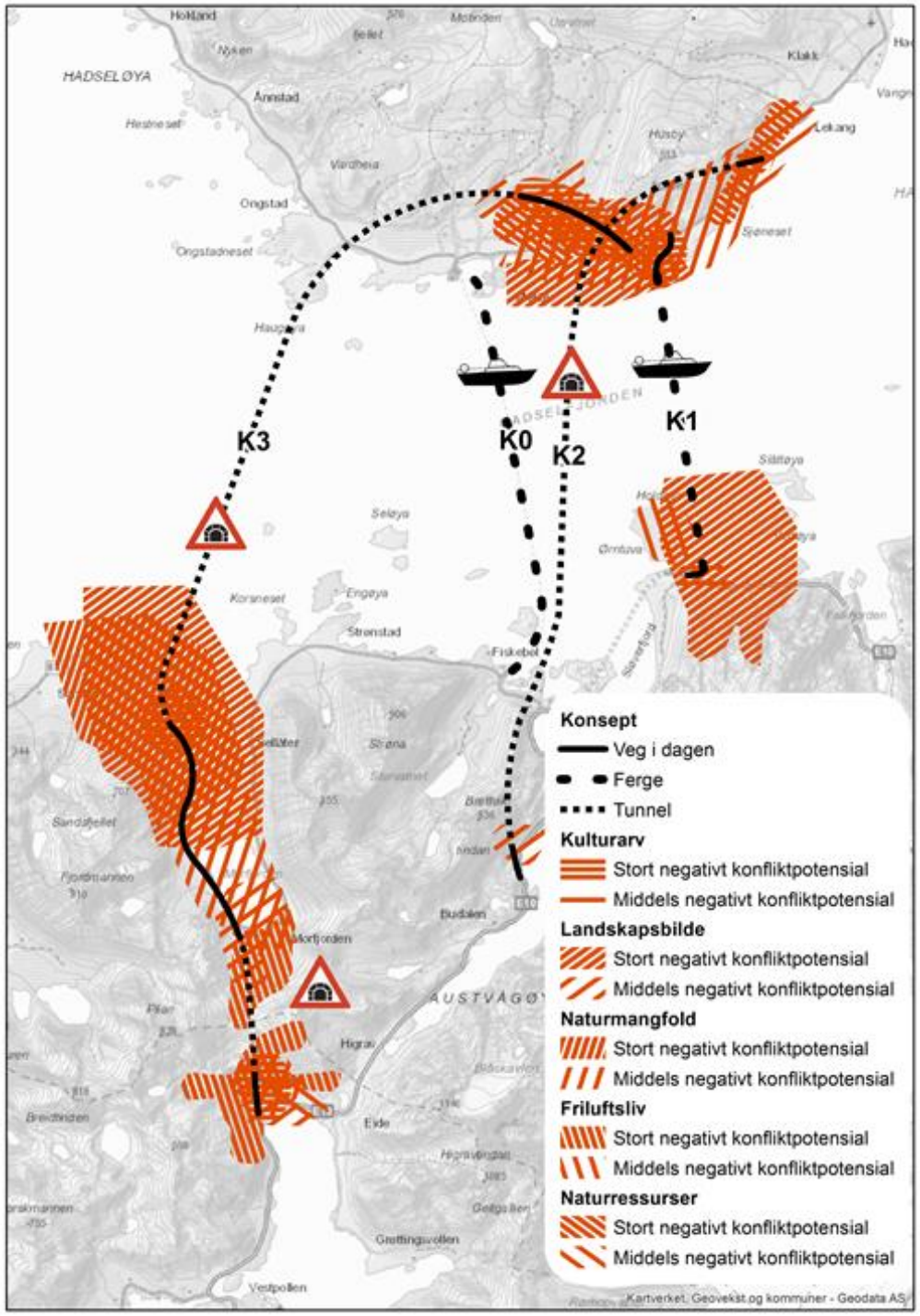
Prissatte virkninger	0+	1a	1b	2	3
Netto nytte	-340	-199	-335	-4538	-3404
Netto nytte pr budsjettkrone (NNB)	-0,82	-0,70	-0,56	-0,74	-0,62

- To «nivå» på den prissatte samfunnsøkonomien
  - Fergekonseptene
  - Tunnelkonseptene
- Ihht håndbok V712 vil NNB være å foretrekke når alle alternativ har negativ netto nytte – Vi anbefaler å heller benytte NN.
- Vi har lagt inn restverdi – begrunnelse og forankring i håndboka

Samfunnsøkonomi

Ikke-prissatte virkninger

- To områder med stort (mulig) konfliktnivå
  - Hadselsanden-området
  - Melbu området
- Tilpassende tiltak
- Vi har kvalitetssikret dette med fylkeskommunen, kommunene og fylkesmannen



Statens vegvesen

Samfunnsøkonomi

Ikke-prissatte virkninger

Ikke-prissatt tema	Konsept 0+	Konsept 1	Konsept 2	Konsept 3
Landskapsbilde				
Friluftsliv				
Naturmangfold				
Kulturarv				
Naturressurser				

- Som for prissatte-, så er det også for ikke-prissatte virkninger store forskjeller på konseptene.

Statens vegvesen

Andre virkninger

Består av fire deler

- Mernytte
  - To modeller
    - Regionale virkninger
      - Næringsliv
      - Helse
      - Utdanning
      - Luftfart
- Fordelingsvirkninger
  - Melbu
  - Fiskebøl
  - Hadselsanden
  - Holdøya og Vassvika
    - Finansiering

Statens vegvesen

Andre virkninger

Menon rapport – mernytte/netto ringvirkninger

- Redusert reisetid kan føre til økt kunnskapsutveksling, stordriftsfordeler og bedre match mellom arbeidstakere og -givere.

- Mernytte/netto ringvirkninger
  - Menon har benyttet to beregningsmetoder
- For tunnelkonseptene gir dette mellom:
  - 150 mill
  - 415 mill
- For flytting av fergesambandet gir det mellom:
  - 15 mill
  - 55 mill

Statens vegvesen

Andre virkninger

Regionale og lokale virkninger – Næringsliv

- Redusert reisetid kan gi:
  - Økt rekruttering
  - Kostnadsbesparelser
  - Større kunnskapsoverføring
  - At sjømatnæringen kan bli til en felles næringsklynge
  - Bedre utnyttelse av samlet overnattingstilbud
  - Mulighet for et felles reiselivsmarked

Statens vegvesen

Regionale og lokale virkninger – Helse og utdanning

- Med besluttet konsept for KVU E10 Fiskebøl–Å er reisetidsreduksjonen mellom sykehusene Stokmarknes og Gravdal ikke stor nok til å utløse strukturendringer.
- Det er et potensial hvis reisetiden Gravdal/Leknes–Stokmarknes kan reduseres til omlag 1,5 time.

- Reisetidsreduksjonen gir større valgfrihet for valg av utdanningstilbud, men vil ikke ha vesentlig betydning for utdanningssektoren.

Statens vegvesen

Regionale og lokale virkninger – Luftfart

- Svolvær og Stokmarknes lufthavn blir direkte påvirket av endret reisetid over Hadselfjorden
- Avinor har skrinlagt Hadselsanden, men går nå videre med Stokmarknes
- Befolkningens reisetid til nærmeste lufthavn påvirkes lite av konseptene, men kan gi bedre tilbud til de som bor i området rundt Hadselfjorden. Avinor vil utrede dette.
- Endringer i lufthavnstrukturen kan få vesentlig betydning for strukturen i helsesektoren og næringssektoren.

Statens vegvesen

Måloppnåelse

Tabell over hvordan målene oppfylles

MÅLOPPNÅELSE	KONSEPTER					
Effektmål	0	0+	1a	1b	2	3
Reisetid Svolvær–Stokmarknes 0:45 timer.	1:35	1:35	1:20	1:10	0:50	0:50
Reisetid Svolvær–Sortland 1:00 timer	2:00	1:50	1:45	1:35	1:15	1:15
Tilgjengelighet, <15 min ventetid	40	20	40	20	0	0

- Tunnelkonseptene gir god måloppnåelse i KVUen
  - *Pendlingsvilligheten er stor i dette området*
- Fergekonseptene medfører også forbedringer i reisetid og tilgjengelighet

Måloppnåelse

Tabell over hvordan målene oppfylles

Statens vegvesen

MÅLOPPNÅELSE	KONSEPT					
Effektmål	0	0+	1a	1b	2	3
Reisetid Svolvær–Stokmarknes 0:45 timer.	1:35	1:35	1:20	1:10	0:50	0:50
Med tiltak også på fv. 82	1:32	1:22	1:17	1:00	0:47	0:47
Reisetid Svolvær–Sortland 1:00 timer.	2:00	1:50	1:45	1:35	1:15	1:15
Med tiltak også på fv. 82	1:50	1:40	1:42	1:25	1:05	1:05
Tilgjengelighet, <15 min ventetid	40	20	40	20	0	0

- Tunnelkonseptene gir god måloppnåelse i KVUen
  - *Pendlingsvilligheten er stor i dette området*
- Fergekonseptene medfører også forbedringer i reisetid og tilgjengelighet

Statens vegvesen

Samletabell

KVU Hadselfjorden	Konsept					
Samfunnsøkonomi	0	0+	1a	1b	2	3
Prissatte virkninger						
Netto nytte	0	-340	-199	-335	-4538	-3404
Netto nytte pr budsjettkrone (NNB)	0	-0,82	-0,70	-0,56	-0,74	-0,62
Ikke prissatte virkninger						
Samlet ikke-prissatt vurdering						
Måloppnåelse	0	0+	1a	1b	2	3
Reisetid Svolvær-Stokmarknes 0:45 timer.	1:35	1:25	1:20	1:10	0:50	0:50
Reisetid Svolvær-Sortland 1:00 timer.	2:00	1:50	1:45	1:35	1:15	1:15
Tilgjengelighet, <15 min ventetid	40	20	40	20	0	0

Statens vegvesen

Samletabell

Samfunnsøkonomi og måloppnåelse	KONSEPT					
Samfunnsøkonomi	0	0+	1a	1b	2	3
Prissatte virkninger						
Netto nytte	0	-340	-199	-335	-4538	-3404
Netto nytte pr budsjettkrone (NNB)	0	-0,82	-0,70	-0,56	-0,74	-0,62
Ikke prissatte virkninger						
Samlet ikke-prissatt vurdering						
Måloppnåelse	0	0+	1a	1b	2	3
Reisetid Svolvær-Stokmarknes 0:45 timer.		1:25	1:20	1:10	0:50	0:50
Med tiltak også på fv. 82	1:32	1:22	1:17	1:00	0:47	0:47
Reisetid Svolvær-Sortland 1:00 timer.	2:00	1:50	1:45	1:35	1:15	1:15
Med tiltak også på fv. 82	1:50	1:40	1:42	1:25	1:05	1:05
Tilgjengelighet, <15 min ventetid	40	20	40	20	0	0

Statens vegvesen

Hvordan oppnås samfunnsmålet?

- *Transportsystemet skal i 2062 knytte sammen bo-, arbeidsmarkeds- og serviceregionene nord og sør for Hadselfjorden på en effektiv måte.*

- Knyttes BAS regionene sammen på en effektiv måte?
- Hva legger vi i våre definisjoner og vurderinger?