



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref
11/544

Dato
28.08.2014

KVU E10 Fiskebøl - Å - Samferdselsdepartementet fastsetter mandat for utredningen

Vi viser til deres oversendelse av utfordringsnotat for KVU E10 Fiskebøl - Å 30. mai 2014, jf også Samferdselsdepartementets brev 6. februar 2014 hvor etaten gis i oppdrag å utarbeide KVUen.

I utfordringsnotatet er det gitt en nærmere redegjørelse med situasjonsbeskrivelse av planområdet, utfordringer i KVU-arbeidet og organisering av arbeidet.

Strekningen E10 Fiskebøl – Å er hovedferdselsåren gjennom Lofoten, og er 161 km lang. Vegen har i dag lav standard og liten bredde. Det er mye randbebyggelse, dårlig bæreevne og farlig sideterreng. Det er stort forfall og behov for opprusting og tyngre vedlikehold. Mange delstrekninger har ugunstig linjeføring. Topografi og landskap er variert og området er preget av særegne kultur- og naturverdier. Størstedelen av E10 går gjennom LNF-områder, og det er konfliktsoner med landbruk, randbebyggelse og byer/tettsteder. Flere steder gir E10 premisser for arealbruk og byutvikling. Dette kan gi begrensninger både på utviklingen av E10 i dagens korridor og fremtidig arealutvikling. En evt. fremtidig utvinning av olje og gass i havområdene utenfor Lofoten vil trolig kunne ha betydelig innvirkning på transportsystemet og behovene for transport i Lofoten. Det finnes flere fylkesveger i Lofoten, som kan ha beredskaps- og omkjøringsfunksjon.

Gjennom NTP 2014-23 er regionen Midtre Hålogaland pekt ut blant seks regioner i nordområdene hvor det anbefales satsing på infrastruktur. Strekningen E10 Fiskebøl – Å er sammen med resten av Lofoten en viktig del av dette bildet. Ved hjelp av innkortingstiltak og raskere reisetid mellom de største senterområdene kan det være mulig å oppnå regionforstørring.

Samferdselsdepartementet slutter seg til utfordringsnotatet, og gir Statens vegvesen i mandat å gjennomføre KVVU for strekningen E10 Fiskebøl – Å i tråd med notatet.

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 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.

Den geografiske avgrensningen er strekningen Fiskebøl – Å, i tillegg til forbindelsene sørvest og nordøst.

Samferdselsdepartementet fastsetter samfunnsmålet slik:

- a) Transportsystemet i Lofoten skal i 2040 knytte sammen regionen på en robust og effektiv måte, og gi god kontakt med naboregioner.**
- b) I utviklingen av Lofotens fremtidige transportsystem skal regionens særegne verdier styrkes.**

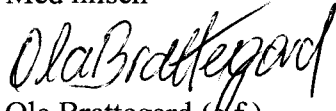
Dersom det etter gjennomføringen av behovsanalysen viser seg nødvendig å justere samfunnsmålet ber vi om tilbakemelding på dette. Da vil vi se på saken på nytt før det fastsettes et endelig samfunnsmål. Dersom det ikke viser seg nødvendig med justeringer av samfunnsmålet ovenfor, er dette å anse som det endelige samfunnsmålet.

Erfaring viser at for mange prosjekter finner det sted en vesentlig kostnadsvekt fra tidlig planfase til realisering av prosjektet. Det er viktig at regjeringen har et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag, herunder mest mulig dekkende kostnadsanslag, når det skal tas stilling til ulike konsepter i den enkelte KVVU/KS1. Kostnadsestimatene som utarbeides til de ulike konseptene i KVVUen må derfor i størst mulig grad ta høyde for og ta opp i seg de ulike usikkerhetsmomenter som kan identifiseres i det enkelte prosjekt i tidlig fase og som vil kunne påvirke kostnadene i forprosjekteringsfasen. Prosjektet må videre være tilstrekkelig definert, og det må ikke komme et betydelige merbehov i forprosjekteringsfasen som følge av feil tiltaksomfang. Kostnadsanslagene i KVVU må følgelig gi et mest mulig forventningsrett estimat.

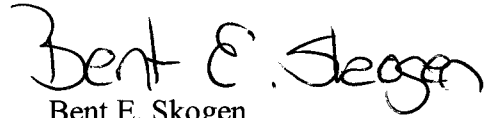
Videre vil det bli lagt større vekt på kontraktstrategier i arbeidet med KVVU/KS1, enn det som har vært tilfelle tidligere. SD ber om at det så langt som praktisk mulig gjøres vurderinger og gis anbefalinger i KVVUen til kontraktstrategi for de mest aktuelle konseptene, slik at også dette kan gjøres til gjenstand for den etterfølgende KS1 og departementets saksbehandling.

Vi viser for øvrig til vårt brev 6. februar 2014 om fremdriften i arbeidet med KVVUene, og minner igjen om at det er viktig at utredningsarbeidet er ferdig slik at det kan oversendes SD i løpet av våren 2015.

Med hilsen



Ola Brattegård (e.f.)
avdelingsdirektør



Bent E. Skogen
seniorrådgiver

Kopi: Finansdepartementet