

Utskrift fra møteprotokoll

Møte i: **Salten Regionråd**

Dato: **17.02.2012**

Sak: SR-sak 10/12 Konseptvalgutredning (KVU) E6 Mørsvikbotn - Ballangen

Enstemmig vedtak:

Det vises til sakens dokumenter:

1. Høringsbrev datert 06.02. 2012
2. Konseptvalgutredning (KVU) E6 Mørsvikbotn – Ballangen, januar 2012
3. Overbygningsnotat KVU E6 Mørsvikbotn - Ballangen og KVU E10/rv 85 Evenes - Sortland

Innledningsvis vil vi bemerke at Salten Regionråd ikke står oppført i adresselisten over høringsinstanser. Dette til forskjell fra andre berørte regionråd. Det forutsettes at dette skyldes en inkurie, ettersom tre av kommunene i Salten (Sørfold, Hamarøy og Steigen) er direkte berørt av den aktuelle KVU'en, og at E6 i tillegg strekker seg gjennom ytterligere to Salten-kommuner (Fauske og Saltdal).

I denne høringsuttalelsen kommenteres kun hovedpunktene i Konseptvalgutredningen for E6 Mørsvikbotn – Ballangen.

1. Innledning

E6 gjennom Nord-Salten er eneste sammenhengende veg i transportkorridor 8 Bodø - Kirkenes som binder landsdelen sammen med landet for øvrig.

Salten Regionråd ser det som naturlig at behovet for en omfattende oppgradering av E6 gjennom Nord-Salten forstås innenfor rammen av regjeringens nordområdesatsing. For å bedre fremkommeligheten og styrke næringslivets vekstkraft lokalt, regionalt og i landsdelen som helhet, er det helt avgjørende at oppgraderingen skjer innenfor en rimelig tidshorisont.

2. Situasjonsbeskrivelse

Salten Regionråd er svært tilfreds med at Statens Vegvesen i denne konseptvalgutredningen så tydelig vektlegger forbindelsen mellom E6 og E10 (Lofoten, Vesterålen, Sør-Troms) og dermed kryssingen av Vestfjorden/Ofotfjorden. Et konseptvalg som ikke ivaretar de behov som trafikkavviklingen til/fra Lofoten, Vesterålen og Sør-Troms har på nord/sør-aksen, vil ikke være bærekraftig.

For øvrig understrekes det at den generelle vegstandarden på dagens E6 er gjennomgående svært dårlig, både mht konstruksjon, veibredde, kurvatur og stigningsforhold. Trafikksikkerhetsmessig byr strekningen på store utfordringer. Ulykkesfrekvensen (utforkjøringsulykker, møteulykker) er høy, likeledes er de årlige samlede materiellskadene som transportnæringen påføres ved uhell vinterstid, betydelige.

3. Behov

Behovet for å redusere avstandskostnader og reisetid innad i Salten-regionen er betydelig. Ved å redusere reisetid og avstandskostnader bindes regionen, regionene og landsdelen for øvrig sammen, samtidig som hensynet til lokal verdiskaping/lokalt næringsliv og den generelle samfunnsutviklingen i kommunene i Nord-Salten ivaretas.

4. Mål

De definerte samfunns- og effektmål som legges til grunn for konseptvalgutredningen ivaretar de viktigste behovene på en god måte.

5. Overordnede krav

Salten Regionråd har ingen spesielle merknader til de overordnede kravene som er omtalt.

6. Mulighetsstudie og konsepter

Den fremlagte mulighetsstudien der fem ulike konsept presenteres og vurderes viser på en god måte de ulike alternativene, og hvilke forhold som taler for og imot hvert enkelt, målt opp mot effektmål som økonomi og reisetid. Studien er i så måte svært klargjørende. Det vurderes som spesielt positivt at også et konsept med bro ytterst i Tysfjorden, like sør for dagens fergesamband Bognes-Skarberget, er tatt med.

7. Mål- og kravoppnåelse

Bildet som avtegnes allerede i mulighetsstudien tydeliggjøres ytterligere under dette punktet.

Kravet om kortere reisetid innfris langt på vei gjennom alle fem konsept. Særlig interessant er det at forskjellen mellom det mest effektive konseptet, Bruer sør (5) og dagens trase med ferge ikke vil gi en større tidsbesparelse enn vel 30 minutter. Ved å korte inn på fergestrekningen Bognes- Skarberget, evt. åpne for Bru nord (3), vil mye av denne differansen bli kortet ytterligere inn.

8. Samfunnsøkonomisk analyse

Som konseptvalgutredningen viser vil en utbedring av E6 langs dagens trase med fortsatt ferge, være samfunnsøkonomisk best mht høyest netto nytte og færrest/minst negative ikke-prissatte virkninger.

Etter Saltens Regionråds oppfatning er dette et viktig hensyn og en viktig erkjennelse.

9. Andre virkninger

Salten Regionråd har ingen merknader til det som fremkommer under dette punktet.

10. Drøfting og anbefaling

Salten Regionråd slutter opp om samfunnsmålet som har vært retningsgivende for Statens vegvesens arbeid med denne konseptvalgutredningen:

E6 Mørsvikbotn – Ballangen skal i 2040 ha et transportsystem som knytter landsdelen og regionen sammen på en god måte, og gir gode vekstvilkår for næringslivet.

Effektmålene - redusert reisetid, bedre regularitet og robusthet – er godt begrunnet.

De ulike konseptene er godt utredet mht måloppnåelse og samfunnsøkonomisk nytteverdi.

Salten Regionråd er enig i at Konsept 1 som i hovedsak følger dagens trase og fortsatt kryssing av Tysfjorden med ferge, er et godt alternativ og også det mest realistiske å gjennomføre innen 2040.

Salten Regionråd er enig i Statens vegvesens anbefaling, at konsept 1 legges til grunn for det videre planleggingsarbeidet.

11. Føringer for videre planlegging og utbygging

Salten Regionråd gir sin tilslutning til den fremlagte utbyggingsstrategien:

Etappe 1: Mørsvikbotn – Kråkmo og innkorting/omlegging Ballangen

Etappe 2: Tunnel Ulsvågskaret

Etappe 3: Kråkmo – Dragskryssset

Etappe 4: Sætran – Ballangen

Etappe 5: Dragskryssset – Bognes utenom tunnel Ulsvågskaret

Etappe 6: Skarberget – Sætran (Skjellesvikskaret)

Salten Regionråd har merket seg statsrådets utålmodighet med å komme i gang med utbedringsarbeidet, og har derfor forventninger om at E6 Mørsvikbotn – Ballangen vil bli prioritert i NTP 2014-23.

Etter mange år med svært få utbedringer og stor slitasje på eksisterende vei er det særlig viktig at de tiltakene som allerede ligger inne i NTP 2010-19 – Kråkmofjellet og Ulsvågskaret – blir igangsatt i tråd med allerede eksisterende planer, bekreftet av KVVU E6 Mørsvikbotn – Ballangen.

12. Medvirkning og informasjon

Salten Regionråd roser Statens Vegvesen for en godt gjennomført prosess og en godt fundert anbefaling.