



Statens vegvesen

Notat

Til: Regionvegsjef
Fra: Utbygging
Kopi:

Saksbehandler/innvalgsnr:
Martin Lyngstad 77617114
Vår dato: 16.01.2006
Vår referanse: 200371284-

Kommunedelplan E6 Nordkjosbotn-Storfjord grense. Notat til planhefte 3 – merknadsbehandling.

E8 Nordkjosbotn – Tromsø tilhører stamveggrute 4 E6 Fauske-Nordkjosbotn med tilknytninger. Stamveggrute 5 er E6 Nordkjosbotn-Kirkenes med tilknytninger. E6 fra Nordkjosbotn og sørover, og E8 mot Tromsø, er rustet opp til stamveg standard.

Målene for kommunedelplanen er:

- Å øke trafiksikkerheten
- Å bedre bo- og miljøforholdene for lokalbefolkningen
- Å bedre transportkvaliteten for gjennomgangstrafikken

Det er stedvis lav kjørehastighet de første 5 km fra Nordkjosbotn mot Storfjord grense pga dårlig horisontal og vertikalkurvatur. Her er det direkte avkjørsler til stamvegen fra randbebyggelse. Gjennomsnittlig vegbredde er 7 m. Bæreevnen må forsterkes for å oppnå dagens krav på 10 tonn. ÅDT er ca. 1500 og ca 2000 i kryss Nordkjosbotn, med prognose på ca. 1650 i 2015 og ca. 2500 i kryss Nordkjosbotn. Andel tungtrafikk 15 %.

Ulykkesfrekvensen er høy, og varierer fra 0.31 til 0.55 hvor strekningen fra Nordkjosbotn til Fagerli har 0.46 og strekningen Fagerli-Øvergård 0.55. Antall ulykker på strekningen er høyere enn sammenlignbare strekninger i Troms. Alvorlighetsgraden skiller seg ikke ut.

Vegdirektoratets føringer for stamvegutredningen som grunnlag for forslag til NTP 2010-2019, sier at for stamveger med ÅDT i 2005 under ca 3.500, vil utbedring av eksisterende veg måtte legges til grunn. Forslag til ny vegnormal - håndbok 017 - definerer en egen redusert standard som skal brukes ved utbedring av eksisterende veg. Utkastet til normaler presiserer at valg av den reduserte utbedringsstandarden skal avklares i en overordnet plan. Denne utbedringsstandarden for stamveger innebærer vegbredde på 7,5 m og minste horisontalkurvatur på 150 m. Nye bruer bør bygges etter full stamvegstandard (dvs 8,5 m bredde). På stamveger skal framkommelighet og reisetid vektlegges. 0-visjonen skal imidlertid være utgangspunktet for all planlegging og prosjektering. Alternativ 1 og alternativ 3 er derfor vurdert i forhold til redusert standard. Alt. 3US, 1. del bygges som ny veg etter redusert standard iht. ny 017, med redusert vegbredde 7,5 m inntil den kommer inn på alternativ 1. Fra Piggsteinen (profil 5850) vil alt. 3US ha samme standard som alt. 1US.

Kommunedelplanen inneholder derfor 8 forskjellige utbyggingsalternativer hvorav 2 er iht. redusert standard benevnt US – utbedringsstandard i henhold til forslag til ny håndbok 017 – Veg og gateutforming.

Alternativ 1 er tidligere forkastet fordi det ikke oppfyller verken prosjektets målsetting eller målsettinger i ulike rikspolitiske retningslinjer (se planhefte 2A side 6), men er medtatt som grunnlag for å vurdere en utbygging langs eksisterende veg med redusert standard.

Nytt kostnadsanslag er gjennomført i 2005 for alle alternativer og for alternativ 1 og 3 med utbedringsstandard (benevnt 1US og 3US).

Utbyggingsalternativer (kostnadsanslag 2005)

| Alternativ | Beskrivelse | Veg- lengde (m) | Kostnads- overslag +/- 25% (mill. kr.) | Kostnad pr. lengdemeter +/- 25% (kr.) |
|------------|--|-----------------------|---|--|
| 0 | Eksisterende veg | | | |
| 1 | Nordkjosbotn-Storfjord gr. (langs eksisterende E6) | 15 915 *) | 369 | 23194 |
| 1US | Nordkjosbotn-Storfjord gr. (langs eksisterende E6) | 15 915 *) | 285 | 17892 |
| 2 | Nordkjosbotn-Storfjord gr. | 16 870 *) | 352 | 20851 |
| 3 | Nordkjosbotn-Heimly-Tu-Storfjord gr. | 16 260 *) | 347 | 21329 |
| 3US | Nordkjosbotn-Heimly-Tu-Storfjord gr. | 16 260 *) | 277 | 17015 |
| 4 | Nordkjosbotn-Øvergård-Kila-Storfjord gr. | 16 870 *) | 368 | 21814 |
| 5 | Nordkjosbotn-Smørpundfossen-Trangen-Storfjord gr. | 16 730 *) | 360 | 21455 |
| 7 | Nordkjosbotn-Smørpundfossen-Trangen-Øvergård-Kila-Storfjord gr | 16 730 *) | 360 | 21431 |

Tabell 1 *Utbyggingsalternativer*

**)Tallet inkluderer del av E8 som inngår i planen*

Ved å dele prosjektet i 2 byggetrinn vil total byggetid øke. Dette gir økte kostnader. Totalt vil kostnadsøkningen utgjøre 7 – 8 mill kr for hele strekningen for alle alternativer. Det kan verne aktuelt med etappevis realisering av valgte alernativ.

Prissatte konsekvenser for de aktuelle alternativene

| Konsekvensgrupper/ tema | Alternativ 0 | Alternativ 1 | Alternativ 1US | Alternativ 2 | Alternativ 3 | Alternativ 3US | Alternativ 4 | Alternativ 5 | Alternativ 7 |
|---|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|
| Framkommelighet | | | | | | | | | |
| Tidskostnader | 0,0 | 8,7 | 8,7 | 17,3 | 22,1 | 22,1 | 18,3 | 18,3 | 16,7 |
| Kjøretøykostnader | 0,0 | -0,8 | -0,8 | -10,5 | -5,5 | -5,5 | -9,3 | -10,1 | -12,4 |
| Trafikksikkerhet | | | | | | | | | |
| Ulykkeskostnader | 0,0 | 52,6 | 52,6 | 58,9 | 60,6 | 60,6 | 59,0 | 59,2 | 59,1 |
| Miljø | | | | | | | | | |
| Nærmiljø (støy og lokal luftforurensning) | 0,0 | -0,2 | -0,2 | 1,4 | 0,9 | 0,9 | 1,3 | 1,3 | 1,3 |
| Restverdi | 0,0 | 19,5 | 15,1 | 18,6 | 18,4 | 14,7 | 19,5 | 19,1 | 19,1 |
| A: Sum nytte | 0,0 | 79,8 | 75,4 | 85,7 | 96,5 | 92,8 | 88,8 | 87,8 | 83,8 |
| Investeringer - Anleggskostnader | 0,0 | 481,5 | 371,9 | 459,3 | 452,8 | 361,5 | 480,2 | 469,8 | 469,8 |
| Samlede driftskostnader - Vegvedlikehold | 0,0 | 11,4 | 11,4 | 13,2 | 11,3 | 11,3 | 13,2 | 12,0 | 12,1 |
| B: Sum inv. og drift | 0,0 | 492,9 | 383,3 | 472,5 | 464,1 | 372,8 | 493,4 | 481,8 | 481,8 |
| C: Netto nytte (A-B) | 0,0 | -413,1 | -307,9 | -386,8 | -367,6 | -280,0 | -404,6 | -394,0 | -398,0 |
| Investeringer: - Anleggskost. budsjett | 0,0 | 510,4 | 394,2 | 486,9 | 480,0 | 383,2 | 509,0 | 498,0 | 498,0 |
| Driftskostnader: - Vegvedlikehold | 0,0 | 12,0 | 12,0 | 14,0 | 12,0 | 12,0 | 13,9 | 12,7 | 12,8 |
| D: Kostnad i nevner | 0,0 | 522,4 | 406,3 | 500,9 | 492,0 | 395,1 | 523,0 | 510,7 | 510,7 |
| E: Nyttekostnads-brøk | 0,0 | -0,79 | -0,76 | -0,77 | -0,75 | -0,71 | -0,77 | -0,77 | -0,78 |

Tabell 2 Sammenstilling av prissatte konsekvenser for de aktuelle alternativene.

Alle gevinster og kostnader i mill. kr (prisnivå 2005).

Forklaring: *Nytte:* Plusstegn betyr forbedring, minus betyr forverring.
Kostnad: Plusstegn betyr utgift, minus betyr besparelse

Ikke-prisatte konsekvenser for de aktuelle alternativene

Tabellen er justert (for alternativene 2, 4, 5 og 7) på tema naturmiljø i forhold til tilleggsutredningen til konsekvensutredningsrapporten (planhefte 2A) som ble gjennomført, og det er gjort vurdering på ”nye” alternativer: 1US og 3US.

Alt. 1US følger i hovedsak dagens veg, og det medfører ingen vesentlige endringer som påvirker ikke-prisatte konsekvenser.

Alt. 3US er lik alt 3, men transportkvaliteten reduseres som følge av færre kryss og samlevegger. Dette påvirker også næringsliv og sysselsetting i negativ retning.

| Konsekvensgrupper/ tema | Alternativ 0 | Alternativ 1 | Alternativ 1US | Alternativ 2 | Alternativ 3 | Alternativ 3US | Alternativ 4 | Alternativ 5 | Alternativ 7 |
|------------------------------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|----------------|--------------|--------------|--------------|
| <i>Transportkvalitet</i> | 0 | + | + | ++ | ++ | + | ++ | ++ | ++ |
| <i>Sykeltrafikk</i> | 0 | 0 | 0 | + | + | + | + | + | + |
| <i>Næringsliv og sysselsetting</i> | 0 | + | 0 | ++ | ++ | + | ++ | ++ | ++ |
| <i>Nærmiljø</i> | 0 | -- | 0 | ++ | + | + | + | + | ++ |
| <i>Friluftsliv</i> | 0 | 0 | 0 | -- | - | - | -- | -- | -- |
| <i>Utbyggingsmønster</i> | 0 | - | 0 | + | + | + | + | + | + |
| <i>Naturmiljø</i> | 0 | - | 0 | --- | -- | -- | --(-) | --(-) | --- |
| <i>Landskapsbilde</i> | 0 | -- | 0 | -- | - | - | -- | - | -- |
| <i>Kulturminner/ miljø</i> | 0 | - | 0 | + | + | + | + | 0 | 0 |
| <i>Forurensning</i> | 0 | - | 0 | + | + | + | + | + | + |
| <i>Landbruk og fiske</i> | 0 | -- | 0 | -- | -- | -- | -- | -- | - |
| <i>Geo- og vannressurs</i> | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |

Tabell 3 Sammenstilling av ikke-prisatte konsekvenser for de aktuelle alternativene
Forklaring: Plusstegn betyr forbedring, minus betyr forverring.

Konklusjon:

- Alt. 1 er forkastet tidligere.
- Den utløsende faktor til kravet om konsekvensutredning er at tiltaket går gjennom et område med vernet vassdrag. Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) og fylkesmannen i Troms sitt syn blir derfor tillagt vesentlig vekt. **Alt. 2 og alt. 4 forkastes** begrunnet med at fylkesmannen mener alternativene er så konfliktfylt i forhold til natur og miljøverdier at de ikke kan anbefale dem (se planhefte 3 og tilleggsmerknader). NVE mener også at disse alternativene i større grad enn alternativ 3 berører verdifulle arealer på sørsiden av Nordkjoselva. Ut fra hensynet til vassdragsvernet, de rikspolitiske retningslinjenes for verna vassdrag sitt virkeområde, og alternativenes måloppnåelse, anbefaler NVE at alternativ 1 prioriteres. Derneft anbefaler de alternativ 3. Alt. 2 og alt. 4 har også relativt store negative konsekvenser for landbruk, naturmiljø, landskapsbilde og militære anlegg. En står da igjen med alt. 1US, alt. 3, alt. 3US, alt. 5 og alt. 7.
- Med henvisning til målene for kommunedelplanen **frarådes det at alt. 1US velges fordi en redusert standard i enda mindre grad enn alternativ 1 vil oppfylle målsettingen for planarbeidet.** Alt. 1US vil ikke øke trafikksikkerheten. Alt. 1US vil heller ikke forbedre bo- og miljøforholdene for lokalbefolkningen eller transportkvaliteten for gjennomgangstrafikk. En står da igjen med alt. 3, alt. 3US, alt. 5 og alt. 7.
- Med henvisning til merknader fra NVE og fylkesmannen, miljøvernavdelingen, **anbefales ikke alt. 5 eller alt. 7 fordi traseene er alternativer som er frarådet av både NVE og fylkesmannen.** Alternativ 5 og 7 er 13 millioner kroner dyrere enn alternativ 3, og 83 millioner kroner dyrere enn alternativ 3US. **For prissatte konsekvenser kommer alt. 5 og alt. 7 dårligere ut enn alt. 3 og alt. 3US.** Alt. 3 og alt. 3US kommer best ut på nytte-/kostnadsanalysen. **I de ikke-prissatte konsekvensene kommer alternativ 3 gunstigst ut.** Alt. 5 og 7 kommer dårligst ut på temaet naturmiljø, noe som må tillegges vesentlig vekt i et vernet vassdrag.
- **Valget står da mellom alt. 3 og alt. 3US.** Standardforskjeller mellom alternativer med full utbygging og utbygging med redusert standard/utbedringsstandard ville ikke ha endre valg av alternativ. Alternativ 3US framstår som et alternativ som både imøtekommer målene for kommunedelplanen og ivaretar andre hensyn. For stamveger med ÅDT i 2005 under ca 3.500, vil utbedring av eksisterende veg måtte legges til grunn jfr. Vegdirektoratets føringer for stamvegutredningen som grunnlag for forslag til NTP 2010-2019. Men dersom disse føringene skal følges fullt ut, så vil ikke målsettingen i kommunedelplanen nås fordi det da ikke vil være aktuelt med noen tiltak. På strekningen er det kurver som er for knappe, bæreevnen er ikke god nok, bomiljøet har behov for forbedring og trafikksikkerheten bør økes. Alt. 3US vil både forbedre transportkvaliteten, bomiljø og trafikksikkerheten i forhold til dagens situasjon. **Alternativ 3US er i anslagprosessen beregnet til å være 70 millioner kroner billigere enn alt. 3.**
- Ut fra **hensynet til vassdragsvernet og målene for kommunedelplanen**, framstår alternativ 3 og alternativ 3US som de to alternativene som samlet sett har best måloppnåelse. Med bakgrunn i dette, og i prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, anbefales det at **alt. 3US velges.**