

# Innst. S. nr. 73.

(1998-99)

## Innstilling fra samferdselskomiteen om Lofotens fastlandsforbindelse.

St.meld. nr. 53 (1997-98).

Til Stortinget.

### 1. sammendrag

#### Bakgrunn

I St.meld. nr. 32 (1988-89) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93 ble Stortinget orientert om arbeidet med planene for fastlandsforbindelse til Lofoten. I Innst. S. nr. 214 (1988-89) gikk komiteen inn for nordre trase. Det andre hovedalternativet med tunnel under Hadsselfjorden ble som følge av dette ikke tatt med i det videre planarbeidet.

Samferdselskomiteen viste i merknaden til lokal enighet om å velge nordre trase.

Det foreligger planavklaring fra Fiskebøl til Raftsundet øst. For strekningen fra Raftsundet og videre østover ble det i 1994 lagt fram en konsekvensutredning etter reglene i plan- og bygningsloven.

Under høringen av denne viste det seg at det ikke lenger var så stor lokal enighet om nordre trase. Flere av høringsinstansene ønsket at tunnel under Hadsselfjorden skulle legges fram som et alternativ for fastlandsforbindelsen, bl.a. for å unngå de store miljøkonfliktene ved nordre trase.

Spørsmålet om utredning av tunnel under Hadsselfjorden som et alternativ for fastlandsforbindelse til Lofoten, ble lagt fram for Stortinget i St.prp. nr. 53 (1994-95). Det ble også lagt til grunn at vegen mellom Fiskebøl og Raftsundet øst skulle fullføres uavhengig av hvilket alternativ for fastlandsforbindelse til Lofoten som blir valgt. Anleggsarbeidene på denne strekningen er i gang, og den skal etter planen stå ferdig ved årsskiftet 1998-99. Ved behandling ga Stortinget sin tilslutning til at det skulle utarbeides en konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven også for tunnel under Hadsselfjorden, under forutsetning av at fullføring av fastlandsforbindelsen ikke skulle forsinkes, jf. Innst. S. nr. 179 (1994-95).

Miljøverndepartementet og Samferdselsdepartementet legger i saken opp til en prosedyre der saken

legges fram for Regjeringen for vedtak ved kongelig resolusjon. Før Regjeringen fatter vedtak, legges saken fram for Stortinget til orientering. Bakgrunnen for dette er saken spesielle forhistorie, jf. Innst. S. nr. 214 (1988-89) og den videre utviklingen i saken.

#### 1.2 Alternativene for Lofotens fastlandsforbindelse

Nærmere omtale av de ulike alternativene for Lofotens fastlandsforbindelse går fram av pkt. 3 og tabellene 3.1 og 4.1 i meldingen.

Konsekvensutredningen og fylkesdelplanen er basert på tre hovedløsninger for nordre trasé østover til E10, Raftsundet-Sigerfjord, Raftsundet-Gullesfjord, Raftsundet-Kanstad, og alternativ med tunnel under Hadsselfjorden med tilknytning til E10 nord for Melbu. Plandokumentene beskriver de ulike traséalternativene i forhold til vegstandard, økonomi og hvilke konsekvenser de har i forhold til miljø, naturressurser og samfunn.

Alle alternativene etter nordre trasé forutsetter fortsatt ferjedrift i sambandet Melbu-Fiskebøl, men et noe redusert tilbud i forhold til 0-alternativet. Hadsselfjordalternativet forutsetter at ferjesambandet blir nedlagt.

Resultatene av nytte-/kostnadsanalysene viser at ingen av alternativene er samfunnsøkonomisk lønnsomme, men at Hadsselfjordalternativet i forhold til denne analysen, er minst ulønnsom.

Ingelsfjorden, Øksfjorden og Indrefjorden utgjør sentrale deler av et større sammenhengende kystalpint område som for en stor del er urørt av større tekniske inngrep. I naturfaglig sammenheng oppfyller dette området verdikriterier på nasjonalt nivå. Området Indrefjord/Øksfjord er foreslått opprettet som nasjonalpark, jf. St.meld. nr. 62 (1991-92).

Alle alternativene etter nordre trasé vil i større eller mindre grad berøre dette området. Hadsselfjordalterna-

tivet vil ikke ha konsekvenser for verdifulle naturområder.

Alle alternativene er ventet å gjøre potensielle utbyggingsområder i Lofoten mer attraktive på grunn av ferjefri forbindelse.

Ferjefri forbindelse mot øst medfører økt velferdsnivå for befolkningen i Lofoten. Hadsselfjordalternativet vil imidlertid gi den beste forbindelsen mellom Lofoten og Vesterålen, noe som betyr bedre tilgjengelighet til sentrumsfunksjoner, skoletilbud og sykehus-tjenester.

Alle alternativene gir positive virkninger for næringslivet i Lofoten p.g.a. forbedret fleksibilitet som følge av ferjefri forbindelse, samt at transportlengden kan bli kortere. For transport fra Lofoten mot øst er alternativene etter nordre trasé best (med unntak av alternativ I). Disse gir kortest veg til E6.

### 1.3 Kostnadsoverslag

I samband med den sentrale behandlingen av fylkesdelplanen er det foretatt en ny gjennomgang av kostnadsoverslagene som lå til grunn for konsekvensutredningen av 1993. Gjennomgangen har vist at det er en betydelig økning med inntil 50pst. av anslagene for de ulike alternativene. Bakgrunnen for dette er bl.a. økte priser for tunnelbygging og at administrasjonskostnader nå skal inngå i prosjektkostnaden. Kostnadsoverslagene har en usikkerhet på +/- 25pst.

Revidert kostnadsoverslag (1998)

Alternativ	Investering mill. kr	Netto nytte mill. kr
A	580	-230
C	760	-410
C-U	900	-560
D	1050	-700
D-U	1240	-890
E	950	-610
E-U	1140	-810
H	1 500	-1220
I	1 010	-600
1		
Hadsselfjordalternativet	860	-220
2		

1

Inkludert 110 mill. kroner for opprusting eksisterende E10 Gullesfjord-Sigerfjord.

2

Inkludert 170 mill. kroner for opprusting eksisterende E10 Gullesfjord-Melbu.

### 1.4 Formell behandling

Konsekvensutredningen for Hadsselfjordtunnelen ble godkjent av Vegdirektoratet 7.mars 1997.

Flere høringsinstanser er skeptiske til om det er mulig å bygge en tunnel under Hadsselfjorden, ut fra geologiske forhold og jordskjelvaktivitet i området. Vegdirektoratet uttaler imidlertid at «de geologiske undersøkelsene i Hadsselfjorden, så vel som langs nordre trasé, er noe mer omfattende enn det som er vanlige krav til ingeniørgeologiske undersøkelser på dette utredningsstadiet».

Høringsuttalelsene er ellers omtalt i pkt. 5.1 i meldingen.

Det er utarbeidet en fylkesdelplan som grunnlag for valg av alternativ. Planen gir også en oversikt over rammebetingelser og overordnede planer som har betydning i saken, både på statlig, fylkeskommunalt og kommunalt nivå.

I en sammenstilling av elementene i fylkesdelplanen/vegutredningen anbefaler vegsjefen i Nordland at Lofotens fastlandsforbindelse bør bygges etter Hadsselfjordalternativet. Dersom transport fra Lofoten mot øst vektlegges høyere enn samfunnmessige kostnader og miljø slik at nordre trasé foretrekkes, anbefaler veg-sjefen at alternativ C til Gullesfjord bygges.

Fylkesdelplanen for fastlandsforbindelse til Lofoten har vært lagt ut til offentlig ettersyn og vært til behandling i kommunene i Lofoten og Vesterålen, og i Harstad og Kvæfjord kommune i Troms, samt fylkestinget i Nordland.

Vesterålen regionråd og kommunene Bø, Hadsel, Sortland, Andøy og Øksnes går inn for Hadsselfjordalternativet. Lofotrådet og kommunene Vågan, Vestvågøy, Moskenes, Flakstad, Kvæfjord og Harstad går inn for nordre trasé. Ofotsamvirke går inn for nordre trasé, og mener at Hadsselfjordtunnelen må bygges senere som et regionalt samband.

Direktoratet for naturforvaltning, Riksantikvaren, fylkesmannen i Nordland, miljøvernavdelingen hos fylkesmannen i Troms, samferdselsutvalget i Troms, Naturvernforbundet i Nordland, Den norske turistforening og næringslivet i Vesterålen går inn for at Hadsselfjordalternativet skal legges til grunn for videre planlegging. Aksjonsgruppen for Lofotens fastlandsforbindelse, Aksjonskomiteen for Rv822 Fiskfjord-Sigerfjord, Lofoten region kristelig folkeparti, Raft-sundet lokalutvalg, Husjord Grunneierlag, Austre Vågan Innbyggerforening, Vestbygd bygdeutvalg og Våje og omegn bygdeutvalg går inn for nordre trasé.

Nordland fylkesting har vedtatt fylkesdelplanen i henhold til et av alternativene for nordre trasé, jf. vedtak i Nordland fylkesting 24.april 1997 med 34 mot 19

stemmer. 19 stemmer ble avgitt for Hadsselfjordalternativet.

### 1.5 Sentral behandling/samlet vurdering

Miljøverndepartementet har mottatt fylkesdelplan for Lofotens fastlandsforbindelse til sentral behandling som ansvarlig myndighet for plan- og bygningsloven. Fylkesdelplanen har i den forbindelse vært ute på høring til berørte departementer. Fylkesdelplanen vil bli endelig behandlet ved kongelig resolusjon etter at stortingsmeldingen er behandlet i Stortinget.

Ut fra en faglig vurdering av de ulike alternativene mener Vegdirektoratet at Hadsselfjordalternativet bør legges til grunn for videre planlegging. Vegdirektoratet mener at de fordelene som nordre trasé vil ha for næringslivet i Lofoten, ikke vil bli oppveid av ulempe disse alternativene har.

Fra en samfunns- og regionalpolitisk synsvinkel er det et viktig mål å bidra til å videreutvikle Lofoten og Vesterålen som en større sammenhengende region. Valg av Hadsselfjordalternativet kan bidra til videreutvikling av en samlet region med om lag 57000 innbyggere, og et betydelig nærings- og funksjonsmessig potensial.

Gjennom det grunnlagsmateriale som foreligger i saken er det dokumentert at Hadsselfjordalternativet er det beste alternativet ut fra samfunnsøkonomiske/ regionalpolitiske vurderinger.

### 1.6 Samferdselsdepartementets vurdering

Ut fra en samlet vurdering av plangrunnlaget for fylkesdelplanen, de høringsuttalelsene som er framkommet i forbindelse med den sentrale behandlingen av fylkesdelplanen og befaringsområdet, mener Samferdselsdepartementet at alternativet med tunnel under Hadsselfjorden peker seg ut som det mest aktuelle alternativet og at dette derfor legges til grunn for den videre planlegging av Lofotens fastlandsforbindelse.

Det pekes på at kostnadsoverslagene fortsatt har en usikkerhet på +/-25 pst. Et eventuelt forslag om utbygging vil ikke bli fremmet før prosjektet er planlagt på reguleringsplannivå og usikkerheten mht. kostnader er redusert til +/-10 pst.

I St.meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 (NVVP) har Samferdselsdepartementet lagt til grunn 650 mill. kroner til videreføring av E10 Lofotens fastlandsforbindelse i tiårsperioden, hvorav 60 mill. kroner i første fireårsperiode. Kostnadsendringene for prosjektet er omfattende i forhold til det som ble lagt til grunn i St.meld. nr. 37 (1996-97). Med en kostnadsøkning for de aktuelle alternativene på opp mot 50 pst. vil dette måtte få betydning i forhold til framdriften og prioriteringen av prosjektet. Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med nærmere vurdering av dette i samband med de årlige budsjetter og planrevisjonen for perioden 2002-2011.

Samferdselsdepartementet vil understreke usikkerheten i kostnadsoverslagene, og peke på de erfaringer som foreligger i samband med utbygging av under-sjøiske tunneler. Dette tilsier en grundig oppfølging av disse temaene i den videre planleggingen.

## 2. Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Sigrun Eng, Eirin Faldet, Sverre Myrli, Gunn Olsen, Ola Røtvei og Karl Eirik Schjøtt-Pedersen, fra Fremskrittspartiet, Thore Aksel Nistad og Christopher Stensaker, fra Kristelig Folkeparti, Rigmor Kofoed-Larsen og Jan Sahl, fra Høyre, Ellen Gjerpe Hansen og lederen Oddvard Nilsen, fra Senterpartiet, Jorunn Ringstad, fra Sosialistisk Venstreparti, Inge Myrvoll og fra Venstre, May Britt Vihovde, viser til at Stortinget ved behandlingen av St.meld. nr. 32 (1988-89) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1990-93 gikk inn for at Lofotens fastlandsforbindelse skulle følge den såkalte nordre trasé, jf. Innst. S. nr. 214 (1998-99). Ved behandlingen av St.prp. nr. 53 (1994-95), gikk Stortinget inn for å supplere konsekvensutredningen for nordre trasé med en vurdering av tunnel under Hadsselfjorden, jf. Innst. S. nr. 179 (1994-95). Det ble i denne sammenheng lagt til grunn at uansett skulle vegprosjektet etter nordre trasé fullføres til øst for Raftsundet.

Komiteen viser til at ved behandlingen av Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007, er det lagt til grunn en videreføring av E10 Lofotens fastlandsforbindelse. Det ble lagt til grunn at kostnadene ved videreføring av prosjektet var svært usikre og at kostnadsoverslagene for de mest aktuelle traséalternativene var i størrelsesorden 6 - 800 mill. kroner. Komiteen viser til at det derfor ble lagt til grunn 650 mill. kroner til videreføring av prosjektet.

Komiteen har merket seg den kostnadsøkningen som nå legges til grunn i forhold til midlene som er avsatt i Norsk veg- og vegtrafikkplan.

Komiteen viser til at i Norsk veg- og vegtrafikkplan ble det videre lagt til grunn at spørsmålet om valg av trasé for videreføring av Lofotens fastlandsforbindelse ville bli lagt fram for Stortinget når fylkestingets vedtak om fylkesdelplanen forelå.

Komiteen viser til at samferdselskomiteen foretok befarings- og høringer i Lofoten og Vesterålen i perioden 7. - 9. september 1998.

Komiteen har merket seg de faglige råd fra miljø- og vegmyndighetene.

Komiteen viser til at utredningen om Lofotens fastlandsforbindelse er fremmet som fylkesdelplan, og ble lagt fram for fylkestinget i Nordland i sak 46/97.

Komiteen viser til at fylkestingets flertall har vurdert konsekvensutredningen i lys av sine tidligere vedtak og ikke finner grunnlag for å endre tidligere

oppfatning om at Lofoten må få sin fastlandsforbindelse og tilknytning til E6 etter nordre trasé.

Fylkestingets flertall mener videre at de miljømessige konsekvensene av dette traséalternativet er betydelige, men akseptable og at delalternativ C-U prioriteres her foran C.

Komiteen har merket seg det store folkelige engasjementet i saken.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet og medlemmet Jan Sahl fra Kristelig Folkeparti, legger til grunn at nordre trasé gir Lofoten fastlandsforbindelse nord og østover, og den raskeste veien mot E6. Den knytter Lofoten, på lik linje med Vesterålen, til regionene nord og øst for Vestfjorden med Harstad og Narvik. Dette kan ha stor betydning for nærings- og samfunnsliv, bl.a. i forhold til flyplassen på Evenes og jernbanen i Narvik som etter hvert fremstår som en effektiv korridor til det europeiske jernbanenettet.

Flertallet viser til at nordre trasé også gir en fastlandsforbindelse mellom Lofoten og Vesterålen, men at denne forbindelsen betyr økning i reisetida mellom Vesterålen og Lofoten i forhold til Hadsselfjordalternativet. På motsatt side vil nordre trasé bety en kortere reisetid for Lofoten mot E6.

Flertallet forutsetter derfor at ved valg av nordre trasé må ferjesambandet mellom Melbu og Fiskebøl opprettholdes med god frekvens for å sikre en tilfredsstillende internforbindelse mellom Vesterålen og Lofoten.

Flertallet legger videre stor vekt på at det allerede er bygd veg fra Fiskebøl med bro over Raftsundet og at dette er en investering på 503 mill. kroner i dagens kroneverdi. Den ferdige traseen utgjør ca. 1/3 del av nordre trasé med start fra Fiskebøl og vil uten tvil være en investering som kommer best til nytte dersom veien bygges videre fra Raftsundet til Gullesfjordbotn.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og medlemmet Jan Sahl fra Kristelig Folkeparti legger til grunn at alternativ C har 100 mill. kroner lavere investeringskostnad enn Hadsselfjordalternativet (med undersjøisk tunnel og utbedring av eksisterende veg).

Disse medlemmer har merket seg at alle alternativer for nordre trasé har mer eller mindre negative konsekvenser for naturmiljø og landskap. Disse medlemmer viser til at det området det har vært mest strid om er naturlandskapet langs Øksfjord/Indrefjord. Disse medlemmer legger til grunn at alternativ C med tunnel i stor grad vil ta hensyn til dette fjordlandskapet. Dette er hovedgrunnen til at en vil tilrå dette alternativet, og ikke alternativ A som vil gi ytterligere 180 mill. kroner i reduserte investeringskostnader. Disse medlemmer finner det videre akseptabelt at det legges opp til en dagløsning med

bru over Øksfjorden og Husjordøya, mot at inngrepene på Husjordøya reduseres til et minimum.

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn tilrå at nordre trasé alternativ C legges til grunn for den videre planlegging av Lofotens fastlandsforbindelse, og fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen legge nordre trasé, alternativ C, til grunn for den videre planlegging av Lofotens fastlandsforbindelse.»

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Høyre og Senterpartiet har merket seg at nordre trasé ligger i ytterkant av det utvidede forslaget til nasjonalpark i Øksfjord/Indrefjord. I denne randsonen er det allerede foretatt betydelige naturinngrep. Det er oppført bebyggelse, det er anlagt plantefelt og det er bygget kraftlinjer.

Disse medlemmer vil vise til at alternativ A er det billigste alternativet for Lofotens fastlandsforbindelse og har et kostnadsanslag som ligger 280 mill. kroner lavere enn Hadsselfjord-alternativet. På visse strekninger vil alternativ A følge traseene for kraftlinjene som går gjennom terrenget.

Disse medlemmer vil etter en total vurdering anbefale at nordre trasé, alternativ A, legges til grunn for den videre planlegging av Lofotens fastlandsforbindelse.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber Regjeringen legge nordre trasé, alternativ A, til grunn for den videre planlegging av Lofotens fastlandsforbindelse.»

Komiteens medlemmer fra Høyre og Senterpartiet vil, dersom forslaget om alternativ A skulle falle, subsidiært stemme for at nordre trasé, alternativ C, blir lagt til grunn for den videre planlegging av Lofotens fastlandsforbindelse.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at konsekvensutredningen og fylkesdelplanen er basert på tre hovedløsninger for nordre trasé østover til E10, Raftsundet-Sigerfjord, Raftsundet-Gullesfjord, Raftsundet-Kanstad, og alternativ med tunnel under Hadsselfjorden med tilknytning til E10 nord for Melbu.

Disse medlemmer

viser også til plandokumentene som beskriver de ulike traséalternativene i forhold til vegstandard, økonomi og hvilke konsekvenser de har i forhold til miljø, naturressurser og samfunn.

Disse medlemmer

mener at alle alternativene vil gjøre potensielle utbyggingsområder i Lofoten mer attraktive på grunn av ferjefri forbindelse, og gi positive virkninger for næringslivet i Lofoten p.g.a. forbedret fleksibilitet som følge av ferjefri forbindelse.

Disse medlemmer

mener at en kortere transportlengde mot øst vil medføre økt velferdsnivå for befolkningen i Lofoten, og at alternativene etter nordre trasé gir kortest veg til E6 (med unntak av alternativ I).

Disse medlemmer

vil vise til at det ved behandlingen av fylkesdelplanen er foretatt en ny gjennomgang av kostnadsoverslagene som lå til grunn for konsekvensutredningen av 1993. Gjennomgangen har vist at det er en betydelig økning med inntil 50pst., av anslagene for de ulike alternativene. Bakgrunnen for dette er bl.a. økte priser for tunnelbygging og at administrasjonskostnader nå skal inngå i prosjektkostnaden.

Disse medlemmer viser til at kostnadsoverslagene har en usikkerhet på +/-25pst. og at flere høringsinstanser er skeptiske til om det er mulig å bygge en tunnel under Hadsselfjorden, ut fra geologiske forhold og jordskjelvaktivitet i området.

Disse medlemmer

har stor forståelse for at innbyggerne i Vesterålen ønsker tunnel under Hadsselfjorden som Lofotens fastlandsforbindelse, da de i tillegg til den fastlandsforbindelse de har i dag, vil få en ferjefri forbindelse mellom Lofoten og Vesterålen.

Disse medlemmer vil likevel peke på at Samferdselsdepartementet sier at et eventuelt forslag om utbygging ikke vil bli fremmet før prosjektet er planlagt på reguleringsplannivå og usikkerheten mht. kostnader er redusert til +/- 10 pst.

Disse medlemmer

mener at da nytte/kost faktoren mellom tunnel under Hadsselfjorden til Vesterålen og alternativ A (nordre trasé) er tilnærmet lik, må andre momenter vektlegges.

Disse medlemmer

mener naturvern hensynet vedrørende alternativ A ikke kan tillegges stor vekt da vegen vil gå etter en trasé som ikke er urørt, men inneholder høyspentlinje, plantefelt og bebyggelse.

Disse medlemmer

vil peke på at veg i dagen vil gi funksjonshemmede, turister og andre som av ulike grunner ikke har mulighet til fots å bevege seg gjennom ulendt terreng, å kunne se dette storslåtte landskapet som Lofoten har å by på.

Disse medlemmer vil også peke på at en tunnel med 8 pst. stigning ikke kan brukes av syklende og gående, og disse har ferjen i dag. En lang undersjøisk tunnel er også et problem for mange eldre bilister, og ved kollisjoner og brann, og vil gi Lofoten ekstra kjøretid til E 6.

Disse medlemmer

vil legge vekt på at alternativ A nordre trasé er ønsket av de fleste i Lofoten da den gir korteste veg til E6. Vegen går stort sett i dagen og ferjen Melbu-Fiskebøl opprettholdes.

Disse medlemmer

viser til at ca. 503 mill. kroner allerede er brukt på veg fra Fiskebøl med bru over Raftsundet. I St.meld. nr. 37 (1996-97) Norsk veg- og vegtrafikkplan 1998-2007 (NVVP) har Samferdselsdepartementet lagt til grunn 650 mill. kroner til videreføring av E10 Lofotens fastlandsforbindelse i tiårsperioden, hvorav 60 mill. kroner i første fireårsperiode.

Disse medlemmer

vil peke på at kostnadsendringene for prosjektet er omfattende i forhold til det som ble lagt til grunn i St.meld. nr. 37 (1996-97). Med en kostnadsøkning for de aktuelle alternativene på opp mot 50 pst. vil dette måtte få betydning i forhold til framdriften og prioriteringen av prosjektet.

Disse medlemmer

vil understreke usikkerheten i kostnadsoverslagene, og peke på de erfaringer som foreligger i samband med utbygging av undersjøiske tunneler. Dette tilsier en grundig oppfølging av disse temaene i den videre planleggingen.

Disse medlemmer vil etter en helhetsvurdering primært gå inn for alternativ A (nordre trasé) som den beste og billigste løsningen for Lofotens fastlandsforbindelse mot øst og korteste veg til E6 i dag, da bru over Raftsundet til ca. 440 mill. kroner allerede er bygget og åpnet for trafikk i oktober 1998. Restkostnad ved revidert kostnadsoverslag (1998) er 580 mill. kroner.

Disse medlemmer vil sekundært

gå inn for fortsatt utredning av tunnel under Hadsselfjorden, men peker på at kostnadsoverslagene fortsatt har en usikkerhet på +/-25 pst. Kostnad ved revidert kostnads-overslag (1998) er 860 mill. kroner (280 mill. mer enn alternativ A).

Disse medlemmer vil på denne bakgrunn tilrå at nordre trase alternativ A legges til grunn for den videre planlegging av Lofotens fastlandsforbindelse.

Disse medlemmer vil sekundært gå inn for fortsatt å utrede tunnel under Hadsselfjorden til kostnads-overslagene når en usikkerhetsfaktor på under +/-10 pst.

Disse medlemmer vil, dersom deres forslag skulle falle, subsidiært stemme for forslag om at tunnel under Hadsselfjorden legges til grunn for videre planlegging av Lofotens fastlandsforbindelse.

Komiteens medlem fra Venstre og medlemmet Rigmor Kofoed-Larsen fra Kristelig Folkeparti viser til departementets redegjørelse for de ulike trasévalg. Disse med-

lemmer har merket seg Fylkesmannens miljøvernavdelings vurdering av miljøkonsekvensene av de ulike alternativene. Disse medlemmer vil på denne bakgrunn ikke tilrå alternativ A. Disse medlemmer viser videre til den samfunnsøkonomiske vurderingen av de ulike alternativer, der Hadsselfjordtunnel kommer best ut, og er klart bedre enn alternativ C og CU samfunnsøkonomisk sett. Disse medlemmer har lagt vekt på at Hadsselfjordtunnel på en bedre måte knytter sammen Vesterålen og Lofoten, blant annet med tanke på utvikling av et felles arbeidsmarked og tilgang til felles infrastruktur.

Disse medlemmer

har også merket seg at en stor del av trafikken over dagens ferjesamband er trafikk til eller fra Vesterålen. Disse medlemmer har videre merket seg at Hadsselfjordtunnel gjør det mulig å legge ned ferjetilbudet.

Disse medlemmer slutter seg til Regjeringens forslag om at Lofotens fastlandsforbindelse bør gå gjennom Hadsselfjordtunnel.

Disse medlemmer vil foreslå:

«Stortinget ber Regjeringen legge tunnel under Hadsselfjorden til grunn for den videre planlegging av Lofotens fastlandsforbindelse.»

Disse medlemmer har merket seg at et flertall har varslet at de vil gå inn for andre alternativer enn Hadsselfjordtunnel, men har også merket seg at ingen alternativer i utgangspunktet har flertall bak seg. Disse medlemmer legger stor vekt på å unngå for store naturinngrep i området langs Øksfjorden/Innerfjorden. Disse medlemmer har også merket seg det store lokale engasjement i Lofoten for en vegløsning etter nordre trasé. Disse medlemmer ønsker på denne bakgrunn å bidra til at det blir flertall for en løsning, og at det blir flertall for den av de aktuelle løsningene som gir minst konsekvenser for natur og miljø. Disse medlemmer vil derfor sekundært støtte en utbygging av fastlandsforbindelse for Lofoten langs nordre trasé, alternativ C.

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti

viser til at partiet tidligere har gått inn for at LOFAST skal gjennomføres etter nordre trasé, men at det ikke har vært fastlagt hvilken korridor som skal følges. Nordre trasé omfatter så vel Gullesfjordalternativene som Sigerfjordalternativet.

Dette medlem erkjenner at det er vanskelige avveininger som må foretas når korridor for LOFAST skal velges. Derfor gikk Sosialistisk Venstreparti inn for å få utredet Hadsselfjordalternativet slik at en ikke i ettertid kan hevde at et alternativ ikke hadde vært vurdert i prosessen. Gjennom denne utredning åpnet vi for at Stortingets føringer for nordre trasé kunne bli omstøtt, og at også Sosialistisk Venstreparti måtte være villig til å revurdere tidligere konklusjon.

Dette medlem viser til at da vedtak om å utrede tunnel under Hadsselfjorden ble gjort, ble det samtidig besluttet å føre Nordre trasé videre med bru over Raftsundet for å få vegutløsning for bygdene på østsida av Raftsundet. Dette medlem anser det derfor som

usaklig å bruke de gjennomførte investeringer som argument mot tunnelloøsning, da bygginga av bru ble gjort i visshet om at tunnel kunne bli vedtatt for å gi disse bygdene vegutløsning.

Dette medlem har ved gjennomgang av de aktuelle alternativer konstatert at det er pluss- og minussider ved alle. Det vil derfor kunne reises saklige innvendinger mot ethvert alternativ som blir valgt. Valget vil således måtte bli en vektlegging av hvilket alternativ som har flest positive effekter og som unngår konflikter og usikkerhet.

Dette medlem vil kort gjennomgå hovedalternativene for å avveie pluss og minussider.

Nordre trasé til Gullesfjord vil gi den korteste avstand mellom Lofoten og Harstadregionen/Ofoten og dermed også til Sverige/ARE-togene etc. Det vil ha en positiv effekt for næringslivet. Dette medlem vil imidlertid peke på at som tilknytting for Lofoten til E6 for transport sørover, vil ferjeforbindelsene over Vestfjorden (Svolvær – Skutvik, Moskenes – Bodø) også ved valg av nordre trasé til Gullesfjord være fordelaktige alternativer.

Investeringsmessig utpeker alternativ A seg som det desidert billigste. Dette medlem vil imidlertid peke på at kostnadsoverslagene for alle Gullesfjordalternativene er villedende. Dette medlem viser til at valg av Gullesfjordalternativene anslår departementet at det vil bli en trafikkøkning på 240 kjøretøy fram til år 2005 mellom Gullesfjord og Sigerfjord. Dette medlem mener at det også ved valg av Gullesfjordalternativene vil være behov for opprusting av vegen mellom Gullesfjord og Sigerfjord. Det avgjørende for vegstandarden er ikke om vegen er stamveg eller riksveg, men trafikale forhold. Det innebærer at en kostnad på 110 mill. kroner som er tatt med i alt. I (Sigerfjord) og i Hadsselfjordalternativet også må tas med i de aktuelle Gullesfjordalternativene (Alt. A, C og C/U). Da vil disse alternativene ha et kostnadsoverslag på henholdsvis: 690 mill. kroner (A), 870 mill. kroner (C) og 1010 mill. kroner (C/U). Da vil alt. C og C/U kostnadsmessig ikke skille seg vesentlig ut fra alt. I og Hadsselfjordalternativet, mens alt. A fortsatt er vesentlig rimeligere.

En innvending mot alle Gullesfjordalternativene er at det ikke bør et menneske mellom Raftsundet og Gullesfjord, slik at de ikke gir vegutløsning eller forbedring for innbyggere eller næringsliv på den aktuelle strekning.

Hovedinnvendingen for Sosialistisk Venstreparti mot alle alternativ til Gullesfjord er imidlertid miljømessige inngrep. Det gjelder så vel inngrep i naturområder som i dag er uten tyngre inngrep, som biologisk mangfold og vernede vassdrag etc. Vi har i dag få fjordlandskap uten tyngre tekniske inngrep. Dette medlem viser til fylkesmannens konklusjon:

«Konsekvensutredningen viser entydig at gjennomføring av Lofast via Indrefjord – Øksfjord medfører

store, til dels svært store negative konsekvenser for naturmiljø, landskap og friluftsliv. Samtlige alternativ via Nordre trasé (unntatt alt. H og I), herunder alt. A, C og C-U, er etter fylkesmannens vurdering i strid med flere nasjonale miljøpolitiske målsettinger.»

Dette medlem ser at Hadsselfjordalternativet vil ha mange positive regionale effekter ved at det knytter Lofoten og Vesterålen nært sammen. Dette vil være positivt for næringsliv og for en offentlig virksomheter hvor et nært samarbeid vil være rasjonelt. Dette medlem ser imidlertid at det vil forlenge reiseruta fra Lofoten mot Harstad/Narvik.

Dette medlem viser til at det ikke er vesentlige miljøkonflikter ved dette alternativ og at fylkesmannen anbefaler dette alternativ. Det kan imidlertid tilføyes at mange mennesker har psykiske barrierer mot å kjøre under vann, og dette vil bli Norges lengste undersjøiske tunnel.

Dette medlem føler imidlertid stor usikkerhet i forhold til teknisk gjennomføring og kostnader. Det er faglig uenighet om kvaliteten på bunnforholdene vedr. løsmasse, sprekkesoner, overdekning. Dette vil bli Norges lengste undersjøiske tunnel og denne usikkerhet vektlegges betydelig av dette medlem. I tillegg kan det tilføyes at drift av en slik tunnel er energikrevende, at den for vogntog fungerer som en "omvendt" fjell-overgang hvor en bremser til bunns og langsomt arbeider seg til toppen.

Dette medlem er overrasket over den manglende interesse fra departementets og komitéflertallets side for alternativ I til Sigerfjord. I forhold til kostnadene på alt. C, oppjustert for nødvendige investeringer mellom Gullsfjord og Sigerfjord, samt usikkerheten ved Hadsselfjordtunnelen blir ikke Sigerfjordalternativet vesentlige dyrere slik det foreligger. Dette medlem ser det også som overveiende sannsynlig at kostnadene er overkalkulert da dette alternativ dels vil kunne gjennomføres som utbedring av eksisterende veg, og ikke ved bygging av helt ny veg. Dette medlem ser det også som nødvendig dersom dette alternativ ikke velges, at det må foretas en utbedring av rv 822 mellom Fiskefjord og Sigerfjord, som i dag er en enfeltsveg av dårlig standard. Dette har tidligere vært kalkulert til 60 mill. kroner og vil ikke lenger være aktuelt dersom alt. I velges.

Sigerfjordalternativet vil videre gi vegutløsning for noen bygder på Hadsel innland, samt være et løft for lokalsamfunn som Kaljord, Hennes, Blokken og Fiskfjord. Ved en revidert versjon via Brottøy vil også dette lokalsamfunn integreres i prosjektet.

Dette medlem ser det negative i at dette alternativ er lengre enn Gullsfjordalternativene. Men til gjengjeld er det ikke betydelige miljøkonflikter i dette alternativ, og dette medlem viser til fylkesmannens konklusjon:

«Fylkesmannen vurderer alternativ I til Sigerfjord som et miljømessig akseptabelt alternativ.»

Dette medlem anser Sigerfjordalternativet som en brukbar løsning mellom regionene Lofoten og Vesterålen, bortsett fra for hoveddelen av Hadsel kommune som vil få en transportulempe. Denne vil imidlertid i hovedsak oppveies ved at ferja Fiskebøl – Melbu skal fortsette med redusert kapasitet.

Dette medlem viser videre til at alle andre alternativ enn Sigerfjordalternativet ikke kan settes under trafikk før de er bygd ferdig. Rv822 er utbygd til tofeltsveg mellom Kaljord og Fiskfjord, mens standarden er meget dårlig mellom Fiskfjord og Sigerfjord. Men det vil være mulig å nytte strekninga Kaljord-Fiskfjord før vegen som helhet er ferdig utbygd. Det er fra departementets side reist den innvending at det er mange avkjørsler på strekninga. Dette er en innvending som også er relevant i forhold til Hadsselfjordalternativet som Regjeringa har anbefalt.

Dette medlem finner ut fra en helhetsvurdering Sigerfjordalternativet som det beste alternativ. Hovedbegrunnelsen for å avvise Gullsfjordalternativene er miljøgrunner og for å avvise Hadsselfjordtunnelen den usikkerhet som hefter ved grunnforhold. Dette medlem har også registrert at mange både fra Lofoten og Vesterålen regner Sigerfjord for å være akseptabelt dersom deres primære alternativ faller. Valg av Sigerfjordalternativet vil således kunne medføre at den forholdsvis bitre konflikten mellom regionene kunne avsluttes med en akseptabel løsning uten at noen ble tapere.

Dette medlem vil fremme følgende forslag:

«1. Lofotens fastlandsforbindelse videreføres etter alternativ I til Sigerfjord.

2. Det vurderes en revisjon av alternativet ved å gå over Brottøy.»

### 3. Forslag fra mindretall

Forslag fra Fremskrittspartiet, Høyre og Senterpartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen legge nordre trasé, alternativ A, til grunn for den videre planlegging av Lofotens fastlandsforbindelse.

Forslag fra Venstre og medlemmet Rigmor Kofoed-Larsen fra Kristelig Folkeparti:

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen legge tunnel under Hadsselfjorden til grunn for den videre planlegging av Lofotens fastlandsforbindelse.

Forslag fra Sosialistisk Venstreparti

Forslag 3

1. Lofotens fastlandsforbindelse videreføres etter alternativ I til Sigerfjord.

2. Det vurderes en revisjon av alternativet ved å gå over Brottøy.

4. Komiteens tilråding

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til meldingen og råar Stortinget til å gjøre slikt vedtak:

I.

Stortinget ber Regjeringen legge nordre trasé, alternativ C, til grunn for den vidare planlegging av Lofotens fastlandsforbindelse.

Oddvard Nilsen,  
leder.

Ola Røtvei,  
ordfører.

II.

St.meld. nr. 53 (1997-98) Lofotens fastlandsforbindelse - vedlegges protokollen.  
Oslo, i samferdselskomiteen,  
den 11. desember 1998.

May Britt Vihovde,  
sekretær.