



Statens vegvesen

# Prosjektplan for KVU E39 Aksdal - Bergen

Del 1 - Ekstern



# Innhald

1	Bakgrunn .....	2
1.1	Innleiing .....	2
1.2	Bestilling .....	2
2	Avgrensing av KVVU-arbeidet.....	3
2.1	Målsetting for arbeidet .....	3
2.2	Tematisk avgrensing .....	3
2.3	Geografisk avgrensing.....	3
2.4	Tilgrensande KVVU-ar og andre viktige planar og utgreiingar .....	4
2.5	Aktuelle konsept.....	5
2.6	Grunnlagsdata, metodikk og verktøy .....	6
3	Prosjektorganisasjon.....	7
3.1	Bestillar .....	7
3.2	Prosjektets organisasjon .....	7
3.2.1	Organisasjonsdiagram .....	7
3.3	Medverknad og kommunikasjon.....	8
4	Framdrifts- og aktivitetsplan .....	8
4.1	Ressursbehov.....	9

# 1 Bakgrunn

## 1.1 Innleiing

Ei konseptvalutgreiing – KVV – er eit fundament for regjeringas avgjersle om val av konsept og eventuell vidare planlegging av:

- Transportkorridorar som bind saman ulike delar av landet
- Enkeltståande og avgrensa prosjekt som legg føringar for framtidig val av korridorløysing
- Transportsystem i større byområde
- Geografiske område med omfattande og komplekse transportsystem

Dei andre fundamenta er ekstern kvalitetssikring av KVV – KS1, kvalitetssikring i tidleg fase – og lokal og regional høyring av KVV.

Innhald og prosess for KS1 i samferdselssektoren er gitt i retningslinjer av 12. februar 2007 og seinare avklaringar.

## 1.2 Bestilling

Samferdselsdepartementet har i oppdragsbrev datert 19.03.2010 til Vegdirektoratet gitt bestilling på i første omgang 10 KVV-ar, der Rute 4a E39 Aksdal – Bergen (inkl. Hordfast) er ein av dei. Leveringsfrist ”for hovedtyngden av KVV-ene” er innan utløpet av 2010.

Vegdirektoratet har i Notat av 26. mars 2010 bedt regionane sette i gang arbeidet umiddelbart.

## 2 Avgrensing av KVV-arbeidet

Avgrensinga av KVV-arbeidet vil bli gjort etter dei rammer som er satt av Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet gjennom retningslinjene for KVV/KS1 og seinare avklaringar. Undervegs i prosessen vil avgrensingar i utgreiingsarbeidet bli gjort av styringsgruppa for prosjektet.

### 2.1 Målsetting for arbeidet

Målet for KVV-arbeidet er:

- Å kartlegga behov knytt til transportsystemet i korridoren Aksdal – Bergen.
- Å avklara aktuelle konsept for transportsystemet i korridoren.
- Å vurdere grad av måloppnåing for dei ulike konsept.
- Å gjere greie for transportmessige og samfunnsøkonomiske verknader av dei ulike konsept.

Utgreiinga skal munna ut i ei anbefaling om val av konsept og vidare planlegging av infrastrukturen i korridoren. Prosessen og innhaldet i utgreiinga skal vere i tråd med dei krav som er stilt gjennom rammeavtalen og retningslinjene for ordninga med KS1 og basert på instruks om utgreiing av konsekvensar m.v. (Utredningsinstruksen).

### 2.2 Tematisk avgrensing

KVV-en skal gje ei brei fagleg vurdering av interesser knytt til transportsystemet mellom Aksdal og Bergen. Innhaldet i utgreiinga skal dekke krava i ”KS1 – Ekstern kvalitetssikring i samferdselssektoren” frå november 2006 og ”Mal for konseptvalgutredning”, sist oppdatert 2. juni 2010.

Verkemidlar i transportsystemet vil i utgangspunktet bli avgrensa til tiltak for vegsystemet og infrastrukturen for kollektivtrafikken. Forholdet til syklende og gåande vil bli vurdert der dette er relevant.

Då utvikling av strekninga Aksdal – Bergen vil ha stor verknad på det framtidige trafikkmønster mellom Stavanger og Bergen vil ein og vurdere verknadar av tiltak i eit slikt perspektiv.

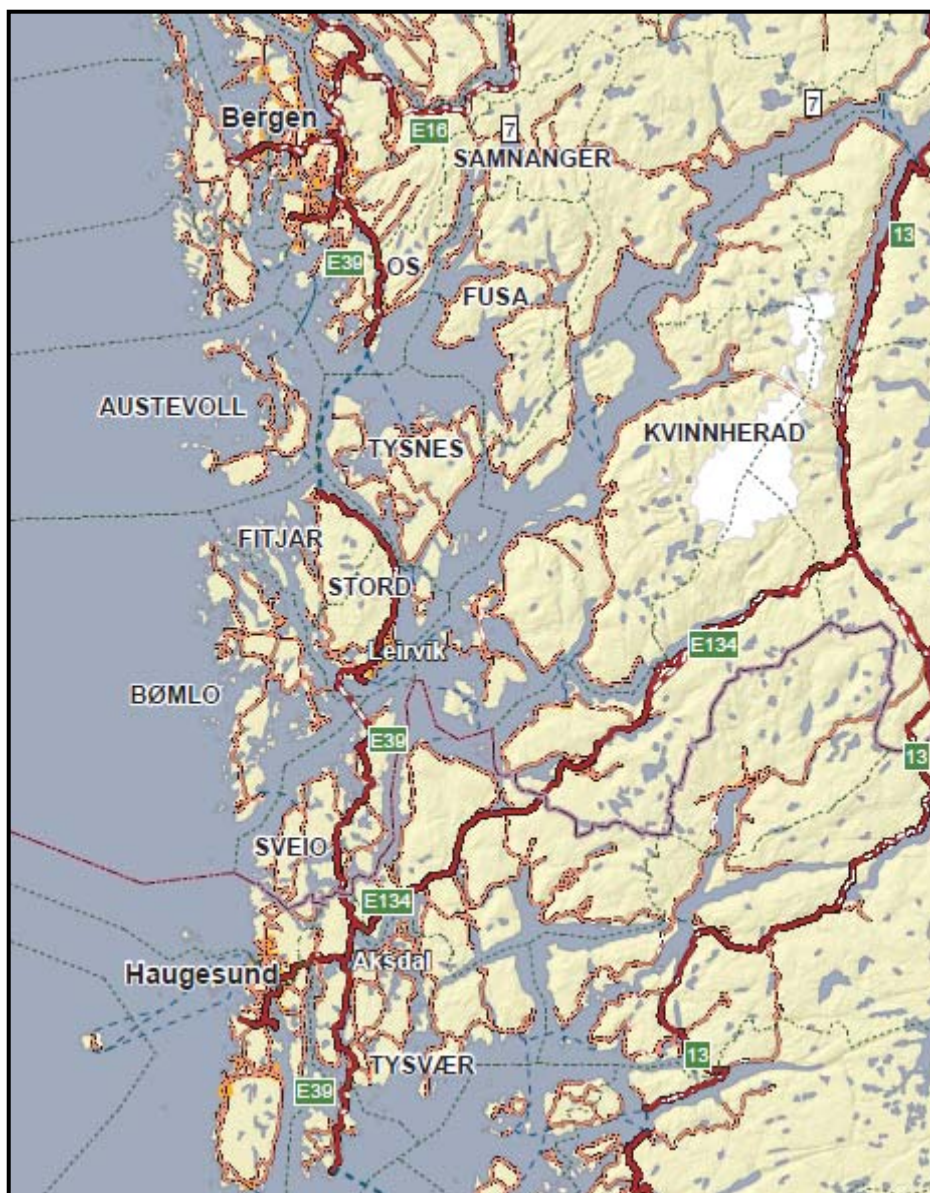
Transportsystemets evne til å ta vare på samfunnstryggleiken vil bli vurdert.

Potensialet for reduksjonar av klimagassutslepp ved dei enkelte konsept vil bli vurdert.

### 2.3 Geografisk avgrensing

Utgangspunktet for KVV-en er dagens E39 mellom Aksdal og Bergen og mulege nye korridorar for denne. Avgrensinga i sør vil vere tettstaden Aksdal medan avgrensinga i nord vil vere mot området som omfattast av KVV Regionpakke Bergen. Føringar i denne vil kunne påverka kva konsept som er aktuelle for E39 nord for Stord. Det vil derfor bli tett kontakt med prosjektorganisasjonen som står for den KVV-en.

Men influensområdet er monaleg større, og vurderingane vil i mange høve også omfatta verknadar i mellom anna større regionale område som Haugalandet, Hardanger og Sunnhordland. Influensområdet vil bli avklart når situasjonsbeskrivinga er fullført.



## **2.4 Tilgrensande KVV-ar og andre viktige planar og utgreiingar**

Det ligg føre ein sluttbehandla KVV som omfattar E39 på strekninga mellom Stavanger og Aksdal: KVV E39 Boknafjordkryssinga - Rogfast. Konseptet som blei valt for kryssing av Boknafjorden – undersjøisk tunnel mellom Harestad og Arsvågen med arm til Kvitsøy – er førd opp i handlingsprogrammet for NTP 2010-2019, med oppstart i siste del av perioden.

Det er og utarbeidd ein KVV for transportsystemet på Jæren med særleg vekt på byområdet Stavanger – Sandnes. Denne er for tida (mai 2010) til lokal- og regionalpolitisk høyring og skal etter det til ekstern kvalitetssikring (KS1).

KVV Regionpakke Bergen er under utarbeiding. Den omfattar Bergen kommune og 11 omegnskommunar. Blant omegnskommunane er mellom anna Os, der dagens ferjesamband på E39 mellom Sandvikvåg og Halhjem har sitt ferjeleie nord for Bjørnafjorden.

Fylkesdelplan for samferdsel i Rogaland 2008-2019 er vedtatt av Rogaland fylkesting (22.04.2008). Planen inneheld mål og strategiar for utvikling av transportkorridorane, men ikkje større investeringsprosjekt på E39 mellom Aksdal og Hordaland grense.

Fylkesdelplan for Sunnhordland er vedtatt av Hordaland fylkesting (14.12.2005). Planen inneheld strategi for utvikling av E39 Kyststamvegen.

Fylkesdelplan for Kyststamvegen E39 Stord – Halhjem er vedtatt av Hordaland fylkesting (15.06.2000). Fylkestinget vedtok då eit alternativ med bru mellom Stord og Tysnes ved Jektevik, ny veg over Tysnes til Våge og ferje mellom Våge og Halhjem (alternativ 7).

Arbeid med revidering av Fylkesdelplan for areal og transport for Haugalandet er satt i gang.

I St.meld. nr 21 (1994-1995) om Stamveg Kristiansand – Bergen – Trondheim (Kyststamvegen) var konklusjonen slik: ”Samferdselsdepartementet er både ut fra teknologi og økonomi avventande til eit mål om ferjefritt nord-sør samband innan overskueleg framtid. Særleg vektlegg departementet dei høge kostnadane.”

I St.meld. nr 16 (2008-2009) om Nasjonal transportplan 2010-2019 er regjeringas langsiktige mål for korridoren Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim å få gul midtstripe på heile E39 mellom ferjestrekningane (s. 227).

Arbeid med NTP 2014-2023 er satt i gang, mellom anna arbeid med rutevis utgreiing av E39 rute 4a Stavanger – Ålesund og korridoranalyse for korridor 4 Stavanger – Bergen – Ålesund – Trondheim.

## **2.5 Aktuelle konsept**

Utvikling av konsept skal i prinsippet skje etter at behovsanalysen, måldokumentet og kravdokumentet er ferdig. Som følgje av den knappe tidsfristen som er sett for KVV-arbeidet vil denne prosessen måtte gå føre seg parallelt med utarbeiding av mål- og kravdokumenta dersom det skal bli nok tid til konseptevaluering og samfunnsøkonomiske analysar.

Det vil i utgangspunktet bli lagt opp til stor breidde i konsept. Når det gjeld fjordkryssingar vil hovudkonseptene vere ferjekonsept (”fleksibel kryssing”) og fastkryssing (bru eller tunnel), medan utvikling av vegnettet elles vil bli vurdert etter ulike strategiar: utbetring av eksisterande veg, bygging av ny veg osv. Det blir lagt til grunn at Trekantsambandet vil vere eit fast samband mellom Sveio, Bømlo og Stord i heile analyseperioden. Dei ulike elementa vil så bli satt saman til heilskaplege konsept for strekninga. Innspel til aktuelle konsept vil bli henta inn på verkstad og gjennom dialog internt og eksternt. Vidare arbeid med konsept og eventuell siling etter evaluering mot absolutte krav vil bli gjort av Statens vegvesen i samråd med samarbeidsgruppa.

Det er satt i gang ei eiga utgreiing om høghastighetstog i Noreg som Jernbaneverket har ansvar for. I det generelle KVV-mandatet er jernbane spesielt nemnt, men då det ikkje er nokon jernbane mellom Aksdal og Bergen, og ein eventuell slik venteleg vil bli utgreia som høghastighetsbane mellom Bergen og Stavanger, vil ein ikkje sjå på jernbane som eit konsept i KVV-en for Aksdal – Bergen.

Konseptene vil bli vurdert både i nasjonalt, regionalt (Stavanger – Bergen) og lokalt (Haugalandet – Sunnhordland) perspektiv.

## **2.6 Grunnlagsdata, metodikk og verktøy**

Grunnlagsdata om transportsystemet blir henta frå Statens vegvesen sine egne register og databasar og vil bli supplert med data frå andre kjelder (SSB, Transportørar m.v.).

Vurderingar knytt til regionale verknadar, ikkje-prissatte konsekvensar og risiko og sårbarheit blir gjort på grunnlag av eksisterande registreringar og datakjelder.

Trafikkberekningane vil bli gjort med RTM (Regional TransportModell) for region vest. Overføring av persontrafikk mellom transportformene vil bli vurdert med hjelp av RTM og kvalitative vurderingar. De samfunnsøkonomiske berekningane vil bli gjennomført med EFFEKT og trafikantnyttmodulen i RTM og metodikk for vurdering av ikkje-prissatte konsekvensar og samanstilling av prissatte og ikkje-prissatte konsekvensar.

### 3 Prosjektorganisasjon

KVV E39 Aksdal – Bergen er ein ”klassisk” streknings-KVV innafor ein av Statens vegvesen sine organisatorisk definerte regionar. Arbeidet vil av den grunn bli organisert som eit utgreiingsprosjekt eigd, styrt og gjennomført av region vest.

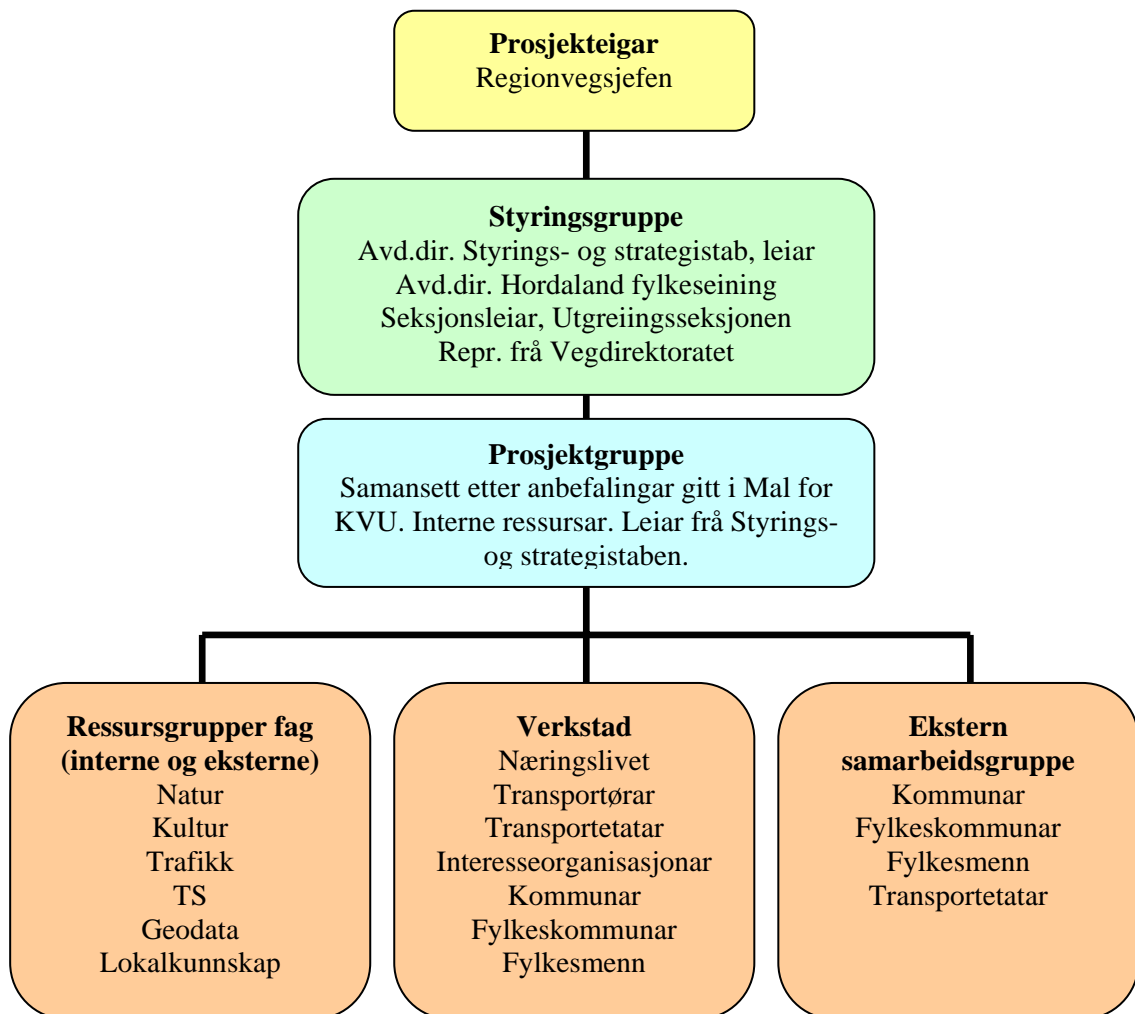
#### 3.1 Bestillar

**Samferdselsdepartementet gjennom Vegdirektoratet.**

Bestillaren har ansvar for utforming av mandat basert på denne prosjektplanen og for gjennomføring av KS1.

#### 3.2 Prosjektets organisasjon

##### 3.2.1 Organisasjonsdiagram



Prosjekteigar, styringsgruppe og prosjektgruppe er alle interne ressursar i Statens vegvesen.

Faggrupper vil bli leia av Statens vegvesen og kan bestå av både interne og eksterne ressursar etter behov.



Til verkstad vil det bli invitert eit breitt spekter av deltakarar frå offentleg og privat verksemd og interesseorganisasjonar.

Samarbeidsgruppa vil bestå av politiske og administrative representantar frå Hordaland og Rogaland fylkeskommunar, fylkesmennene i Hordaland og Rogaland, Kystverket og kommunane Tysvær, Sveio, Stord, Fitjar, Tysnes, Os, Bergen, Kvinnherad, Fusa, Samnanger, Austevoll, Bømlo og Haugesund.

### 3.3 Medverknad og kommunikasjon

Utgreiinga vil bli gjennomført i ein open prosess med aktiv dialog med samarbeidsgruppa. Ein tek også sikte på å opprette ei eiga nettside og eiga side på facebook.

Det skal utarbeidast ein kommunikasjonsplan for styring av informasjon og dialog omkring utgreiingsarbeidet. Kommunikasjonsplanen skal sjåast i samanheng med opplegget for medverknad.

## 4 Framdrifts- og aktivitetsplan

Oppstart: veke 15.

Regelmessige møter i prosjektgruppa, i utgangspunktet trevekers frekvens.

Sluttrapport sendast Samferdselsdepartementet i januar 2011.

Framdriftsplanen er svært stram og føreset at tilstrekkeleg ressursar blir tilgjengelege og at metodar og modellverktøy er klare til bruk når ein treng dei. Ein må vere budd på justeringar.

Tidspunkt	Hending	Milepel	Merknad
Veke 15	Oppstart		Etablering av prosjektorganisasjonen
Veke 18-22	Arbeid med situasjonsbeskriving inkl. behovsanalysen	Førebels behandling i styringsgruppa.	Behovsanalysen må gjerast ferdig etter verkstaden.
Veke 23	Prosjektplan sendast Vegdirektoratet	Styringsgruppa godkjenar prosjektplan	Prosjektplan godkjennast i regionen før den blir sendt til Vegdirektoratet.
Veke 24	Verkstad (14. juni)		Behov, mål, krav og konsept i same verkstad. 1 dag.
Veke 22-27	Arbeid med måldokumentet og kravdokumentet.	Godkjenning i styringsgruppa.	Det kan arbeidast parallelt med behovsanalyse, mål og krav.
Veke 22-27	Konseptutvikling		Det kan arbeidast parallelt med mål, krav og konseptutvikling.
Veke 28-32	Ferie		
Veke 35	Fastsetting av konsept. "Siling"	Godkjenning i styringsgruppa.	Konsepta evaluerast mot krav og konsept som ikkje tilfredsstillar absolutte krav går ut.
Veke 35-43	Konseptanalyse	Førebels behandling i styringsgruppa.	
Veke 44-50	Utarbeide KVV Hovudrapport	Godkjenning i styringsgruppa.	KVV sendast Vegdirektoratet innan utløpet av 2010.
Veke 1-3 2011	Ferdigstilling av KVV hovudrapport	Godkjenning i Vegdirektoratet.	KVV Hovudrapport sendast Samferdselsdepartementet.

#### **4.1 Ressursbehov**

Planen visar ein svært stram framdrift. Skal ein klara å koma i mål er prosjektet avhengig av at tilstrekkelege ressursar blir stilt til rådvelde. Det gjeld både interne personalressursar og økonomiske ressursar.

Ein har og merka seg Samferdselsdepartementets ønskje om ein rasjonell prosess og kortfatta rapport.



**Statens vegvesen**

Statens vegvesen Region vest  
Askedalen 4  
N - 6863 Leikanger  
Tlf. (+47) 815 44 010  
E-post: [firmapost-vest@vegvesen.no](mailto:firmapost-vest@vegvesen.no)

ISSN