



Statens vegvesen

Prosjektplan, 10.juni 2010

Konseptvalutgreiing Skei - Ålesund

Region midt / Region vest



Innhald

1	BAKGRUNN	3
1.1	Innleiing	3
1.2	Mandat.....	5
1.3	Tolking av oppdrag/mandat	Feil! Bokmerke er ikke definert.
2	AVGRENSING AV KVV-ARBEIDET	6
2.1	Målsetting for arbeidet	6
2.2	Tematisk avgrensing.....	6
2.3	Geografisk avgrensing	6
2.4	Tilgrensande KVV-ar og andre viktige planprosessar	8
2.5	Aktuelle konsept.....	9
2.6	Grunnlagsdata, metodikk og verktøy	9
3	ORGANISERING AV ARBEIDET.....	10
3.1	Prosjektorganisering	10
3.2	Medverknad og kommunikasjon.....	12
3.3	Tidsplan.....	12

1 BAKGRUNN

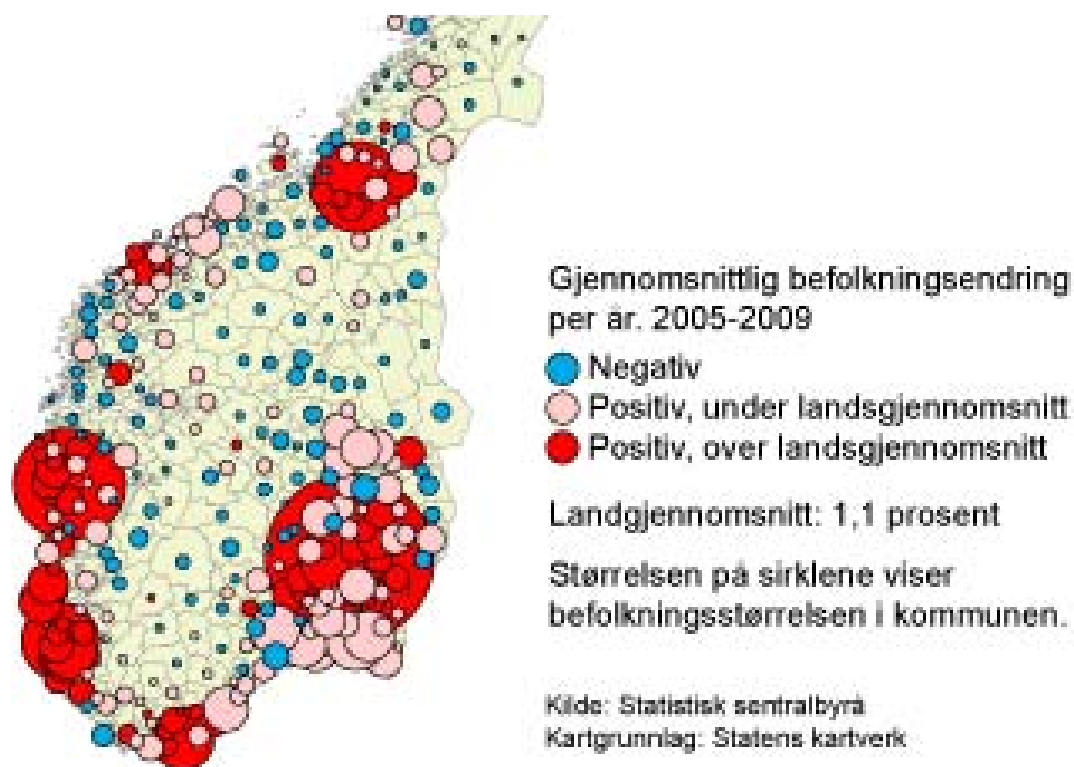
1.1 Innleiing

I fleire stamvegutgreiingar og Stortingsmeldingar om Nasjonal transportplan er det påvist store manglar på dagens E39. Dette går gjerne på framkomst, ferjestrekningar og trafikkisikring. Før neste rullering av Nasjonal transportplan (perioden 2014-2023), skal det gjennomførast kvalitetssikring av alle foreslåtte prosjekt med investering større enn 500 mill kr. Kvalitetssikringa bygger på at Statens vegvesen legg fram ei konseptvalutgreiing (KVU) for ei aktuell strekning, og denne vert så kvalitetssikra av ei konsulentgruppe, oppnemnt av Samferdselsdepartementet/Finansdepartementet.

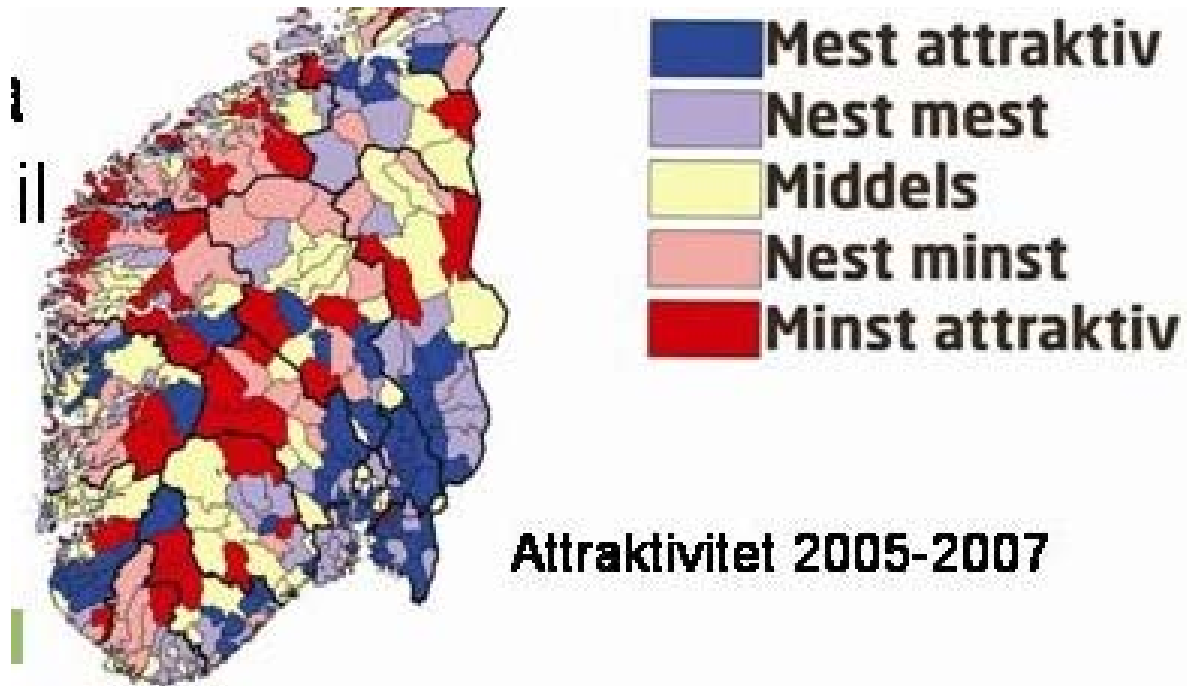
I Vegdirektoratets brev fra 23.10.2010 til Samferdselsdepartementet vert KVU/KS1 tilrådd med slik grunngiving:

"Bygging av Kvivsvegen, med åpning i 2012, har åpnet for å vurdere alternative vegtraseer mellom Skei og Volda, herunder vurdering av kryssing av Nordfjord eller vegtrase via Stryn. Samtidig er det behov for å utrede mulighetene for kryssing av Storfjorden sør for Ålesund på en ryddig måte. Det kan derfor være naturlig med en felles konseptvalutredning for hele strekningen Skei – Ålesund."

I eit KVU-arbeid skal ein greia ut regionale verknader for næringsliv, folketallsutvikling m.m. av tiltak i transportsystemet. Statistisk sentralbyrå (SSB) og ulike forskningsmiljø har grunnlagsdata om dette. Folketalet har størst konsentrasjon i nordre del av strekninga, med tyngdepunktet i Ålesund. Det er også denne regionen som syner den mest positive utviklinga i folketal for perioden 2005-2009:



Det er også gjennomført undersøking/forsking om kor attraktive norske kommunar er med omsyn til flytting. Dette er undersøkingar som er omdiskuterte, det vil vera ulike vurderingar om kva som verkar inn på folk sine flyttevane. Telmarkforsking v/Knut Vareide har gjort ei slik undersøking, og denne syner at planstrekninga i stor grad omfattar kommunar som er lite/middels attraktive når det gjeld tilflytting:



1.2 Oppdraget

Oppdraget er bestilt i Samferdselsdepartementet (SD) sitt brev av 22.04.2010:

SD legger til grunn at det skal gjennomføres KS1 for strekningen E39 Skei-Betna.

SD viser til Vegdirektoratets forslag om at det skal utarbeides én KVV for hver av følgende delstrekninger:

- Rute 4a E39 Skei – Moa (Ålesund)
- Rute 4b E39 Moa (Ålesund) – Bergsøy
- Rute 4b E39 Bergsøy – Betna

SD har vurdert i hvilken grad det er forhold som taler for at en heller bør slå sammen de tre delstrekningene til én KVV. Det kan være forhold som taler for en slik sammenslåing. Departementet slutter seg likevel til etatens forslag om én KVV for hver av delstrekningene, men forutsetter at det blir utarbeidet et overbygningsdokument som binder sammen de tre KVVene.

SD ber om at KVVene samt overbygningsdokumentet ferdigstilles senest innen utgangen av mars 2011. Etatens arbeids- og tidsplan for arbeidet må legge til rette for dette.

SD ber om å få tilsendt *Forslag til prosjektbeskrivelse for KVV* for de tre delstrekningene så snart som mulig. Departementet vil komme tilbake med mer konkrete rammer for utarbeidelse av overbygningsdokumentet når prosjektbeskrivelse for delstrekningene foreligger.

KVV-arbeidet skal baseres på de føringer som er gitt gjennom retningslinjer for ordningen og senere avklaringer. SD viser spesielt til departementets brev av 24. mars 2010, der rutiner for utforming av KVV fastlegges, jf. vedlegg. Det understrekes også at det må tas med i KVVene eventuelle konsept som vektlegger kollektivtransport der dette er aktuelt.

Brevet var ei oppfølging av ei større KVV-bestilling som gjekk ut 19.03.2010, og som var supplert med ei presisering av rutinar ved brev av 24.03.2010. Utdrag frå brevet er med som vedlegg til prosjektplanen.

2 AVGRENSING AV KVV-ARBEIDET

2.1 Målsetting for arbeidet

KVV-arbeidet skal:

- Kartlegga behovet for transport på strekningen Skei-Ålesund
- Avklara mål og krav til transportsystemet
- Framstilla ulike konsept for transportsystemet
- Vurdera måloppnåing for dei ulike konsept
- Berekna transportmessige og samfunnsøkonomiske verknader av dei ulike konsept

Arbeidet skal leggest opp slik at vi på den eine sida har sikra god lokal forankring gjennom samhandling med lokale og regionale styresmakter og ulike interessentgrupper i planområdet. På den andre sida skal arbeidet ha god samordning til sentrale styresmakter slik det er definert i brev av 24.03.2010 frå SD.

KVV skal enda opp med ei tilråding på val av konsept og danna grunnlag for vidare planlegging etter plan- og bygningsslova.

2.2 Tematisk avgrensing

Val av tema skal følgja dei normene som gjeld for KVV- arbeid, jf. føringar frå Vegdirektoratet og SD. Stikkord:

- Vekt på vegtransport og luftfart
- Lange reiser
- Dagpendling
- Kollektivtransport med vekt på ekspressbuss og fly
- Sykkel og gange på korte relasjonar

2.3 Geografisk avgrensing

Planområdet omfattar følgjande kommunar:

Jølster, Gloppen, Stryn, Hornindal, Eid, Volda, Ørsta, Ulstein, Hareid, Sula, Ålesund

Området Hareid-Sula vil opna for fleire konsept inn mot Ålesund..

Det er lagt til grunn at E39 via rv60 Hellesylt-Stranda-Ørskog ikkje inngår som aktuelt konsept. Dette ville vera eit svært radikalt brot med tidlegare føringar for E39.

Influensområdet er vesentleg større enn planområdet. Nord-sør-trafikken i Sogn og Fjordane og Møre og Romsdal vert påverka av konseptvalet. I tillegg vil valet ha verknad for deler av aust-vest-trafikken frå Nordfjord og Sunnmøre.



2.4 Tolking av oppdraget

Oppdragsbrevet er ikkje det endelege mandatet, men dannar likevel grunnlag for å starta arbeidet. Mandatet vert avgjort avgjort i SD, og dette kan gi nye føringar på eit seinare stadium. Moment som er viktig i oppstartsfasen:

- Kvar av dei tre delstrekningane på E39 kan starta som eigen KVV. Overbygningsdokumentet vert utarbeidd i løpet av planfasen, og med god samordning mellom dei tre KVV-ane.
- Ferdigstilling er utgangen av mars 2011 for alle dokumenta, også overbygningsdokumentet. Dette gir ein svært stram tidsplan, og vi må ta sikte på at fleire prosessar går parallelt der dette er forsvarleg.
- Vegnettet i planområdet er under endring. Dette gir nye situasjonar også for aust-vest-trafikken, og ikkje berre nord-sør som E39 gjerne vert forbunde med. Behovsvurderinga må ta omsyn til dette.
- Ferjefrie fjordkryssingar er sentralt tema for E39. Vi må leggja til grunn at dette vert teke opp i konsept-vurderingane.
- Stortinget har tidlegare gjort vedtak om stamvegtrase (1995) og vedtak om E39 over Kviven (opnar 2012). Det er ikkje lagt opp til at desse vedtaka er førande for KVV-arbeidet. Nye løysingar for E39 vil kunna føra til nye vedtak på dette området.
- Planområdet startar ved rundkøyringa på Skei og endar ved rundkøyringa på Moa (Ålesund) I Sogn og Fjordane er lengda på eksisterande E39 ca 70 km og 1 ferjestrekning (Anda – Lote). I Møre og Romsdal er veglengda ca 80 km og 2 ferjestrekningar (Folkestad – Volda, som i 2012 erstattast av Kvivsvegen og Festøy – Solevåg)
- Kollektivtrafikken vert i stor grad knytta til flytrafikk og buss mot Bergen og Oslo. I tillegg er det "timesekspressbussrute" på strekninga Volda-Ålesund-Molde-Kristiansund. Potensialet som ligg i ekspressbuss-ruter skal inngå i KVV-arbeidet. Kollektivtrafikk i Ålesund må takast opp i meir sentrumsretta planarbeid for dette området.

2.5 Tilgrensande KVV-ar og andre viktige planprosessar

Det er gjennomført KVV og for E39 Lavik – Skei. Denne har også vore gjennom KS1-prosessen, og dannar no grunnlag for vidare planlegging på denne strekninga. Ved Skei er det lagt til grunn at E39 skal rustast opp i hovudsak langs eksisterande veg, og med oppstart i NTP-perioden 2010-13.

For rv15 over Strynefjellet har det pågått kommuneplanarbeid med utgangspunkt i behovet for oppgradering av tunnelane og behov for skredsikring. Dei store tiltaka vil no avventa ein KVV som er bestilt pr. mars 2010. I mellomtida vert det arbeidd vidare med mindre tiltak på strekninga. Desse to KVV-ane (rv15 og E39) får eit felles opplegg for transportmodellar, og vil også på andre måtar ha nytte av felles prosessar.

Nordover frå Ålesund (Moa) og til Bergsøy (110 km) skal det utarbeidast KVV innan mars 2011. Det er lokalt stor interesse for denne utgreiinga som også vert kalla "Møreaksen".

På KVV-strekninga Skei-Ålesund er Kvivsvegen (17 km) under bygging. På strekninga Volda – Furene (5 km) pågår det arbeid med en kommunedelplan

Nord for Kvivsvegen er reguleringsplan i gang for eit rassikringsprosjekt (Hjartåberga) på ca 8 km.

Fleire av dei aktuelle fjordkryssingane har vore gjennom planarbeid av teknisk/økonomisk art. Det er i mindre grad gjennomført formelle planprosessar. Desse utgreiingane vil likevel vera til stor nytte under arbeid med dei ulike konsept.

Det er også starta opp eit generelt planarbeid for fjordkryssingar i Region vest. Dette tek for seg ulike konsept som rørbruer, flytebruer og faste bruer (hengebru eller tilsvarande). Arbeidet er nyleg starta opp, og vil vera viktig for framtidige løysingar langs E39.

KVV-arbeidet er planlegging på overordna nivå, og prosessen vil dra nytte av tidlegare utført planarbeid. Det er likevel slik at overordna grep kan få ei anna retning enn det meir detaljerte planar etter plan- og bygningslova har lagt opp til. I slike tilfelle vil vi følgja dei tilrådingane som er gitt frå SD si side.

2.6 Aktuelle konsept

Utvikling av konsept skal i prinsippet skje etter at behovsanalyse, måldokument og kravdokument er ferdig. For å utnytta den knappe tida må vi til ein viss grad parallell-køyra nokre prosessar. Planverkstaden vert ein arena for å drøfta dette nærare. Vidare arbeid vil gå i regi av prosjektgruppa, og det må truleg gjerast utsilingsprosessar i styringsgruppa av konsept som er oppe til drøfting. Det oppstarta fjordkryssing-arbeidet vert sentralt, og dette må haldast opp mot utvikling og forbetring av ferjesambanda.

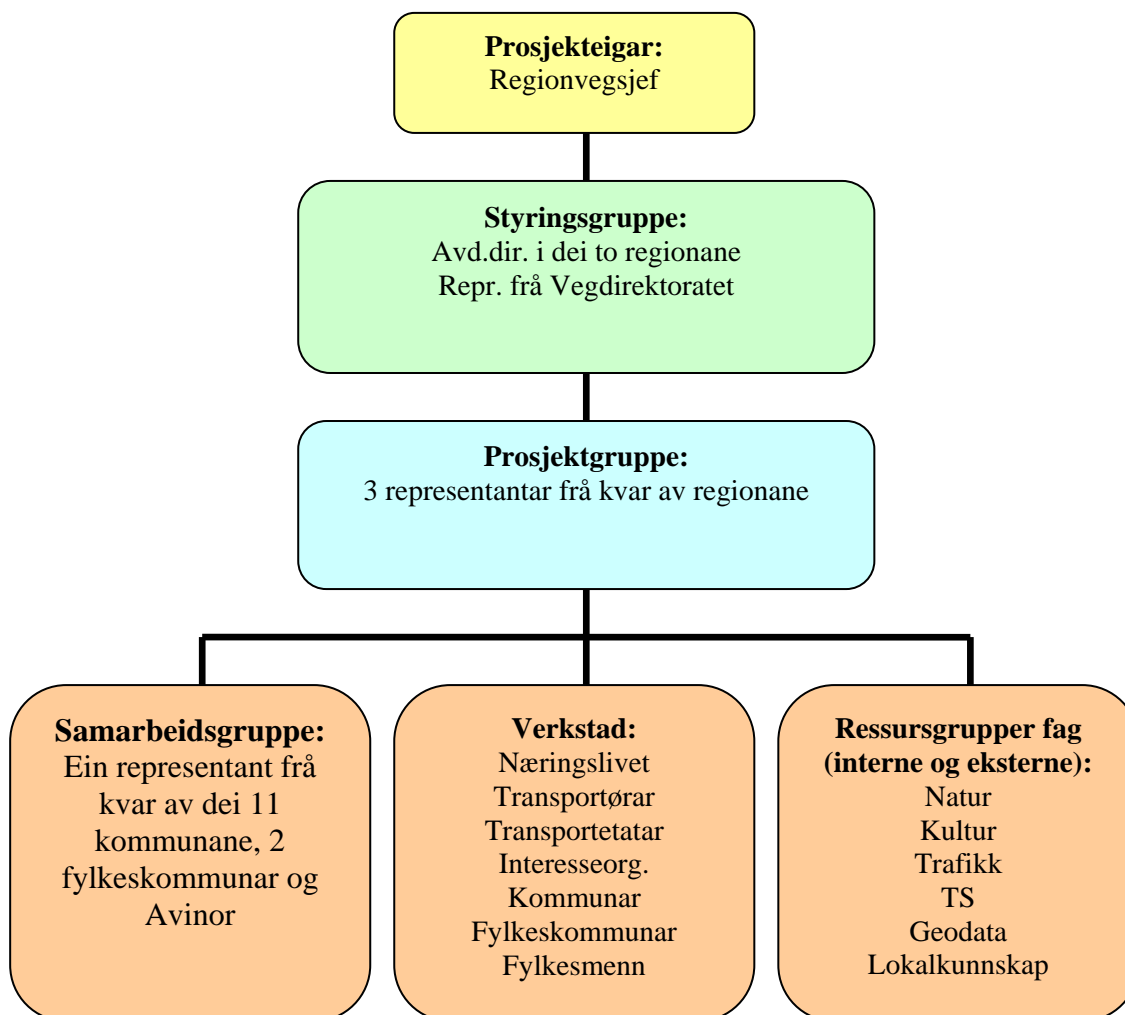
2.7 Grunnlagsdata, metodikk og verktøy

Grunnlagsdata vert henta frå Statens vegvesen sine registre, supplert med data frå andre kjelder.

Trafikkberekningar vert gjort med nasjonale og regionale transportmodellar (NTM og RTM), supplert med andre metodar så langt slike er tilgjengelege. Godstransport vert vurdert særskilt. Til samfunnsøkonomiske berekningar vert det nytta programmet EFFEKT, kombinert med verbale vurderingar.

3 ORGANISERING AV ARBEIDET

3.1 Prosjektorganisering



Prosjekteigar (PE)

Regionvegsjef Berit Brendskag Lied

Prosjekteigar representerer begge regionane har det overordna ansvaret for organisering, framdrift og fagleg innhald.

Styringsgruppe (SG)

Kjetil Strand, Leiar av Strategi-, veg- og transportavdelinga Region Midt, er leiar i SG

Paal Fosdal, Leiar av Styrings- og strategistab Region Vest

Ulf Haraldsen, Veg- og transportavdelinga Vegdirektoratet

SG har hovudansvar for framdrift og godkjenner arbeidet ved milepælar undervegs. SG har overordna ansvar for fagleg innhald i KVV-dokumenta. Ved behov går SG inn i fordeling av ressursar til arbeidet. Prosjektleiari er sekretær for SG.

Prosjektgruppe (PG)

Kjell Kvåle, Styrings- og strategistaben Region vest

Leiar i PG og sekretær for SG. Er ansvarleg for økonomien i prosjektet, og for arbeidsdeling og tidsfristar innan PG.

Jon Arne Klemetsaune, Strategi-, veg- og transportavdelinga Region midt

Nestleiar i PG og hovudkontakt for Region midt. Hovudansvar: Samfunnsplanlegging og NTP

Jan Stavik, Strategi-, veg- og transportavdelinga Region midt

Hovudansvar: Samfunnsøkonomiske analysar og kostnadsberekningar. Kontakt til fylkesavdelinga Møre og Romsdal

Ali Taheri, Ressursavdelinga Region midt

Hovudansvar: Transportmodell og transportberekningar

Dina Lefdal, Fylkesavdelinga Sogn og Fjordane

Hovudansvar: Samfunnsplanlegging og kontakt til fylkesavdelinga Sogn og Fjordane

Bjørn Alsaker, Veg- og transportavdelinga Region vest

Hovudansvar: Prosjektsekretær. Innovativ planlegging. Kontakt til samarbeidsgruppe og ressursgrupper

I tillegg til dei faste deltakarane i PG så vil kommunikasjonsstabane i dei to regionane få innkalling til PG-møta, og delta etter behov. Kontaktpersonane er:

Heidi Ravnstad, Region vest

Wiggo Kanck, Region midt

Samarbeidsgruppe (SA)

Det skal etablerast ei samarbeidsgruppe for prosjektet der fylkeskommunane, kommunane og Avinor er representert. SA vil vera eit varig kontaktpunkt for prosjektet i tillegg til planverkstaden som vert arrangert i starten av arbeidet.

3.2 Medverknad og kommunikasjon

KVV-arbeidet skal leggjast opp som ein open prosess med aktiv medverknad undervegs. Dette vert drøfta nærare på oppstartmøte 27.mai, og skal følgjast opp på planverkstad som er planlagt til 1. og 2. september.

Hittil har Samferdselsdepartementet bedt om at den endelege KVV-rapporten skal vera unntekte frå offentleggjering fram til det tidspunktet SD bestemmer. Dette vil likevel ikkje hindra at vi kan handsama dei førebelse rapportane offentleg. Men her må vi syta for naudsynte avklaringar til VD/SD. Ved starten av prosjektarbeidet vert det utarbeidd ein kommunikasjonsplan som tek opp dette forholdet.

3.3 Tidsplan

Oppstart er lagt til mai 2010 med bakgrunn i bestillinga frå SD 22.04. Sluttrapport skal vera ferdig i løpet av mars 2011, og dette set store krav til framdrift og effektive prosessar. Det må også akseptrast at ein del prosessar går meir parallelt enn kva som er ideelt.

Tid	Aktivitet	Milepel	Merknad
Mai	Prosjektplan i PG og SG Oppstart med kommunane m.fl.	Godkjenning i SG Møte 27.05	
Juni	Prosjektplan til VD og SD Situasjonsbeskriving og behovsanalyse Transportmodell	Godkjenning VD Til drøfting i SG	Må supplerast etter verkstaden Oppstart
Juli	ferie		
August	Evt. synfaring for SD Grunnlagsmatr. til verkstad	Mandat frå SD	Mandat bygger på prosjektplanen
September	Planverkstad 1.-2.sept Måldokument og krav behov, mål, krav, konsept	Godkjenning SG målgodkjenning SD	To halve dagar Parallele prosessar PG/SG
Oktober	Konsept	Til drøfting i SA og SG	Parallele prosessar PG/SA/SG
November	Konsept, siling m.m.	Godkjenning SG	
Desember	Konseptanalyse	Til drøfting i SG	
Januar	Utkast KVV-rapport	Til drøfting i SA og SG	Samordning til felles overbygningssdokument VD
Februar	KVV-rapport ferdig	Godkjenning SG Godkjenning VD	

Mars	Overbygningsdokument i regi av VD	Oversending til SD	

PG = Prosjektgruppa, leiar Kjell Kvåle

SA = Samarbeidsgruppa,

SG = Styringsgruppa, leiar Kjetil Strand

SD = Samferdselsdepartementet,

VD = Vegdirektoratet, kontaktperson Ulf Haraldsen

Vedlegg

Utdrag frå brev av 24.03.2010 frå Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet

2. OPPSUMMERING

For KVVarbeid som er kommet langt i prosessen, legger SD til grunn at tidlige samarbeidsrutiner mellom departementalt nivå og etat skal følges.

SD fastlegger følgende rutiner for utforming av kommende KVVUer samt for KVVUer som er i oppstartsfasen:

- Ansvarlig etat sender SD Forespørsel om behov for KS1 så snart det er forhold som tyder på det. Slik forespørsel skal foreligge tidsnok til at KS1 skal kunne gjennomføres før det gjøres vedtak iht. plan- og bygningsloven. Forespørselen skal omfatte en kort men informativ redegjørelse for prosjekt samt tilråding mht. KS1.
- Dersom SD er enig i at det er behov for KS1, utformer SD et Oppdragsbrev for utforming av KVVU. Omfanget på brevet vil avhenge av det enkelte tilfellet. Deretter legges til grunn følgende videre saksgang mht. utforming av den enkelte KVVU:
 - o Etatene utarbeider Forslag til prosjektbeskrivelse for KVVU
 - o Det gjennomføres ev. befarings med berørte departementer
 - o På bakgrunn av forslag til prosjektbeskrivelse og befarings fastlegger SD Mandat for KVVU
 - o Ansvarlig etat utarbeider KVVU og sender endelig KVVU til SD
 - o SD sender KVVU til KS1. Ansvarlig etat sender KVVU på lokal høring. Høring og KS1 gjennomføres parallelt. (I hht. retningslinjene av februar 2007 skal høringen normalt skje før kvalitetssikring, men av hensyn til framdriften er det nødvendig med parallellitet for de KVVU/KS1 som skal gjennomføres fram til neste NTP.)
 - o Ansvarlig etat systematiserer og kommenterer høringsuttalelser som sendes til SD

Det bør avholdes møte mellom etat/etatene og SD for den enkelte KVVU etter behov. Ansvarlig etat tar initiativ til møte/møter. Tema for møte skal tas opp med SD i rimelig tid i forkant ved eget brev – brevet skal gi en redegjørelse for bakgrunn for møtet.

SDs rolle ved utforming av KVVU vil i første rekke være å bidra til:

- Fastlegging av overordnede rammer for prosjektutløsende behov og mål- og kravstruktur.
- Tilstrekkelig bredde på alternativanalysen.
- Konsistens og transparenss mellom de ulike delene i dokumentet, slik at vurderingene som ligger til grunn for anbefalingene i de ulike delene av KVVUen er lett etterprøvbare for KS1-konsulentene.
- Tverrsektoriell tilnærming og samarbeid.



Statens vegvesen



Region vest og midt