



Statens vegvesen

Prosjektplan for KVVU rv. 15 Strynefjellet

Konseptvalutgreiing Strynefjellet



Region vest, 30.9. 2010.

Innhald

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

1. Bakgrunn

1.1. Innleiing

Ei konseptvalutgreiing – KVU – er eit fundament for regjeringa si avgjerdsle 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

Vidare behandling er lokal og regional høyring av KVU og ekstern kvalitetssikring av KVU – KS1, kvalitetssikring i tidleg fase. På dette grunnlaget vil Samferdselsdepartementet legge fram saka for regjeringa til avgjerd.

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 KVU-ar, der Rute 6c rv. 15 Strynefjellet er ein av dei. (Beskrivelse av dette prosjektet følgjer i kapittel 2. i denne prosjektplanen). Leveringsfrist ”for hovedtyngden av KVU-ene” er innan utløpet av 2010. Vegdirektoratet har i Notat av 26. mars 2010 bede regionane sette i gang arbeidet umiddelbart.

KVU over Strynefjellet heng nært saman med KVU for E39 Skei – Moa (Ålesund). Dei skal nytte felles trafikkmodell og valg som vert gjort i samband med E39 har avgjerande betydning for rv. 15 over Strynefjellet sin trafikale funksjon. Dette er nærare beskrive i kap. 2.4. ”Tilgrensande KVU’ar og andre viktige planar og utgreiingar.”

Arbeidet med KVU E39 Skei – Moa går for fullt hausten 2010 og skal vere ferdig i mars 2011. På verkstader og i samarbeidsgrupper for øvrig er det i hovudsak dei same kommunane som er berørte. Valg som vert gjort for E39 kan ha avgjerande innverknad på aktuelle konsept for rv. 15 Strynefjellet. For å få forståing for dette hjå dei som deltek på verkstadar og i samarbeidsgrupper for KVU rv. 15 Strynefjellet, er det viktig at dei har arbeidet med E39 Skei – Moa som bakgrunnskunnskap.

Det er også mange av dei same eksterne som skal delta i begge KVU’ane (kommunar, næringsliv). Det er viktig at vi ikkje belastar dei så tungt at den eksterne deltakinga i arbeidet vert svekka.

Med dette som bakgrunn, tek vi sikte på å vere ferdig med KVU for rv. 15 Strynefjellet pr. 1.7.2011.

2. Avgrensing av KVVU-arbeidet

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

2.1. Målsetting for arbeidet

Målet for KVVU-arbeidet er:

- Å kartlegge behov knytt til transportsystemet i korridoren over Strynefjellet, inkl. arm til Geiranger. Transportsystemet for denne korridoren vil samtidig verte halde opp mot andre aktuelle aust-vest-samband for den trafikken det gjeld (E39 + E16/rv. 52-rv. 7, E134 o.a.).
- Å avklare 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 tilråding 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

KVVU-en skal gje ei brei fagleg vurdering av interesser knytt til transportsystemet over Strynefjellet, inkl. arm til Geiranger. Innhaldet i utgreiinga skal dekke krava i "KS1 – Ekstern kvalitetssikring i samferdselssektoren" frå november 2006 og "Mal for konseptvalg-utredning", sist oppdatert 2. juni 2010.

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

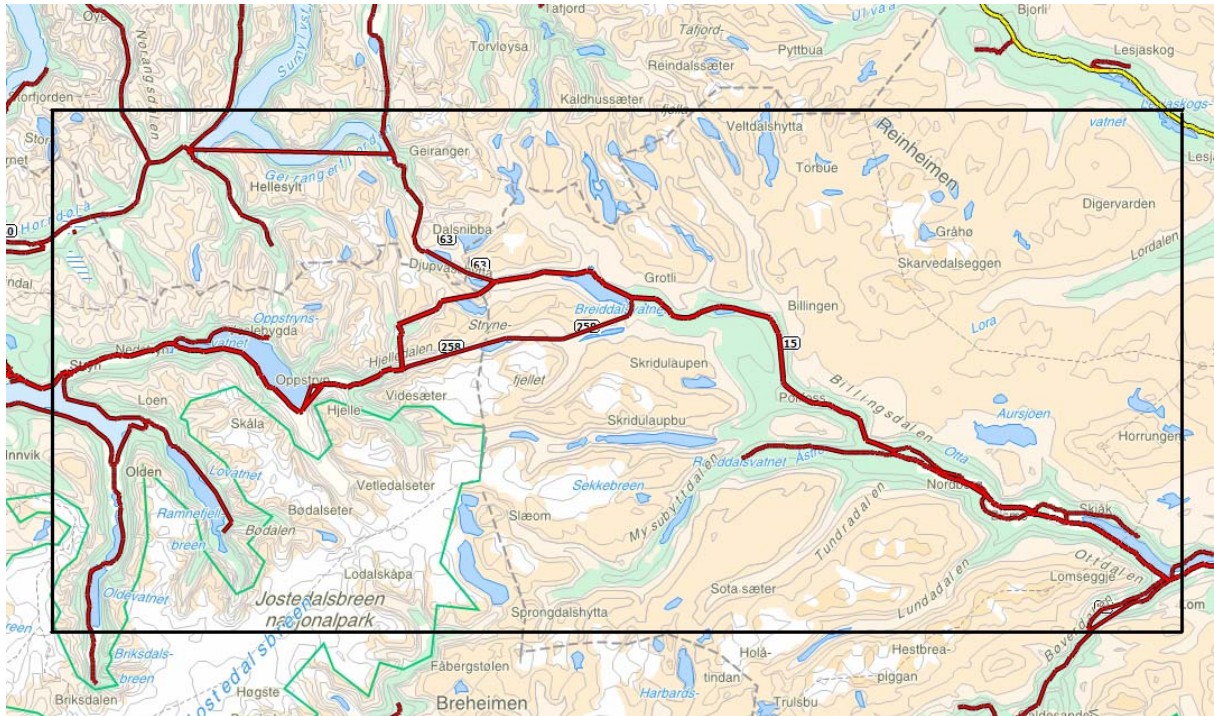
Då utvikling av rv. 15 over Strynefjellet vil ha innverknad på det framtidige trafikkmønsteret for aust-vest-trafikken, vil overordna vurderingar av samspelet mellom ulike aust-vest-korridorar vere ein del av utgreiinga.

Transportsystemet sin evne til å ta vare på samfunnsstryggleiken vil bli vurdert.

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

2.3. Geografisk avgrensing

Utgangspunktet for KVVU-en er dagens rv. 15 over Strynefjellet. Avgrensinga i vest vil vere tettstaden Stryn og i aust vil det vere tettstaden Lom. Konsekvensar for tilknytting til fv. 63 til Geiranger vil verte vurdert for alle konsept. I tillegg til denne konkrete geografiske avgrensinga av dei konseptuelle vurderingane, vil vi vurdere rv. 15 Strynefjellet sin transportmessige funksjon opp mot andre aktuelle aust-vest-samband.



2.4. Tilgrensande KVVU-ar og andre viktige planar og utgreiingar

Det er under arbeid ein KVVU for E39 Skei – Moa (Ålesund). Vi veit i dag at nokre av konseptane for nord-sør-sambandet på Vestlandet vil omfatte kryssing av Nordfjorden på strekninga Blakset – Faleide, evt. gå via Stryn mot Byrkjelo.

Dersom nokon av desse konseptane vert valde for E39, vil kortaste vegen for trafikk frå søndre Sunnmøre mot det sentrale Austlandsområdet gå Kvivsvegen – Fjærlandsvegen – Hemsedal/Filefjell – Oslo. Trafikkmodellane vil vise kva betydning dette har for trafikk over rv. 15 Strynefjellet.

Tunnelane over Strynefjellet har akutt behov for oppgradering. Dei har i dag høgde på 4,0 m og køyrebanebreidde på ca. 5,5 m. Det er utstrakt bruk av sentrisk køyring for tunge køyrety. Det har ikkje vore reinsk bak eksisterande platekvelv sidan tunnelane vart bygde, og det er stor fare for nedfall av stein på delar av strekninga.

Det vert arbeidd med ei intern utgreiing for å få oversikt over kor store akutttiltak som må settast i verk. Det er sett av 230 mill. til dette arbeidet i Handlingsprogrammet for perioden 2010-13, men det akutte behovet er så langt ikkje kvantifisert. Omfanget av dette arbeidet må sjåast i lys av dei konseptane som vert valde for KVVU'en.

Parallelt med denne interne utgreiinga, er det starta opp arbeid med ein kommunedelplan der alternative traséar for ny veg over Strynefjellet vert utgreidde (inkludert 0-alternativet). Det arbeidet som er gjort her, vil inngå som ein del av materialet som skal vurderast i KVVU'en. Evt. ferdiggjering av kommunedelplanen vil avhenge av kva konsept som vert vald i KVVU'en.

Arbeid med NTP 2014-2023 er i gang, mellom anna arbeid med rutevis utgreiing av rv. 15 rute 6c Måløy – Otta. Vurderingar gjort i KVVU'en for rv. 15 Strynefjellet vil inngå i arbeidet med NTP 2014-23..

2.5. Aktuelle konsept

Utvikling av konsept skal i prinsippet skje etter at behovsanalysen, måldokumentet og kravdokumentet er ferdig. I det foreliggende tilfellet vil nokre av dei aktuelle konseptane vere kjende gjennom tidlegare arbeid med kommunedelplanen. Trass i dette ønskjer vi i størst muleg grad å strukturere arbeidet i samsvar med metodikk for utarbeiding av KVVU'ar.

Konseptane vil bli vurdert både konkret for det aktuelle planområdet for KVVU'en og i eit utvida perspektiv i høve til transportårer aust-vest.

2.6. Grunnlagsdata, metodikk og verktøy

Grunnlagsdata om transportsystemet blir henta frå Statens vegvesen sine eigne 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 Transport Modell). Det vert utarbeidd ein eigen delområdemodell som omfattar delar av Region vest og delar av Region midt med grensesnitt mot Region aust. Delområdemodellen vil vere identisk med modellen som vert nytta for KVVU-en E39 Skei – Moa (Ålesund).

Overføring av persontrafikk mellom transportformane vil bli vurdert med hjelp av RTM og kvalitative vurderingar. For samfunnsøkonomiske berekningar vil det verte køyrd EFFEKT-berekningar og trafikantnyttmodulen i RTM supplert med kvalitative vurderingar etter Handbok 140.

3. Prosjektorganisasjon

KVVU rv. 15 Strynefjellet involverer formelt sett Region aust og Region vest innan Statens vegvesen. For Region aust er det ikkje sannsynleg at det vil finnast konseptuelt ulike valg innan regionen, og dei har gjeve uttrykk for at dei finn det rimeleg at dei deltek meir perifert i arbeidet. I noko mon vil dette også gjelde for Oppland fylkeskommune og kommunane i Ottadalen.

Av di arm til Geiranger (fv. 63) og tunge transportaktørar på Sunnmøre har interesse av konseptvalga for KVVU-en, vil Region midt måtte vere involverte i arbeidet.

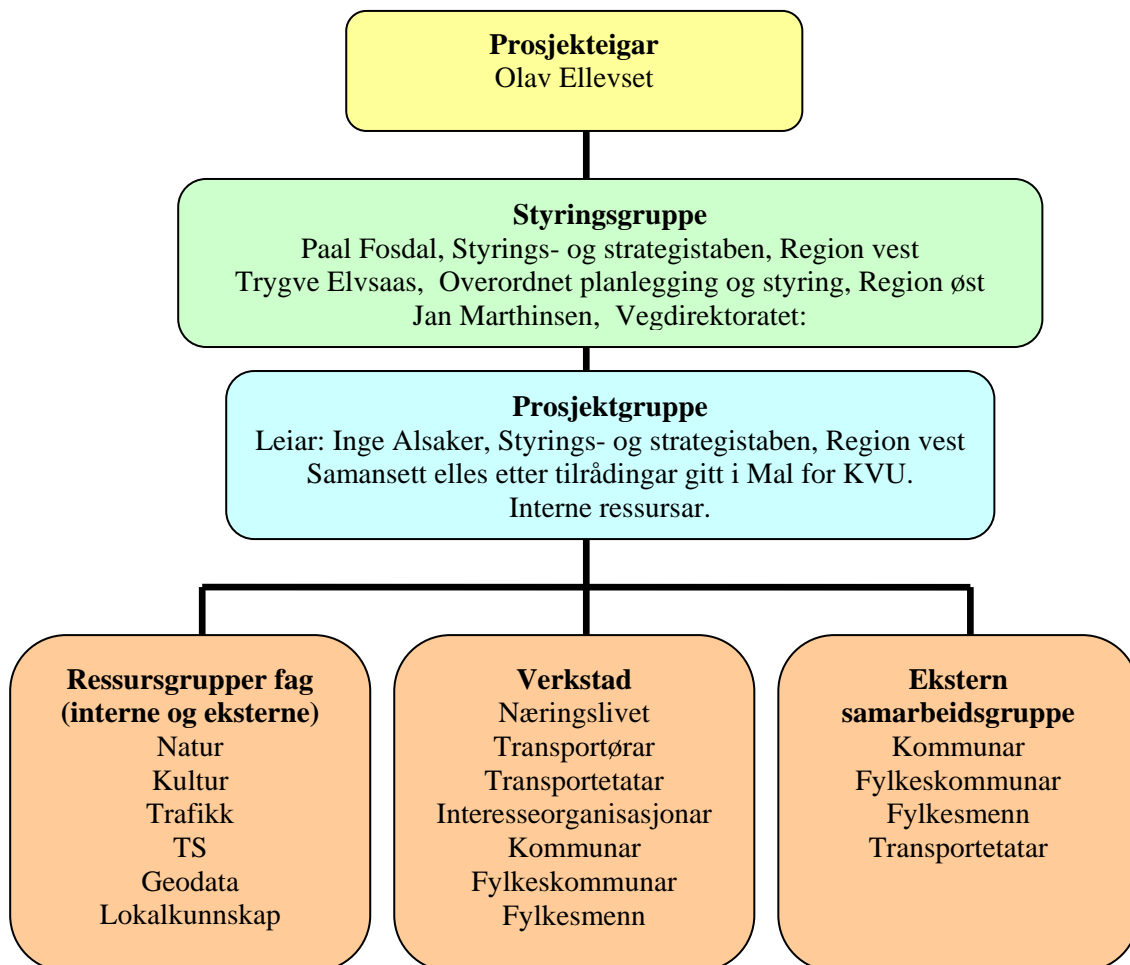
Totalt sett er det imidlertid vurdert slik at trass i at fleire regionar er berørte, bør arbeidet organiserast som eit utgreiingsprosjekt eigd, styrt og gjennomført av region vest.

3.1. Bestillar

Samferdselsdepartementet gjennom Vegdirektoratet.

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

3.1.1. Organisasjonsdiagram



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

Faggruppene vil verte leia av Statens vegvesen og kan bestå av både interne og eksterne ressursar etter behov.

Til verkstaden 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 Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Oppland fylkeskommunar, samt fylkesmennene i dei same fylka. Dei tyngst involverte kommunane vil få eigen representasjon i samarbeidsgruppa, medan ein tek sikte på at dei meir perifert berørte kommunane vert representerte gjennom lokale kommunale samarbeidsgrupperingar.

3.2. Medverknad og kommunikasjon

Utgreiinga vil bli gjennomført i ein open prosess med aktiv dialog med samarbeidsgruppa.

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: 15.10. Dette samsvarar med framdrift i KVVU-en E39 Skei – Moa (Ålesund). Før oppstart forutset vi intern godkjenning av prosjektplan og førebuande arbeid med organisering..

Regelmessige møter i prosjektgruppa, i utgangspunktet tre vekers frekvens.

Sluttrapport sendast Samferdselsdepartementet 20. august 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.

Verkstaden er plassert ei god stund etter formell oppstart av planarbeidet. Dette er gjort for at mest muleg av arbeidet med KVVU'en Ålesund – Skei skal kunne gjerast kjent for deltakarane og vere med og danne faktabasis for arbeidet i verkstaden.

Tidspunkt	Hending	Milepel	Merknad
1.10.2010	Utarbeiding prosjektplan og prosjektorganisering	Godkjenning i SG 15.10.2010	Sendast Vd. SD utarbeider endeleg mandat.
1.11.2010	Oppstart		Etablering av prosjektorganisasjonen
1.11. – 31.12. 2010	Arbeid med situasjonsbeskriving inkl. utkast til behovsanalysen	Førebels behandling i styringsgruppa.	Behovsanalysen må gjerast ferdig etter verkstaden.
1.12.2010 – 1.4..2011	Arbeid med utkast til måldokumentet og utkast til kravdokumentet.	Førebels behandling i styringsgruppa.	Det kan arbeidast parallelt med behovsanalyse, mål og krav.
Medio februar 2011	Verkstad		Behov, mål, krav og konsept i same verkstad. 1dag.

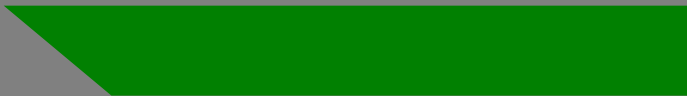
15.2.-1.4.2011	Konseptutvikling		Det kan arbeidast parallelt med mål, krav og konseptutvikling.
1.4.2011	Fastsetting av konsept. "Siling"	Godkjenning i styringsgruppa.	Konsepta evaluerast mot krav og konsept som ikkje tilfredsstillar absolutte krav går ut.
15.5.2011	Konseptanalyse	Førebels behandling i styringsgruppa.	
1.4.2011 – 15.6.2011	Utarbeide KVV Hovudrapport	Godkjenning i styringsgruppa.	Merknader frå Styringsgruppa innarbeidast i Hovudrapport
1.7.2011	Ferdigstilling av KVV hovudrapport	Godkjenning i Vegdirektoratet.	KVV sendast Vegdirektoratet innan 1.7.2011.
20.8.2011			KVV Hovudrapport sendast Samferdselsdepartementet.

4.1. Ressursbehov

For å kome i mål i samsvar med denne planen er prosjektet avhengig av at tilstrekkelege ressursar blir stilt til rådvelde. Det gjeld både interne personalressursar og økonomiske ressursar.



Statens vegvesen



Region vest