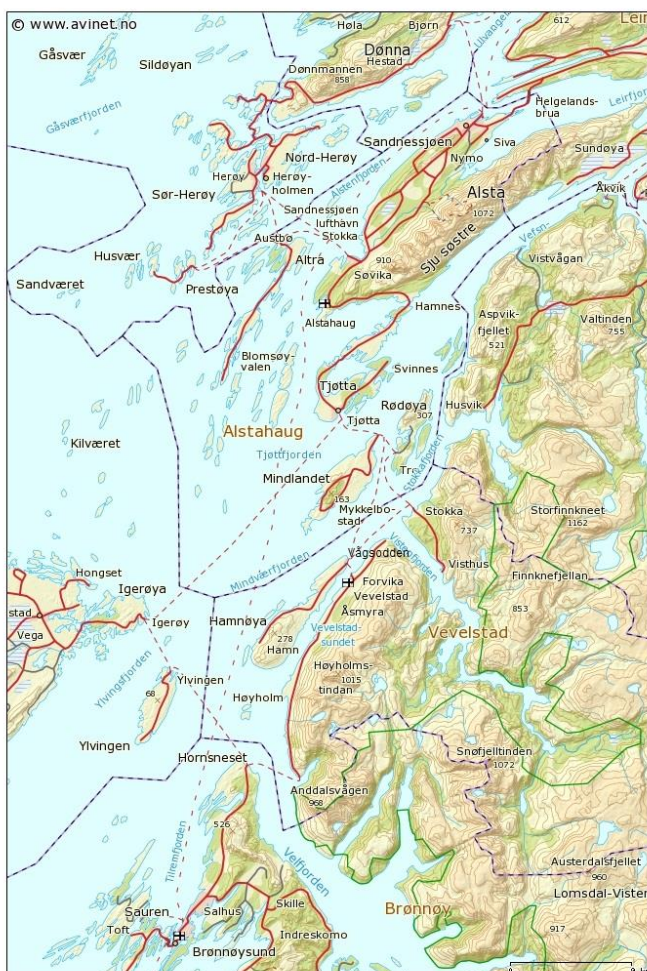




Statens vegvesen

Prosjektbeskrivelse

Konseptvalgutredning
Fv. 17 Brønnøy – Alstahaug,
forbindelsene til Herøy, Dønna og Vega



Region nord
Strategistaben

12. juni 2013
Sveis 2013057398
Prosjektnr 503222
Kostnadssted 0211 1320.23.1.1

INNHOOLD

•	Bakgrunn	3
1.1	Oppdragsbestilling.....	3
1.2	Konseptvalgsetredning (KVU) som plandokument	3
1.3	Problemstilling	4
2	Avgrensning av KVU-arbeidet.....	5
2.1	Målsetting for arbeidet	5
2.2	Tematisk avgrensning.....	5
2.3	Geografisk avgrensning.....	6
2.4	Tilgrensende utredninger og andre viktige planprosesser	7
3	Prosjektstrategi	7
3.1	Gjennomføring av KVU	7
3.1.1	Fase 0 – Innledende arbeider (mai-okt 2013).....	7
3.1.2	Fase A – Behov (okt 2013-feb 2014)	7
3.1.3	Fase B – Mål (feb 2014).....	8
3.1.4	Fase C – Utvikle konsepter (mars- mai 2014).....	8
3.1.5	Fase D – Konseptanalyse (mai- nov 2014).....	8
3.1.6	Høring og fylkestingbehandling (feb- okt 2015).....	9
3.1.7	Rullering av regional transportplan 2016	9
3.2	Organisering av arbeidet	9
3.3	Møtestruktur	11
4	Referanser.....	12
	Transportplan for Nordland Ft sak 82/12- vedtak	12
	Regional transportplans kap 8 Handlingsprogram	12
	8.1 OM handlingsprogrammene	12
	8.2 Handlingsprogram for fylkesveg og ferjesamband	12
	8.3 Handlingsprogram for kollektivtransport	12
	8.4 Handlingsprogram for aktiv transport	13
	8.5 Handlingsprogram for intermodale godstransporter.....	13

- **Bakgrunn**

1.1 Oppdragsbestilling

I Transportplan Nordland Ft sak 82/12 forutsettes det gjennom vedtaket at det utarbeides, og forelegges for fylkestinget, handlingsprogram for bl.a. fylkesveg og ferjesamband.

Planprogrammet forutsetter at *«for å legge grunnlag for beslutning om framtidige langsiktige transportløsninger skal det gjennomføres konseptvalg vurderinger for transportkorridoren fv. 17 Brønnøysund – Sandnessjøen og for forbindelsen fra fastlandet til Herøy og Dønna».*

Denne prosjektbeskrivelsen viser hvordan konseptvalg utredningen organiseres og gjennomføres samt tidsplan for arbeidet.

1.2 Konseptvalg utredning (KVU) som plandokument

KVU er en utredning i tidlig fase og skal gjennomføres før all annen planlegging starter opp. Planlegging etter plan – og bygningsloven er ressurskrevende og det er derfor viktig at det er de riktige tiltak som planlegges.

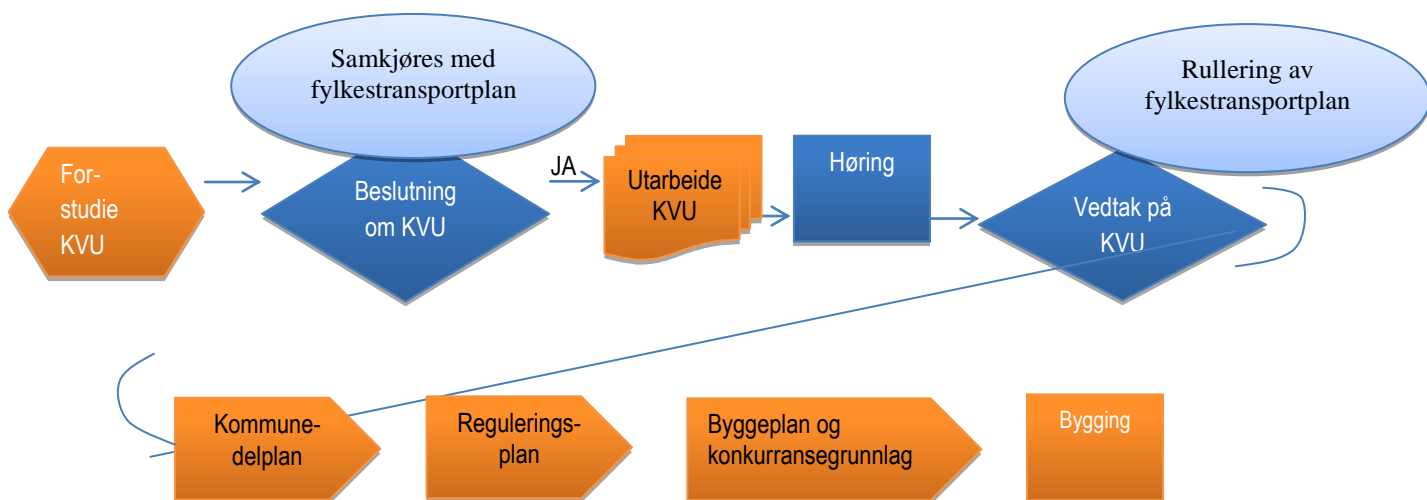
Et konsept er en løsning på et problem/behov. Konseptet beskriver hovedbestanddelene for de forskjellige transportformene på et strategisk nivå. Dette er på idé-nivå, ikke et prosjektnivå med detaljer som eksakt plassering, størrelse osv. Et konsept i en KVU skal inneholde en total løsning på transportbehovet for et område, som f.eks. et kombinasjonskonsept. Et kombinasjonskonsept kan inneholde biltransport, kollektiv og gang/sykkeltransport.

En konseptvalg utredning bør inneholde flere konsept som er løsninger på samme problem. Dagens situasjon er også et konsept.

KVU er en grov utredning på overordnet nivå. KVU skal foreslå de viktigste prinsippene for hvordan transport skal foregå for analyseområde. KVU skal ha et samfunnsperspektiv, ikke kun transportperspektiv. De viktigste målene for KVU er:

- **Å foreslå en optimal transportløsning ut i fra behovet for analyseområdet.**
- **Beslutningsgrunnlag for videre planlegging.**
- **Å styre planressurser inn mot de realistiske tiltakene.**

Nedenfor vises hele prosessen fra ide/forstudie om KVU og fram til bygging av et fylkeskommunalt samferdselstiltak.



1.3 Problemstilling

Helgeland er en av Norges tyngste industriregioner, og har det siste tiåret fått betydelig aktivitet offshore. Havbruk utgjør en viktig næring for Helgeland og reiseliv er en næring i vekst. FV 17 har status som nasjonal turistveg. Dette er også et av de viktigste landbruksområdene i Nordland. Det høye aktivitetsnivået innen petroleum, tungindustri, sjømatproduksjon, landbruk og reiseliv krever gode transportsystemer.

Regionen har fire regionsentra - Mo i Rana, Mosjøen, Sandnessjøen og Brønnøysund. Igangsatte vegprosjekter i regionen legger til rette for en region med et større arbeidsmarked og servicetilbud. Kjøretiden mellom Mosjøen, Sandnessjøen og Mo i Rana blir mindre når Toventunnelen blir åpnet for trafikk i 2014. Forbedret standard og innkorting av E6 er også viktig for den regionale trafikken i området. Med disse tiltakene får de tre byene et bedre utgangspunkt for å fungere som ett felles bo- og arbeidsmarked.

Brønnøysund og Sandnessjøen deler på den direkte offshoreaktiviteten ved at Sandnessjøen er forsyningsbase og Brønnøysund helikopterbase. For å knytte disse to basebyene nærmere og legge til rette for vekst innen reiselivsnæringen, vil det være behov for tiltak på fv 17. Kommunene Herøy og Dønna har tatt initiativ til å få vurdert forbindelse inn til Sandnessjøen. Området trenger både ferjer og hurtigbåter som har tilstrekkelig kapasitet hele året.

Fv. 17 er gjennomgående kystvegforbindelse fra E6 i Nord-Trøndelag til rv. 80 i Bodø kommune. Vegen har til sammen seks fergesamband. To av sambandene, Horn – Andalsvåg og Forvik – Tjøtta, ligger mellom Brønnøysund og Sandnessjøen. Disse er viktige ledd i regional transport mellom kommunene Brønnøy, Vevelstad og Alstahaug, og gjennomgående transport langs fv. 17.

Forbindelsen fra Herøy og Dønna til fastlandet skjer med fergesambandene Søvik – Flostad og Sandnessjøen – Bjørn.

Til sammen er det 8 områder/øyer som har fergeforbindelsene som ligger i planområdet som viktigste kommunikasjonsforbindelse mot omverdenen.

Fylkestinget har i 2005 og 2011 (FTsak 012/11) behandlet utredninger om strekningen fv. 17 Brønnøysund –Sandnessjøen. I disse utredningene har også forbindelsen til Vega vært vurdert.

2 Avgrensing av KVVU-arbeidet

2.1 Målsetting for arbeidet

Transportplan Nordland har som visjon at samferdsel skal binde sammen Nordland - og Nordland med resten av verden. Viktige mål og strategier i transportplanen for å nå dette er at vegnett og tilhørende infrastruktur skal fremstå tidsmessig, effektivt og sikkert. Det skal øke forutsigbarheten for godstransportene og redusere transporttiden for gods mellom produksjonssted og marked. Bosettingsstruktur og næringsstruktur endres kontinuerlig og det er derfor viktig å utvikle robuste bo- og arbeidsmarkedsregioner. Det er derfor viktig å styrke transporttilbudene til/fra/ mellom regionsentra og redusere reisetiden fra distriktskommuner til regionsentra.

Konseptvalgutredningen skal gi beslutningsgrunnlag for valg av konsept for fv. 17 Brønnøy – Alstahaug og forbindelsen til Herøy og Dønna og Vega. Samfunnets behov og samfunnsmessige effekter skal legges til grunn.

Konseptvalgutredningen skal anbefale konsept på grunnlag av måloppnåelse, samfunnsøkonomisk analyse og andre konsekvenser. Utredningen skal være utformet slik at grunnlaget for anbefalingen lett kan etterprøves.

Utgangspunktet for at en velger å gå til en konseptvalgutredning oppsummeres slik:

- Basebyene Sandnessjøen og Brønnøysund bør samlet bli en best mulig effektiv baselokaliserings for olje og gassvirksomheten utenfor Helgelandskysten. Reise og transporttid mellom disse stedene bør reduseres
- Regionsentrene Sandnessjøen og Brønnøysund er viktige arbeidsmarkeder og servicesentra for omkringliggende kommuner. Nedkorting av transportavstand og reisetid mellom sentra og distrikt og sentra, er viktig for bosetting og alternative arbeidsmuligheter for befolkningen.
- Transporttilbud mellom distrikter og hovedtransportnettet må ha kort transporttid og mulighet for moderne effektive transportløsninger som er sikre og har høg regularitet. Særlig gjelder dette landbruks-, havbruks- og reiselivsnæringene som er spesielt transportintensive.
- Befolkning, næringsliv, kommuner og andre offentlige interessenter skal involveres i utredningsprosessen gjennom deltakelse i definering av behov og høring på ulike konseptvalg

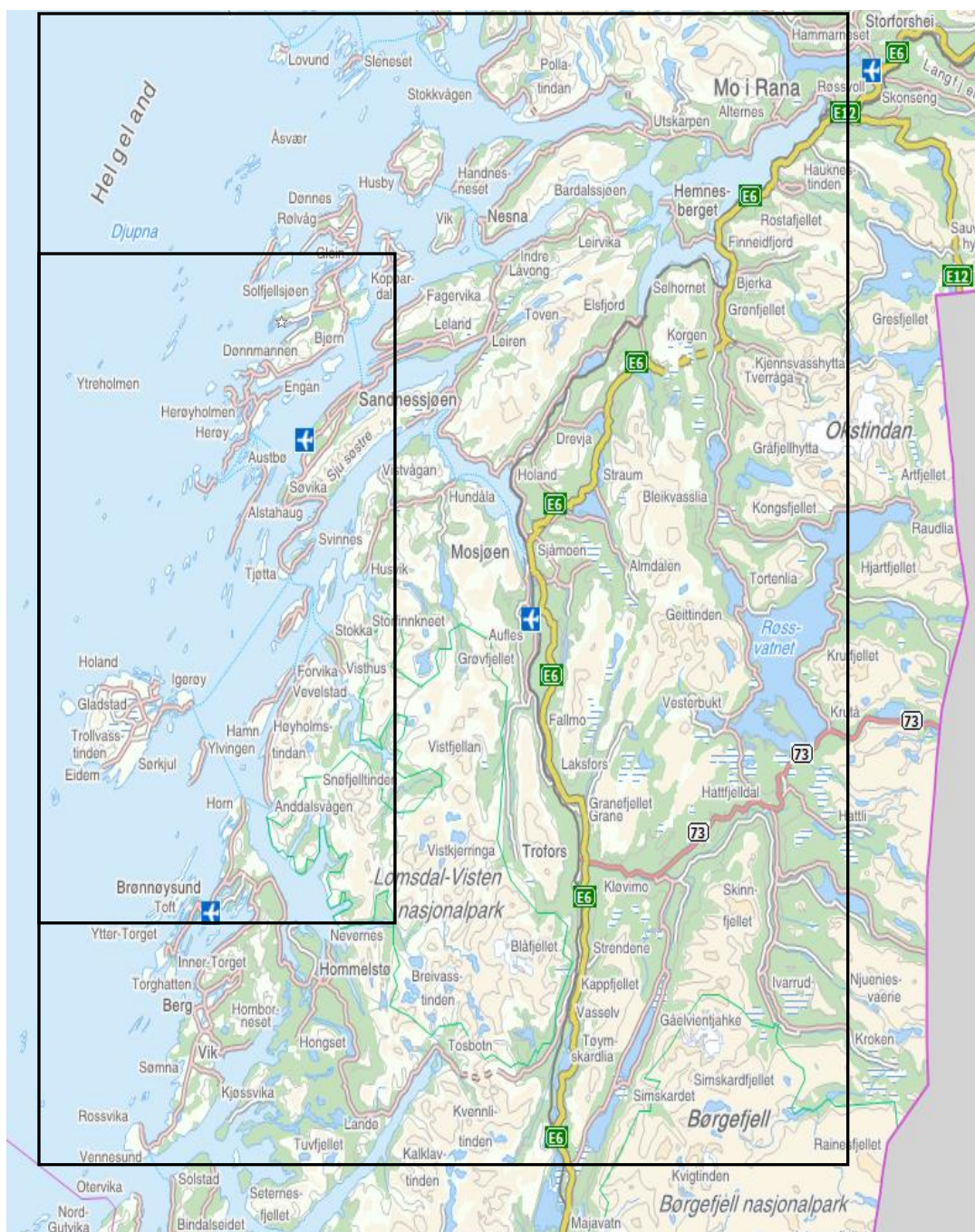
2.2 Tematisk avgrensning

Konseptvalgutredningen skal gi en bred faglig vurdering av alle behov og interesser knyttet til transportsystemet på strekningen. Innholdet i utredningen skal baseres på mal for KVVU for fylkesvegnettet.

Virkemidler i transportsystemet vil primært være tiltak på veg- og fergesystemet. Det vil også bli vurdert fly og båt som mulige kombinasjonskonseptløsninger for persontransport. Viktige behov knyttet til vegbasert gods- og persontransport skal legges til grunn, med spesiell vekt på næringsutvikling og regional utvikling. Potensialet for bompengefinansiering drøftes.

2.3 Geografisk avgrensning

Lokal avgrensning er Brønnøysund i sør, Sandnessjøen i nord og Vega, Herøy/Dønna i vest. Influensområdet, dvs. området der valg av konsept kan ha betydning for transportbildet, bør avgrenses til Lovund/Mo i Rana i nord, Vennesund/Sømna i sør og E6 i øst.



2.4 Tilgrensende utredninger og andre viktige planprosesser

Andre utredninger i området:

By og regionsenterpolitikk for Nordland

Fremtidig flyplasstruktur på Helgeland

Øvrige relevante handlingsprogram i Transportplan Nordland

Forholdet mellom pågående planprosesser og arbeidet med konseptvalgutredningen koordineres i gjennom samhandling i KVVU'ens prosjektgrupper og referansegrupper. Det legges vekt på en løpende dialog slik at pågående planprosesser i minst mulig grad forsinkes.

3 Prosjektstrategi

3.1 Gjennomføring av KVVU

KVVU-prosessen er delt inn i tre faser – behovsanalyse, mål- og kravformulering og konseptanalyse som skal bunne ut i en anbefaling. I tillegg vil det være en innledende fase for å etablere prosjektet.

3.1.1 Fase 0 – Innledende arbeider (mai-okt 2013)

I denne fasen utarbeides prosjektstyringsplan (dette dokumentet). Prosjektstyringsplanen skal forankres i fylkeskommunen og Statens vegvesen slik at det er en felles forståelse av oppgaven og hvordan denne er tenkt løst.

Fasen består i første rekke av interne forberedelser, bl.a. utarbeidelse av kommunikasjonsplan for prosjektet og plan for forankring i samfunnet. Videre skal en kartlegge dagens situasjon og bemanne opp prosjektet. Arbeidet består av å samle inn grunnlagsdata, etablere de forskjellige gruppene i prosjektet og avklare deltakere og ressurser i disse.

3.1.2 Fase A – Behov (okt 2013-feb 2014)

Gjennom fase A kartlegges

- Overordnede føringer på fylkes- og nasjonalt nivå som gjelder for området
- Kartlegging av interessenter og deres behov
- Etterspørselsbaserte behov (trafikkvekst, framkommelighet, trafikksikring)
- Regionale og lokale myndigheters behov, så som eksisterende planer eller andre politiske lokale samfunnsmessige mål
- Andre behov (nye områder for bolig og industri, styrke en region, fordel/ulempe for eksisterende institusjoner, aktuelle vernehensyn m.m.)

Interessentanalyse

Interessentanalysen skal kartlegge hvem interessentene i prosjektet er og systematisere disse ut i fra hvilken grad de er viktige for prosjektet.

Arbeidsverksted

Kartlegging av interessenter utføres i forkant av et arbeidsverksted slik at vi får med de mest aktuelle interessentene på verkstedet. Arbeidsverksted utføres normalt i løpet av en til to dager og gir innspill til behov, mål og konsepter.

Behovsanalyse

Definering av behov utføres med utgangspunkt i situasjonsbeskrivelsen og arbeidsverkstedet. Behovene deles inn i prosjektutløsende behov og viktige behov. Prosjektutløsende behov er grunnlaget for å formulere prosjektets mål mens viktige behov er grunnlag for krav.

3.1.3 Fase B – Mål (feb 2014)

Strategikapitlet skal med grunnlag i behovsanalysen definere mål for effekten/virkningene av tiltaket.

Samfunns mål: skal uttrykke den nytte eller verdiskapning som et investeringstiltak skal føre for samfunnet. Samfunns målet skal vise eiers interesser.

Effekt mål: skal uttrykke den direkte effekten av tiltaket, for eksempel den virkningen/effekten tiltaket skal føre til for brukerne. Effektmålene skal være avledet av samfunns målet.

Målene skal være korte, tydelige, få og realistiske.

3.1.4 Fase C – Utvikle konsepter (mars- mai 2014)

I denne fasen utvikles konseptene som skal vurderes.

Referansealternativet (konsept 0) er dagens situasjon. For at alternativet skal være reelt må det innholde nødvendige vedlikeholdsinvesteringer som gjør at den funksjonaliteten alternativet hadde da det ble bygget blir opprettholdt.

Innspill til mulige konsepter vil komme i arbeidsverksted. Videre bearbeiding gjøres av prosjektet i samråd med referansegruppa.

3.1.5 Fase D – Konseptanalyse (mai- nov 2014)

Måloppnåelse

I hvilken grad konseptene oppfyller mål beskrives og sammenstilles.

Samfunnsøkonomisk analyse

Det skal gjennomføres samfunnsøkonomiske beregninger for konseptene. I de prissatte konsekvensene inngår investeringskostnader, drifts- og vedlikeholdskostnader, tids- og kjøretøykostnader, ulykkeskostnader og beregnbare miljøkostnader (som reduksjon i CO₂ og NO_x). Trafikkberegninger gjennomføres med regional transportmodell. De samfunnsøkonomiske beregningene gjennomføres med programmet Effekt og trafikantnyttmodulen i regional transportmodell.

Ikke prissatte konsekvensene skal omfatte regional utvikling/senterstrukturer, nærmiljø, friluftsliv, naturmiljø, kulturmiljø, lokalt utbyggingsmønster, naturressurser og landskapsbilde.

Andre virkninger

Fordelingseffekter på samfunnsorganisering, næringsliv og befolkning som ikke kommer fram gjennom de samfunnsøkonomiske beregningene, skal beskrives. Dette kan også være omfordeling mellom bo- og arbeidsmarkedsområder, mellom individ og fellesskap og fordeling mellom nålevende og kommende generasjoner. Fleksibilitet når det gjelder senere valgmuligheter og usikkerhetsvurderinger i prognoser, kostnadsoverslag og annet beslutningsunderlag beskrives.

Drøfting og anbefalinge

Aktuelle konsept sammenstilles og vurderes opp mot måloppnåelse, samfunnsøkonomisk analyse og ikke-prissatte konsekvenser. Konseptene skal bidra til å realisere de overordnede mål. Et konsept som en antar vil ha liten eller ingen virkning på verken samfunns mål eller effektmål, tas ikke med som alternativ.

KVUen skal konkludere med anbefaling av konsept, tidsperspektiv for gjennomføring og videre planlegging.

3.1.6 Høring og fylkestingsbehandling (feb- okt 2015)

Det forutsettes at fylkesrådet sender konseptvalgsutredningen på høring i perioden feb – mai 2015 og at saken behandles i fylkestinget i okt 2015.

3.1.7 Rullering av regional transportplan 2016

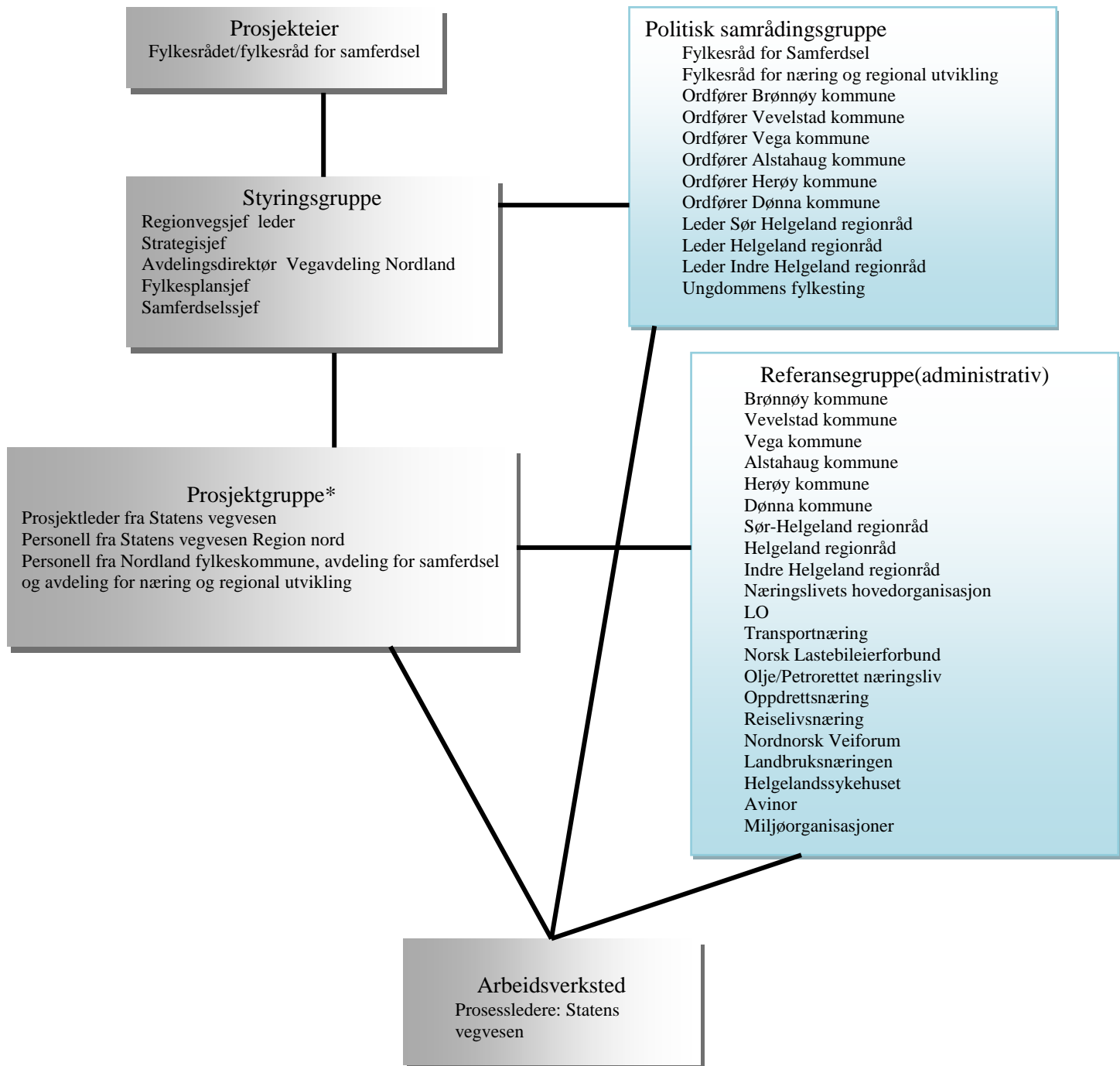
I regional transportplan bestemmes når konseptet kan realiseres

Fase	Måned	År	Produkt
0	Mai	2013	Prosjektplan sendes Nordland fylkeskommune
	Oktober	2013	Situasjonsbeskrivelse
A	Oktober/november	2013	Gjennomføring av verksted. Definerer av behov
B	Februar	2014	Mål defineres
C	Mai	2014	Konseptbeskrivelser ferdig
D	Aug	2014	Måloppnåelse Samfunnsøkonomisk analyse
	September	2014	Andre virkninger Drøfting og anbefaling
	Desember	2014	Rapportutkast sendes fylkesrådet
	Februar	2015	KVU sendes på høring høringsfrist 1. juni
	Oktober	2015	Fylkestingsbehandling
		2016	Rullering av regional transportplan

3.2 Organisering av arbeidet

Prosjektet etableres med en styringsgruppe, en referansegrupper og en prosjektgruppe. Deltakere er vist i organisasjonsplanen nedenfor. Utenom de etablerte gruppene orienteres prosjekteier/politisk

ledelse i fylkeskommunen og politisk ledelse i kommunene om framdrift og alternativer, og til innspill gjennom politisk samrådsgruppe.



* I prosjektgruppa inngår

Fra SVV: Jørn Sørvig prosjektleder og Sven-Arne Moen (Strategistaben), Ole Paulsen, Ole Johan Kampli, (Nordland vegavdeling Helgeland), Hans Rikhardsen, (plan og utredning) Tormod Christensen (fergekantoret)

Fra Nordland fylkeskommune:

Prosjektgruppa suppleres etter behov f.eks med personell fra «Nasjonal turistveg»

3.3 Møtestruktur

Styringsgruppe

Styringsgruppa skal ha minimum fire møter med følgende tema:

Møte 1: Prosjektstyringsplanen

Møte 2: Mål,

Møte 3 Konsepter

Møte 4: Godkjenning av KVVU for oversendelse til Fylkesrådet.

Ut over dette skal styringsgruppa orienteres etter behov. Prosjektleder er sekretær for styringsgruppa og skriver referatene.

Referansegruppe/samrådsgruppe

Det legges opp til å drøfte saken 3-4 ganger i referansegruppa og samrådsgruppa. Disse går ved oppstart, når behovs- og måldokumentene er klare og mot avslutning av prosjektet.

Deler av referansegruppa sammenkalles ved behov for å drøfte spesielle problemstillinger.

4 Referanser

Transportplan for Nordland Ft sak 82/12- vedtak:

1. Fylkestinget vedtar prinsippene med visjoner og mål slik de er skissert i Transportplan Nordland 2013-2024
2. Fylkestinget vedtar at det utarbeides, og forelegges for fylkestinget, handlingsprogram for følgende områder
 - Fylkesveg og ferjesamband
 - Kollektivtransport
 - Aktiv transport
 - Intermodale godstransporter

Regional transportplans kap 8 Handlingsprogram

8.1 OM handlingsprogrammene

Strategiene skal omsettes i konkrete handlingsprogram som utformes i perioden juni 2012 til desember 2013. Her skal det framgå hvilke tiltak som skal gjennomføres i planperioden, relatert til den enkelte strategi og mål. Handlingsprogrammene skal også inneholde et kostnadsoverslag og ansvars plassering. Det skal også framgå hvordan tiltakene skal finansieres; av fylkeskommunale, statlige eller kommunale midler, brukerfinansiert, private midler eller gjennom samfinansiering. Handlingsplanene skal ha en klar kobling til økonomiplan og årsbudsjett.

8.2 Handlingsprogram for fylkesveg og ferjesamband

Som fylkets største vegeier har fylkeskommunen utarbeidet fylkesvegplan 2010-2013(19), som må rulleres i løpet av 2013. Fylkesvegplanen blir fra 2013 et handlingsprogram under den regionale transportplanen. I planprogrammet er det foreslått å legge til grunn noen prinsipper for å foreta prioriteringer og at det fokuseres på finansieringsformer.

I handlingsprogrammet bør følgende målsettinger prioriteres:

- ✓ 10 tonn tillatt aksellast på alle viktige transportruter for næringstransport
- ✓ Eliminere flaskehals for framkommelighet for næringstransport
- ✓ Stanse forfall og oppgradere (utbedre) tilstanden på eksisterende veger, bruer og tunneler.
- ✓ Trafikksikkerhetstiltak som er målrettede mot de framtrede ulykkestypene
- ✓ Bygge gang- og sykkelveg for alle som har skoleveg uten tilbud om skoleskyss.
- ✓ 100 % fast dekke på alle (gamle) fylkesveger

For å legge grunnlag for beslutning om framtidige langsiktige transportløsninger skal det gjennomføres konseptvalgutredninger for transportkorridoren fv. 17 Brønnøysund – Sandnessjøen og for forbindelsen fra fastlandet til Herøy og Dønna.

8.3 Handlingsprogram for kollektivtransport

Fylkeskommunen er ansvarlig for kollektivtilbudet på buss og båt i fylket. Staten har ansvar for tilbudet på jernbane og for alle regionale flyruter. For å få et gjennomgående og effektivt kollektivtilbud i fylket kreves samordning mellom stat og fylkeskommune og aktører innenfor brukerne, for eksempel pendlere og reiselivsaktører. I handlingsprogram for kollektivtransport i fylket bør følgende forhold inngå:

- ✓ Kriterier for nivå på kollektivtilbudet
- ✓ Samordning av kollektivtilbud

- ✓ Modeller for bestillingstransport
- ✓ Samarbeidsmodeller med andre offentlige aktører
- ✓ Universell utforming
- ✓ Holdningsskapende arbeid
- ✓ Markedsarbeid

8.4 Handlingsprogram for aktiv transport

Fylkeskommunens framtidige arbeid med aktiv transport må koordineres med tilsvarende arbeid på statlig og kommunalt nivå i et omfang som totalt sett sikrer at nasjonale mål på området nås. Slik koordinering og prioriteringer av strategier og tiltak vil best utarbeides gjennom en fylkeskommunal tiltaksrettet handlingsplan for aktiv transport. Inkludert i en slik handlingsplan bør inngå:

- ✓ prioriteringer av nye anlegg for gående og syklende
- ✓ utfordre og stimulere alle byer og tettsteder i fylket til å gjennomføre plan for sammenhengende hovednett for sykkel
- ✓ trafiksikring av eksisterende vegnett i påvente av nødvendige anlegg for gående og syklende
- ✓ trafiksikring av skoleveger som særlig prioritert område og vurdere innføring av bilfrie soner i en viss radius rundt skolene
- ✓ vurdere ulike restriksjoner i bruk av privatbil for å gjøre aktiv transport og kollektivtransport mer attraktivt
- ✓ opptrapping i ressursbruk med formål aktiv transport
- ✓ koordinert planlegging og handling i samarbeid med statlige og kommunale vegmyndigheter

8.5 Handlingsprogram for intermodale godstransporter

Nordland fylkeskommune, havner og kommunale næringssselskap samt andre organisasjoner i Nordland er i dag partnere eller på annen måte involvert i flere internasjonale og regionale prosjekt som har som formål å utvikle bedre transportløsninger for næringslivet, herunder også gjennomføre ulike pilotprosjekt for å prøve ut nye transportløsninger og teknologi i korridorer og terminaler. Fylkeskommunen har i slike tilfelle gjerne en rolle som katalysator, koordinator og samarbeidspartner der kommersielle aktører alene ikke er i stand til å etablere nye løsninger.

De pågående prosjektene omhandler i hovedsak utvikling av nye intermodale transportkorridorer og knutepunkt, feederløsninger inn til knutepunktene, kartlegging av potensial for overføring av ulike typer gods fra veg til bane og sjø, implementering og markedsføring av nye ruter, innføring av ny teknologi m.v. En utfordring i denne forbindelse er å samordne de ulike prosjekt og aktører for å utnytte best mulig de økonomiske og menneskelige ressurser for å oppnå synergieffekter i stedet for å risikere overlappende aktiviteter og dobbeltarbeid. Ettersom prosjektaktivitetene i stort sett dekker hele fylket, er det naturlig å se for seg at disse samordnes og systematiseres slik at de totalt sett kan utgjøre det vesentlige av innholdet i en samlet plan for intermodale transporter i Nordland – og samtidig inkludere alle viktige forbindelser til internasjonale korridorer og markeder.

I handlingsprogram for intermodale godstransporter bør omhandle:

- ✓ avklaring av fylkeskommunens rolle og ansvar
- ✓ prioritering av prosjekter
- ✓ finansiering og gjennomføring av prosjekter
- ✓ informasjon og markedsføring av prosjekter