



Statens vegvesen

Prosjektplan

Konseptvalgutredning

E39 Bergsøya - Liabø



Innhold

1	BAKGRUNN.....	5
1.1	Innledning	5
1.2	Omtale av prosjektet	6
1.3	Tolking av oppdragsbrevet.....	6
1.4	Beskrivelse av transportsystemet	7
1.5	Omtale i styrende dokumenter	7
2	AVGRENSING AV KVU-ARBEIDET.....	8
2.1	Målsetting for utredningsarbeidet.....	8
2.2	Tematisk avgrensing	8
2.3	Geografisk avgrensing.....	9
2.4	Tilstøtende KVU-er og andre planprosesser.....	9
2.5	Aktuelle konsepter.....	9
2.6	Grunnlagsdata, metodikk og verktøy	10
3	ORGANISERING AV ARBEIDET	11
3.1	Prosjektorganisering.....	11
3.2	Medvirkning og kommunikasjon	12
3.3	Tidsplan.....	13

Prosjektadministrasjon i Statens vegvesen:

SVEIS-nr 2010/126407, bevilgning 0317, ansvar 48010, prosjektnr. 403548

1 BAKGRUNN

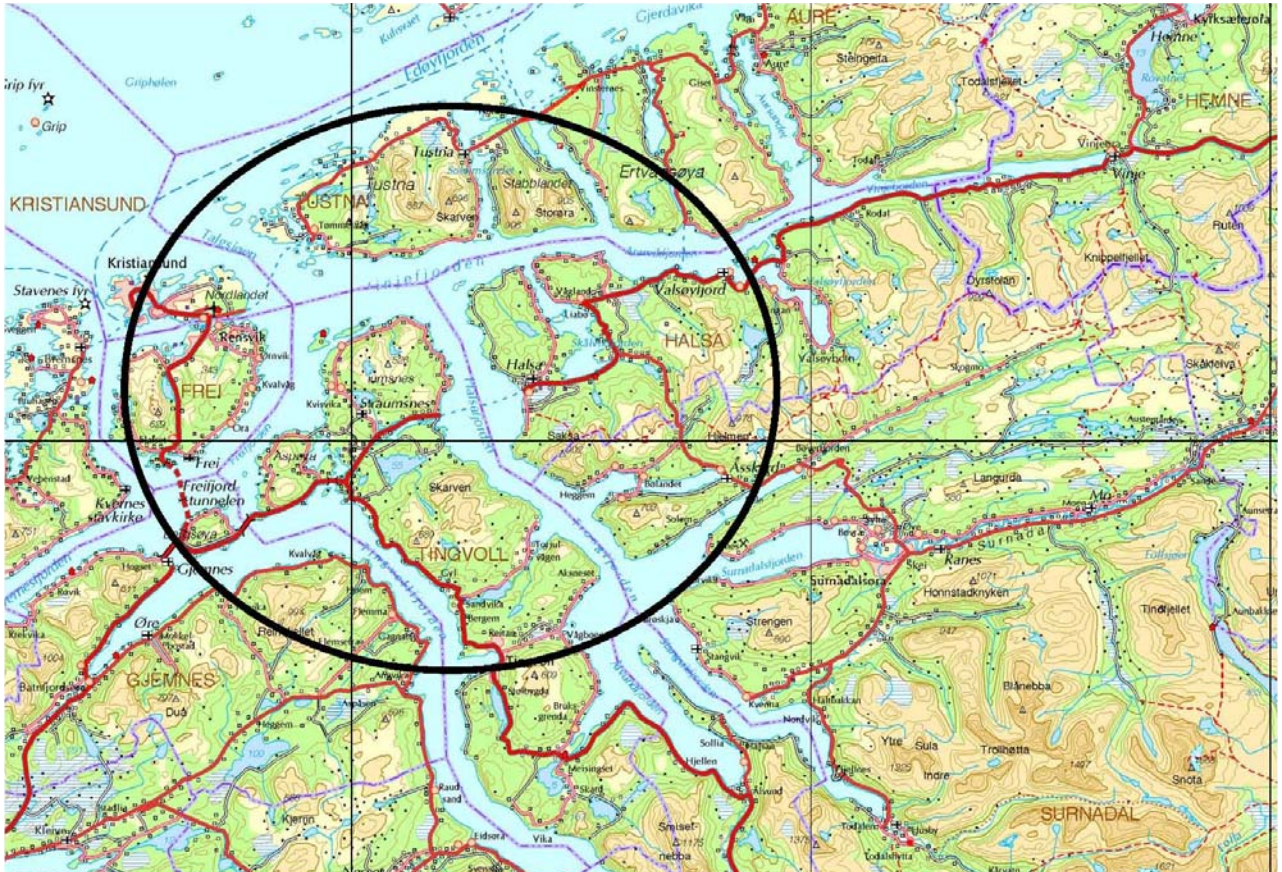
1.1 Innledning

Prosjektet omfatter konseptvalg (KVU) for utbedring/omlegging av E39 på den ca. 40 km lange strekningen fra Bergsøya til Valsøya. Strekningen er en del av den ca 1000 km lange riksvegruta E39 mellom Kristiansand og Trondheim ("Kystriksvegen").

Utredningen gjennomføres med bakgrunn i oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet datert 22.04.2010 (Sveisnr 2010002182-039). Strekningen har i oppdragsbrevet fått benevnelsen Bergsøy – Betna, men Betna er et uegnet fast punkt for utredningen som nå skal gjennomføres. Mulige nye traseer lenger nord enn dagens vil kunne ende ved Liabø, Klettelva eller Valsøya. Ved strekninga Liabø-Valsøya kan trasevalg avklares i kommunedelplan uten KVU.

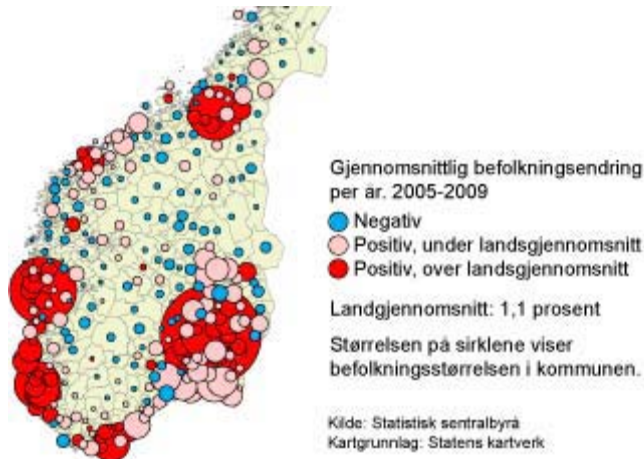
Strekningen Bergsøya – Liabø er den nordligste av de tre KVU'ene på strekningen fra Skei (Sogn og Fjordane) og Betna (Liabø) i Møre og Romsdal) som skal utarbeides samtidig. Det forventes at KVU'ene ferdigstilles innen 31. mars 2011. Det skal i tillegg utarbeides et "overbygningsdokument" som binder de tre KVU'ene sammen.

Hensikten med dette plannivået er å få avklart hvordan transportbehovet mellom Bergsøya og Valsøya for gods og personer best skal tilfredstilles i framtida. KVU-rapporten blir kvalitets-sikret av en ekstern konsulentgruppe (KS1) som vil tilrå overfor berørte departement hvilke konsepter som bør ligge til grunn ved videre planlegging.



KVU område E39 Bergsøya-Liabø.

I et KVU-arbeid skal en utrede regionale virkninger som følge av tiltak i transportsystemet.



Folketallet har størst konsentrasjon i den sørlige delen av strekningen med tyngdepunktet i Kristiansund. Det er i området rundt Kristiansund en har positive utvikling i folketallet for perioden 2005-2009. Veksten ligger under landsgjennomsnittet.

1.2 Omtale av prosjektet

Utdrag av oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen 22.04.2010:

”På bakgrunn av innspillene fra Vegdirektoratet gis Statens vegvesen med dette oppdraget å gjennomføre KVU for følgende vegprosjekter:

E39 på strekningen Bergsøya - Betna

KVU-arbeidet skal baseres på de føringer som er gitt gjennom retningslinjer for ordningen og seinere avklaringer. Departementet vil understreke at det må tas med konsept som vektlegger kollektivtransport, der dette er aktuelt.

Vi vil minne om den knappe tiden som er til rådighet. For å holde tidsrammen i forhold til neste NTP må i utgangspunktet hovedtyngden av KVU-ene være ferdig i løpet av 2010.”

1.3 Tolking av oppdragsbrevet

Statens vegvesen tolker brevet dit hen at det er vegvesenet som har hovedansvaret for gjennomføringen av KVU-arbeidet, I arbeidet vil det i utgangspunktet legges like mye vekt på transport av personer og gods. Kollektivtransport skal inngå i arbeidet.

Strekningen har i oppdragsbrevet fått benevnelsen Bergsøy – Betna, men Betna er et uegnet fastpunkt for utredningen som nå skal gjennomføres. Liabø er valgt som endepunkt. Øst for Liabø kan trasevalg avklares i kommunedelplan uten KVU.

Normalt tidsbehov for KVU er 1 til 1,5 år. Det tas sikte på å ferdigstille KVU-rapporten innen 31. mars 2011 (se kap 3.3). Omfanget av utredninger vil måtte tilpasses tiden som er til rådighet.

1.4 Beskrivelse av transportsystemet

Dagens transporttilbud på strekningen er i hovedsak bruk av den 35 km lange vege E39 i tillegg til den 5 km lange ferjestrekningen mellom Kanestraum og Halså. Til sjøs er aktuelle transporttilbud ute på kysten. Kristiansund (17 km fra Bergsøya) har flyplass på stamrutenettet. Jernbane finnes ikke på utredningsstrekningen.

1.5 Omtale i styrende dokumenter

Prosjekter på strekningen Ålesund – Bergsøya (Klett) er omtalt i Nasjonal Transportplan 2010-2019 på sidene 230-231. Her står det bl.a.:

”I tillegg er det aktuelt å videreføre utbedringen av E39 mellom Ålesund og Trondheim, blant annet på strekningen Betna – Klettelva - Hestneset i Møre og Romsdal.”

”Det legges til grunn en planramme på 630 mill kr til tiltak innenfor ulike programområder på E39 mellom Ålesund og Trondheim i perioden 2010-2019, hvorav 240 mill kr i første fireårsperiode. Innenfor denne rammen prioriteres blant annet bygging av gang- og sykkelveger og trafiksikkerhetstiltak som etablering av etablering av midtrekkverk øst for Molde, samt utbedring av kryss. I tillegg prioriteres mindre utbedringer med vekt på forbedring av ferjekaiene.”

Det er i perioden 2014-2019 avsatt 400 mill kr på strekningsvise prosjekter med statlig finansiering. Dette gjelder strekningen Betna – Klettelva - Hestneset.

2 AVGRENSING AV KVU-ARBEIDET

2.1 Målsetting for utredningsarbeidet

Målet for KVU Bergsøya - Liabø er å utvikle konsepter for framtidige transportsystem. Konseptene skal ha både langsiktige og kortsiktige perspektiv.

KVU skal fange opp de nasjonale målene for strekninga. I tillegg skal de regionale utviklingsperspektivene inngå i KVU-arbeidet.

Utredningen skal munne ut i en anbefaling som angir både valg av konsept og videre planlegging/prosess.

Arbeidet med KVU skal legge vekt på å se hele transportsystemet i sammenheng, og legge vekt på de overordnede nasjonale transportbehovene på strekningen. Dette innebærer kollektivsystem, vegnett, forhold for gående/syklende, gods samt andre aktuelle transportpolitiske virkemidler som vil inngå i konseptalternativene. Arbeidet skal også kunne brukes som grunnlag for arbeid med Nasjonal transportplan (NTP) 2014-2023, Regional Transportplan, fylkesplaner, handlingsprogram for transport og finansieringsløsninger. Det skal legges opp til en prosess hvor viktige interessenter har reell mulighet til å gi innspill til arbeidet.

2.2 Tematisk avgrensing

Sentrale hovedspørsmål som KVU skal svare på er:

- Avklare transportbehov på strekningen Bergsøya - Liabø
- Avklare mål og krav til transportsystemet.
- Framstille ulike konsept for transportsystemet der ferjefrie fjordkryssinger inkluderes i konseptvurderingene.
- Avklare løsninger for kollektivtransport.
- Avklare mulige løsninger med forbindelsespunkt rv. 70 og fv. 65

Innholdet i KVU skal dekke kravene i ”Mal for behovsutredninger i Statens vegvesen”, sist oppdatert 02.06.2010.

Utredningen skal omhandle framtidig transportbehov og foreslå ulike transportmessige systemløsninger

Virkemidler som skal vurderes er tiltak for

- Vegsystemet
- Ferjedrift

Det skal samtidig vurderes:

- Stimulerende tiltak for kollektivtrafikken
- Gang- og sykkeltrafikk

Tiltakene skal være rettet mot både lange reiser utover prosjektstrekningen, dag og ukependling innafor strekninga, og ellers korte reiser som blir utført.

KVU-dokumentet skal inneholde:

- Behovsanalyse inkludert interessentanalyse
- Strategidokument med samfunns mål og effektmål
- Kravdokument som viser hva som skal oppfylles ved gjennomføring
- Alternativanalyse for flere konseptalternativer i tillegg til null-alternativet, samt eventuelle partielle analyser for større problemstillinger.

2.3 Geografisk avgrensning

Utredningsområde:

Utredningsområdet omfatter transportaksen på strekninga fra Bergsøya i Gjemnes til Liabø i Halså der følgende kommuner inngår:
Gjemnes, Kristiansund, Tingvoll, Halså, Surnadal og Aure.

Elementer innenfor utredningsområdet som behandles i KVU

- E39
- Knutepunkter, bl.a koblinger til Kristiansund, Tingvoll, Aure og Surnadal
- Ev. kobling mot viktige logistikknutepunkt

Influensområde:

Influensområdet vil være vesentlig større enn utredningsområdet. Både nord-sør trafikken og øst-vest trafikken utenfor utredningsområdet blir påvirket av konseptvalget.

2.4 Tilstøtende KVU-er og andre planprosesser

Foruten KVU for strekninga Bergsøya - Liabø skal en også gjennomføre KVU for tilstøtende geografiske strekninger:

- Rute 4a KVU som omfatter strekninga Skei – Ålesund.
- Rute 4b KVU som omfatter strekninga. Ålesund -Bergsøya

Det skal utarbeides et overbygningsdokument som binder sammen de tre KVUene.

Det er starta opp ulike utredningsarbeid for fjordkryssinger i Region Midt på denne strekninga. Dette tar for seg ulike konsept der nye vegføringer som inkluderer både tunneler, fjordtunneler og bruer. Det som er gjort der vil være til nytte under arbeidet med de ulike konsept langs E39.

KVU-arbeidet er planlegging på overordna nivå, og prosessen vil dra nytte av tidligere utført planarbeid i alle kommuner. Det er likevel slik at overordna grep kan få ei anna retning enn det mer detaljerte planer etter plan- og bygningsloven har lagt opp til.

2.5 Aktuelle konsepter

Innspill til aktuelle konsepter avklares gjennom et åpent arbeidsverksted hvor alle interessenter er representert. Videre bearbeiding og siling gjøres av Statens vegvesen i samråd med samarbeidsgruppa.

Utvikling av konsept skal i prinsippet skje etter at behovsanalyse, måldokument og kravdokument er ferdig. For å utnytte den knappe tida må vi til en viss grad parallellkjøre noen prosesser. Arbeidsverkstedet blir en arena der en drøfter dette nærmere. Videre arbeid vil gå i regi av prosjektgruppa. Styringsgruppa vil vurdere konsept som er oppe til drøfting. Det oppstarta fjordkryssingsarbeidet på Nordmøre blir sentralt, og dette må holdes opp mot forbedringer av ferjesamband.

Konsepter utvikles etter 4-trinnsmetodikken. Denne innebærer at det skal vurderes tiltak som påvirker transportbehov og valg av transportmiddel, samt utnytte eksisterende infrastruktur mest mulig, før det vurderes større utbyggingstiltak.

2.6 Grunnlagsdata, metodikk og verktøy

Grunnlagsdata hentes fra eksisterende registre og databaser.

Kostnadsoverslag for veg beregnes på utredningsnivå med usikkerhet på +/- 40 %)

Overføring mellom transportformene vurderes med hjelp av RTM (Regional transportmodell) og NTM (Nasjonal transportmodell), og kvalitative vurderinger.

Samfunnsøkonomiske analyser baseres på trafikantnyttmodulen i RTM. Til å vurdere samfunnsøkonomiske beregninger nyttes programmet EFFEKT. Analyser for vegsystemet gjøres med metodikk fra vegvesenets håndbok 140, men tilpasset KVU-nivået.

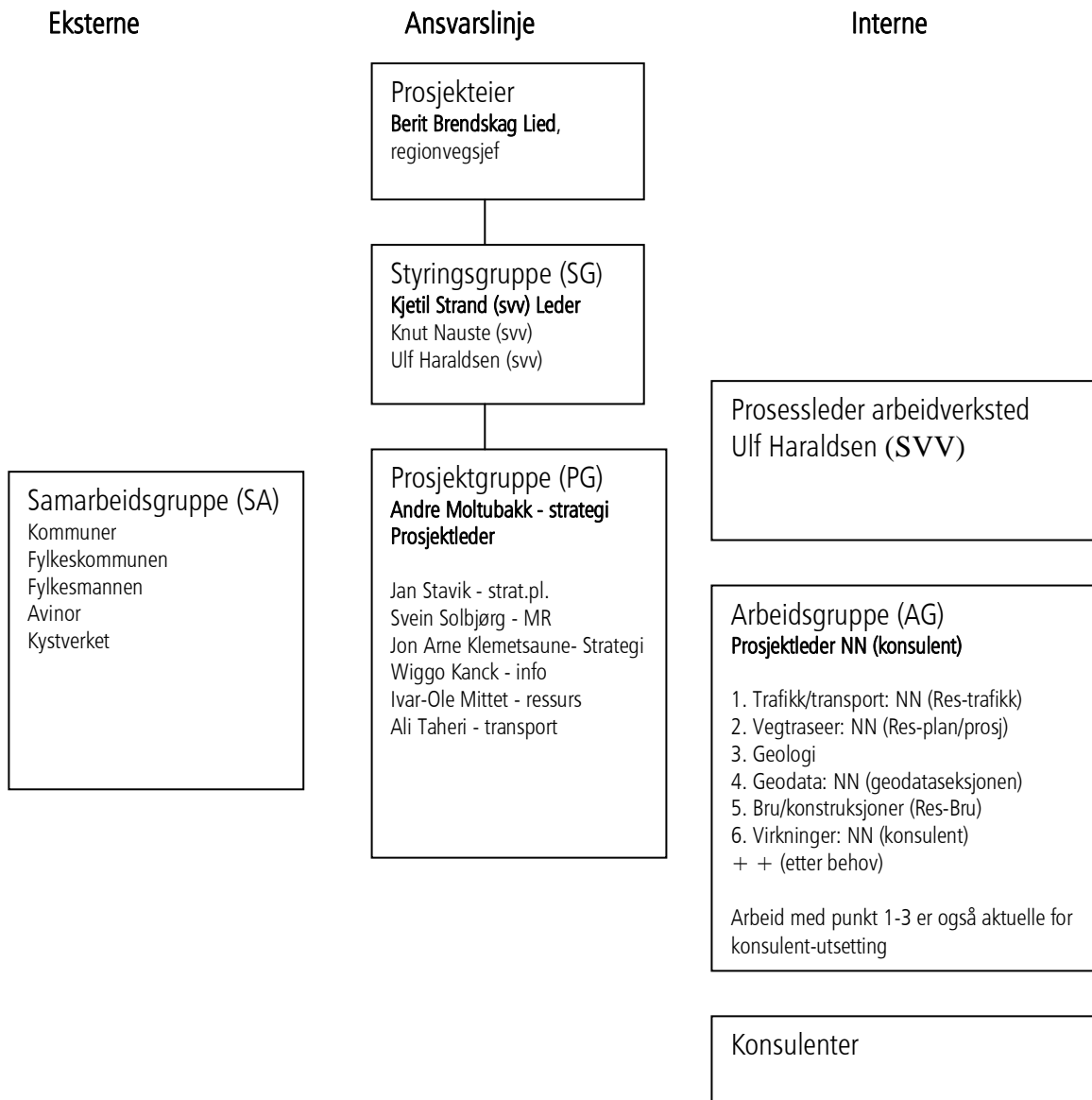
Godstransport skal vurderes særskilt. Forbindelsen til knutepunkthavner skal her vurderes.

Vurderinger knyttet til regionale virkninger, ikke-prissatte konsekvenser og risiko- og sårbarhet vurderes på grunnlag av eksisterende registreringer og datakilder.

3 ORGANISERING AV ARBEIDET

3.1 Prosjektorganisering

Prosjektet organiseres i henhold til anbefalingene gitt av Vegdirektoratet for KVU-prosesser.



Prosjekteier (PE)

Regionvegsjef Berit Brendskag Lied

Prosjekteier har det overordna ansvaret for organisering, framdrift og faglig innhold.

Styringsgruppe (SG)

Kjetil strand, leder i Strategi-, veg- og transportavdelinga i Region midt er leder i SG.
Knut Nauste, MR, Ulf Haraldsen, SVV

SG har hovedansvaret for framdrift og godkjenner arbeidet ved milepæler underveis. SG har et overordna ansvar for faglig innhold i KVU-dokumentet. Ved behov går SG inn i fordeling av ressurser til arbeidet. Prosjektleder er sekretær for SG.

Prosjektgruppe (PG)

Andre Moltubakk, prosjektleder SVV, Jan Stavik, SVV-Strategi, strategisk planlegging, Svein Solbjørg, avd. Møre og Romsdal, Jon Arne Klemetsaune, SVV-Strategi, Ivar-Ole Mittet, SVV- ressurs, Ali Taheri, SVV- ressurs, Wiggo Kanck, SVV- info.

PG har det daglige ansvaret for prosjektets framdrift og at de nødvendige prosesser blir gjennomført i henhold til retningslinjer for KVU-arbeid

Arbeidsgruppe (AG)

Ivar-Ole Mittet, SVV.

1. Trafikk/transport: NN
2. Effekt/virkning: NN
3. Geologi/tunnel: NN
4. Geodata: NN
5. Risiko: NN
6. Bru/konstruksjon: NN
7. Natur (konsulent)

AG har det ansvaret for å levere gode faglige vurderinger/beregninger som bestilles av prosjektgruppa (PG).

Samarbeidsgruppe (SA)

Det etableres ei samarbeidsgruppe for prosjektet der fylkeskommunen, kommunene, Kystverket, Fylkesmannen og Avinor er representert. SA vil vera eit varig kontaktpunkt for prosjektet i tillegg til planverkstedet som blir arrangert i starten av arbeidet.

3.2 Medvirkning og kommunikasjon

Prosjektet gjennomføres i en åpen prosess hvor prosjektgruppa etablerer en aktiv dialog med samarbeidsgruppa og de som deltar på arbeidsverkstedet. Kommunikasjonsmedarbeider er Wiggo Kanck.

Verkstedet gjennomføres som 1 samling over 2 dager. Det skal inneholde tre faser:

- Fase 1: Drøfting av situasjonsbeskrivelsen, behov og mål
- Fase 2: Utvikling av aktuelle konsepter
- Fase 3: Drøfting av virkninger

3.3 Tidsplan

Tid	Aktivitet	Milepæl	Merknad
Juni	Arbeid med prosjektplan	Godkjenning i SG	
Juli	Ferie		
August	Ferie (første del av mnd) Befaring 18.aug.		Buss på strekninga som innbefatter avstikere til nye vegføringer
September	Situasjonsbeskrivelse Grunnlagsmateriale til planverkstedet	Drøfting i SG	
Oktober	Planverksted uke 41 Arbeid med konsept - m.m.		Planverksted to dager i Gjemnes
November	Måldokument og krav, behov, mål, krav, konsept	Godkjenning SG målgodkjenning	Evt. møte i SD
Desember	Konsept,	Drøfting i SA og SG	
Januar	Konseptanalyse	Drøfting i SG	
Februar	Konseptanalyse Utkast til KVU-rapport	Drøfting i SA og SG	
Mars	KVU-rapport ferdig Overbygningsdokument i regi av VD	Godkjenning SG Godkjenning VD Oversending til SD	Samordning til felles overbygningsdokument VD

Denne framdriftsplanen er ambisiøs i forhold til normalt omfang på det arbeidet som skal gjennomføres.



Statens vegvesen

Statens vegvesen Region midt
Fylkeshuset
N - 6404 Molde
Tlf. (+47) 815 44 040
E-post:

ISSN