



DET KONGELIGE SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

14/1496-

02.09.2014

Mandat for KVVU Haugesund

Samferdselsdepartementet (SD) viser til brev av 30. mai 2014, vedlagt utfordringsnotat for KVVU Haugesund.

1. Generelle rammer for KVVUen

Erfaring viser at det for mange prosjekter finner sted en vesentlig kostnadsvekst fra tidlig planfase til realisering av prosjektet. Det er viktig at regjeringen har et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag, herunder mest mulig dekkende kostnadsanslag, når det skal tas stilling til ulike konsepter i den enkelte KVVU/KS1. Kostnadsestimatene som utarbeides til de ulike konseptene i KVVUen må derfor i størst mulig grad ta høyde for og ta opp i seg de ulike usikkerhetsmomenter som kan identifiseres i det enkelte prosjekt i tidlig fase og som vil kunne påvirke kostnadene i forprosjekteringsfasen. Prosjektet må videre være tilstrekkelig definert, og det må ikke komme et betydelige merbehov i forprosjekteringsfasen som følge av feil tiltaksomfang. Kostnadsanslagene i KVVU må følgelig gi et mest mulig forventningsrett estimat.

Videre vil det bli lagt større vekt på kontraktstrategier i arbeidet med KVVU/KS1, enn det som har vært tilfelle tidligere. SD ber om at det så langt som praktisk mulig gjøres vurderinger og gis anbefalinger i KVVUen til kontraksstrategi for de mest aktuelle konseptene, slik at også dette kan gjøres til gjenstand for den etterfølgende KS1 og departementets saksbehandling.

Det er viktig at KVVUen sikres transparens og konsistens. SD ber i den forbindelse om at det legges vekt på å begrense omfanget på KVVUen, herunder ved at vedlegg tas i bruk.

SD ber om at KVVUens samfunnsøkonomiske analyse gjennomføres i tråd med oppdatert rundskriv fra Finansdepartementet.

SD ber om at ulike konsepter utformes med sikte på å være reellt konseptuelt forskjellige. Når det gjelder referansealternativet (0-alternativet), ber vi om at dette begrenses til å omfatte tiltak der det foreligger bevilgningsvedtak i Stortinget og/eller der det foreligger forslag til bevilgningsvedtak i Stortinget. Vi vil i den sammenheng også påpeke at det er fullt mulig å skulle utforme 0⁺-alternativ i fall det vurderes å være grunnlag for det.

2. Utdrag fra utfordringsdokumentet

SD har merket seg følgende fra utfordringsdokumentet:

Oppsummering av hovedutfordringer i området:

- Kombinasjon av høy bilbruk i sentrumsområder og høy pendlingstrafikk med privatbil, gir trafikale problemer, spesielt på E134 og fv. 47.
- Det er dårlig tilrettelagt for gange og spesielt for sykkeltrafikk på viktige hovedakser.
- Lav andel kollektivtrafikk.
- Karmsund bro må enten bygges ny eller gjennom omfattende utbedringer på grunn av
 - o Alder og vedlikeholdsetterslep
 - o Manglende tilbud for gående og syklende.
 - o Manglende mulighet til å kunne prioritere kollektivtrafikk
 - o Fri høyde 4,0 m

Tematisk avgrensning:

- Det skal gis en bred faglig vurdering av problemstillinger og faglige utfordringer knyttet til utvikling av byområdet i Haugesund. Det skal spesielt legges vekt på å vurdere alternativ utvikling av byområdet gjennom alternativ utvikling av kollektiv, gange og sykkel og privatbilbruk
- Spesielt ta for seg fremtidig utvikling av E134 som en tjenlig hovedåre for trafikken til og fra Karmøy havn, Haugesund flyplass Karmøy og Haugesund by. Den skal gi funksjon og korridor for E134 gjennom området.

Forslag til foreløpig samfunns mål:

- Haugesund byområde skal ha et transportsystem som gir god mobilitet for befolkningen og bygger opp om en miljøvennlig byutvikling med gange, sykling og kollektivtransport.
- E134 skal fungere som en effektiv transportåre for nasjonal trafikk mellom Haugesund lufthavn og Våg.

3. SDs vurdering av utfordringsdokumentet

SD ber om at beskrivelsen av grunnlaget for den delen av KVUen som er knyttet til byutvikling styrkes. Det er vanskelig å få et tilstrekkelig godt bilde på hva KVUen skal utrede løsninger på.

Det må i KVU'en legges til grunn at framkommelighet er en viktig målsetting, og at tiltakene som settes inn må bygge opp under måloppnåelse. Nytteprinsippet må gjelde ift utforming av et evt bompengepolegg.

SD ber om at det gjøres rekkefølgevurderinger når det gjelder utbygging av tiltak. I denne sammenheng bes det også om at det gis en vurdering av grenseflater i forhold til Haugalandspakken.

Det kan leses som at *Regional plan for areal- og transport for Haugalandet* skal legge betydelige føringer for KVVU-arbeidet. Dette gjelder også på konseptnivå. SD ber Vegdirektoratet vurdere nærmere i hvilken grad en så tett kopling mellom dette planarbeidet og rammene for KVVU-arbeidet vil være hensiktsmessig. Vi velger her å vise til de faglige krav som settes til utforming av KVVU som grunnlag for ekstern kvalitetssikring KS1. Vi mener det bør vises forsiktighet med å skulle angi og sile ut alternativer for tidlig.

SD kan ikke se at tidshorisont for KVVUen er angitt i utfordringsnotatet. Vi ber om at dette konkretiseres.

SD ber om at Avinor som eier av Haugesund lufthavn, Karmøy, inkluderes i arbeidet på egnet måte med tanke på forventet trafikkutvikling og ev planlagte tiltak som kan ha betydning for vurderingene i KVVU-arbeidet.

SD har ikke merknader til etatens foreløpige forslag til samfunns mål, og fastsetter det foreløpige samfunns målet slik:

- Haugesund byområde skal ha et transportsystem som gir god mobilitet for befolkningen og bygger opp om en miljøvennlig byutvikling med gange, sykling og kollektivtransport.
- E134 skal fungere som en effektiv transportåre for nasjonal trafikk mellom Haugesund lufthavn og Våg.

Dersom det etter gjennomføringen av behovsanalysen viser seg nødvendig å justere samfunns målet, ber vi om tilbakemelding på dette. Da vil vi se på saken på nytt før det fastsettes et endelig samfunns mål. Dersom det ikke viser seg nødvendig med justeringer av samfunns målet ovenfor, er dette å anse som det endelige samfunns målet.

4. Oppsummert

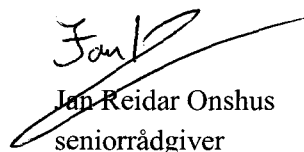
SD påpeker enkelte forhold i dette brevet. Vi ber om at Vegdirektoratet vektlegger å ivareta disse i det videre arbeidet med KVVUen.

SD vurderer utfordringsnotatet som et godt utgangspunkt med sikte på utforming av KVVUen.

Vi viser for øvrig til vårt brev 6. februar 2014 om fremdriften i arbeidet med KVVUene, og minner igjen om at det er viktig at utredningsarbeidet er ferdig slik at det kan oversendes SD i løpet av våren 2015.

Med hilsen


Ola Brattegard (e.f.)
avdelingsdirektør


Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Kopi: Finansdepartementet