



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref
13/296

Dato
06.02.2014

Nasjonal transportplan 2018-2027 - Oppdrag til Statens vegvesen om å gjennomføre nye konseptvalgutredninger (KVUer), og unntak fra KVU

Vi viser til Vegdirektoratets brev av 15. januar 2013 og 11. april 2014. Det vises også til møter om saken, senest 30. oktober 2013. Vi viser også til direktoratets brev 5. desember 2013 om "Prosedyrer for fastsetting av samfunns mål og mandat for KVU".

Bakgrunn

I ovennevnte brev redegjør Vegdirektoratet for hvilke KVUer som bør gjennomføres til arbeidet med NTP 2018-2027. Til grunn for anbefalingene ligger at etaten har gått gjennom alle riksvegutredningene for å identifisere aktuelle investeringer på delstrekninger større enn 750 mill. kr, der det ikke allerede foreligger KVU, unntak fra KVU eller andre planavklaringer. Direktoratet forutsetter at tidligere unntak fra KVU fortsatt er gjeldende. Det presiseres at det meste av riksvegnettet der det er aktuelt med store investeringer i perioden 2018-2027 allerede er dekket av KVU, unntak fra KVU eller planavklaringer etter plan- og bygningsloven. Dette er bakgrunnen for at det er foreslått langt færre KVUer for denne perioden enn forrige periode, dvs. NTP 2014-2023.

Vegdirektoratet har også gjort en gjennomgang av strekninger hvor det kan være aktuelt med omfattende investeringer, men hvor det etter etatens syn bør gjøres unntak fra KVU. Forslagene til unntak bygger på etatens utgangspunkt at det ikke bør gjennomføres KVUer for strekninger der det i hovedsak er aktuelt med utbedring av eksisterende veg, og hvor det ikke foreligger vesentlige konseptuelle problemstillinger.

Unntak fra KVU

Vi finner det i denne sammenheng naturlig å begynne med unntakene. I samråd med Finansdepartementet har Samferdselsdepartementet besluttet at det ikke skal utarbeides KVU for en del strekninger, selv om investeringskostnadene antas å være høyere enn beløpet som

Postadresse
Postboks 8010 Dep
NO-0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
<http://www.sd.dep.no/>

Telefon*
22 24 90 90
Org no.
972 417 904

Veg- og
trafiksikkerhetsavdelingen

Saksbehandler
Bent E. Skogen
+4790565936

normalt utløser krav om KVV, dvs. 750 mill. kr. Dette er strekninger hvor aktuelle tiltak i all hovedsak vil være utbedring av eksisterende trasé, og hvor det ikke foreligger vesentlige konseptuelle problemstillinger. For byområder legger departementet til grunn som en klar hovedregel at det ikke skal gjennomføres KVV der det først og fremst dreier seg om investeringer på fylkes- eller kommunal veg, og ikke riksveg. At departementet gir unntak for KVV i disse sakene betyr i realiteten at vegvesenet ved behov kan gå direkte til planlegging etter plan- og bygningsloven. Det gis unntak fra krav om KVV for følgende strekninger/byområder:

- Rv 3 Rena-Sør Trøndelag grense
- E134 Stordalstunellen vest-Aksdal
- Rv 13 Strand-Røldal
- Rv 13 Vinje-Vik
- Rv 13 Odda-Bu
- Rv 13 rv 55 Vik-Sogndal
- E16 Nærøydalen
- E39 Førde
- E6 Bjerkvik-Setermoen-Nordkjosbotn
- E6 Nordkjosbotn-Storslett-Alta
- Rv 92
- Arendal byområde
- Larvik byområde

Vi gjør likevel oppmerksom på at dersom det senere viser seg aktuelt å vurdere alternativer som har konseptuelle sider, eksempelvis nye tunneller eller bruer, legger vi til grunn at Vegdirektoratet kommer tilbake til saken slik at det kan foretas en ny vurdering av unntaksgrunnlaget.

Nye KVV

I samråd med Finansdepartementet gir Samferdselsdepartementet Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre KVV for følgende strekninger:

E10 Fiskebøl-A

Det utarbeides KVV for strekningen, jf Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 s. 319. Vi ber om at det i utredningen bl.a. ses på mulige omlegginger for å korte inn avstanden på strekningen, herunder evt. å endre ferjeforbindelsen Bodø-Moskenes til Bodø-Leknes. Departementet ber direktoratet i prosjektplanen (omtalt i deres brev 5. desember 2013 som "utfordring for KVV") komme nærmere tilbake til om det i KVV bør gjøres tverrsektorielle vurderinger, jf bl.a. pågående utredningsarbeid om en evt. felles ny lufthavn for Lofoten på Gimsøy.

E6 Kirkenes-Høybuktmoen

Hovedproblemstillinger i KVV er å avklare behov for nye veg- og infrastrukturløsninger inn mot, og i Kirkenes, sett i lys av eksisterende og fremtidig vekst i Kirkenes/Sør-Varanger. Usikkerhet rundt omfang og tempo i veksten gjør det nødvendig med både kort- og

langsiktige perspektiv i tilretteleggingen for transport- og industriutviklingen i området. KVUen bør også se nærmere på sentrumsutvikling/miljø (tungtransport ut av sentrum). Direktoratet bes i prosjektplanen/"utfordring for KVU" avklare om evt. utvikling av lufthavnen, lokalisering av stamnetthavnen og mulig fremtidig jernbanetrasé bør inngå i utredningsarbeidet.

E6 Fauske-Mørsvikbotn

For strekningen Megården-Mørsvikbotn er det behov for å oppgradere flere tuneller. For tunellprofil i henhold til normalkrav har departementet oppfattet det slik at det vil være billigere å bygge nye tuneller. Med nye tuneller kan det også være aktuelt med endringer av traseen. I sør dreier det seg først og fremst om mindre endringer, mens i nord kan en større omlegging være aktuelt. Særlig avgrensning avklares gjennom prosjektplanen. En slik omlegging kan gi 8 km kortere E6, og samtidig fjerne flere lange stigninger. Dette reiser konseptuelle problemstillinger som må belyses i KVUen.

E134 Haugesund

Departementet er kjent med at E134 fra Aksdal til Haugesund er underdimensjonert for dagens trafikkmengde. Det er stort utbyggingspress i området, og det er viktig å sikre en god løsning for fremtidig korridor. Departementet legger til grunn at KVUen ikke bare ser på strekningen E134 Aksdal-Haugesund, men at utredningen også belyser løsninger for hele byområdet. Sentrale problemstillinger bør være i hvilken grad fremtidig transportsystem i Haugesund skal baseres på bilbruk, og i hvilken grad legge opp til kollektive løsninger.

E39 kryssing av Sognefjorden

Kryssing av Sognefjorden er den siste fjordkryssingen for ferjefri E39 som ikke har vært gjenstand for KVU. Vi ber om at KVUen ser på ulike konseptuelle måter å krysse Sognefjorden på ved Lavik-Oppedal. Ulike tekniske bruløsninger skal vurderes. Selv om ferjefri E39 er en viktig politisk målsetning, ber vi også om at ulike fergeløsninger inngår i utredningen.

Rv 4 Lygna-Mjøsbrua

Det er aktuelt med utbygging/utbedring fra Lygna til Mjøsbrua. Vi ber om at det i KVUen ses nærmere på ulike løsninger for utbedring og omlegging av dagens trasé, herunder løsninger for passering av Gjøvik byområdet. Etaten bes i prosjektplanen/"utfordring for KVU" avklare nærmere hva som bør være KVUens nedslagsfelt, herunder om det bør foretas en bredere regional innfallsvinkel hvor rv 4 bl.a. ses i sammenheng med andre transportformer, Fagernes lufthavn, Gjøvikbanen og vegforbindelsene rv4/E16 Oslo lufthavn/Oslo havn og Fagernes/Gjøvikområdet.

Rv 7 Hardangervidda

Etaten bes utarbeide KVU for rv 7 over Hardangervidda, jf også Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 s. 293. I prosjektplanen/"utfordring for KVU" må det fremgå om direktoratet anbefaler en bred innfallsvinkel til utredningen, eks. ved at jernbane bør inngå. Vurderinger om dette gjøres evt. i samråd med Jernbaneverket. Håndtering av villreinspørsmålet kan også være en del av KVUen.

Departementet er for øvrig kjent med at vegvesenet for tiden arbeider med en overordnet utredning om øst-vest-forbindelser i Sør-Norge, og at rv 7 inngår i utredningen. Vi antar at konklusjonene i en slik overordnet øst-vest utredning vil kunne legge føringer for fremtidig utvikling av rv 7. Vi mener samtidig at en KVVU for rv 7 ikke kan vente. Det legges derfor til grunn at arbeidet med KVVUen gjøres parallelt med øst-vest-utredningen, men at det likevel vil være naturlig å legge frem KVVU-rapport for rv 7 først etter at det er konkludert i øst-vest-utredningen. Dette for å sikre at det er logisk konsistente konklusjoner mellom den mer overordnede øst-vest-utredningen og KVVUen.

Rv 22/rv 111 Fetsund øst for Glomma-Sarpsborg

Departementet ser at det på sikt er behov for KVVU på denne strekningen, jf også Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023 s. 255. Vi mener i utgangspunktet at dette ikke er nødvendig til NTP som legges frem i 2017, men at KVVUen settes i gang neste hovedrunde med nye KVVUer. Etaten bes komme tilbake til saken dersom det likevel viser seg nødvendig å foreta snarlige avklaringer i denne korridoren, i form av KVVU, slik at departementet kan vurdere saken på nytt.

Vi viser ellers til omtale i Meld. St. 26 (2012-2013) Nasjonal transportplan 2014-2023, om Sognefjell-tuneller og E14, s. 282 og s. 311. Når det gjelder Sognefjell-tuneller har ikke departementet tatt stilling til om det skal gjennomføres KVVU. Dagens veg over Sognefjellet er en del av fylkesvegnettet. Vi forutsetter imidlertid at Sognefjell-tuneller vil inngå i øst-vest-utredningen omtalt ovenfor. Når konklusjonene fra denne utredningen foreligger vil vi i samråd med direktoratet foreta en vurdering av vegens status og evt. behov for ytterligere utredninger, eks. i form av KVVU. Når det gjelder E14 ber vi etaten i første omgang foreta en helhetlig vurdering av strekningen, herunder forholdet til jernbanen. Direktoratet bes dernest komme tilbake til departementet med en vurdering av om det vil være behov for å gjennomføre en KVVU.

Videre fremdrift

Departementet legger til grunn at Vegdirektoratet kommer tilbake med nærmere prosjektplaner/"utfordringer for KVVU" for hver enkelt KVVU, så snart det lar seg gjøre. For at prosjektplanene skal være tilstrekkelig fyllestgjørende til å gi departementet et grunnlag for å fastsette et mandat, ber vi om at beskrivelsene minst inneholder følgende:

- Sentrale nasjonale føringer og rammer for det aktuelle området
- Forslag til foreløpig nasjonal/overordnet samfunns mål basert på sentrale rammer og føringer
- Hovedutfordringer for transportsystemet sett fra et nasjonal ståsted
- Aktuelle tidligere/pågående utredninger og planer
- Avgrensning av oppgaven både geografisk og tematisk
- Fremdrift
- Organisering og samarbeid

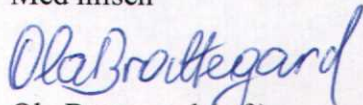
Etter at departementet har mottatt prosjektplaner/"utfordringer for KVVU" vil vi fastsette mandater for de enkelte KVVUene.

Inntil videre legger vi til grunn at Nasjonal transportplan 2018-2027 legges frem første halvår 2017, som igjen betyr at etatene legger frem sitt planforslag en gang på nyåret 2016. Det bør være en målsetning at det foreligger ferdig KVVU, rapport fra ekstern kvalitetssikring og regjeringens beslutning om konseptvalg, tidsnok til å komme med til etatenes arbeid med prioriteringer i planforslaget. For at det skal bli tilstrekkelig tid til den eksterne kvalitetssikringen og regjeringsbehandlingen betyr dette igjen at KVVUene bør være ferdig senest i løpet av våren 2015. Vi forutsetter å ha jevnlig kontakt mellom departement og direktoratet i utredningsfasen for å sikre fremdriften, herunder jevnlig statusmøter.

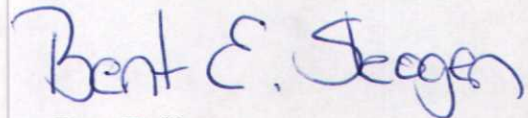
Når det gjelder KVVU E39 kryssing av Sognefjorden og rv 4 ser vi at det ikke er nødvendig med like stram fremdrift. For disse KVVUene finner vi det tilstrekkelig at det foreligger KVVU, KS1-rapport og regjeringens konseptvalg innen NTP legges frem, hvilket betyr at KVVU bør være ferdig senest våren 2016.

Vi varsler allerede her om at vi om kort tid vil innkalle Vegdirektoratet til et eget møte om det kommende KVVU-arbeidet, hvor vi bl.a. legger opp til å drøfte ulike spørsmål ved arbeidsform, prosesser for fastsettelse av samfunns mål osv.

Med hilsen



Ola Brattegard (e.f.)
avdelingsdirektør



Bent E. Skogen
seniorrådgiver