



Statens vegvesen

Prosjektstyringsplan

KVU for transportsystemet Tønsbergregionen

Oppdatert
pr.15.03. 2012

Innhold

1	BAKGRUNN	3
1.1	Innledning	3
1.2	Historikk	3
1.3	Mandat.....	4
2	AVGRENSING AV KVV-ARBEIDET	6
2.1	Målsetting for arbeidet.....	6
2.2	Tematisk avgrensning	6
2.3	Geografisk avgrensning.....	6
2.4	Tilgrensende KVV'er og andre viktige planprosesser	8
2.5	Aktuelle konsepter	8
3	TEMAER OG UTREDNINGER	9
3.1	Transportutredninger og trafikkmodellarbeid	9
3.2	Virkningsvurderinger.....	9
4	ORGANISERING	10
4.1	Prosjektets organisering	10
4.2	Medvirkning og kommunikasjon	11
4.4	Referanser	12

1 BAKGRUNN

1.1 Innledning

Staten har innført krav om kvalitetssikring av alle statlige prosjekter over 750 mill.kr og prosjekter som skal finansieres med bompenger. Prosessen består av følgende trinn:

1. Samferdselsdepartementet bestiller en KVV (konseptvalgutredning) fra Statens vegvesen
2. Statens vegvesen utarbeider en prosjektplan for KVVen og sender denne til Samferdselsdepartementet via Vegdirektoratet (dette dokumentet)
3. Samferdselsdepartementet fastsetter mandat for KVVen. Ved behov gjennomføres det en befaring i området før mandatet fastsettes.
4. Statens vegvesen eller fylkeskommunen utarbeider en konseptvalgutredning (KVV)
5. Rapporten sendes til ekstern kvalitetssikring (KS1) og på offentlig høring
6. Etter kvalitetssikring og høring utarbeider Samferdselsdepartementet et regjeringsnotat
7. Regjeringen fatter beslutning om valg av konsept og videre planlegging

Konseptvalgutredningen skal være et faglig grunnlag for beslutningen i regjeringen.

Prioriteringen av de enkelte prosjektene skjer normalt gjennom nasjonal transportplan (NTP). For rulleringen av nasjonal transportplan 2014-23 er det satt som en forutsetning at større prosjekter skal være kvalitetssikret før de vurderes i NTP.

Utarbeidelsen av konseptvalgutredningen skal følge retningslinjene fra Vegdirektoratet/Jernbaneverket datert november 2006 (versjon 3) og skrivemal fra Vegdirektoratet datert 02.06.2010.

I retningslinjene for utarbeidelse av KVV'er i Statens vegvesen og Jernbaneverket er det lagt vekt på at prosessen skal være åpen, og at det skal legges til rette for medvirkning. Retningslinjene legger også føringer for organiseringen av prosjektet og det faglige innholdet.

Avklaring av endelig mandat for konseptvalgutredningen gis av Samferdselsdepartementet på grunnlag av prosjektplanen og befaring i det aktuelle området. KVV'en utarbeides med grunnlag i retningslinjene for etatene, prosjektplanen og endelig mandat fra Samferdselsdepartementet.

1.2 Historikk

Ny forbindelse mellom Tønsberg og Nøtterøy har vært vurdert i flere planprosesser tidligere. På slutten av 1980-tallet ble det laget en hovedplan for ny forbindelse. Denne dannet grunnlag for en kommunedelplan som ble utarbeidet i forbindelse med TP10-arbeidet på begynnelsen av 1990-tallet. Høsten 2000 ble det gjort vedtak i Vestfold fylkeskommune og kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme om bompengefinansiering av en utbygging av hovedvegnettet i Tønsbergområdet. Det ble samtidig besluttet at pakkens endelige innhold, med unntak av Ringvei Nord og gang- og sykkelveg langs riksvei 308 fra Kjøpmannskjær til Verdens Ende, skulle fastlegges gjennom en konsekvensutredning for hele veg- og transport-systemet. Konsekvensutredningen skulle gjennomføres etter bestemmelsene i plan- og bygnings-loven. Stortingsvedtaket om bompengefinansieringen av prosjekter og tiltak i Tønsbergområdet ble fattet i januar 2003. Bompengevedtaket ble gjort med grunnlag i en vedtatt reguleringsplan for en ringveg øst-vest i Tønsberg kommune (ringveg nord). Dette prosjektet sammen med en mindre utbygging av gang-/sykkelvegnettet på Tjøme utgjorde fase I av Tønsbergpakken. I tillegg ble det avsatt midler til trafikkløsninger ved sentralsykehuset.

Arbeidet med Tønsbergpakken fase II ble startet opp som en kommunedelplanprosess med tilhørende konsekvensutredning i 2001. Etter kommunevalget i 2003 ble det økende motstand mot bompengefinansiering av prosjektet og etter en folkeavstemming i juni 2005 ble det fra kommunene side besluttet å ikke gå videre med fase II av Tønsbergpakken. De resterende midlene fra fase I av pakken skulle brukes til fremkommelighets- og trafiksikkerhetstiltak i Tønsberg sentrum (ref. "Tiltakspakker for bedre fremkommelighet for kollektiv og bil i Tønsbergområdet").

1.3 Mandat

Kommunene Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme samt Vestfold fylkeskommune rettet i september 2009 en henvendelse til Samferdselsdepartementet om behovet for å få laget en konseptvalgutredning for en ny Nøtterøyforbindelse.

Nøtterøy kommune anmoder Statens Vegvesen om å gjennomføre en konseptvalgutredning av en helhetlig transportløsning for Tønsbergdistriktet. Det forutsettes at utredningsprosessen kan legges opp slik at den ikke påfører kommunene utgifter.

Konseptvalgutredningen er gjennom oppdragsbrev datert 19. mars 2010 definert som en bypakke for Tønsbergområdet. Innholdet i bypakker er definert i brev fra Samferdselsdepartementet datert 17. september 2009. Departementet uttaler i brevet blant annet følgende om bypakker:

"... Gjennom framlegget av lovforslaget om å bruke bompenger til driftstiltak for kollektivtrafikken i et byområde, jf. Ot.prp. nr. 15 (2007-2008), har departementet stilt krav om at forslag om bompengepakker i byer skal innrettes slik at det foreligger en helhetlig plan for hvordan trafikk- og miljøutfordringer skal løses på kort og lang sikt. Dette kravet gjelder uavhengig av om det foreligger konkrete planer om å benytte bompengeinntekter til drift av kollektivtransport eller ikke.

Det må være definert klare mål og krav for hva som ventes oppnådd i det berørte området gjennom etablering av bypakken. Sammenhengen mellom virkninger på miljø- og trafikkutfordringene som skal løses, og tiltakene som pakken foreslår, må dokumenteres. Satsing på kollektivtrafikk og gang- og sykkeltiltak må være en vesentlig del av den helhetlige virkemiddelbruken i bompengepakken.

For fremtidige pakker stilles krav om at helhetlige areal- og transportplaner foreligger der også lokale virkemidler aktivt inngår. Fastsettelse av mål for de enkelte bypakkene skal ta utgangspunkt i områdespesifikke utfordringer og være konsistente med de nasjonale transportpolitiske målene. Det vises til *St.meld. nr. 16 (2008-2009) Nasjonal transportplan 2010-2019* og *St.meld. nr. 34 (2006-2007) Norsk klimapolitikk* og det tverrpolitiske klimaforliket i Stortinget. Reduksjon av klimagassutslipp fra transport skal være en sentral premisse for det videre arbeidet med bypakker. Samtidig skal det framtidige transportsystemet ivareta hensyn til by- og tettstedsutvikling og krav til lokal miljøkvalitet. Utvikling av krav til bypakker må også ses i sammenheng med de føringer som er gitt om KS1 i Nasjonal transportplan 2010-2019. Det vises til brev til jernbaneverket og Statens vegvesen om ekstern kvalitetssikring datert 3. og 9. juli 2009.

.....

Samferdselsdepartementet ber også om at det vurderes i større grad å legge opp til porteføljestyling ut fra målene med bypakkene. Det er videre behov for styringsmodeller som sikrer at nasjonale føringer følges opp. Styringsmodell for samarbeid mellom lokale myndigheter og nasjonale myndigheter skal inngå i pakkene.

Denne prosjektplanen skal definere ansvar, organisering og fremdrift for konseptvalgutredningen. Det endelige mandatet for konseptvalgutredningen fastsettes på grunnlag av denne prosjektplanen.

Mandatet fra Samferdselsdepartementet (SD) ble mottatt 5. mai 2011. I mandatet legger SD rammer for arbeidet. De viktigste momentene i mandatet er:

- Arealbruk og jordvern må vurderes spesielt i utredningsarbeidet
- KVVen må gjøre rede for og drøfte overordnede statlige forventninger som foreligger knyttet til arealbruk. Overlapp mellom statlige forventninger og KVV-prosjektet må koordineres.
- Det skal ses på restriktive tiltak som kan ha effekter for transportutviklingen i Tønsbergområdet
- Prosessen skal være åpen og ha en inkluderende form, men det er Statens vegvesen som skal gå god for KVVens innhold og kvalitet.
- Lokal forankring skal skje gjennom et kontaktutvalg og intern prosjektgruppe. Vestfold fylkeskommune og de berørte kommunene deltar i den interne prosjektgruppa.
- Det skal på et tidlig stadium i prosessen avholdes et møte mellom lokale myndigheter og Statens vegvesen der forventninger til lokale bidrag, informasjonsutveksling og samarbeid drøftes.

Mandatet fra Samferdselsdepartementet er gjengitt bakerst i prosjektplanen.

2 AVGRENSING AV KVV-ARBEIDET

2.1 Målsetting for arbeidet

Målsettingen med konseptvalgutredningen og den eksterne kvalitetssikringen er å få fastlagt prinsipiell løsning for:

1. Ny forbindelse mellom Nøtterøy og fastlandet
2. Trafikkløsning for trafikk til/fra byområdet østover over Presterødområdet
3. Tiltak for kollektivtrafikk, gange og sykkel i byområdet

KVV-en skal avklare transportmessige, regionale og samfunnsøkonomiske virkninger og måloppnåelse med de foreslåtte konseptene. Utredningen skal munne ut i en anbefaling om videre planlegging og valg av konsept for den videre prosessen. Prosessen og innholdet i utredningene gjennomføres i tråd med de krav som blir stilt gjennom rammeavtalen for ordningen med KS1 og veileder og skrivemal fra Vegdirektoratet/Jernbaneverket.

2.2 Tematisk avgrensning

Utredningen skal avklare aktuelle konsepter basert på virkemidler definert i brev fra Samferdselsdepartementet datert 17. september 2009 om bypakker. Konseptvalgutredningen skal følge retningslinjene fra Vegdirektoratet/jernbaneverket datert november 2006. Krav til dokumentasjon/vurderinger av konseptene er:

1. Vurdering av måloppnåelse
2. Samfunnsøkonomisk analyse
3. Vurdering av fordelingsvirkninger – geografisk, mellom befolkningsgrupper og mellom generasjoner

Det vil bli utarbeidet en forenklet analyse av regionale virkninger av konseptene og en forenklet risiko- og sårbarhetsanalyse.

2.3 Geografisk avgrensning

I utredningen av Tønsbergpakken ble det vurdert alternativer for ny Nøtterøyforbindelse nordover gjennom Tønsberg sentrum, nord-vestover mot Hogsnesområdet og vestover gjennom Stokke kommune. Konseptvalgutredningen avgrenses slik at alle tidligere alternativer faller innenfor det geografiske området som vurderes.

Influensområde

Influensområdet defineres i utgangspunktet som kommunene Tønsberg, Nøtterøy, Stokke og Tjøme. Influensområdet justeres dersom trafikkberegningene eller andre analyser viser at det vil oppstå virkninger utover disse kommunene.



2.4 Tilgrensende KVUer og andre viktige planprosesser

I Vestfold er det fra Samferdselsdepartementet bestilt en konseptvalgutredning for forbindelsen Horten-Moss (KVU for kryssing av Oslofjorden). KVUen vil bli ledet av Region øst. KVUen har ingen direkte betydning for KVU Bypakke Tønsberg, men kan ha noen regionale virkninger av betydning for KVU Tønsbergregionen. Eventuelle virkninger vurderes i samråd med KVU for kryssing av Oslofjorden.

Bygging av E18 på strekningen Gulli-Langåker er i gang. En eventuell forbindelse fra Nøtterøy vestover gjennom Stokke kommune vil bli koblet til E18 på denne parsellen. Virkningene av en forbindelse fra Nøtterøy vestover må vurderes i forhold til konsekvenser for E18 og tilknyttet vegsystem.

Det pågår for tiden et arbeid med reguleringsplan for ny Rv 303 Hogsnesbakken i Tønsberg og Stokke kommuner. Arbeidet er basert på godkjent kommunedelplan. Det er imidlertid oppstått tvil om hvilken løsning som bør velges. Det er trolig at et eller flere av de aktuelle konseptene vil kunne påvirke løsningen i Hogsnesbakken.

Jernbaneverket har lagt frem sin konseptvalgutredning for utvikling InterCity-strekningen Oslo-Skien. KVUen for Tønsbergregionen vurderes i forhold til KVUen for intercity-strekningen mellom Oslo og Skien.

2.5 Aktuelle konsepter

Konseptvalgutredningen må avklare aktuelle konsepter basert på 4-trinnsmetodikken som er gitt som premiss for utvikling av konsepter i KVUer som skal utarbeides for veg og jernbane. De fire trinnene er:

1. Virkemidler som kan redusere transportbehovet og endre reisemiddelvalg
2. Virkemidler som kan effektivisere bruken av eksisterende kjøretøy og infrastruktur
3. Mindre ombygginger av eksisterende infrastruktur
4. Større utbygging av eksisterende og ny infrastruktur

Aktuelle konsepter innenfor disse fire trinnene som ble vurdert i konsekvensutredningen for Tønsbergpakken fase II vurderes i konseptvalgutredningen.

3 TEMAER OG UTREDNINGER

Konseptvalgutredningen vil følge kravene fastsatt av Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet for utforming av konseptvalgutredninger. Virkningene dokumenteres gjennom bruk av transportmodeller og samfunnsøkonomiske vurderinger.

3.1 Transportutredninger og trafikkmodellarbeid

Trafikkberegningene i konsekvensutredningen for Tønsbergpakken fase II ble gjennomført med bruk av en TRIPS-modell for beregning av regionale trafikkstrømmer og overgang mellom transportformene og en Contram-modell for beregning av trafikkstrømmer i byområdet. I tillegg ble det brukt en erfaringsbasert modell for beregning av kollektivandeler.

Ingen av de tidligere transportmodellene er lenger i aktiv bruk i Tønsbergområdet. I tillegg legger eksisterende metodikk for beregning av trafikkstrømmer opp til at den regionale transportmodellen (RTM) for Region sør skal benyttes sammen med EFFEKT for beregning av og samfunnsøkonomiske virkninger. Dette innebærer at tidligere modeller ikke kan benyttes. Det vil være behov for kvalitetssikring av eksisterende RTM for Tønsbergområdet før beregninger kan gjennomføres. I forbindelse med dette må det vurderes om eksisterende trafikkundersøkelse fra 2003 må oppdateres. Dette avklares i det videre arbeidet med konseptvalgutredningen.

3.2 Virkningsvurderinger

Dokumentasjon av virkninger baseres på veileder om konseptvalgutredninger utgitt av Vegdirektoratet og Jernbaneverket datert november 2006 (versjon 3). I tillegg utarbeides det en forenklet rapport om regionale virkninger og en forenklet Risiko og sårbarhetsanalyse. Rapportene baseres på tidligere rapporter fra konsekvensutredningen av Tønsbergpakken fase II.

3.3 Grunnlagsdata

Grunnlagsdata for vurderingene hentes fra eksisterende registre og databaser i tillegg til den tidligere gjennomførte konsekvensutredningen for Tønsbergpakken fase II. Det vurderes om det faglige grunnlaget er tilstrekkelig for vurdering av virkninger for kollektivtrafikken og gående og syklende. Grunnlagsdataene suppleres eventuelt med data dersom det vurderes som nødvendig.

Vurderinger knyttet til regionale virkninger, ikke-prissatte virkninger og risiko og sårbarhet vurderes på grunnlag av eksisterende registreringer og datakilder. I tråd med mandatet legges det særlig vekt på vurderingene knyttet til arealbruk og jordvern.

4 ORGANISERING

Prosjektet organiseres i henhold til anbefalingene gitt av Vegdirektoratet.

4.1 Prosjektets organisering

Prosjekteier:

Regionvegsjef Kjell Inge Davik

Styringsgruppe:

Ulf Haraldsen, Statens vegvesen Vegdirektoratet
Tore Kaurin, Statens vegvesen vegavdeling Vestfold
Dagfinn Fløystad, Statens vegvesen, Region sør
Gunnar Lien, Statens vegvesen Region sør

Intern prosjektgruppe:

Prosjektleder: Morten Ask
Marit Synnes Lindseth; Jernbaneverket
Jarle Krokeide; Tønsberg Kommune
Morten Lysheim; Stokke Kommune
Per Ole Bing-Jacobsen; Nøtterøy Kommune
Niklas Cederby; Vestfold Fylkeskommune
Vidar Rugset; Statens vegvesen
Øyvind Flaaten; Statens vegvesen
Maria Broomé Rustad; Statens vegvesen
Toralf Eikeland; Statens vegvesen
Per Harald Hermansen; Statens vegvesen
Lars Helge Rasch, Statens vegvesen

Samarbeidsgruppe:

Det etableres en samarbeidsgruppe bestående av representanter fra Vestfold fylkeskommune og kommunene Tønsberg, Nøtterøy, Tjøme og Stokke. Det inviteres til både politisk og administrativ representasjon.

Regionale statlige etater (fylkesmannen, NVE og Riksantikvaren) inviteres til deltagelse i Samarbeidsgruppa.

Det anbefales at også næringslivet v/NHO og Naturvernforbundet inviteres til å delta i samarbeidsgruppa.

Kontaktutvalg:

Det etableres et forum bestående av ordfører fra fylkeskommunen, ordførerne i de berørte kommunene og deler av styringsgruppa. Gruppen møtes ved behov. Prosjektleder for konseptvalgutredningen fungerer som sekretær i gruppa.

4.2 Medvirkning og kommunikasjon

Det utarbeides en kommunikasjonsplan for styring av informasjon og dialog rundt prosjektet. Kommunikasjonsplanen sees i sammenheng med opplegget for medvirkning.

KVV-arbeidet skal gjennomføres som en åpen prosess hvor det etableres en aktiv dialog med samarbeidsgruppa, referansegruppa og de som deltar på verksted. Referat fra møtene gjøres tilgjengelig på prosjektets nettside.

4.3 Fremdrifts- og aktivitetsplan

Fremdriftsplanen viser de ulike fasene og viktige milepæler. Fremdriften må eventuelt justeres dersom det oppstår vesentlige problemer med beregning av virkninger, beregningsverktøyene eller andre forhold som påvirker kvaliteten i det faglige beslutningsgrunnlaget i vesentlig grad.

Tids-punkt	"Produkter"	Prosjektgruppa	Samarbeidsgruppa
Mai 2011	Mandat fra SD mottatt		
Jan 2012	Interessentanalyse	<ul style="list-style-type: none"> – Møte prosjektgruppe – Interessentanalyse – Forberedelse til verksted 	Møte 1: Innledende møte om KVV og KVV-prosess. Interessentanalyse.
Mars 2012	Referat verksted	<ul style="list-style-type: none"> – Gjennomføre verksted 	Deltagelse på verksted
Mai 2012	Ferdig situasjonsbeskrivelse Ferdig definering av behov, mål og utforming av konsepter Oversendelse forslag samfunns mål til SD	<ul style="list-style-type: none"> – Utvikling av konsepter 	Møte 2: Drøfting av behov, mål og konsepter
Des 2012	Rapport trafikkberegninger, ikke-prissatte virkninger, ROS-analyse og regionale virkninger	<ul style="list-style-type: none"> – Start på samfunns-økonomiske beregninger 	Møte 3: <i>Div. status</i>
Mars 2013	Utkast KVV-rapport	<ul style="list-style-type: none"> – Samfunnsøkonomiske beregninger – Arbeid med anbefaling 	Møte 4: <i>Presentasjon av utredninger og forslag til anbefaling</i>
juni 2013		<ul style="list-style-type: none"> – Eventuelle beregninger av utbyggingsrekkefølger – Slutføring KVV 	Møte 5: Utsjekk anbefaling
august 2013	Oversendelse av KVV-rapporten til Vegdirektoratet/ Samferdselsdepartementet		

4.4 Referanser

1. KS1 – Ekstern kvalitetssikring i samferdselssektoren. Jernbaneverket og Statens vegvesen. Versjon 3, november 2006
2. Mal for konseptvalgutredning. Vegdirektoratet, 2. juni 2010
3. Konsekvensutredning Tønsbergpakken Fase 2. Statens vegvesen, oktober 2004
4. Tiltakspakker for bedre fremkommelighet for kollektiv og bil i Tønsbergområdet. Vestfold fylkeskommune, Tønsberg, Nøtterøy og Tjøme kommune, Vestviken kollektivtrafikk og Statens vegvesen. 16. mai 2008
5. Rammeavtale mellom Finansdepartementet og ekstern kvalitetssikrer. Kvalitetssikring av konseptvalg, samt styringsunderlag og kostnadsoverslag for valgt prosjekialternativ. Finansdepartementet, juni 2005



Statens vegvesen

Statens vegvesen
Region sør
Samfunnsseksjonen