

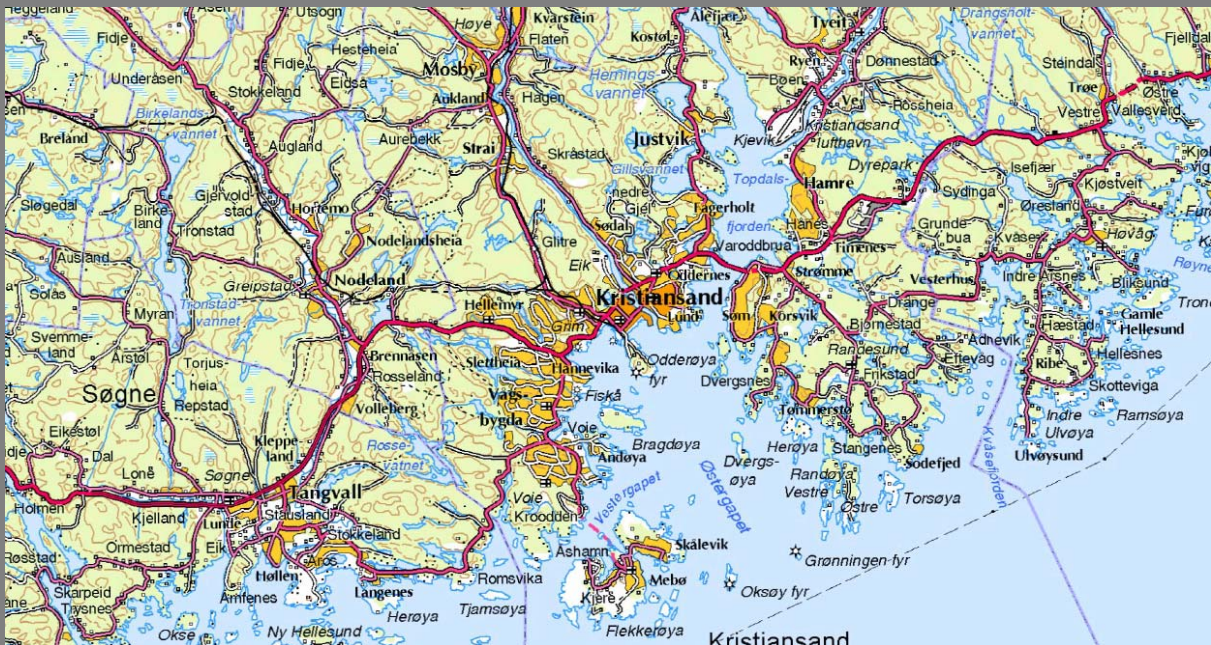


Statens vegvesen

Prosjektstyringsplan

KVU Samferdselspakke for Kristiansandsregionen

Strategistaben



Region sør

Strategistaben

15. desember 2009

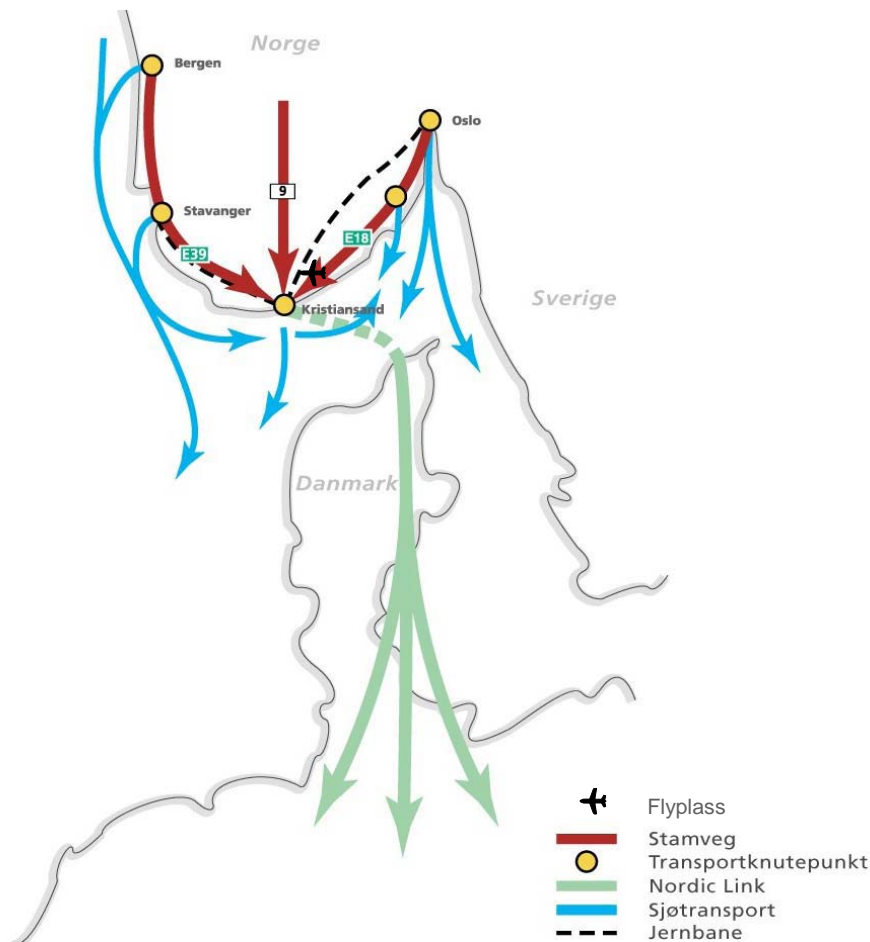


Innholdsfortegnelse

1	BAKGRUNN	4
1.1	ATP-prosjektet	5
1.2	Mandat.....	Feil! Bokmerke er ikke definert.
2	AVGRENSING AV KVV-ARBEIDET	8
2.1	Målsetting for arbeidet	8
2.2	Tematisk avgrensning	8
2.3	Geografisk avgrensning	9
2.4	Tilgrensende KVV'er og andre viktige planprosesser	9
2.5	Aktuelle konsepter	10
2.6	Metodikk og verktøy	10
2.7	Grunnlagsdata	10
3	ORGANISERING AV ARBEIDET	11
3.1	Prosjektets organisering	11
3.2	Medvirkning og kommunikasjon	12
3.3	Fremdrifts- og aktivitetsplan	12
4	REFERANSER	14

1 BAKGRUNN

Kristiansandsregionen med kommunene Kristiansand, Søgne, Songdalen og Vennesla i Vest-Agder og Birkenes og Lillesand i Aust-Agder er et av de raskest voksende byområdene i Norge. Veksten var 13 prosent fra 1990 til 2002 og bare Oslo, Stavanger og Tromsø hadde tilsvarende eller høyere vekst. Befolkningen i Norge vokste 6,9 prosent i denne perioden. Kristiansandsregionen er et tyngdepunkt i Agderbyen med nær 60 prosent av innbyggerne. Kristiansand ligger sentralt som transportknutepunkt med direkte forbindelse både til Oslo, Stavanger, Bergen og til utlandet. Innen en halvtimes kjøretid med bil fra Kristiansand sentrum når en et område med omlag 120 000 innbyggere, og innen en times kjøretid et område med cirka 200 000 innbyggere.



Figur 1 Kristiansand har en viktig funksjon i det nasjonale transportnettet som et bindeledd til Europa

Kristiansand er det viktigste trafikknutepunktet på stamvegen mellom Stavanger og Oslo. Her møtes stamvegene E18 fra øst, riksveg 9 fra Setesdalen og E39 som kommer fra Danmark og forsetter vestover. Norges femte største by med Kristiansand havn ligger som et viktig knutepunkt mellom transportkorridorene innenlands og viktige utenlandsforbindelser mot det øvrige Europa. Jernbanen fører til Oslo og Stavanger. Knutepunktet er også viktig for jernbanen som går vestover til Stavanger og østover til Oslo.

Kristiansand havn er en av Norges 5 "utpekte havner" (havner som har en særlig funksjon i det overordnede transportnettverket, jfr. NTP 2010-2013). Havna har stor betydning for næringslivet. Omlag 80 prosent av Agders samlede eksport og import med skip gikk over denne havna i 1999. Det leveres betydelig mengder enhetslaster til og fra både Rogaland, resten av Vestlandet, og også østover. Havna har ferge-terminal med tilknytning til Danmark - containerterminal og stykkgodsterminal med faste ruteforbindelser til sentrale havner i Europa inkludert Balticum. Over 60% av alt gods fra havna kommer/går vestover innenfor Vest-Agder fylke og 40% til eller fra områder vest for Vest-Agder.

Kristiansand lufthavn Kjevik er stamlufthavn og landsdelens eneste lufthavn med ruteflyving. Flyplassen er av strategisk betydning for næringslivet i regionen. Den eksportrettede delen av industrien har utstrakt reisevirksomhet til og fra kunder og leverandører i utlandet. Kommunikasjon til København og Amsterdam lufthavner er viktig for fortsatt vekst.

I 2002 var årsgjennstrafikken (ÅDT) på stamvegen E18 ved Varoddbrua øst for Kristiansand cirka 31 000 kjøretøy og på E39 ved Extrata (tidligere Falconbridge nikkelverk) like vest for byen cirka 37 000. På oppdrag av Statens vegvesen utredet Agderforskning i februar 2002 en lokal prognose for trafikkvekst på stamvegen gjennom Agderbyen og kom frem til en sannsynlig trafikkvekst pr. år fram til 2020 på 2,9 prosent. Faktisk trafikkvekst fra øst mellom 2002 og 2008 har vært på ca 30 %. På innfarten fra vest har trafikkveksten i samme periode vært på ca 20 %.

Erfaringene fra kollektivsatsingen i Kristiansand viser at en ensidig satsing på bedre kollektivtransport ikke er tilstrekkelig for å nå de målene en har satt seg om å få en større andel av trafikantene over på kollektivtransporten. Det vil kreve en mer helhetlig satsing, som kombinerer arealplanlegging, framkommelighetstiltak og forbedringer i kollektivtilbudet med en mer restriktiv bilpolitikk. Den store utfordringen for Kristiansand vil være å finne effektive og balanserte restriksjoner på biltrafikken som også kan finansiere et konkurransedyktig kollektivtilbud. Restriktive tiltak må ses i sammenheng med arealbruk og lokaliseringpolitikk i regionen. Målet med å innføre en rushtidsavgift i Kristiansand er å dempe biltrafikken og stimulere miljøvennlig transport for å reduserte klimautslippet, forbedre bylufta og forbedre trafikksituasjonen i byen. Bedre framkommelighet i rushtiden vil gi mer velfungerende trafikkavvikling i byregionen. Økt framkommelighet vil både være nyttig for næringslivets transport, for de som reiser kollektivt, og for de som må bruke bil til og fra jobb.

Kristiansand kommune og Vest-Agder fylkeskommune inngikk i juni 2009 en avtale om belønningsordning til bedre kollektivtilbud og mindre bilbruk for perioden 2009-2012. I løpet av de neste årene skal det brukes ca 285 mill på tiltak som fremmer miljøvennlig transport og begrenser bilbruken. Mange av tiltakene i ordningen er allerede definert. Konseptvalgutredningen skal legge grunnlaget for vurdering av restriktive tiltak. Et hovedmål i avtalen er at biltrafikken gjennom bomringen i rushtiden skal reduseres med 5 % i forhold til 2008.

Samferdselsdepartementet har i juni 2009 lagt fram en Stortingsproposisjon om Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1. Samferdselspakkens fase 1 omfatter primært bygging av firefelts veg på en delstrekning av den sterkt trafikkbeltede rv. 456 til bydelen Vågsbygd, kostnadsberegnet til vel 1 mrd. kr. Videre er det forutsatt gjennomført mindre investeringstiltak for drøyt 400 mill. kr, hovedsakelig gang- og sykkelanlegg og kollektivtiltak.

1.1 ATP-prosjektet

Ettersom kommunene er gjensidig avhengig av hverandre er det behov for å ta et regionalt grep for å samordne areal- og transportplanleggingen. Det lokale ønsket om samordning er i tråd med nasjonale føringer. I Areal- og transportprosjektet samarbeider kommuner, fylkeskommuner, og statsetater om areal- og transportplanleggingen. Det er et overordnet mål å legge til rette for bærekraftige transportløsninger. Prosjektet er delt i to: transportdelen og arealdelen. Disse to delprosjektene har felles styringsgruppe ATP-utvalget, men ulike mandat, finansiering og deltakelse.

Transportdelen (transportprosjektet) er hjemlet i forsøksloven og innebærer at kommuner, fylkeskommuner og Statens vegvesen i en felles politisk styringsgruppe (ATP-utvalget) forvalter midler til transport (frem til 31.12.2009, etter nyttår er det formelt fylkeskommunen som forvalter midlene). Midlene skal brukes der det er mest effektivt, uavhengig av forvaltningsnivå og administrative grenser.

ATP-kommunene og fylkeskommunene har fattet et prinsippvedtak der man ønsker at fase 2 av Samferdselspakken skal omfatte utbygging av E39 til firefelts veg fra Kristiansand sentrum til Søgne grense, samt ytterligere satsing på de mindre investeringstiltakene med ytterligere cirka 600 mill. kr.

I forbindelse med avtaler med Samferdselsdepartementet om belønningsmidler for bedre kollektivtrafikk og redusert biltrafikk i Kristiansandsregionen, har man forpliktet seg til å vurdere innføring av tidsdifferensierte bompengetakster eller tilsvarende restriktive tiltak.

Arealprosjektet

Arealdelen (arealprosjektet) har mandat fra kommunestyrene og fylkesutvalgene. Målet er å utarbeide en felles overordnet arealplan for kommunene i Kristiansandsregionen hvor transport og arealbruk ses i sammenheng. På initiativ fra styret i Knutepunkt Sørlandet ble det i 2002 utarbeidet et prosjektforslag for "Felles retningslinjer for samordnet arealplanlegging i området Knutepunkt Sørlandet". Knutepunkt Sørlandet er et interkommunalt samarbeidsorgan for de sju kommunene Lillesand, Birkenes, Iveland, Vennesla, Kristiansand, Søgne og Songdalen. Kommunene utgjør et felles bo- og arbeidsmarked. Hensikten med samarbeidet er å utvikle kommunene og sikre innbyggerne i regionen et så godt og effektivt tjenestetilbud som mulig. Forslaget ble behandlet i kommunene Kristiansand, Vennesla, Songdalen, Birkenes, Lillesand og Søgne samt i Vest-Agder fylkeskommune og Aust-Agder fylkeskommune som alle i 2004 gav sin tilslutning til prosjektet. Høsten 2005 ble det ansatt prosjektleder i et 4-årig engasjement for å lede planarbeidet. Prosjektgruppe ble opprettet og ATP-utvalget ble utpekt som politisk styringsgruppe.

Arealprosjektet kan betraktes som arealdelen av ATP-prosjektet. Med andre ord består ATP prosjektet av to delprosjekter:

1. **Delprosjekt 1:** ATP-transport: Dette er en forsøksordning igangsatt på initiativ fra samferdselsdepartementet. Prosjektet startet opp 1.1.2004 og skal gå ut 2009. Fra 1. januar 2010 blir dette en permanent ordning.
2. **Delprosjekt 2:** ATP-areal: Arealprosjektet ble igangsatt på initiativ fra Knutepunkt Sørlandet. Prosjektet startet opp høsten 2005 og skal avsluttes våren 2010.

1.2 Oppdragsbrev

Brev fra Samferdselsdepartementet til Statens vegvesen Vegdirektoratet 22.04.2009.

Ekstern kvalitetssikring (KS1) - Samferdselspakke for Kristiansandsregionen

Vi viser til tidligere kontakt i saken.

Vi ser det som ønskelig at arbeidet med å utarbeide KVV for Samferdselspakke fase 2 i Kristiansandsregionen starter opp raskt. Vi vil i det følgende komme med noen føringer i forhold til utformingen av KVV og videre arbeid.

Det er viktig at KVV blir utformet i tråd med de krav som blir stilt gjennom rammeavtalen for ordningen med KS1 og de erfaringene som er høstet gjennom KS1-arbeidet så langt. Spesielt vil vi peke på viktigheten av å sikre transparenss og konsistens med tanke på behovsvurderinger, mål, krav og alternativvurderinger.

Samferdselsdepartementet legger generelt til grunn at det i en KVV skal gis en vurdering av både areal- og transportspørsmål, inkludert langsiktig transportmiddelfordeling, restriktive tiltak overfor trafikken, framtidige investeringsbehov, jordvern hensyn og forhold knyttet til klimagassutslipp. Det er ønskelig å få vurdert hvordan ulike arealbruksscenarioer virker inn på transportsystemet, herunder foreta en særskilt vurdering av kjøpesenterproblematikken.

Vi understreker at målet med KS1 er at statlige myndigheter skal komme inn i en tidlig planfase, og at det derigjennom blir lagt rammer for hva som bør inngå i den videre planleggingen. På den bakgrunnen er det i KS1-prosesser ønskelig at lokale myndigheter avventer en avklart KS1 før det fattes vedtak i forbindelse med planlegging etter plan- og bygningsloven, eller andre vedtak med vesentlig betydning for pakken.

Dersom lokale myndigheter likevel skulle velge å videreføre planleggingen lokalt uten at det foreligger en avklart KS1, vil det være en risiko for at regjeringens beslutning med tanke på KS1 vil kunne avvike fra det grunnlaget som den lokale planprosessen er basert på.

Vi ser det som viktig at utformingen av en KVV for Samferdselspakke fase 2 i Kristiansandsregionen blir drøftet mellom sentrale myndigheter, berørte lokale og regionale myndigheter i lys av disse føringene, før det tas endelig stilling til det videre arbeidet. Herunder må det finnes en hensiktsmessig måte å organisere arbeidet med utformingen av KVV på.

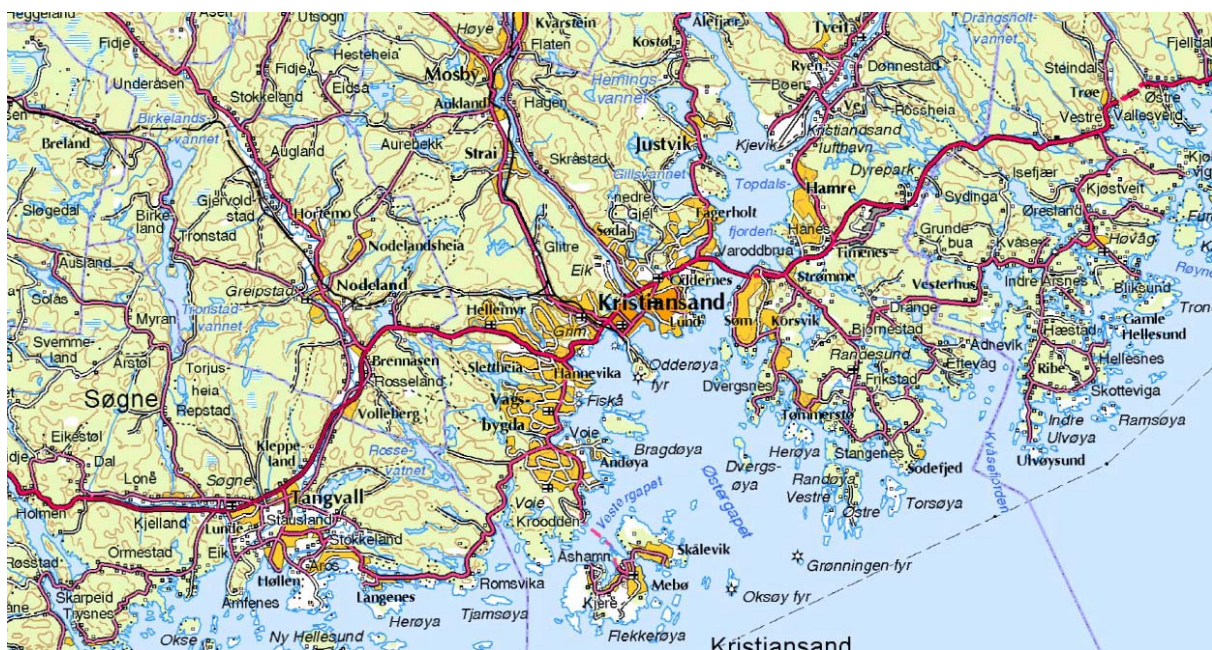
En KVV for fase 2 av samferdselspakken bør vurdere ulike konsepter, herunder restriktive tiltak som blant annet køprising/ordning/tidsdifferensiert bompengordning. Utbedring av Vågsbygdvegen er unntatt KS1, og bør ligge inne i 0-alternativet. Det foreligger lokalt vedtak om innføring av rushtidsavgift eller tiltak med tilsvarende effekt, og dersom KS1 skulle konkludere med at dette bør innføres, bør det legges opp til at ordningen tas inn som en del av fase 1 av samferdselspakken. Dette vil sikre at ordningen kan starte opp så raskt som mulig.

Samferdselsdepartementet ønsker å bli involvert i vurderingene knyttet til behov, mål, krav og konseptuelle alternativer. Som grunnlag for dette bes Vegdirektoratet om å utarbeide behovsanalyse med interessentanalyse, og lage en skisse til strategidokument. Denne skissen bør drøfte samfunns- og effektmål for prosjektet, slik at departementet kan vurdere og fastsette målene på grunnlag av etatens forarbeid.

I første omgang ber vi imidlertid om at Vegdirektoratet så snart som mulig oversender etatens forslag til organisering av og arbeids- og framdriftsplan for KVV-arbeidet, herunder hvordan lokale og regionale myndigheter er tenkt trukket inn.

Tolkning av oppdragsbrevet

Utredning av konsepter for transportsystemet i byområder er faglig utfordrende fordi mange faktorer og virkemidler virker sammen. I konseptvalgutredningen for Kristiansandsregionen må planleggingen av transportsystemet ses i sammenheng med arealstrategiene for den videre utviklingen av regionen. Det vil være en utfordring å koordinere fremdrift og slutføring av den lokale planleggingen som har foregått over flere år og arbeidet med konseptvalgutredningen og den eksterne kvalitetssikringen. Det vises i denne sammenheng til avtalen mellom Samferdselsdepartementet og Kristiansandsregionen om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 2009-2012 punkt 3 og 4 (ref. 5).



Figur 2 Kristiansand og omkringliggende områder. Kristiansand er et møtepunkt for transport nord-syd og øst-vest i regionen og landsdelen. Blandingen av internasjonal, inter-regional, regional og lokal trafikk er en utfordring i utformingen av konsepter.

2 AVGRENSING AV KVV-ARBEIDET

Avgrensningen av KVV-arbeidet skjer i henhold til rammer satt av Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet gjennom retningslinjene for KVV/KS1 i etaten. Underveis i prosessen drøftes avgrensningene i utredningene med styringsgruppa for prosjektet og samarbeidsgruppa lokalt.

2.1 Målsetting for arbeidet

Målet for KVV Kristiansand er å avklare:

- Aktuelle konsepter for transportsystemet i Samferdselspakke for Kristiansandsregionen Fase 2
- Virkninger av ulike arealstrategier for transportsystemet
- Transportmessige og samfunnsøkonomiske virkninger av de ulike konseptene

Utredningen skal kunne 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.

Konseptvalgutredningen skal avklare forholdet mellom restriktive tiltak for biltrafikken, satsing på kollektivtrafikk, gange og sykkel, stimulerende tiltak, videre utbygging av hovedvegssystemet og forhold knyttet til arealbruk og utbygging i regionen.

2.2 Tematisk avgrensning

Konseptvalgutredningen skal gi en bred faglig vurdering av alle interesser knyttet til areal- og transportsystemet i Kristiansandsregionen. Innholdet i utredningen skal dekke kravene i "Mal for behovsutredninger i Statens vegvesen" sist oppdatert 31.10.2006.

Virkemidler i transportsystemet avgrenses i utgangspunktet til tiltak for vegsystemet, kollektivtransporten, sykkel, gående, restriktive tiltak for biltrafikken, stimulerende tiltak for kollektivtransporten og arealbruk/utbyggingsstrategier. Stamvegfunksjonen og betjening av havna, flyplassen og knutepunkter i regionen er viktige vurderinger i forhold til vegsystemet. Sentralt i utredningene står vurderingen av restriktive tiltak for biltrafikken. Dette vil være en særlig utfordring for prosjektet ettersom det er behov for utvikling av både metodikk og tilgjengelige transportmodeller i forbindelse med denne typen vurderinger.

En rushtidsavgift skiller seg fra andre bompengerordninger ved at det er et fokus på rushtiden: Målet er å redusere biltrafikken og forbedre fremkommeligheten på tider av døgnet hvor miljø- og fremkommelighetsproblemene er størst. Andre bompengerordninger i de største byområdene i Norge er primært etablert for å finansiere nye transportpakker i byene. Samferdselspakken i Kristiansand vil være en slik finansieringspakke, mens rushtidsavgiften kan komme på toppen av denne.

Det er allerede etablert en bomring i byen. Det kan være aktuelt å se på alternative plasseringer av bomstasjonene og/eller andre betalingsystemer som eventuelt kunne vært mer effektive i forhold til en rushtidsavgift.

Det vil i KVV-en også bli vurdert stimulerende tiltak for kollektivtrafikken, gange og sykkel som del av en helhetlig transportløsning for Kristiansandsregionen.

Regionale problemstillinger knyttet til areal- og transportutvikling mellom Arendal og Kristiansand vurderes i forbindelse med arealstrategiene for regionen og i forhold til regionale transportstrømmer.

Vurderinger av utslipp av klimagasser vektlegges og potensialet ved de ulike konseptene vurderes.

Dersom det foreligger metodikk vurderes også sekundæreffekter av konseptene for biologisk mangfold, kulturminner, friluftsliv, støy/luft, strandsoneproblematikk m.m. Usikkerheten i slike vurderinger vil være stor. Innholdet i utredningene drøftes i samarbeidsgruppa.

I fremtidige arealstrategier vurderes hovedprinsipper for fremtidige bolig- og næringsarealer og videre utvikling av kjøpesentre og andre transportintensiv arealbruk. Konseptvalgutredningens konsepter testes i forhold til en mulig endring i vedtatt havnestruktur. Arealstrategiene utvikles i samarbeid med samarbeidsgruppa og det åpne verkstedet hvor alle berørte interessenter er representert.

2.3 Geografisk avgrensning

I utgangspunktet inkluderes dagens ATP-område som omfatter Kristiansand, Vennesla, Lillesand, Birkenes, Iveland, Songdalen og Søgne kommuner. Endelig geografisk avgrensning foretas etter at situasjonsbeskrivelsen er avsluttet og justeres eventuelt når de trafikale virkningene av konseptene er klarlagt.

Geografisk avgrensning av områder med restriktive tiltak avklares i forbindelse med utforming av konseptene.

Influensområde for vurderingene av virkninger avklares etter at situasjonsbeskrivelsen er avsluttet og i samråd med berørte kommuner, Vest-Agder og Aust-Agder fylkeskommuner og regionale etater.

2.4 Tilgrensende KVUer og andre viktige planprosesser

I perioden frem til neste revisjon av NTP er det planlagt en konseptvalgutredning for E39 fra kommunegrensen Søgne/Songdalen og vestover mot/inn i Rogaland (avgrensningen av KVUen er ikke fastlagt). Avgrensningen og rammene for KVUen er ikke fastlagt. Ved eventuelle overlappende utredningsprosesser avklares forholdet mellom de to KVUene i samråd med Samferdselsdepartementet.

Kristiansand kommune, nabokommunene og Vest-Agder fylkeskommune har gjennom lang tid samarbeidet om transport- og arealplanleggingen i Kristiansandsregionen. I mandatet for KVUen for samferdselspakken fase 2 står det at:

“Vi understreker at målet med KS1 er at statlige myndigheter skal komme inn i en tidlig planfase, og at det derigjennom blir lagt rammer for hva som bør inngå i den videre planleggingen. På den bakgrunnen er det i KS1-prosesser ønskelig at lokale myndigheter avventer en avklart KS1 før det fattes vedtak i forbindelse med planlegging etter plan- og bygningsloven, eller andre vedtak med vesentlig betydning for pakken.

Dersom lokale myndigheter likevel skulle velge å videreføre planleggingen lokalt uten at det foreligger en avklart KS1, vil det være en risiko for at regjeringens beslutning med tanke på KS1 vil kunne avvike fra det grunnlaget som den lokale planprosessen er basert på.

Vi ser det som viktig at utformingen av en KVU for Samferdselspakke fase 2 i Kristiansandsregionen blir drøftet mellom sentrale myndigheter, berørte lokale og regionale myndigheter i lys av disse føringene, før det tas endelig stilling til det videre arbeidet. Herunder må det finnes en hensiktsmessig måte å organisere arbeidet med utformingen av KVU på.”

Forholdet mellom pågående planprosesser og arbeidet med konseptvalgutredningen koordineres i samarbeidsgruppa (politisk og administrative representanter fra de berørte kommunene, fylkeskommunene og regionale etater). Det legges vekt på en løpende dialog angående forutsetninger og premisser for konseptvalgutredningen slik at kommunene og fylkeskommunen i minst mulig grad må stoppe pågående plan- og utredningsprosesser.

2.5 Aktuelle konsepter

Innspill til aktuelle konsepter avklares gjennom et åpent verksted hvor alle interessenter er representert. Videre bearbeiding og eventuell siling gjøres av Statens vegvesen og i samråd med samarbeidsgruppa. Arbeidet med konseptene avsluttes våren 2010 slik at trafikkberegningene og de samfunnsøkonomiske beregningene kan avsluttes i løpet av høsten 2010 (se fremdriftsplan i kap. 3.3).

Aktuelle elementer i konseptene kan være:

- E39 Kristiansand havn – Søgne grense (konsept som tar utgangspunkt i tidligere prinsippvedtak, og primært finansierer vedtatte kommunedelplaner samt evt. "Myk pakke")
- E18/E39 som omkjøringsveg
- Rv 9 Kristiansand-Vennesla (Dette er en av de regionale utbyggingsaksene med befolkningsvekst. Uten tiltak er det ventet vesentlige miljø- og fremkommelighetsproblemer gjennom bydelen Grim, og i krysstilkoblingen med E18-E39)
- Rushtidsavgift
- Andre restriktive tiltak
- Stimulerende tiltak – særlig for gående og sykkel (for eksempel Christian Kvart-brua)
- Kollektivkonsepter, inklusive vurdering av "superbuss"-konsepter
- Arealstrategier for utbygging av bolig- og næringsarealer, byutvikling i Kvadraturen, utvikling av transportintensive virksomheter (kjøpesentre m.m.), arealer for fremtidig infrastruktur m.m.
- Systemer for betjening av flyplass, jernbanen, havn og kollektivknutepunkter

De ulike elementene kombineres til helhetlige konsepter for regionen. Forkastede konsepter beskrives og begrunnelse for å utelate konseptene fra videre utredning redegjøres for.

2.6 Metodikk og verktøy

Trafikkberegningene gjennomføres i hovedsak med RTM (regional transportmodell) og eventuelle andre verktøy som er nødvendige for å kunne vurdere virkninger av rushtidsavgift. Overføring mellom transportformene vurderes ved hjelp av RTM og kvalitative vurderinger. Det vurderes om det er behov for trafikkmodeller på mer detaljert geografisk nivå for å vurdere kapasitet i vegnettet i kvadraturen. De samfunnsøkonomiske beregningene gjennomføres med programmet Effekt og trafikantnyttmodulen i Regional transportmodell.

Som en del av de samfunnsøkonomiske beregningene gjennomføres en finansieringsanalyse for samferdselspakkens del 2 og en usikkerhetsanalyse, jfr. TØI-rapport 1011/2009 "Konseptvalgutredninger og samfunnsøkonomiske analyser".

2.7 Grunnlagsdata

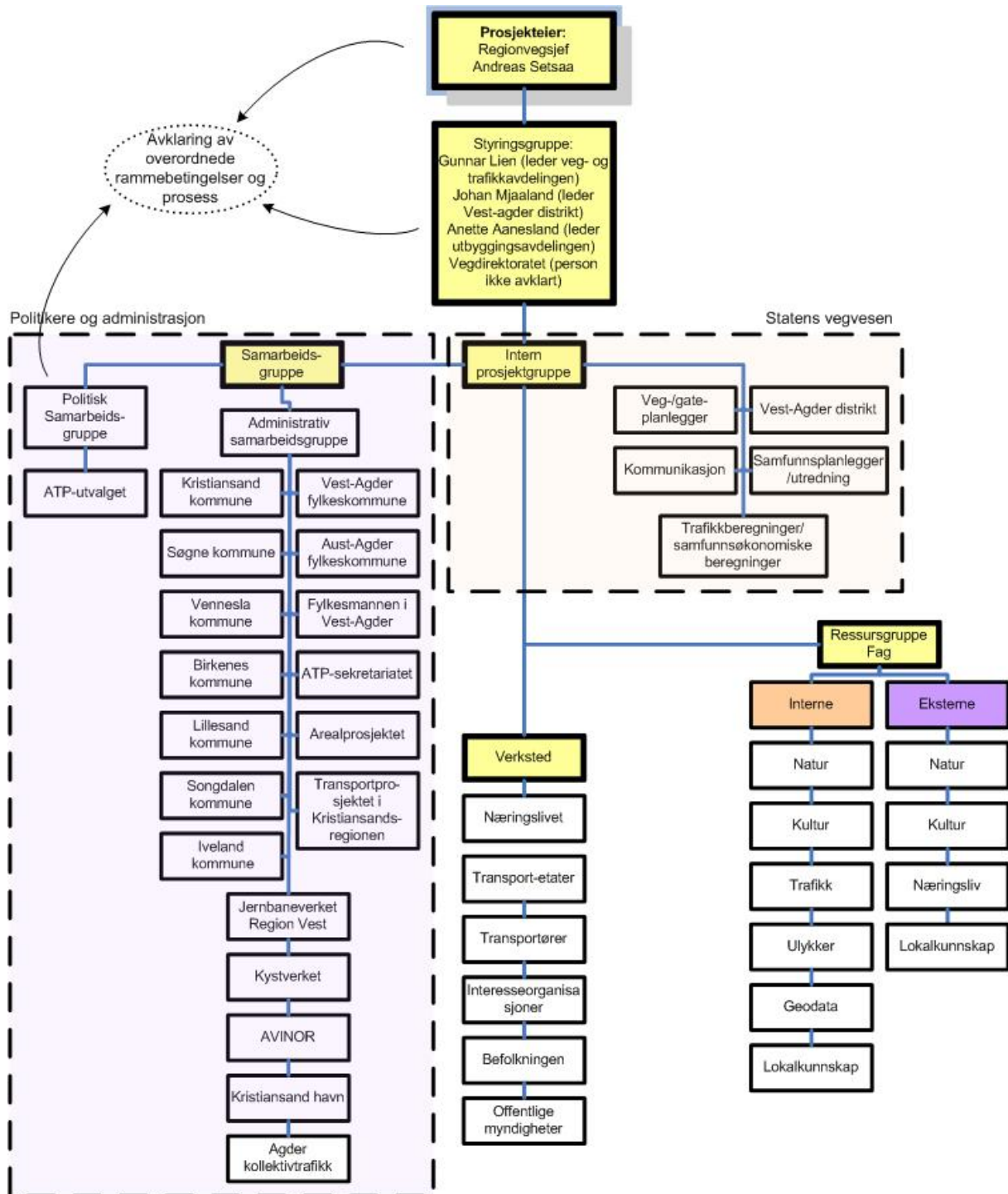
Grunnlagsdata for vurderingene hentes fra eksisterende registre og databaser. I tillegg gjennomføres det en trafikkundersøkelse som grunnlag for kvalitetssikring og kalibrering av trafikkmodellene. Det vurderes om det faglige grunnlaget er tilstrekkelig for vurdering av virkninger for kollektivtrafikken 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.

3 ORGANISERING AV ARBEIDET

Prosjektet organiseres i henhold til anbefalingene gitt av Vegdirektoratet. I tillegg etableres en gruppe bestående av fagpersoner for rådgivning på det faglige innholdet i situasjonsbeskrivelsen og virkninger av konseptene. Grappa settes sammen av eksterne og interne fagfolk.

3.1 Prosjektets organisering



3.2 Medvirkning og kommunikasjon

Prosjektet gjennomføres i en åpen prosess hvor det etableres en aktiv dialog med samarbeidsgruppa, den faglige ressursgruppa og de som deltar på verkstedene. Det etableres egnede arenaer for medvirkning for de tre gruppene. Referat fra møtene gjøres tilgjengelig på prosjektets nettside.

Verkstedet gjennomføres i tre faser:

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

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

3.3 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.

Prosjektgruppa vil møtes 1-2 ganger pr. måned.

Tidspunkt	"Produkter"	Prosjektgruppa	Samarbeidsgruppa	Referansegruppe/ ressursgruppe/ Verksted
September 2009		Møte prosjektgruppa – Oppstart internt	Møte administrativt nivå	
Oktober 2009	Prosjektplanen sendes Vegdirektoratet	Oppstart trafikkundersøkelse Start situasjonsbeskrivelse	Møte 1 i samarbeidsgruppa	
November 2009				
Desember 2009	Prosjektplan sendes Samferdselsdeparte- mentet fra Vegdirektoratet			
Januar 2010		Oppstart kvalitetssikring av transportmodellene		
Februar 2010	Detaljert prosjektplan ferdig		Møte 2 i samarbeidsgruppa	Faglig ressursgruppe: Innledende drøfting om situasjonsbeskrivelsen
Mars 2010	Situasjonsbeskrivelse ferdig	Verksted 1: Situasjonsbeskrivelse, behov og mål		
April 2010		Verksted 2: Konsepter og arealstrategier	Møte med samarbeidsgruppa om situasjonsbeskrivelse, behov og mål	Bystrategi-verksted gjennomføres
Mai 2010	Ferdig utforming av konsepter og arealstrategier	Videreutvikling av konseptene og arealstrategier Ferdig kvalitetssikring av transportmodellene	Møte med samarbeidsgruppa om konseptene	

Juni 2010	Utsjekk av behov, mål og konsepter i Samferdselsdeparterementet		Revisjon av prosjektplanen	
Juli 2010				
Tidspunkt	"Produkter"	Prosjektgruppa	Samarbeidsgruppa	Referansegruppe/ressursgruppe/Verksted
August 2010				
September 2010	Rapport trafikkberegninger	Slutføring trafikkberegninger Samfunnsøkonomiske beregninger	Møte 3 i samarbeidsgruppa	
Oktober 2010		Samfunnsøkonomiske beregninger Arbeid med anbefaling		
November 2010	Utkast KVV-rapport, prissatte og ikke-prissatte virkninger, regionale virkninger og ROS-analyse	Verksted 3: Presentasjon av utredninger og forslag til anbefaling		
Desember 2010		Eventuelle beregninger av utbyggingsrekkefølger Slutføring KVV	Møte 4 i samarbeidsgruppa Utsjekk anbefaling	
Januar 2011	Oversendelse av KVV-rapporten til Vegdirektoratet/Samferdselsdeparterementet			


4 REFERANSER

Nr	Dokument	Referanser til internt lagringsområde på O: og/eller i SVEIS, evt. link til www.
1.	Ekstern kvalitetssikring (KS1) – Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, Oppdragsbrev fra Samferdselsdepartementet til Vegdirektoratet datert 22.04.2009	Oppdrag KS1 fra SD (22 apr 09) SVEIS 2004 / 024833 - 54
2.	Byutredning for Kristiansandsområdet, Nasjonal transportplan 2006-2015.	ntp.dep.no
3.	Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, Grunnlag for prinsippvedtak bompengepakke. Statens vegvesen Region sør, Strategistaben 1. februar 2005	Grunnlag for prinsippvedtak fase 1 og 2 (1 feb 2005)
4.	Samferdselspakke for Kristiansandsregionen, Bompengeutredning. Statens vegvesen Region sør, Strategistaben 15. januar 2007.	Grunnlag for vedtak bompengesøknad fase 1 (15 jan 2007)
5.	Belønningsmidler: Avtale mellom Samferdselsdepartementet og Kristiansandsregionen v/ VestAgder fylkeskommune og Kristiansand kommune om belønningstilskudd til bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 2009 – 2012 (juni 2009)	Belønningssøknaden Kristiansandsregionen 2009-2012 Belønningsavtale for bedre kollektivtransport og mindre bilbruk 2009 – 2012.pdf
6.	Felles mål for sørlandet 2003 – 2010, Agderrådets strategidokument	Felles mål for sørlandet 2003 – 2010
7.	Vi tror på muligheter, Kommuneplan 2005-2016 for Kristiansand, vedtatt av bystyret 21. september 2005.	Kommuneplan 05-16 Krs Del 1 Kommuneplan 05-16 Krs Del 2-Arealdelen Kommuneplan 05-16 Krs Del 3-KART Kommuneplan 05-16 Krs Del 4-Vedlegg Kommunens nettside
8.	Regional plan for Kristiansandsregionen, (Utkast til plandokument, 19.05.2009) Neste versjon skal foreligge ultimo august. ATP-utvalget den 4. sept. 2009 ventes å vedta å sende augustutgaven (etter evt. justeringer) på høring til kommunene. Endelig vedtak forventes i februar 2010.	Regional plan for Krs-reg. (utkast 19.05.09) Saksframlegg Regional plan for Krs-reg. (utkast 10.08.09).pdf Regional plan for Krs-reg. KU del 2 (utkast 24.7.09).pdf Regional plan for Krs-reg. (utkast 19.05.09) Plankart www.arealprosjektet.no
9.	Urbanet Analyse: Rushtidsavgift i Kristiansand? – Rapport, Juli 2008 Sammendrag og anbefalinger	Rushtidsavgift i Kristiansand - Rapport Rushtidsrapport Sammendrag (27.08.08) ATP Rushtidsavgift i Kristiansand (5 sept 08).pdf ATP Rushtidsavgift og Samferdselspakke 2 (7. nov 08).pdf
10.	St.prp. nr. 98 (2008-2009) "Om utbygging og finansiering av Samferdselspakke for Kristiansandsregionen fase 1" Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 21. august 2009.	St.prp 98 (08-09) SPK fase 1.pdf
11.	ATP handlingsprogram 2008-2009	ATP Handlingsprogram 2008-2009 (revidert 08.05.08).pdf
12.	Risikoanalyse av tunnelsystemet på E39 Gartnerløkka – Hannevikdalen i Kristiansand, Rapport	Risikoanalyse av tunnelsystemet på E39 Gartnerløkka-Hannevikdalen – Rapport.pdf

Nr	Dokument	Referanses til internt lagringsområde på O: og/eller i SVEIS, evt. link til www.
		Konklusjoner og anbefalinger fra risikoanalysen av tunnelsystemet på E39 Gartnerløkka–Hannevikdalen.pdf
13.	Vest-Agder fylkeskommunes høringsuttalelse til Nasjonal transportplan (Inneholder en del strategiske vurderinger)	NTP 2010-19 - V-A fylkeskommunes uttalelse.pdf
14.	Regionplan Agder	Regionplan Agder 2010 Kommunikasjon-rapport.pdf www.Regionplanagder.no
15.	Fylkesplan Vest-Agder	Fylkesplan 2002.pdf
16.	Planprogram – Revisjon av Kommuneplanen for Kristiansand 2010-2020	Rev. av komm-plan for Krs 2010-2020 - Planprogram www.Kristiansand.kommune.no
17.	Diverse vedtak / rapporter i ATP-utvalget 2008 og 2009.	ATP NTP og bystrategi i Region sør (7. feb 08).pdf ATP Framtidens byer (29. feb 08).pdf ATP NTP-uttalelse (29. feb 08).pdf ATP Årsrapport 2008.pdf
18.	Kommunedelplan for Kvadraturen og Vestre havn Planprogram har vært til høring mai 2009.	KDP Kvadraturen og vestre havn. Planprogram.pdf kristiansand.kommune.no
19.	NTP 2010-2019. Strategisk innspill fra Vest-Agder fylkeskommune (Saksnr 30/2006 i fylkestinget 20.06.2006)	NTP 2010-19 Strategisk innspill fra VA fylkeskommune.pdf
20.	Hovedplan for gang- og sykkelveier i Kristiansand (november 2006)	Hovedplan for gang- og sykkelveier - (Krs. kommune nov. 2006).pdf Hovedplan for gang- og sykkelveier - kartvedlegg.doc
21.	Strategisk næringsplan 2008-2011 for kommunene i Knutepunkt Sørlandet	Strategisk næringsplan for kommunene i Kristiansandsregionen.pdf
22.	Areal og buss – en byvisjon (mai 1999)	Areal og buss - en byvisjon (mai 1999).pdf

Vedlegg

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

 Statens vegvesen	
Reg. dato:	27 APR 2009
Saksnr.:	2004/024833-54
Arkivnr.:	361

Deres ref

Vår ref
09/1152- PNF

Dato
22.04.2009

Ekstern kvalitetssikring (KS1) - Samferdselspakke for Kristiansandsregionen

Vi viser til tidligere kontakt i saken.

Vi ser det som ønskelig at arbeidet med å utarbeide KVV for Samferdselspakke fase 2 i Kristiansandsregionen starter opp raskt. Vi vil i det følgende komme med noen føringer i forhold til utformingen av KVV og videre arbeid.

Det er viktig at KVV blir utformet i tråd med de krav som blir stilt gjennom rammeavtalen for ordningen med KS1 og de erfaringene som er høstet gjennom KS1-arbeidet så langt. Spesielt vil vi peke på viktigheten av å sikre transparens og konsistens med tanke på behovsvurderinger, mål, krav og alternativvurderinger.

Samferdselsdepartementet legger generelt til grunn at det i en KVV skal gis en vurdering av både areal- og transportspørsmål, inkludert langsiktig transportmiddel-fordeling, restriktive tiltak overfor trafikken, framtidige investeringsbehov, jordvern-hensyn og forhold knyttet til klimagassutslipp. Det er ønskelig å få vurdert hvordan ulike arealbruksscenarioer virker inn på transportsystemet, herunder foreta en særskilt vurdering av kjøpesenterproblematikken.

Vi understreker at målet med KS1 er at statlige myndigheter skal komme inn i en tidlig planfase, og at det derigjennom blir lagt rammer for hva som bør inngå i den videre planleggingen. På den bakgrunnen er det i KS1-prosesser ønskelig at lokale myndigheter avventer en avklart KS1 før det fattes vedtak i forbindelse med planlegging etter plan- og bygningsloven, eller andre vedtak med vesentlig betydning for pakken.

Postadresse:
Postboks 8010 Dep
0030 OSLO

Kontoradresse:
Akersg. 59

Telefon
22 24 90 90 / 22248301
Org. nr.:
972 417 904

Veg- og baneavdelingen
Telefaks:
22 24 56 08

Saksbehandler:
Petter Nedrås Falkung
22 24 83 33

Dersom lokale myndigheter likevel skulle velge å videreføre planleggingen lokalt uten at det foreligger en avklart KS1, vil det være en risiko for at regjeringens beslutning med tanke på KS1 vil kunne avvike fra det grunnlaget som den lokale planprosessen er basert på.

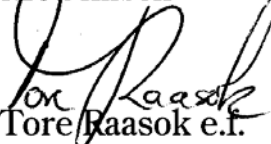
Vi ser det som viktig at utformingen av en KVV for Samferdselspakke fase 2 i Kristiansandsregionen blir drøftet mellom sentrale myndigheter, berørte lokale og regionale myndigheter i lys av disse føringene, før det tas endelig stilling til det videre arbeidet. Herunder må det finnes en hensiktsmessig måte å organisere arbeidet med utformingen av KVV på.

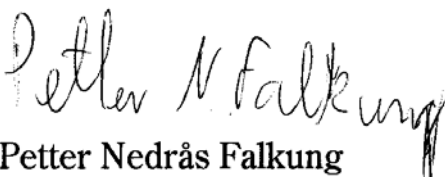
En KVV for fase 2 av samferdselspakken bør vurdere ulike konsepter, herunder restriktive tiltak som blant annet køpriseringsordning/tidsdifferensiert bompengordning. Utbedring av Vågsbygdvegen er unntatt KS1, og bør ligge inne i 0-alternativet. Det foreligger lokalt vedtak om innføring av rushtidsavgift eller tiltak med tilsvarende effekt, og dersom KS1 skulle konkludere med at dette bør innføres, bør det legges opp til at ordningen tas inn som en del av fase 1 av samferdselspakken. Dette vil sikre at ordningen kan starte opp så raskt som mulig.

Samferdselsdepartementet ønsker å bli involvert i vurderingene knyttet til behov, mål, krav og konseptuelle alternativer. Som grunnlag for dette bes Vegdirektoratet om å utarbeide behovsanalyse med interessentanalyse, og lage en skisse til strategidokument. Denne skissen bør drøfte samfunns- og effektmål for prosjektet, slik at departementet kan vurdere og fastsette målene på grunnlag av etatens forarbeid.

I første omgang ber vi imidlertid om at Vegdirektoratet så snart som mulig oversender etatens forslag til organisering av og arbeids- og framdriftsplan for KVV-arbeidet, herunder hvordan lokale og regionale myndigheter er tenkt trukket inn.

Med hilsen


Tore Raasok e.f.


Petter Nedrås Falkung



Statens vegvesen



Region sør
Strategistaben