

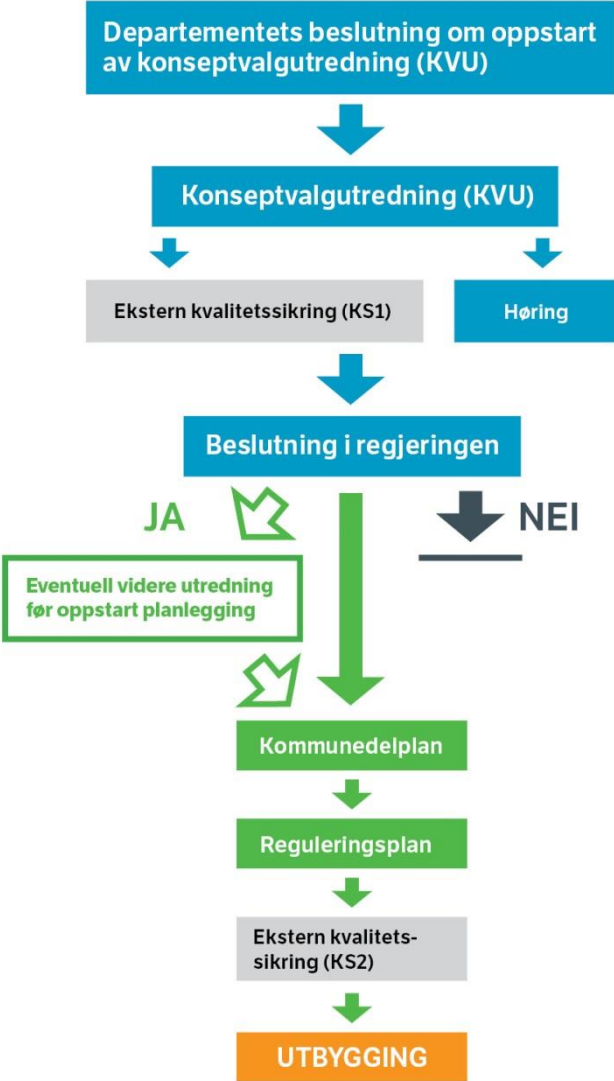
KVU-prosessen fra A til Å

I KVU for kryssing av Oslofjorden utredes muligheter for mer effektiv transport over Oslofjorden, blant annet mulighet for faste forbindelser for veg og jernbane med bru eller tunnel. Særlig bruløsninger kan gi store konflikter med ulike arealinteresser, herunder områder som har nasjonalt vern. De siste månedene har medier og enkelte aksjonsgrupper stilt mange spørsmål om KVU-arbeidet. Dette er bakgrunnen for dette forsøket på å klargjøre prosess og formålet med KVUer generelt og KVU for kryssing av Oslofjorden spesielt.

Formålet med konseptvalgutredninger

Formålet med konseptvalgutredninger (KVU) er å bidra til planlegging og realisering av de prosjektene som gir størst nytte for samfunnet. KVU-prosessen skal forhindre at det brukes mye penger i planlegging av prosjekter som gir liten samfunnsnytte eller ikke lar seg gjennomføre. Med «konsept» menes et overordnet grep (et løsningsprinsipp) for å nå bestemte mål for samfunnet og brukerne av transportsystemet. Alle investeringsprosjekter som har en antatt kostnad over 750 millioner kroner, skal utredes faglig på konseptnivå og kvalitetssikres før eventuelt planlegging etter plan- og bygningsloven starter.

Planprosess for konseptvalgutredning



Konseptvalgutredningen skal inneholde en situasjonsbeskrivelse, kartlegge behov og formulere tilhørende mål og krav. Med dette som utgangspunkt skal det utvikles konsepter og vurderes hvordan disse oppfyller mål og krav. Rapporten fra KVU for kryssing av Oslofjorden skal være ferdig sommeren 2014. Rapporten sendes ut på høring og til ekstern kvalitetssikring av uavhengige konsulenter oppnevnt av Finansdepartementet. Deretter er det opp til regjeringen å beslutte om det skal planlegges videre og i tilfelle ut fra hvilket konsept.

Om oppdraget

Samferdselsdepartementet har gitt Statens vegvesen sammen med Kystverket og Jernbaneverket i oppdrag å utrede ulike konsepter (transportløsninger) for mer effektiv transport over Oslofjorden. Bakgrunnen er politiske vedtak i fylkesting og regionråd i Østfold og Vestfold om utredning av en fast forbindelse over ytre Oslofjord.

Vi skal utrede hvordan Oslofjorden kan reduseres som en barriere for transport mellom øst- og vestsiden av fjorden. Prosjektet skal vurdere løsninger både for veg- og jernbane og forbedret ferjetilbud. Regionale virkninger som for eksempel et mer integrert arbeids- og boligmarked over Oslofjorden, næringsutvikling og vekst er sentralt å belyse i prosjektet. Samtidig skal virkninger for utslipp av klimagasser og andre miljøkonsekvenser synliggjøres og veie tungt i utredningen. I arbeidet med de utvalgte konseptene vurderer vi om det er mulig å legge til rette for effektiv transport samtidig som verneinteressene ivaretas.

Forskjellen på konsept, korridor og trasé

Et konsept er en prinsippløsning for å nå bestemte mål. I vårt tilfelle er konseptene definert som et bedre transporttilbud i en bestemt korridor basert på en bestemt teknologisk løsning for kryssing av Oslofjorden, for eksempel ferje, bru eller tunnel. En korridor kan i denne sammenhengen ha en bredde på flere kilometer. En trasé er en konkret veglinje og en korridor rommer mange trasémuligheter som skal undersøkes i eventuell videre planlegging etter KVUen.

Om siling av konsepter



I arbeidet med KVV for kryssing av Oslofjorden har vi vurdert et stort antall konsepter med bedre ferjetilbud og faste forbindelser med veg og jernbane. Vi har beregnet trafikale virkninger og trafikanntytte med regional transportmodell, kartlagt nasjonale og regionale arealinteresser og gjort foreløpige og svært usikre vurderinger av kostnadsnivå for bygging.

Innenfor tidsrammen til KVV-arbeidet er det nødvendig å redusere antall konsepter i en silingsprosess før noen utvalgte konsepter vurderes nærmere når det gjelder samfunnsøkonomi, regionale virkninger, teknologisk gjennomførbarhet og investeringskostnader. Det er umulig å vurdere teknologiske muligheter/gjennomførbarhet og kostnader for mange konsepter.

Vårt utvalg av konsepter er basert på en helhetlig vurdering av ovennevnte forhold. Silingen gjøres i en situasjon der det fortsatt kan være svært stor usikkerhet i beregning eller vurdering av ulike virkninger av konseptene. I noen tilfeller kan denne usikkerheten være stor sammenlignet med beregnet eller anslått forskjell mellom ulike konsepter når det gjelder trafikkmengder, trafikanntytte og kostnader.

Det er i denne sammenheng viktig å presisere at etatenes anbefaling av konsept for eventuell videre utredning og planlegging vil bygge på all kunnskap fra KVVU-prosessen, ikke bare vurderingene i siste runde. Og kunnskap om gjennomførbarhet og kostnader for ulike teknologier i en korridor kan brukes som grunnlag for vurderinger i andre korridorer.

I silingen ble det besluttet å fokusere på fire konsepter med bedre ferjetilbud og faste vegforbindelser i siste fase av KVVU-arbeidet (se illustrasjonen over). I tillegg analyserer vi to korridorer for kryssing med jernbane i den regionale transportmodellen for Oslofjordregionen/IC-området. Samfunnsøkonomien vil deretter bli vurdert ved å sammenligne nytten for beregnede togreiser med grove anslag for investeringskostnadene.

Om medvirkning i KVVU-prosessen

Det er forskjell på prosessen i en KVVU og i planlegging etter plan- og bygningsloven der kommunene er planmyndighet, men også i KVVU-prosessen legges det stor vekt på å involvere lokale og regionale interessenter og organisasjoner i arbeidet med utredningen.

Såkalt arbeidsverksted, som ble holdt tidlig i prosessen, var en viktig arena for dialog der både politikere og administrasjon fra statlige, fylkeskommunale og kommunale etater og ulike interesseorganisasjoner deltok. Videre har det siden oppstart med arbeidet vært jevnlig møter med en ekstern referansegruppe som også gjenspeiler en bredde i ulike fagområder og interessenter. Hensikten med referansegruppa har vært å informere, diskutere og å få innspill til videre arbeid. Innspillene vurderes faglig av transportetatene, men den endelige konseptvalgutredningen er det helt og holdent etatene selv som står for.

I tillegg legges den endelige rapporten ut til offentlig ettersyn der alle inviteres til å kommentere og å gi innspill. Uttalelsene vurderes og sammenstilles og utgjør sammen med rapporten og konsulentenes kvalitetssikring grunnlaget for regjeringens beslutning om videre utredning og planlegging.