

Vedlegg b2: Notat 1

KS1 av KVV for Innfarter til Tromsø

MARSTRAND.



1 INGRESS

KVU ITT er ikke utarbeidet fullstendig etter kravene i rundskriv R-108/23. Vi anbefaler at utrederne utarbeider supplerende notater til problembeskrivelsen og mulighetsstudien. I tillegg anbefaler vi at konseptene i alternativanalysen oppdateres. Vi har også avdekket mangler i behovsanalysen, strategiske mål og rammebetingelser. For de to førstnevnte mener vi våre egne tiltak vil være tilstrekkelige til å gå videre med KS1. For sistnevnte mener vi manglene ikke påvirker videre arbeid med KS1. Av hensyn til videre fremdrift foreslår vi å gå i gang med delene av KVUen som kan kvalitetssikres parallelt med at utrederne utbedrer manglene vi har avdekket. Vi foreslår å drøfte dette med oppdragsgiverne på møtet berammet 18.01.2024.

2 HOVEDRESULTATER ETTER GJENNOMGANG AV GRUNNLEGGENDE FORUTSETNINGER

Tema	Merknad	Vurdering
Problem- beskrivelse	<p>Det savnes en redegjørelse for problemets virkninger og konsekvenser. Problemets fremtidige utvikling og årsak-virkningsforhold er ikke beskrevet. Problemene er ikke satt i perspektiv eller tallfestet.</p> <p>Tiltak: Utrederne bør utarbeide et supplerende notat der problemets virkninger tallfestes og konsekvenser drøftes.</p>	
Behovs- analyse	<p>Vi leser funnene i behovsanalysen i samme retning som problembeskrivelsen. Kapittelet har mangler, men komplettert med supplerende notat til problembeskrivelsen og delrapporter i KVU TNN er dokumentasjonen samlet sett tilstrekkelig til at vi kan gjøre en vurdering av behovet.</p> <p>Tiltak: Ingen nødvendige tiltak.</p>	
Strategiske mål	<p>Samfunns mål er tilfredsstillende. Enkelte effektmål og tilhørende indikatorer har visse svakheter. Basert på foreløpige observasjoner vil vi ikke hensynta effektmål 4 slik at mulighetsrommet retter seg i sørgående retning, der behovet er størst. Vi vil også revurdere indikatorene for øvrige effektmål under videre kvalitetssikring.</p> <p>Tiltak: Ingen nødvendige tiltak.</p>	
Ramme- betingelser for konseptvalg	<p>Utrederne begrunner ikke rammebetingelsenes opphav og drøfter ikke implikasjonene av dem for videre konseptutvikling. Kun én av rammebetingelsene kommer til anvendelse senere i KVUen.</p> <p>Tiltak: Ingen nødvendige tiltak.</p>	
Mulighets- studie	<p>Vi mener det ikke er redegjort tilstrekkelig for silingsprosessen, der det bør foreligge uniforme, objektive og etterprøvbare silingskriterier som appliseres på alle mulighetene på likt grunnlag. Vi legger til grunn at det er de sørgående konseptene som videreføres. Det vil si at alternativ B (Konsept 2) og C (Konsept 3) siles ut for vår alternativanalyse. Mulighetsrommet i sørgående retning er ikke utredet tilstrekkelig.</p> <p>Tiltak: Utrederne bør komplettere mulighetsrommet slik at den mest sannsynlig beste løsning finnes blant tiltakene, og dernest utarbeide et supplerende silingsnotat som inneholder oppdaterte, objektive og universelle silingskriterier, og som dokumenterer hvordan de appliseres på tiltakene.</p>	

Tema	Merknad	Vurdering
Alternativ-analyse	<p>Det er avdekket mangler i kostnadsestimatene. Det foreligger investeringsbeslutninger på relevante strekninger som ikke er reflektert i KVUen.</p> <p>Tiltak: Utrederne bør:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nullalternativet og konseptene bør oppdateres til dagens situasjon • Oppdatere relevante konsepter som følge av suppleringer i mulighetsstudien • Mangler i kostnadsestimatene må utbedres og estimatene oppdateres i tråd med punktene ovenfor • Det bør utarbeides nye transportmodellberegninger for de oppdaterte og eventuelt nye konseptene • I likhet med NNB og TNN bør det redegjøres for klimagassutslipp (hovedsakelig CO2), med vekt på byggefasen 	
Føringer for forprosjekt-fasen	<p>Føringer for forprosjektet er kun omtalt overordnet.</p> <p>Tiltak: Ingen nødvendige tiltak.</p>	

Tabellforklaring: Grønt betyr at utredningen er på tilfredsstillende nivå. Gult betyr at det er noen mindre mangler som utreder rimelig enkelt kan imøtekomme eller har varslet at de vil imøtekomme. Rødt betyr at det er behov for tilleggsutredninger/vurderinger som antas å innebære et visst omfang og som oppdragsgiver må ta stilling til.

2.1 Prosess

Marstrand AS og Høgskolen i Molde (HiM) har fått i oppdrag å gjennomføre ekstern kvalitetssikring av KVU ITT, som del av den eksterne kvalitetssikringen av KVU TNN. Tiltak som er utredet i KVU ITT inngår i anbefalt konsept i KVU TNN, samtidig som det ikke har vært gjennomført en KS1 av ITT.

Vi har vært i løpende dialog og hatt flere møter med utrederne i desember/primus januar for å kommunisere observasjoner og for å etterspørre kompletterende informasjon, blant annet knyttet til ufullstendige kostnadsestimater. Gjennom denne prosessen fremla utrederne en mulig ny linje basert på linjesøk i Quantm-verktøyet som er gjennomført for KVU TNN. Vi mottok oppdaterte estimater inkludert overordnet anslag for ny linje 5. januar.

Vi har etablert en god dialog med utrederne, og ser for oss at en fortsettelse av dette vil være positivt for fremdrift og resultat.

2.2 Problembeskrivelse

Kapitlene som svarer ut krav til problembeskrivelse er *Situasjonsbeskrivelse* og *Problemanalyse*.

Situasjonsbeskrivelsen gir en helhetlig og overordnet gjennomgang av relevant bakgrunnsinformasjon og redegjør for KVUens influensområde.

Problemanalysen vektlegger at Tromsø har for lange reisetider til regionene i sitt omland. Inngressen definerer problemet på en konsis og tilfredsstillende måte, men kapittelet for øvrig er

overordnet og understøtter ikke problemet tilstrekkelig. Det definerte problemet er ikke tilfredsstillende dokumentert gjennom observasjoner, kvantifisering, alvorlighetsgrad, årsak-virkningsforhold og forventet utvikling. Problemet er langt på vei definert ut fra et mål om å oppnå en reisetid på om lag en time, uten at dette er analysert i detalj i situasjonsbeskrivelsen eller redegjort for i behovsanalysen.

BA-regionene Senja og Målselv peker seg ut til å ha størst potensial av bedre forbindelser til naboregionen Tromsø, i kraft av antall innbyggere og dagens reisetider. Med andre ord, så er det observerte problemet og potensialet klart størst i den sørlige delen av KVUens influensområde.

Forslag til oppfølging:

Vi legger til grunn at utrederne besitter tallgrunnlag som i større grad kan dokumentere problemet, og vil utforme et supplerende notat der problemet tallfestes, årsak-virkningsforhold og videre utvikling av det observerte problemet drøftes.

2.3 Behovsanalyse

Behovsanalysen er ikke tilfredsstillende dokumentert. Manglene i problembeskrivelsen gir følgefeil for behovsanalysen i form av at problemet ikke defineres og avgrenses tilstrekkelig. Dette resulterer i et stort nedslagsfelt av behov på ulike nivåer og i mange geografiske retninger. I behovsanalysen drøftes ikke styrken mellom de identifiserte behovene, og det avdekkes ikke interessekonflikter.

Utrederne har gjennomført en behovsanalyse ved hjelp av *normative og interessentbaserte metoder, men ikke etterspørselsbaserte*. De normative behovene er dokumentert som *nasjonale behov, og regionale og lokale myndigheters behov*. Interessenters behov er listet opp, men fremstår tynt ved at utrederne ikke har redegjort for kartleggingsprosessen og operasjonelle behov som potensielt kunne støttet terskelverdiene på reisetid. Behovet for redusert reisetid for pendlere er størst mellom Tromsø- og Målselv- og Senjaregionen, mens behovet for godstransporten går også videre sørover.

Forslag til oppfølging:

Under dialog med utrederne og gjennomgangen av underlag til KVU TNN har vi fått informasjon som kan understøtte de observerte behovene i denne KVUen. Sammen med en oppdatering av nullalternativet og supplerende notat for problembeskrivelse mener vi at grunnlaget vil bli tilstrekkelig til at vi kan vurdere styrken i behovene, på tross av at KVU ITT har mangler i behovsanalysen.

2.4 Strategiske mål

Prosjektets samfunns mål gir en klar retning av hvilken samfunnsutvikling prosjektet skal bygge opp under og er formulert på en tilfredsstillende måte. Samfunns målet er avledet fra prosjektutløsende behov.

Vi mener utrederne har landet på en fornuftig prioritering av effektmålene. Problemet og behovet som er avdekket er klart størst i sørgående retning, og gitt KUVens mandat og innfallsvinkel, så er det naturlig at reisetid fra Tromsø til Målselv- og Senjaregionene prioriteres høyest.

Forslag til videre oppfølging:

I vår oppfølging foreslår vi å se bort fra de strekningsorienterte indikatorene for effektmålet som adresserer redusert reisetid i BA-regionen (Effektmål 4). Det gir grunnlag for å sile ut nord- og østgående korridorer slik at vår alternativanalyse utelukkende vil ta for seg de sammenliknbare konseptene i sørgående retning. Vi mener dette er forsvarlig ved at det observerte problemet og kartlagte behovet er klart størst i de sørgående korridorene.

Vi foreslår at de øvrige indikatorene endres til «reisetid» uten bruk av terskelverdier.

2.5 Rammebetingelser for konseptvalg

Utrederne begrunner ikke opphavet til rammebetingelsene og drøfter ikke implikasjonene av dem for videre konseptutvikling.

Rammebetingelse 1 gjelder «gjenstående kjøretøy i fergesamband». Den kunne vært egnet som effektmål på regularitet og kapasitet, dersom den var forankret i situasjons- og problembeskrivelse. Imidlertid foreslås det ingen konsepter som innebærer bilferger, og rammebetingelsen kommer ikke til anvendelse. Rammebetingelse 2 gjelder «Tekniske krav» og er således relevant, men også selvfølgelig. Rammebetingelse 3 gjelder «nullvekstmål for personbiltrafikk i byområder».

Forslag til videre oppfølging

Ingen behov for videre oppfølging.

2.6 Mulighetsstudie

Mulighetsstudien beskrives i to kapitler, henholdsvis: *Mulige løsninger og Konsepter*.

Førstnevnte kapittel dokumenterer åpningen av mulighetsrommet og silingen, og sistnevnte dokumenterer utviklingen av konsepter etter siling. Utrederne har benyttet seg av firetrinnsmetodikken for å åpne og belyse hele mulighetsrommet.

Grovsiling er ikke argumentert for og vi savner en dokumentert silingsprosess der de samme silingskriteriene anvendes enhetlig på en etterprøvable måte. Eksempelvis er alternativ E silt ut mens alternativ D er beholdt på tross av at de begge har potensial til å gi måloppnåelse og være samfunnsøkonomisk lønnsomme.

Mulighetsrommet bærer preg av at KUVens influensområde ikke har blitt tilstrekkelig avgrenset geografisk, noe som resulterer i at alternativ B og C videreføres til alternativanalyse.

Andre deler av mulighetsrommet ser ikke ut til å ha blitt utforsket som følge av effektmålprioriteringene og indikatorene. Dette medfører at aktuelle forbedringstiltak i dagens korridor E6 Buktamoen – Nordkjosbotn siles ut. Dette dekkes imidlertid av konsepter i TNN.

I samtaler med utrederne har det kommet frem at andre ikke-beskrevne løsninger/traseer enn de som er identifisert vil være mer hensiktsmessige, og følgelig at den optimale løsningen muligens ikke finnes blant de utvalgte konseptene. Vi utdyper dette noe i det følgende kapittelet om alternativanalysen.

Forslag til videre oppfølging:

Utrederne bør komplettere mulighetsrommet slik at den mest sannsynlig beste løsning finnes blant tiltakene, og dernest utarbeide et supplerende silingsnotat som inneholder oppdaterte, objektive og universelle silingskriterier, og som dokumenterer hvordan de appliseres på tiltakene.

2.7 Alternativanalyse

KVUen er over tre år gammel. Dette resulterer i at enkelte tiltak der det foreligger investeringsbeslutning må overføres fra konsept til nullalternativ. Et eksempel på dette er parsellen E8 Sørbotn – Laukslett.

Under dialogen med utrederne om manglende kostnadsestimater i arbeidet med Notat 1, har det kommet frem at utrederne har modnet konseptene videre i forbindelse med arbeidet med KVU TNN. Dette har resultert i at det er identifisert mulige optimaliseringer av konseptene 5 og 6 som kan gi besparelser i størrelsesorden 1-5 mrd.

Det forelå ikke et komplett kostnadsestimat ved oppstart av KS1. Vi har hatt løpende dialog med utrederne om dette og mottok oppdatert kostnadsestimat 5. januar. Følgelig har vi ikke hatt tilstrekkelig tid til å vurdere om estimatet er komplett. Imidlertid må konseptene oppdateres som følge av nødvendige tiltak i mulighetsstudien. Eventuelle mangler i estimatene kan utbedres parallelt med dette.

Behovet for oppdateringer av konseptene og mulig tilfang av nye konsepter gjør det nødvendig med nye transportmodellberegninger. I vår alternativanalyse beregner vi nyttesiden i hovedsak kvantitativt, med pris x mengde for ulike trafikkstrømmer. Vi har dermed behov for informasjon om volumene for alle relevante konsepter sammenliknet med et gyldig nullalternativ. Dette tas opp med utrederne separat.

Forslag til videre oppfølging:

For at vi skal kunne gjennomføre en formålstjenlig alternativanalyse, bør utrederne utbedre følgende forhold:

- Nullalternativet og konseptene bør oppdateres til dagens situasjon
- Oppdatere relevante konsepter som følge av suppleringer i mulighetsstudien
- Mangler i kostnadsestimatene må utbedres og estimatene oppdateres i tråd med punktene ovenfor
- Det bør utarbeides nye transportmodellberegninger for de oppdaterte og eventuelt nye konseptene

- I likhet med NNB og TNN bør det redegjøres for klimagassutslipp (hovedsakelig CO2), med vekt på byggefasen

2.8 Føringer for forprosjektfasen

Føringer for forprosjektet er kun omtalt overordnet.

Forslag til videre oppfølging:

Ettersom vi gjennomfører vår egen alternativanalyse, er det naturlig at vi også gjør egne vurderinger av føringer for forprosjektfasen.

3 BETYDNING FOR FREMDRIFT OG TIMEOMFANG

Vi mener KVUen ikke er fullstendig utarbeidet i henhold til kravene i rundskriv R-108/23.

For å overholde den samlede fremdriften på KS1 av KVU TNN vil vi ha behov for utbedringene gjengitt ovenfor innen medio februar. Vi mener milepælen for foreløpige konklusjoner tilknyttet KVU ITT i uke 12 bør skyves noe ut i tid, anslagsvis uke 15/16, og vi vil drøfte dette med oppdragsgiver i møtet som er berammet 18.01.2024. Vi tror ikke at dato for sluttleveranse blir påvirket av dette.

Tidsbruk til innhenting av grunnleggende forutsetninger har vært høyere enn forutsatt, og det vil fortsatt være nødvendig med løpende dialog med utrederne for å få utbedret manglene vi har avdekket i KVUen. Dette gjelder særlig komplettering av kostnadsestimater, revidering av mulighetsstudien og oppdatering av konseptene til alternativanalysen. Med andre ord, er det sannsynlig at timeomfanget vårt blir påvirket av dette.