



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Vegdirektoratet

Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref
10/471- BES

Dato
23.08.2010

Konseptvalgutredning (KVU) Grenland

Vi viser til oversendelse av KVU-rapport for Grenland, jf e-post av 4. mars 2010, og til befarung i Grenland 7. mai 2010.

Samferdselsdepartementet (SD) har gjennomgått utkastet til rapport.

Om KVU Grenland

KVUen definerer to prosjektutløsende behov:

- behov for bedre framkommelighet for næringstrafikken
- behov for overføring av persontrafikk fra bil til kollektiv, gange og sykkel

Samfunns målet er: bedre framkommelighet for næringstrafikk og mer attraktive forhold for reisende med kollektivtransport og for gående og syklende

Planlagte virkninger (effekt mål):

- økt antall km gang-/sykkelveg eller fortau
- 5 pst økning i andelen som reiser kollektivt, gange og sykkel (reisemiddelfordeling)
- 5 pst økning i transportarbeidet for kollektiv i Telemark (personkm)
- 5 pst reduksjon i reisetid for næringstrafikk (antall minutter)
- Reduksjon i samfunnets bedriftsøkonomiske kostnader

KVUen legger til grunn fem konsepter.

0-konseptet: Dagens vegsystem med de tiltakene som ligger inne i vedtatte budsjetter

Konsept 1: Mindre utbygging. Omfatter mindre tiltak for å lette fremkommeligheten (primært tiltak i kryssområder) og første fase av bybane (drift på dagens system/holdeplasser)

Konsept 2: Kollektivkonsept. Forsterket busstilbud og bygging av egne traseer og/eller prioritering i kryss der fremkommeligheten er dårlig. Bybanen forlenges til Gulset og til Herøya

Konsept 3: Bygging i bybåndet. Konseptet er basert på forslaget i infrastrukturplanen for Grenland supplert med tiltak foreslått i vedtak fra bystyret i Skien i forbindelse med behandling av bompengesaken. Tiltak på eksisterende veg og kollektivtiltak konkretiseres i konseptet

Konsept 4: Ringveg utenom bybåndet. Bygging av en ringveg på vestsiden av bybåndet. Det etableres restriksjoner for biltrafikken på gjennomkjøring i bybåndet. Konseptet baseres på forslag fra Fjordnett Grenland.

På grunnlag av analysene av de ulike konseptene foreslås det i rapportens konklusjon et nytt konsept for utviklingen av transportsystemet i Grenland. Det anbefales en etappevis utbygging i tre faser, basert på elementer fra tre av de opprinnelige konseptene (konsept 1, 2 og 3):

- Optimalisering av dagens vegnett og oppgradering av transportnettet for kollektivtrafikken, gående og syklende
- Sikre fremkommeligheten på vegnettet som forbinder byområdet med hovedvegnettet i regionen
- Sikre fremkommeligheten på resterende vegnett i byområdet

Det redegjøres deretter for noen mulige eksempler på tiltak i de tre fasene. Det understrekes at det konkrete innholdet i de enkelte fasene må avklares gjennom videre planlegging.

SDs rolle

SDs rolle ved utformingen av KVUer er i første rekke å bidra til å fastlegge overordnede rammer for prosjektutløsende behov, og mål- og kravstruktur.

Videre skal SD bidra til å sikre tilstrekkelig bredde på alternativanalysen. Det er også viktig at SD vurderer konsistens og transparens mellom de ulike delene i dokumentet.

Vurderingene som ligger til grunn for anbefalingene, må være mulig å etterprøve for konsulentene. Til sist er det viktig for SD at KVUer legger opp til tverrsektoriell tilnærming og samarbeid.

SDs vurdering av utkastet til KVU-rapport

Den foreliggende KVUen inneholder en kartlegging av interessentene knyttet til transportsystemet i byområdet, herunder en analyse av deres behov. Om alternativanalysen uttales det i rapporten at det er lagt vekt på å utvikle konsepter som er så ulike som mulig, og samtidig gjør det mulig å identifisere effektene av virkemidlene som forslås. Det gis en beskrivelse av hvilke tiltak som inngår i hvert konsept, og konseptene viser prinsipielt ulike måter transportsystemet i Grenland kan utformes på for å tilfredsstille identifiserte behov.

For SD er det viktig at målene og kravene som formuleres i KVUen, samsvarer godt med overordnede transportpolitiske mål, herunder miljø og arealpolitikk. Om byområder fremgår det i NTP at det i KVU/KS1-sammenheng bør være med et konsept med betydelig vekt på restriktiv virkemiddelbruk, kombinert med gode løsninger for sykkel- og kollektivtrafikk, f.eks. køprising, parkeringspolitikk e.l. Satsing på gang- og sykkelveger og kollektivtrafikk står sentralt i KVUen, og reflekteres bl.a. i samfunnsmålet og effektmålene. Restriktive tiltak slik som innføring av parkeringsrestriksjoner og 30-sone, er vurdert som relevante tiltak for å møte byens transportutfordringer. Restriktive tiltak og satsing på gang- og sykkelveger er, i forskjellig grad, tatt med i alle konseptene (ikke 0-konseptet).

Også arealbrukssiden fremheves i NTP som et særlig viktig moment i arbeidet med KVU i byområder. I byområder er det en sterk sammenheng mellom den langsiktige utviklingen i arealbruk og transportbehov. KS1 vil være et godt redskap for å synliggjøre og ivareta jordvern hensyn gjennom overordnede konseptuelle valg. I rapportens kravdokument stilles det opp flere krav som legger arealpolitiske føringer for utredningen. Rapporten legger ellers vekt på Grenlands potensial for økt arealeffektivitet, og regionalpolitiske målsetninger om å styrke arealbruksutviklingen gjennom eksisterende bybånd.

SDs totale inntrykk er at KVU-rapporten bærer preg av god indre dynamikk mellom de ulike deldokumentene, og med den nødvendige konsistens og transparens. Det er viktig at KVU som del av beslutningsgrunnlaget, bidrar til å synliggjøre effektene av ulike konsepter. SDs oppfatning er at dokumentet i all hovedsak tilfredsstiller et slikt krav.

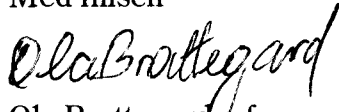
SD vil imidlertid bemerke viktigheten av at behov, mål- og kravformuleringene er bygd opp hierarkisk. I tråd med dette bør formuleringen i prosjektutløsende behov 1 endres.

Slik det står nå er prosjektutløsende behov 1 identisk med formuleringen i samfunnsmålets første ledd ”*bedre fremkommelighet for næringstrafikken*”.

Vi ber med dette om at den foreliggende rapporten sendes på høring.

Rapporten vil samtidig sendes til ekstern kvalitetssikring, slik at høring og KS1 gjennomføres parallelt, jf. foreliggende saksbehandlingsrutiner av 24. mars 2010. Vi ber om at etaten systematiserer høringsuttalelsene, og oversender disse til SD, med kommentarer, så snart høringsfristen er utgått.

Med hilsen



Ola Brattegard e.f.



Bent E. Skogen