



Statens vegvesen

Evaluering av KVU/KS1

Færre og bedre KVU'er

Statens vegvesens rapporter

Nr. 137



Vegdirektoratet
Veg- og transportavdelingen
Planlegging og grunnverv
September 2012

Tittel

Evaluering av KVV/KS1

Title**Undertittel**

Færre og bedre KVV'er

Subtitle**Forfatter**

Jan A. Martinsen og Sonja Elisabeth
Søyseth

Author

Jan A. Martinsen og Sonja Elisabeth
Søyseth

Avdeling

Veg- og transportavdelingen

Department

Roads and Transport Division

Seksjon

Planlegging og grunnnerv

Section

Contracting Management

Prosjektnummer**Project number****Rapportnummer**

Nr. 137

Report number

No. 137

Prosjektleder**Project manager****Godkjent av**

Lars Erik Hauer

Approved by

Lars Erik Hauer

Emneord**Key words****Sammendrag****Summary**

EVALUERING KVV/KS1

FORORD

Samferdselsdepartementet ga i februar 2012 Statens vegvesen i oppdrag sammen med Jernbaneverket å gjennomføre en evaluering av KVV/KS1 ordningen. Vi har samarbeidet tett med Jernbaneverket om tema for evalueringen. Både fordi omfang av arbeidet og organisering er forskjellig i de to etatene leverer etatene to separate rapporter.

I Statens vegvesen er det gjennomført gruppeintervju regionvis og i Vegdirektoratet med sentrale medarbeidere. Gruppeintervjuene er gjennomført av Sonja Elisabeth Søyseth (Vegdirektoratet) og Knut Martinussen (Region nord) ved HR- adm. avd. etter en omforent intervjuguide. Resultatrapporten som illustrerer oppfatninger fra de som er intervjuet er samlet i vedlegg 1 til denne rapporten

Vi har også gjennomført en systematisk gjennomgang av utvalgte KVV/KS1 rapporter. Signe Eikenes i Region vest har utarbeidet en egen rapport som følger som vedlegg 2 til denne rapporten.

I tillegg er det i de vurderinger og anbefalinger som fremmes i denne rapporten lagt stor vekt på erfaringene til KVV medarbeiderne Ulf Tormod Haraldsen, Sigrid Furuholt Ingebrigtsen, Tore Solberg og Jan Arne Martinsen i Vegdirektoratet.

De vurderinger, konklusjoner og anbefalinger som står i grå ramme i rapporten, representerer Statens vegvesens syn slik det er avklart med etatsledelsen, og kan være forskjellig fra vurderingene som fremmes i vedlegget «KVV/KS1 – erfaringsgrunnlag fra fagpersoner i SVV».

September 2012

Veg- og transportavdelingen

Lars Erik Hauer

Innhold

FORORD	1
INNLEDNING	3
1. Prinsipielle sider ved KVV	4
1.1 Beløpsgrense og innslagspunkt	5
1.2 Detaljering og standardvalg i KVV	5
1.3 Transportmodeller og samfunnsøkonomi	6
1.4 Ikke prissatte virkninger og regionale virkninger	7
1.5 Anbefaling av konsept	7
2. Faglig grunnlag i KVV	7
2.1 Verkstedene	8
2.2 Skrivemalen og veiledning	9
2.3 Klima	9
3. KVV i by	10
4. Ressursbruk til KVV/KS1	11
5. KS1	12
5.1 KS1 konsulentenes kompetanse og tilnærming	12
5.2 Ressursbruk knyttet til KS1	13
6. Samarbeid	14
6.1 Samarbeid med SD	14
6.2 Samarbeid med Jernbaneverket JBV	14
6.3 Samarbeid internt i SVV mellom regionene og Vegdirektoratet	15

INNLEDNING

Ordningen med Konseptvalgutredning KVV og ekstern kvalitetssikring KS1 ble besluttet innført av regjeringen Bondevik II i september 2004 og innført i samferdselssektoren september 2006. Hensikten var å sikre beslutningsunderlaget for valg av konseptuell løsning som grunnlag for forprosjektering. Beslutningsunderlaget vil i samferdselssektoren være en konseptvalgutredning (KVV) utarbeidet av statlig fagmyndighet, dvs Statens vegvesen eller Jernbaneverket eller gjennom et samarbeid. Det er regjeringen som fatter beslutning om hvilket konsept som skal legges til grunn for videre planlegging etter Plan- og bygningsloven.

I 2010 utførte Vista Analyse en evaluering av KS1 i transportsektoren parallelt med en enkel oppsummering av erfaringer fra Statens vegvesen. På det tidspunkt var det imidlertid bare gjennomført ca 10 KVV/KS1. Nå er det gjennomført ca 35 KVV/KS1 og hvor 6 fortsatt pågår.

I dette materialet kom det bl a frem at :

- Bra med fokus på egentlig behov og mål
- Kravbegrepet er uklart
- KVV gir modning og forståelse
- KVV best egnet ved reelle konseptvalg
- Stort behov for faglig oppfølging og veiledning
- Transportmodeller og samfunnsøkonomiske metoder må forbedres
- Varierende og liten nytte av KS1
- KS1 konsulenter mangler kompetanse innen sentrale fagfelt
- Overfokus på samfunnsøkonomi i forhold til måloppnåelse

Med det store erfaringsgrunnlaget vi har, er det naturlig med en fornyet evaluering av KVV/KS1 ordningen. Samferdselsdepartementet ga derfor Statens vegvesen i oppdrag i samarbeid med Jernbaneverket å gjennomføre en ny evaluering. Hensikten er både å få frem gode sider ved ordningen og gi forslag til forbedringer

Formålet med evalueringen har vært å medvirke til innsikt i hvordan ordningen for KVV/KS1 har fungert, samt å avdekke områder hvor det faglige arbeidet kan forbedres. For å få frem et bredt erfaringsgrunnlag ble fagpersoner i Statens vegvesen som har KVV/KS1 som arbeidsfelt intervjuet. Det er blitt gjennomført seks gruppeintervjuer, ett i hver region og ett i VD. Datainnsamlingen ble gjennomført i perioden april/mai. Erfaringsgrunnlaget er samlet i et notat kalt «KVV/KS1-erfaringsgrunnlag fra fagpersoner i SVV» og følger som vedlegg 1 til rapporten. Vedlegget består av en sammenfatning av oppfatningene fra intervjuene og representerer selvstendige uttalelser fra de som intervjues. Vedlegget er derfor å betrakte som et innspill til prosessen rundt utviklingen av KVV/KS1 regimet og er ikke etatens objektive syn på hvordan KVV/KS1 prosessen fungerer. Uttalelsene er i hovedsak fra det operative nivået i Statens vegvesen. Dette innebærer at det kan være et avvik mellom oppfatningene i direktoratet og det operative nivået i organisasjonen.

1. Prinsipielle sider ved KVV

Det er stor enighet blant fagpersoner i Statens vegvesen om behovet for å foreta overordnede strategiske vurderinger for vegprosjekter, ref vedlagte rapport « KVV/KS1 – erfaringsgrunnlag fra fagpersoner i SVV». Flere formidler også at de anvender elementer av KVV metodikken også utenfor KVV sammenheng. Det trekkes imidlertid frem at det bør diskuteres om KVV metodikken trenger å være så omfattende, og det hevdes at prosessen bidrar til at planleggingstiden trekker ut med minimum 2 år etter dagens system. KVV sin styrke er imidlertid at vi i de neste plannivåene kan unngå eller redusere konfliktnivået fordi konseptet er fastsatt. I tillegg er det tidsbesparende å utrede et redusert antall alternativer innenfor valgt konsept. Så det er ikke nødvendigvis riktig at KVV forlenger planprosessen med 2 år.

Arbeid med KVV er en god prosess i forhold til å bidra til å skape konsensus mellom aktørene og som gjør det enklere å gå videre med planlegging.

Det generelle bildet er også at man er fornøyd med dreiningen som er gjort i forhold til å ha KVV på lengre strekninger og hele byområder. Det var tidligere mange enkeltstrekninger der det virket uhensiktsmessig med KVV. Å bedømme hensiktsmessigheten i forhold til avgrensningen av geografisk område er noe man etter hvert får stadig mer erfaring med i Statens vegvesen.

Den geografiske avgrensningen fungerer enklest i homogene områder og blir mer utfordrende når områdene for KVV er uensartede.

Det fremkommer også at det er en utfordring å forenkle og at det er en faglig utfordring å jobbe på et overordnet strategisk nivå uten å måtte grave seg ned i detaljene når analysemodellene som vegvesenet bruker i hovedsak er beregnet for et mer detaljert nivå enn det KVV er ment å være. Det er en oppfatning at detaljeringsgraden som følger av analyseverktøyene også gjør at KVV arbeidet blir mer ressurskrevende enn det plannivået egentlig krever.

Det er ikke kommet frem synspunkter på at det er behov for å endre utforming av KVV ordningen for å kunne gi mer konkrete føringer for etterfølgende planlegging etter PBL, men det kan gis mer veiledning og fokus på kapitlet om videre planlegging eller føringer for forprosjektfasen som det er formulert i rammeavtalen.

ANBEFALING:

KVV skal være en overordnet utredning av prinsipielt ulike måter å løse et transportproblem på. Utredningen bør føres faglig så langt det er nødvendig for å gi regjeringen tilstrekkelig grunnlag for å beslutte hvilket konsept videre planlegging etter PBL skal baseres på.

KVV er et godt grunnlag for videre planlegging etter PBL, herunder i hvilken rekkefølge delprosjektene i anbefalt konsept bør planlegges.

Det er viktig å være tydelig på at KVV er en utredning som ikke nødvendigvis resulterer i statlige investeringer i neste NTP.

1.1 Beløpsgrense og innslagspunkt

KVU skal utarbeides for prosjekter med antatt investeringsnivå over 750 millioner. Før 2011 var innslagspunktet 500 millioner. Fagpersonene i regionene understreker at beløpsgrensen er lite hensiktsmessig og at det bør være kompleksiteten i prosjektene som bør være avgjørende,

Det er en oppfatning at det i flere av KVUene har vært problematisk å finne frem til prinsipielt ulike konsept, og at det er konstruert mer eller mindre urealistiske konsept, for eksempel med ulik vegstandard.

ANBEFALING:

Beløpsgrensen på 750 mill kr kan ha mening når det er snakk om enkeltprosjekt. For lengre strekninger og byområder må andre kriterier legges til grunn som f.eks. kompleksitet, korridorvalg og om det faktisk finnes prinsipielt forskjellige måter å løse transportutfordringene på.

KVUer bør derfor i fremtiden avgrenses til å gjelde investeringer der det er reelt forskjellige konsepter. Det bør også avklares bedre hva som defineres som ulike konsepter.

1.2 Detaljering og standardvalg i KVU

I etatens forslag til NTP 2014-2023 vises det til behovet for bedre strategiske avklaringer før prosjektplanlegging. Dette er et ledd i effektivisering av planprosessene for å få ned den totale planleggingstiden. I byområdene foreslås en felles omforent strategisk plan som faglig grunnlag for å beslutte hovedtrekkene i transportsystemet. KVU/KS1 ordningen har flere elementer som kan videreutvikles for å oppnå dette.

Det er imidlertid nå en viss overlapp og usikkerhet over hvilke tema som belyses i rutevise riksvegutredninger til NTP og i lange streknings KVU`er, f eks i forhold til fjelloverganger mellom Vestlandet og Østlandet.

Avklaring av vegstandard er et spesielt viktig og vanskelig tema. For lange strekninger bør det være overordnet rutevis vurdering for å unngå lokale standardsprang mellom nabostrekninger. Slike vurderinger kan enten gjøres i rutevis riksvegutredninger som grunnlag for NTP eller gjennom strekning KVU.

For KVU i byområder er det behov for å diskutere ytterligere hvordan vegnormalene skal legges til grunn. I byer er målet å dempe trafikkveksten i forhold til prognosene og heller legge prinsippet om balansert kapasitet til grunn.

ANBEFALING:

Det må avklares bedre hva som skal besluttes gjennom NTP basert på rutevise riksvegutredninger og hva som skal besluttes gjennom KVVU systemet, spesielt i forhold til standardvalg.

Det må diskuteres ytterligere hvordan avklaring av vegstandard skal håndteres i byområder.

1.3 Transportmodeller og samfunnsøkonomi

Transportmodellene NTM, RTM/DOM beregner transportmessige virkninger av konseptene, herunder fordeling av personreiser på reisemiddel. Dette gir nødvendig input til de samfunnsøkonomiske beregningene som gjennomføres i programmet EFFEKT, som beregner prissatte samfunnsøkonomiske virkninger.

En stor faglig utfordring og flaskehals i KVVU arbeidet, særlig i by, er utvikling og bruk av transportmodeller og samfunnsøkonomiske beregninger. Transportmodeller krever mer detaljert koding av data enn det strategiske KVVU nivået egentlig skulle tilsi. En TØI utredning fra 2009 og etterfølgende behandling i Vegdirektoratet konkluderte imidlertid med at eksisterende verktøy i de aller fleste tilfeller kan anvendes og at det ikke satses på utvikling av egne strategiske modeller. Det pågår imidlertid en kontinuerlig metodeutvikling og forbedringer spesielt innenfor byområder.

Det er en vanlig oppfatning at virkning av satsing på kollektivtransport i by og særlig gang/ sykkel håndteres dårlig av våre standardiserte metoder.

Det er et stort behov for både veiledning og kompetanseheving innen fagfeltene transportmodeller og samfunnsøkonomi.

ANBEFALING:

Transportmodeller NTM, RTM/DOM og EFFEKT skal brukes i KVVU arbeidet, men det er behov for bedre kompetanse og veiledning/tilrettelegging.

Det bør sees nærmere på hvordan gang, sykkel og kollektivtransport kan håndteres bedre.

Det bør etableres en egen ressursgruppe i Statens vegvesen i tillegg til de få fagpersoner som nå behersker fagområdene transportmodeller og samfunnsøkonomi. Denne bør bidra til støtte for regionene og i kvalitetssikring av deres bidrag. Denne skal ikke bare bidra i forhold til KVVU, men også i det løpende KVVU arbeidet og i forhold NTP beregninger.

Samfunnsøkonomiske analyser av prissatte virkninger slik de gjennomføres i EFFEKT i Statens vegvesen er svært følsomme for hvilke forutsetninger som legges til grunn. Spesielt er utslagene store for beregnet netto nytte avhengig av kalkulasjonsrente og tidshorisont. Statens vegvesen er pålagt å bruke 4,5 % rente og 25 års beregningsperiode som standard. Lavere rente og lengre tidsperiode gir vanligvis betydelig høyere netto nytte. EFFEKT kan varieres på en systematisk måte for å belyse dette, men det gjøres i for liten grad i KVVU-arbeidet. Slike beregninger vil kunne vise om forskjellene mellom konseptene er robuste for endrede forutsetninger.

ANBEFALING:

Det stilles krav om og gis veiledning om å gjøre følsomhetsanalyser i KVVU arbeidet der ulike beregningsforutsetninger varieres på en systematisk måte slik at etaten kan vurdere om forskjellene mellom konseptene er robuste for endrede forutsetninger.

1.4 Ikke prissatte virkninger og regionale virkninger

Samfunnsøkonomiske analyser i Statens vegvesen omfatter både prissatte og ikke-prissatte virkninger. Metodikken for ikke prissatte virkninger slik den er utviklet for prosjektnivået oppfattes både av fagfolk i etaten og noen KS1 konsulenter som vanskelig å anvende på strategisk nivå. Her er det både behov for metodeutvikling og veiledning.

I tillegg til den standardiserte metodikken for ikke prissatte konsekvenser er det en økende erkjennelse av at stor infrastrukturprosjekter kan generere positive virkninger i form av bedre vilkår for næringslivet, økt sysselsetting, høyere inntekter, mer stabil bosetting etc. Dette kan betegnes regionale virkninger, mernytte, «wider economic effects» etc. Disse tema er i noen grad behandlet i noen KVVU'er og av KS1 konsulenter. Det er usikkert om slike virkninger er egnet for en mer standardisert metodikk, men det er et av forholdene ekspertutvalget som er satt ned av FIN skal vurdere.

ANBEFALING:

Metodikken for ikke prissatte virkninger tilpasses bedre til strategisk nivå. Dette vil være en del av pågående revisjon av håndbok 140 Konsekvensanalyser.

Det bør fokuseres mer på regionale virkninger/mernytte/»wider economic effects» i KVVU arbeidet der det er relevant.

1.5 Anbefaling av konsept

Det er viktig med en grundig drøfting og begrunnelse for anbefalt konsept, herunder synliggjøring av hvilke forhold som er tillagt mest vekt. KS1 konsulentene har vanligvis et smalere fokus på samfunnsøkonomi som grunnlag for sin anbefaling enn Statens vegvesen.

ANBEFALING:

Det er viktig å understreke at SVV sin anbefaling skal være en balansert avveining mellom måloppnåelse, prissatte og ikke-prissatte virkninger og andre beslutningsrelevante forhold, eksempelvis mulighet til etappevis utbygging og muligheter til finansiering.

2. Faglig grunnlag i KVVU

Konseptvalgutredningene er inndelt i seks hovedkapitler i henhold til gjeldende rammeavtale med FIN: behovsanalyse, strategikapittel, overordnede krav, mulighetsstudie, alternativanalyse og føringer for forprosjektsfase. De tre første kapitlene innebærer en grundig gjennomgang av ulike

interessenter og deres behov og konkluderer med hva som er de viktigste behovene. Dette danner grunnlag for å formulere mål for tiltaket og hvilke krav konseptene må oppfylle. I det femte kapitlet utvikles ulike konsepter. Konseptene vurderes i alternativanalysen primært i forhold til måloppnåelse og samfunnsøkonomisk analyse som grunnlag for transportetatens faglige anbefaling om hvilket konsept som skal denne grunnlag for videre planlegging.

Fagfolkene i Statens vegvesen vurderer den faglige KVVU metodikken som god, og som med fordel også benyttes i konkret planlegging etter PBL. Det sies imidlertid at det er en utfordring å finne gode, kvantifiserbare og målbare effektmål.

ANBEFALING:

Metodikken som brukes i KVVU bør i ytterligere grad brukes både i andre typer utredninger og konkret i forhold til planlegging etter PBL.

Kravkapitlet oppfattes som vanskelig å forstå. I rammeavtalen omtales krav som betingelser for gjennomføring, og i KVVU arbeidet fokuseres det på krav avledet av mål og krav avledet av viktige behov som sammenligningskriterier. På grunn av at kravkapitlet ansees som meget utfordrerne må det diskuteres ytterligere hvordan bruk av krav kan brukes og om eventuelt andre sammenligningskriterier kan brukes.

ANBEFALING:

Det må klargjøres bedre hvordan et eventuelt kravkapitlet kan utformes og hvordan krav kan benyttes i sammenligning av konseptene.

2.1 Verkstedene

Verkstedene er en sentral del av KVVU metodikken og beskrives av fagpersoner i etaten som nyttige. Verkstedene gir deltagerne en god forståelse av hva KVVU er, og gir et godt inntrykk av SVV som en etat reelt åpen for innspill og synspunkter. I tillegg opplever fagpersoner i SVV at de får god innsikt i lokale forhold og problemstillinger. Dette oppleves som en styrke i det videre arbeidet.

Selv om invitasjon til verkstedene er balansert, blir ikke deltagelsen nødvendigvis representativ, men gjerne preget av menn 50+. Ofte dominerer det lokalpolitiske miljøet, mens interesseorganisasjoner, særlig i forhold til miljø og unge kan være fraværende. Dette gjelder spesielt skoleungdom og ressurssvake samfunnsgrupper.

ANBEFALING:

Man bør se nærmere på hvordan man fanger opp interessenter som ikke deltar på verkstedene. Det bør også utarbeides et visst felles kunnskapsgrunnlag forut for disse. Det er også viktig at de enkelte gruppers behov fremstår som tydelig etter verkstedene.

2.2 Skrivemalen og veiledning

Skrivemalen er et direkte resultat av rammeavtalen med Finansdepartementet. Det er en oppfatning at skrivemalen resulterer i at KVVU rapportene blir likt redigert og gjenkjennelige og blir beskrevet som nyttig. Det er imidlertid uttrykt et stort behov for mer og klarere veiledning innenfor temaer som behov/mål/krav, konseptutvikling, transportanalyser etc, og ikke minst i forhold til hvordan det enkelte tema skal presenteres.

ANBEFALING:

Statens vegvesen vil utarbeide en revidert skrivemal. Skrivemalen tilpasses den til enhver tid gjeldende rammeavtale.

Det er et stort behov for faglig veiledning innen flere fagfelt. Det må avklares i hvilken grad mer veiledning skal knyttes direkte til skrivemalen eller fremstå som egne dokument.

2.3 Klima

Klima har ikke vært et sentralt tema i KVVU. Med økt fokus på klimamål både i etatenes forslag til NTP, Klimameldingen og klimaforliket i Stortinget, må klima få større fokus i fremtidige KVVU`er, særlig i byer.

ANBEFALING:

Det må avklares hvordan klimamål skal håndteres og beregnes i KVVU.

3. KVV i by

KVV fungerer rimelig godt som analysegrunnlag for byutvikling. KVV bidrar til at man får en bedre og økt forståelse for kompleksiteten knyttet til transport i byområder, og at man får løftet frem relevante problemstillinger. I tillegg muliggjør KVV å se bypakker i sammenheng med det som er besluttet i NTP. Det er også en oppfatning at det er behov for den modning som KVV gir og at det er viktig at staten oppretter dialog med kommuner og fylkeskommuner før man kommer med endelig beslutning ift hva man skal gjøre i byene.

Det fremgår imidlertid også i datamaterialet at KVV i by er utfordrende særlig i forhold til ansvarsfordelingen og samarbeidet mellom stat og kommune. By KVV'ene kan beskrives som regneeksempel med ulike sett av virkemidler. Det sentrale spørsmål blir dosering av tiltak og restriksjoner og hva som kan oppnås.

I forbindelse med byutvikling er det viktig å kunne analysere transportmessige konsekvenser av ulike arealbruk. Dette er avgjørende for utforming og dimensjonering av transportsystemet. Kombinasjonsmulighetene mellom ulike arealbruk og ulike transportløsninger er såpass mange at det er vanskelig å beregne samfunnsøkonomiske virkninger av alle.

ANBEFALING:

De fleste virkemidlene for god byutvikling er det ikke staten som rår over. Samtidig har Statens vegvesen et sektoransvar innenfor tema som kollektivtrafikk, gange og sykkeltrafikk, samordnet areal- og transport mm. Nøkkelen oppfattes å være god involvering og respekt for lokale vurderinger samtidig som det er viktig å fokusere på at dette er en statlig utredning.

Det må jobbes mer med å komme frem til en hensiktsmessig tilnærming til hvordan transportmessige konsekvenser av ulike arealdisponering skal belyses i by.

KVV som grunnlag for bypakker er et vanskelig tema, spesielt i byer uten statlig infrastruktur eller forslag om statlige investeringer til kollektivtransport. Det har hittil vært en oppfatning at det bør være KVV for bypakker også der det ikke er riksveger, ref. tolkning av brev fra Sd av 19.2.2010 om forvaltningsreformen. Argumentet har vært behov for faglig kvalitetssikring av investeringskostnader og finansieringsløsninger. Dette bør imidlertid også kunne sikres med mindre ressurser enn full KVV evt også KS1. I større byer der det aktuelt med forpliktende samarbeidsavtaler både om brukerbetaling og statlige bidrag til kollektivløsninger, er det åpenbart fornuftig med KVV.

Det er behov for å se nærmere på hvordan Statens vegvesen skal ivareta sitt sektoransvar i byer uten riksveger der det er ønske om bypakke. Dette må samholdes med behovet for analyser og dokumentasjon i forbindelse med stortingsproposisjon om bypakker. I flere regioner jobbes det med bystrategier. Sentralt i dette arbeidet er å skape arenaer for faglig utvikling og forståelse. Utarbeidelse av KVV kan være et virkemiddel i et slikt arbeide.

ANBEFALING:

Avklare hvordan Statens vegvesen skal involveres i arbeid med bypakker i byer uten riksveger eller andre statlige investeringer.

4. Ressursbruk til KVU/KS1

Det brukes mye ressurser i SVV for gjennomføring av KVU og KS1 både i forhold til kostnader og menneskelige ressurser. For de tre årene 2010-2012 var kostnadene til ekstern kjøp av tjenester til KVU ca 75 mill kr og for KS1 ca 36 mill kr, til sammen ca 110 mill kr. Tallene for 2012 er budsjettall. Kostandene til egen ressursbruk for ansatte i Statens vegvesen kommer i tillegg og er meget store.

Planressursene i SVV er begrenset. Dette gjelder særlig i forhold til mer erfarne planprosjektledere. Utfordringen i forhold til ressursbruk er at det i etaten ofte er de samme personene i som brukes i KVU/KS1 arbeidet som på annen overordnet planlegging (særlig i forhold til NTP). Dette medfører et stort press på en begrenset ressurs.

Det oppleves også et tidspress om ferdigstillelse i forhold til NTP som er vanskelig å forene med faglig kvalitet.

ANBEFALING:

Av hensyn til god ressursutnyttelse og for å få gjennomført effektive planprosesser også på andre prioriterte områder er det viktig å begrense antall KVU-er til der det faktisk eksisterer reelt ulike konsepter.

Der det skal være KVU er det behov for modningstid. Å bruke ett år på KVU er for lite. Fornuftig tidsbruk kan ligge mellom 1 ½ år og 2 år.

5. KS1

Hensikten med KS1 er å sikre en uavhengig ekstern vurdering av etatenes faglige KVV utredning med forslag til valg av prinsipiell løsning av de transportproblemer KVV rapporten omhandler.

Konsulentenes kvalitetssikring av KVV oppleves som forholdsvis nyttig. Bidraget til etaten beskrives å være legitimert og har gitt læring, og gir slik sett en kvalitetsheving av KVV arbeidet i etaten. Det påpekes imidlertid at nytten avhenger av hvilke konsulenter som har gjennomført kvalitetssikringen og hvilket perspektiv konsulenten anlegger.

ANBEFALING:

Statens vegvesen har nå fått så mye erfaring og kompetanse med KVV-prosesser at behovet for KS1 er redusert.

Vi anbefaler at FIN og SD stiller strengere krav til hvordan kvalitetssikringen gjennomføres. Det bør være en lik mal slik at konsulentene vurderer KVV rapportene etter de samme kriteriene.

5.1 KS1 konsulentenes kompetanse og tilnærming

Konsulentene oppleves å være gode på prosjektgjennomføring og samfunnsøkonomi. Fagpersoner i SVV er imidlertid i tvil om hensiktsmessigheten av selvstendige samfunnsøkonomiske analyser med helt andre metoder og andre forutsetninger enn de SVV bruker. De uavhengige KS1 beregningene kommer naturlig nok til andre tall for særlig netto nytte, men ofte det samme forhold mellom konseptene og samme anbefaling som KVV-en. SVV mener det viktigste er å belyse forskjellen mellom konseptene. Med det grove datagrunnlaget som er på det strategiske KVV nivået vil uansett tallene kunne bli vesentlig endret i etterfølgende konkret planlegging. Vi viser ellers til teksten om følsomhetsanalyser ved bruk av Effekt.

ANBEFALING:

Det bør utarbeides nye sektorspesifikke rammeavtaler som forholder seg til terminologi og plansystemet i PBL og som tydeligere fokuserer på kvalitetssikring av hele KVV arbeidet og i mindre grad på selvstendige analyser med andre forutsetninger.

Ny rammeavtale bør revideres i samråd med transportetatene, herunder kapittelinnvidlingen i KVV om det skal fastlegges gjennom rammeavtalen.

Konsulentene oppfattes imidlertid å mangle transport- og plankompetanse. I tillegg sies det at de er svake på byfaglig kompetanse. Det trekkes også frem i datamaterialet at SVV ofte må drive opplæring av konsulentene innenfor eksempelvis transportanalyse. Konsekvensen av konsulentenes begrensede kompetanse på enkelte områder, beskrives å være at konsulentene går tungt inn og kvalitetssikringer der de har kompetanse, men at kvalitetssikringen blir enten mangelfull eller utelatt på områder der de mangler kompetanse. I tillegg stilles det spørsmålstejn ved hvorfor konsulentene

i praksis bare kvalitet sikrer deler av KVV rapporten (samfunnsøkonomi) og ikke baserer sine anbefalinger på samlet vurdering av samfunnsøkonomi, mål- og kravoppnåelse. Det sies også at SVV ofte må gjøre nye beregninger for konsulentene med deres metoder, og at konsulentene forventer at SVV skal gjøre beregninger på områder (eks gang/sykkelveg) hvor SVV ikke har gode nok verktøy.

ANBEFALING:

Det bør stilles krav til at KS1 konsulentene i framtiden har relevant kompetanse innenfor transport, byplanlegging og arealplanlegging. Disse kompetanseområdene er nokså grunnleggende for å kunne kvalitetssikre helheten i en KVV.

I evalueringen hevdes det at det samfunnsøkonomiske perspektivet som konsulentene ofte anlegger kunne vært tonet ned og at kvalitetssikringen burde hatt et mer transportfaglig perspektiv. Det trekkes i denne forbindelse frem at konsulentene først og fremst er opptatt av prissatte effekter og har lite fokus på ikke prissatte effekter i forhold til miljø, sykkel, gange og kollektiv.

Konsulentene trenger ikke å fordype seg ned i detaljene ift det SVV allerede har beregnet, men at de heller bør prioritere å foreta vurderinger av hvorvidt de konseptene som er forkastet er riktig å forkaste og hvorvidt man har benyttet det handlingsrommet som ligger i KVV-instituttet.

I tillegg sies det at SVV i arbeidet med KVV har en bred tilnærming med involvering av ulike parter og hvor man er en aktør som opererer i grenselandet mellom politikk og faglighet. Det er en oppfatning at denne viktige dimensjonen av KVV arbeidet ikke i tilstrekkelig grad blir fanget opp av KS1 konsulentene. Det hevdes derfor at konsulentene bare kvalitetssikrer deler av rapporten og at de ser bort fra elementer som SVV mener har vært sentrale i KVV arbeidet.

ANBEFALING:

KS1 konsulentens anbefaling bør på samme måte som Statens vegvesen sin anbefaling være en balansert avveining mellom måloppnåelse, samfunnsøkonomi og andre beslutningsrelevante forhold.

5.2 Ressursbruk knyttet til KS1

KS1 prosessen er svært kostnadskreven. Det oppleves som frustrerende at SVV ikke har kontroll over kostnadene eller ikke er orientert om tilleggsutredninger som konsulentene velger å utføre. Dette gir etaten utfordringer i forhold til å styre planmidlene. Regionene opplever heller ikke at de har oversikt over hva KS1 konsulentene har gjort for pengene.

Det oppleves også som uhensiktsmessig at KS1 konsulentene kommer inn og gir tilbakemeldinger på et ferdigstilt produkt, med den konsekvens at SVV må gjøre ting på nytt igjen. Oppfatningen er at det hadde vært mer nyttig å få tilbakemeldinger underveis i prosessen.

ANBEFALING:

SVV er kritisk til den høye ressursbruken til KS1 både i forhold til menneskelige ressurser og økonomi. SVV bør ikke få regningen uten å ha noe innflytelse på eller innsyn i forholdet mellom kostnader og tidsbruk.

SVV bør få avrop, rapporter på utført arbeid, samt ha mulighet til å gi innspill til omfang av kvalitetssikringen. KS1 konsulentene bør ikke utrede og beregne andre løsninger enn de KVV rapporten omfatter, uten at det er avklart med oppdragsgiver.

6. Samarbeid

6.1 Samarbeid med SD

Det er en omfattende og god dialog mellom Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet både om hvor det skal være KVV, prosjektplan som grunnlag for mandat, samfunns mål og fremdrift.

Månedlige statusmøter der det drøftes generelle problemstillinger og mer konkret status for de enkelte KVVene oppleves som et godt grep.

Forholdet mellom SVV/SD oppleves som positivt og konstruktivt. Avklaringer og svar fra SD kan imidlertid ta uforutsigbar lang tid, f eks om samfunns mål. Dette er med på å forsinke regionenes arbeid med utredningene.

Tiden fra ferdig KVV rapport til regjeringsbehandling oppleves lokalt som frustrerende lang – kan være mer enn et år. Dette kan bidra til å forsinke videre effektiv planlegging etter PBL.

ANBEFALING:

Samhandlingsrutiner mellom SVV og SD klargjøres bedre, herunder prosess for fastsetting av samfunns mål. Behandlingstiden ved nødvendige avklaringer mellom SD og SVV reduseres.

Regjeringsbehandlingen snarest mulig etter høring og ferdig KS1 rapport.

6.2 Samarbeid med Jernbaneverket JBV

Samarbeid med JBV oppleves litt forskjellig, avhengig av i hvilken grad JBV har ressurser til å stille med utredningskapasitet. Avklaring av konkurranseflater til jernbanen kan f eks innebære behov for faglig utredninger som JBV ikke har kapasitet til.

Det sies at metodikken og systemet SVV og Jernbaneverket bruker er to litt forskjellige systemer og som gir noen samarbeidsutfordringer.

ANBEFALING:

Forventninger og avklaringer om ressurser til faglig bistand avklares tidlig i prosessen

6.3 Samarbeid internt i SVV mellom regionene og Vegdirektoratet

Generelt sett oppfattes samarbeidet som veldig bra, men det er også enkelte utfordringsområder. Utfordringene er blant annet knyttet til KVV startfase og KVV slutfase, spesielt slutfasen trekkes frem som utfordrende og kritisk.

Når det gjelder startfasen så har enkelte trukket frem at det er behov for tettere dialog med VD i forbindelse med selve oppstarten av KVV-prosessen. Men bildet er ikke entydig, og det er variasjoner i forhold til hvor tett samarbeid man har behov for i regionene.

Regionene opplever også at VD har liten kapasitet, og at tilgjengeligheten for støtte er begrenset. Det trekkes fram at enten så bør VD øke sin kapasitet, eller så må det overlates mer ansvar til regionene.

Når det gjelder slutfasen av KVV-prosessene så trekkes det fram at regionene er for lite med i overleveringen av KVV til Vegdirektøren. Det hevdes at det er viktig at regionene er med her for eventuelt å kommentere eller komme med saksopplysninger i tilfelle det skulle komme spørsmål om detaljer som trenger avklaring. Spesielt vil dette være viktig i tilfeller hvor kontaktpersonen ikke har vært så tett på i prosessen. Samtidig trekkes det fram at det i det siste har skjedd en viss forbedring her. Det er nå rutine at regionene inviteres til avsluttende behandling hos vegdirektøren.

KVV-ene er svært forskjellige, og både prosjektlederne i regionene og de som følger opp i Vegdirektoratet er forskjellige. Likevel bør det tilstrebes noe mer ensartet praksis i forhold til f eks milepeler i utredningsarbeidet som bør behandles i styringsgruppen og der Vegdirektoratet bør kobles inn faglig i forkant.

ANBEFALING:

Avklare mer likeartet milepelskontakt i tillegg til løpende kontakt og veiledning tilpasset den enkelte KVV.

Vedlegg 1

KVU/KS1- erfaringsgrunnlag fra fagpersoner i SVV

Innholdsfortegnelse

KVU/KS1-	1
erfaringsgrunnlag fra fagpersoner i SVV	1
METODIKK	3
0. Er det behov for KVU?	4
1. Geografisk avgrensing	4
1.1 Fra korte til lengre strekninger	4
1.2 Prosjekt- og influensområdet må ikke sette for lite	5
2. Forholdet til PBL	6
3. KVU som grunnlag for bypakker	6
4. Erfaring med KVU der det ikke forventes statlige midler - bare bompenger	7
5. Vurdering av KS1 prosessen	7
5.1. Kostnader	7
5.2 Vurdering av KS1 konsulentenes kompetanse	7
5.3 Nyten av KS1 arbeidet	8
6. Detaljeringsgrad	10
7. Faglig arbeid i SVV	10
7.1. Budsjett	10
7.2. Kompetanse	10
7.3 Konsulentbruk	11
8. Verkstedene	11
9. Skrivemalen	12
10. Transportmodeller og samfunnsøkonomi	13
10.1 Transportmodeller – detaljert og komplekst	13
10.2 Nytte av transportmodeller	13
10.3 Ikke prisgitte virkninger	14
10.4 Ressurser og kompetanse	14
10.5 By versus strekningsvise modeller	14
10.6 Behov for å videreutvikle verktøyet	14

10.7	Kompetanse på transportmodeller	15
11.	Prosess i SVV.....	15
11.1	Organisering av eget arbeid - har det fungert hensiktsmessig?.....	15
11.2	Samarbeid med Jernbanelivet	15
11.3	Bruk av konsulent til faglig arbeid.....	16
12.	Forhold til lokale myndigheter og organisasjoner	16
13.	Samarbeid VD/region	16
14.	Blir innholdet i KVV blir påvirket av lokale myndigheter slik at de skal spare penger?	17
15.	Behov for faglig veiledning	17
15.1	Behov, mål krav	18
15.2	Konseptutvikling.....	18
15.3	Transportanalyser.....	18
15.4	Håndtering av kollektivtransport og gang/sykkel	18
15.6	Håndtering av klima/luftforurensing.....	18
15.7	Presentasjon	19
15.8	Usikkerhet og følsomhetsanalyser	19
15.9	Håndtering av ikke-prissatte konsekvenser	19

Metodikk

Formålet med evalueringen har vært å medvirke til innsikt i hvordan ordningen for KVU/KS1 har fungert, og valg av metodisk tilnærming har blitt styrt av de problemstillingene evalueringen har hatt som mål å finne svar på. For å få frem et bredt erfaringsgrunnlag ble det intervjuet fagpersoner i Statens vegvesen som har KVU/KS1 som arbeidsfelt. Det er blitt gjennomført seks gruppeintervjuer, ett i hver region og ett i VD. Datainnsamlingen ble gjennomført i perioden april/mai.

Erfaringsgrunnlaget er samlet i denne rapporten kalt «KVU/KS1-erfaringsgrunnlag fra fagpersoner i SVV» og følger som vedlegg 1 til hovedrapporten.

Vedlegg 1 «KVU/KS1- erfaringsgrunnlag fra fagpersoner i SVV» består av en sammenfatning av oppfatningene fra intervjuene og representerer selvstendige uttalelser fra de som intervjues. Uttalelsene og oppfatningene er ikke etatens objektive syn på hvordan KVU/KS1 prosessen fungerer, men er å betrakte som et innspill til prosessen rundt utviklingen av KVU/KS1 regimet. Det understrekes at uttalelsene i vedlegget i hovedsak er fra det operative nivået i Statens vegvesen. Dette innebærer at det kan være et avvik mellom oppfatningene i direktoratet og det operative nivået i organisasjonen.

Siden det er organisatoriske prosesser og utviklingsforløp og resultatene av disse som skal evalueres, så vil ikke dette gi evalueringsdata som lar seg uttrykke i størrelser og tall. En kvantitativ tilnærming med spørreskjema som metodikk ville altså ikke vært formålstjenlig. Evalueringen har derfor hatt en kvalitativ tilnærming, med intervju som metodikk for datainnsamling. All den tid dette ikke er noe man kan evaluere rent objektivt, så har det vært nødvendig å få folks egne beretninger om hvordan ting fungerer. Styrken med dette er at det er gjennom de ulike aktørenes egne beretninger at vi får det mest konkrete uttrykket for deres erfaringer med KVU/KS1. At slike erfaringer som regel inneholder aktørenes tolkninger og oppfatninger om årsaker og konsekvenser, gjør at evalueringen får en større bredde i forståelsen av de utfordringene som trekkes fram.

Evalueringens validitet

Når det gjelder evalueringens validitet så må den for det første vurderes i forhold til formålet med evalueringen. Formålet med evalueringen har ikke vært å klarlegge årsak-virkningsforhold, men å medvirke til innsikt i erfaringene med KVV/KS1. I den forbindelse er validiteten godt ivarett gjennom måten datainnsamlingen er gjennomført og gjennom hvordan selve analysen av data er håndtert. For det andre må validiteten vurderes i forhold til analysens rekkevidde og gyldighet. I utgangspunktet er analysens konklusjoner et aggregert resultat av hva som har kommet fram i intervjuene. Det vil si at det som blir trukket fram som utfordringer i rapporten har gyldighet først og fremst på et aggregert nivå i organisasjonen. Dette betyr imidlertid ikke at validiteten er svekket i forhold til de enkelte enhetene i organisasjonen. Det innebærer bare at evalueringresultatene vil kunne variere fra enhet til enhet når det gjelder utfordringenes omfang og tyngde

0. Er det behov for KVV?

Det er stor enighet om at det er behov for å foreta overordnede strategiske vurderinger. Det er imidlertid ulike oppfatninger omkring KVV konseptet og hvorvidt det er hensiktsmessig. KVV oppfattes som en veldig omstendelig prosess som kan virke forsinkende. Det sentrale er imidlertid at man velger den riktige timingen og at KVV benyttes på prosjekter som er egnet mht at det er reelle konseptuelle valg. KVV må eksempelvis ikke være for prematurt, siden det gir en for stor usikkerhet. Samtidig er det en oppfatning at hvis man er kommet langt med planene, og er enige, så har det ikke så stor hensikt med KVV. Det nevnes også at nytten av KVV er liten når mye av prosjektet allerede er avklart gjennom NTP/rutevise utredninger mht. hvilket konsept som har høyest prioritet.

Det er en oppfatning at det bør diskutere om KVV metodikken trenger å være så omfattende. Flere forslår at det utvikles "light» varianter som er tilpasset prosjektenes kompleksitet.

Det understrekes også at det bør foretas en vurdering av de kriteriene som utløser krav om KVV. Noen hevder at det bør være en høyere kostnadstærskel enn 750 mill. for når kravet om KVV utløses. Det sies også at det ikke bør være beløpsgrensen som medfører krav om KVV, men heller kompleksiteten i prosjektet. Og bare fokusere på beløp er meningsløst, blir det sagt.

Det sies også at man bør foreta forenklete rutevise utredninger som erstatning for KVV når det er enklere problemstillinger.

Mange er imidlertid opptatt av å beskrive hvordan KVV er en god prosess i forhold til å bidra til å skape konsensus mellom aktørene og som gjør det enklere å gå videre med planlegging.

Flere formidler også at de anvender elementer av KVV metodikken også utenfor KVV sammenheng.

1. Geografisk avgrensning

1.1 Fra korte til lengre strekninger

Det generelle bildet er at man er fornøyd med dreiningen som er gjort i forhold til å ha KVV på lengre strekninger og hele byområder. Det var tidligere mange enkeltstrekninger som virket

uhensiktsmessig å ha KVVU på. Å bedømme hensiktsmessigheten i forhold til avgrensningen av geografisk område er noe man etter hvert får stadig mer erfaring med i Statens vegvesen.

Den geografiske avgrensningen fungerer enklest i homogene områder og blir mer utfordrende når områdene for KVVU er uensartede. Det er imidlertid ikke unaturlig å tilpasse utbredelse underveis ut fra at man ser problem og tiltak etter hvert.

1.2 Prosjekt- og influensområdet må ikke sette for lite

Det påpekes at det er viktig at prosjekt -og influensområdet ikke settes for lite siden man må kunne fange opp de regionale virkningene av et prosjekt. Ser man et område i et større perspektiv blir de reelle valgene tydeligere. Blir et prosjekt definert med for korte strekninger dreier det seg mer om et valg mellom vegstandarder. Det formidles at man burde vært flinkere til å brette ut det geografiske området for å kunne se trafikkstrømmene til og fra området.

Spørsmålstillingen som ofte tas opp er hvorvidt det trengs en KVVU og en KS1 når strekningen blir kort.

Det hevdes at en integrasjon man bør være bevisst på er at geografisk avgrensning bør sees i sammenheng med tematisk avgrensning.

Strekningsvise KVVUer i byområder er lite hensiktsmessig. Eksempelvis i Bergen var det vanskelig å si hvor stort byområdet egentlig var. Konklusjonen ble å definere det med en times reising fra sentrum og ut. Det gikk rimelig greit, selv om hovedproblematikken ble oppfattet å ligge sentralt i Bergen by.

Det trekkes frem at det er utfordrende når to KVVUer møter hverandre i et punkt. Da er det ikke alltid det stemmer i forhold til hvordan man tenker. Et eksempel som trekkes frem er krysningpunktene i forhold til når KVVU RV 35 også ble en del av KVVU Buskerudbyen.

En erfaring som trekkes frem er at når man trekker inn jernbanen så har utstrekningen ofte blitt for liten, fordi jernbanetiltak ofte går over lengre strekninger. En får da ikke vurdert virkningene av jernbanen hvis en ikke går ut over planområdet.

2. Forholdet til PBL

Det vises til eksempler hvor KVU har fungert som et godt grunnlag for videre planlegging etter PBL, og hvor KVU i denne sammenheng har vært et verktøy for kommunene. KVU har for eksempel fungert godt som arena for å få konsensus og for å kunne gi avklaring i forhold til rekkefølge på prioritering av strekninger. Man har fått litt bredere perspektiv og en god forankring av prosessen. Samtidig trekkes det fram at KVU i enkelte tilfeller er litt for lite tydelig og kanskje litt tynn nettopp i forhold til det å gi avklaringer i forhold til rekkefølge.

Det oppleves som en utfordring at maktforholdet mellom KVU-systemet og PBL-systemet framstår som relativt uavklart, og at den prinsipielle avklaringa mellom det statlige og det kommunale nivået når det gjelder KVU oppleves som mangelfullt. En utfordring som i denne sammenheng trekkes fram er for eksempel at det kan ta tid fra man har levert KVU og til regjeringen har bestemt og besluttet hva som skal planlegges videre. Vegvesenet må da avvente avklaringen i regjeringen før man eventuelt kan gå videre til neste plannivå, for eksempel kommunedelplan. Dette «tomrommet» kan da utnyttes av det lokalpolitiske nivået som starter opp kommunedelplan uten at det vegfaglige blir ivaretatt. På denne måten kan de spare litt tid ift om man må vente til regjeringen har fått behandlet saken. Derfor blir det viktig at prosessen etter at SVV har landet anbefalingen og til regjeringen har besluttet ift dette ikke trekker ut i tid.

En hovedutfordring med KVU som trekkes fram er at den ikke er formelt forankret i PBL og det planregimet vi allerede har, og enkelte mener det bør vurderes hvorvidt KVU bør inn som en naturlig del av regimet rundt PBL. Slik det fungerer i dag så er KVU noe som Finansdepartementet styrer, og det hele blir hengende litt på siden. KVU er ingen beslutningsmyndighet slik som planlegging etter PBL er, og henger som nevnt heller ikke sammen med resten av planregimet. Det kan være vanskelig for både vegvesenet og lokalpolitikere å forstå dette.

En annen ting i forhold til PBL som trekkes fram er at politikerne i enkelte tilfeller blander seg inn i det faglige arbeidet. De ønsker å påvirke hvilke alternativ som skal med og de kan også blande seg inn ift tidsløpet. Forholdet til det politiske nivået kan være utfordrende. Politikerne kan være engasjert før KVU blir besluttet, og politikerne er ofte årsaken til at vi får KVU. Deretter blir de delvis utestengt fra selve arbeidet med KVU. Det er viktig å finne et kompromiss mellom det å bringe politikerne inn i styringa av arbeidet med KVU og det å holde dem helt utenfor.

3. KVU som grunnlag for bypakker

Det er en oppfatning at KVU fungerer rimelig godt som grunnlag for bypakker. Begrunnelsen er at man gjennom prosessen får en bredere forankring av statlige interesser inn i en bypakke. KVU gir et grunnlag for å få til en bedre og større forståelse for helheten enn det som ligger i bypakken i dag. KVUen bidrar til at man får en større forståelse for kompleksiteten mht. transport i byområder og at man får løftet fram en del relevante problemstillinger. I tillegg muliggjør KVU å se bypakker i sammenheng med det som er besluttet i NTP.

Det er en oppfatning at det er behov for den modningen som KVU gir og at det er viktig at staten kommer i inngrep med kommuner og fylkeskommuner før man kommer med endelig beslutning ift hva man skal gjøre i byene.

En utfordring som har blitt trukket frem er der hvor det har vært et politisk skifte og hvor eieforholdet og ambisjonsnivået til KVV endrer seg.

Flere trekker frem at arbeidet med KVV som grunnlag for bypakker også er å bevege seg inn i et politisk spenningsfelt som er ganske krevende. Det oppfattes at det er et for uklart skille mellom sak og politikk, hvor politikken blander seg inn i det faglige arbeidet. Det sies at det handler om makt. Er det det lokalpolitiske eller det statlige som skal dominere? En spørsmålstilling er også hvilken rolle SVV ønsker å ta i dette arbeidet? Skal vi være en spydspiss eller skal vi overlate arenaen til de andre aktørene? Det hevdes at det er bedre å være først ute med KVV som grunnlag for bypakke, enn at man først starter ut med en politisk bypakke som KVV må forholde seg til. Ofte er det slik at KVV må tilpasse seg de politiske prosessene, og ikke omvendt slik man kanskje hadde tenkt.

4. Erfaring med KVV der det ikke forventes statlige midler - bare bompenger

Det er lite erfaringer mht. KVV der det ikke forventes statlige midler, men bare bompenger. Men dette er noe man etter hvert vil få mer erfaring med, sies det. Tønsberg trekkes imidlertid frem som et eksempel på et prosjekt som finansieres med bompenger. Det sies imidlertid at man har slitt med å få forståelse for at staten skal bestemme som man lokalt må betale uten at staten bidrar. KVV kan da bli sett på som overformynderi fra staten, og som et forsinkende ledd.

5. Vurdering av KS1 prosessen

5.1. Kostnader

Oppfatningen er at KS1 prosessen er svært kostnadskrevende og at det koster og er knyttet mer ressurser til KS1 enn det koster å lage KVV. Erfaringen er også at konsulentene bruker unødvendig mye ressurser på KS1 og at det kommer lite ut av prosessen.

Det oppleves også som frustrerende for SVV som skal betale utgiftene at man ikke har kontroll over kostnadene eller vet når regningen kommer. Dette gir etaten utfordringer i forhold til å styre planmidlene. Regionene opplever heller ikke at de har oversikt over hva KS1 konsulentene har gjort for pengene.

5.2 Vurdering av KS1 konsulentenes kompetanse

Konsulentene er gode på prosjektgjennomføring og samfunnsøkonomi (noe variasjon på dette). Konsulentene oppfattes imidlertid å mangle transport- og plankompetanse. Det er også en oppfatning av at konsulentene ikke er gode på og/eller ikke opptatt av å beregne ikke prisfaste virkninger. Det blir også påpekt at konsulentene mangler veg- og trafikk faglig kompetanse. I tillegg sies det at de er svake på byfaglig kompetanse.

Det er videre en oppfatning at konsulentene ikke har kompetanse på regionale virkninger, men at også SVV mangler kompetanse på dette, eksempelvis innenfor næringsutvikling.

Ofte er det også SVV som må drive opplæring av konsulentene innenfor eksempelvis transportanalyse

Det erfares at konsulentene går tungt inn og kvalitetssikringer der de har kompetanse, men at det blir mer harelabb der de har svak kompetanse. Det stilles spørsmålstegn ved hvordan konsulentene skal kunne gjennomføre en god kvalitetssikring på områder der det erfares at de ikke har god nok kompetanse.

5.3 Nyttien av KS1 arbeidet

At konsulentene kvalitetssikrer KVV oppfattes som forholdsvis greit. Bidraget til etaten oppfattes å være læring og legitimitet. Det påpekes imidlertid at nyttien avhenger av hvilke konsulenter som har gjennomført kvalitetssikringen og hvilket perspektiv konsulenten anlegger. Nytteverdien beskrives også av noen å være større ved de mer kompliserte prosjektene. Samarbeidet mellom SVV og konsulentene beskrives som greit.

Det er en oppfatning at man ikke trenger KS1 prosesser på alle KVVene. Særlig understrekes det at det ikke er nødvendig med KS1 når strekningene er korte og/eller at det ikke eksisterer noen reelle konseptuelle valg. Det er også mange som beskriver at SVV nå begynner å få såpass mye erfaring i KVV arbeidet at det ikke oppfattes som nødvendig å gjennomføre en kvalitetssikring. Det påpekes at det burde vært en prosess etter KVV hvor man vurderer behovet for KS1 og ikke at KS1 skal komme automatisk slik det er i dag.

Det sies også at tilbakemeldingene fra konsulentene oppleves som konstruerte, når kritikken som gis er at det mangler beregninger på eksempelvis kollektiv innenfor strekninger det ikke oppleves som et reelt konseptuelt alternativ.

Det samfunnsøkonomiske perspektivet som konsulentene ofte anlegger kunne vært tonet ned og kvalitetssikringen burde hatt et mer transportfaglig perspektiv. Det stilles spørsmål ved om man ikke bruker for mye ressurser på å regne samfunnsøkonomi og at man fokuserer for lite på det som ikke kan beregnes. Konsulentene er først og fremst opptatt av prissatte effekter og glipper på miljø, sykkel, gange og kollektiv som ikke prissatte effekter. Det er viktig at vi sikrer at perspektivet blir bredere enn at det bare handler om samfunnsøkonomi, sies det.

Det stilles også spørsmålstegn ved om det er nødvendig å bruke så mye krefter på å regne og beregne på de strekningsvise KVV ene.

Det sies også at SVV ofte må gjøre nye beregninger for konsulentene med deres metoder. Også at konsulentene forventer at SVV skal gjøre beregninger på områder (eks gang/sykkelveg) hvor SVV ikke har verktøy.

At konsulentene er opptatt av tall som det hefter stor usikkerhet ved, i stedet for å fokusere på samfunns målet blir trukket frem som u hensiktsmessig. Det hevdes at konsulentene ikke trenger å fordype seg ned i detaljene ift det som allerede SVV har beregnet, men at de heller bør prioritere å foreta vurderinger på hvorvidt de konseptene som er forkastet er riktig å forkaste og hvorvidt man

har benyttet det handlingsrommet som ligger i KVV-instituttet. Det oppfattes videre at SVV gjør et grunnleggende arbeid mht. å vurdere behov, mål, interessenter osv., Og at diskusjonene bør gå på om dette er viktige mål å gå videre med. Konsulent går imidlertid ofte rett på nytte/kostberegninger.

Det stiles også spørsmålstejn ved hensiktsmessigheten ved at konsulentene bruker SVV sitt materiale, men hvor konsulentene setter inn andre inngangsverdier og igjen får litt andre resultatet.

Det oppleves også som uhensiktsmessig at KS1 konsulentene kommer inn og gir tilbakemeldinger på et ferdigstilt produkt som får som konsekvens at SVV må gjøre ting på nytt igjen. Det sies at det hadde vært mer nyttig å få tilbakemeldinger underveis.

I tillegg sies det at SVV i arbeidet med KVV har en bred tilnærming med involvering av ulike parter og hvor man er en aktør som opererer i grenselandet mellom politikk og faglighet. Denne viktige dimensjonen av KVV arbeidet oppfattes ikke i tilstrekkelig grad å bli fanget opp av KS1 konsulentene. Det hevdes derfor at konsulentene bare kvalitetssikrer deler av rapporten og at de ser bort i fra elementer som SVV mener har vært sentrale i KVV arbeidet.

6. Detaljeringsgrad

Gjennomgående er KVVU rapportene for detaljerte og for lange, og litt tunge å lese. Det er en utfordring å forenkle, men i alle fall på strekningsvis KVVU bør det ikke være behov for å gå så dypt. Det er imidlertid en faglig utfordring hvorvidt det er mulig å jobbe på et overordnet strategisk nivå uten å måtte grave seg ned i detaljene når analysemodellene som vegvesenet bruker er beregnet for et mer detaljert nivå enn det KVVU er ment å være. Modellene er mer tilpasset konkrete avgrensede prosjekt. Når regimet rundt KVVU legger opp til at vi skal bruke disse modellene, så bør modellverktøyet være bedre tilpasset at dette er en tidlig fase av planleggingen. Vi må selvsagt skille mellom by-KVVU og strekningsvis KVVU fordi by-KVVU vanligvis krever mer detaljering.

Detaljeringsgraden som følger av analyseverktøyene gjør også at prosessene rundt KVVU blir mer ressurskrevende enn det plannivået egentlig krever. Vi blir modellfokusert der vi burde hatt et større strategisk fokus, og det stilles spørsmål ved om vi i KVVU prosessene tvinges av modellverktøyet til å forskuttere på kunnskap som egentlig tilhører et annet plannivå. Det er derfor behov for å forenkle prosessene, for slik det framstår nå så blir vi for detaljerte i forhold til hva man egentlig trenger som beslutningsgrunnlag på dette plannivået. Antakelig ville man kommet fram til samme anbefalinger i KVVU og med mindre ressursbruk uten all den detaljeringen som transportmodellene gir.

Oppfatter at det er en mismatch mellom det mandatet vi har ift hva vi skal finne ut og det vi måles på av ks1 konsulentene. Detaljeringsgraden blir feil. Vi skal finne konsept, men blir målt på detaljer fordi ks1 konsulent og Finansdepartementet ønsker det. Problemstillinger som i denne sammenheng trekkes fram er:

- Tallene vi skal dokumentere tvinger oss til å være detaljerte
- Mål og krav settes fordi det er enkelt å måle det tallmessig
- Der det ikke er mulig å tallfeste noe gjennom beregninger, der settes det ikke mål og krav

Å vurdere ikke prissatte konsekvenser framstår som vanskelig fordi metodikken også her er utviklet for et mer detaljert nivå enn det vi skal forholde oss til i KVVU.

7. Faglig arbeid i SVV

7.1. Budsjett

Det fremheves at budsjettmessig er det ikke er noe problem i forbindelse med KVVU-prosessen. Det hevdes at KVVU har fått en status som gjør at man egentlig ikke har noe valg ift. pengebruk på KVVU. SVV er pålagt å bruke dette, og det hører ikke med til et område som etaten kan prioritere bort. KS1 skaper imidlertid mest hodebry i forhold til at etaten ikke vet når regningen fra KS1 konsulentene kommer eller hvor stor den er.

7.2. Kompetanse

Flere fremhever imidlertid kapasitets- og kompetansemangel innenfor transportmodellering og hevder dette er dimensjonerende for fremdriften. I tillegg er det mangel på ikke prissatte virkninger.

Det hevdes videre at det er kritisk med trafikkfaglig kompetanse i etaten. Noen sier også at man mangler litt erfaring og kompetanse innenfor regionale transportmodeller og Effekt. Det hevdes også at man sliter i forhold til samfunnsøkonomiske beregninger på et overordnet nivå i byområder.

Det er også en oppfatning at å bruke plankapasitet og kompetanse på KVUer som er knyttet til små prosjekter er sløsing av en begrenset kapasitet. Det er også en oppfatning at det er mange nye og nyutdannet tilsatte og at dette er en utfordring siden å drive KVU arbeid krever erfaring. Det fremheves derfor at man må tenke systematisk rundt dette med kompetanseoppbygging.

I tillegg er det en oppfatning at linja spiser prosjektmedarbeidere i KVU-prosjektene og at det er utfordrende at man får en del personer som skal jobbe med planoppgaver, og så har de egentlig ikke tid til det.

Det hevdes også at VD burde hatt bedre kapasitet til å drive med veiledning og vært tettere på prosjektene, spesielt der det er uerfarent mannskap.

7.3 Konsulentbruk

Det er variasjoner mellom regionene mht. hvorvidt man bruker konsulenter. Noen er nesten dekt opp med egenkompetanse, mens andre melder om relativ stor bruk av konsulenter.

Det fremheves at arbeidet med KVU mht. penger og folk går på bekostning av andre arbeidsoppgaver. KVU blir prioritert, men det kan gå utover annen planlegging i regionen.

Det hevdes også at konsulentmarkedet ikke er helt oppdatert på KVU og at SVV må være opplæringskonsulenter i forhold til metodikk og i forhold til hva som finnes av hjelpemidler.

Det sies også at anskaffelsesreglementet er uegnet til å kjøpe den type kompetanse man trenger innenfor KVU. Det sies at SVV er tvungen til å gå på laveste pris, og at kompetanse og kapasitet kommer i andre rekke.

8. Verkstedene

Det generelle bildet er at verkstedene har vært nyttige i innledende fase for å få oversikt over interessenter og behov. Gjennom verkstedene får Statens vegvesen vist at man tar de berørte på alvor, og samtidig får etaten på kort tid inn veldig mye data som gjelder det geografiske områdets utfordringer.

Prosessene rundt verkstedene og den modningen det bidrar til trekkes fram som positivt. Spesielt det at verkstedene er lagt opp som to-veis kommunikasjon gjør at det ikke bare er Statens vegvesen som får innspill, men også at det berørte partene får med seg noe tilbake i forhold til økt forståelse for prosjektets målsettinger. Verkstedene oppfattes å virke dempende på det maktspeillet som ellers bruker utspille seg innledningsvis.

En av utfordringene med verkstedene som trekkes fram er representativitet. Hvordan skal man for eksempel sikre at ulike grupper i samfunnet blir nådd, og hvordan skal man invitere til deltakelsen i

verkstedene? Det trekkes fram at deltakelsen i verkstedene er noe skjev. Det offentlige er mest involvert, mens barn og unge er mer fraværende. Det trekkes også fram at vi kanskje ikke tydelige nok får fram hvem sine behov som er viktigst. Når det gjelder representativitet så er man også noe usikre på hvor bredt man egentlig skal gå ut i forhold til deltakelse. En bred deltakelse kan for eksempel gjøre det vanskelig å være overordnet i de prosessene verkstedene legger opp til.

En annen utfordring som trekkes fram i forbindelse med medvirkningen i verkstedene, er de forventningene som skapes. Folk tror gjerne at vi er i ferd med å planlegge, og at bygging er nært forestående. Slik er det jo ikke, og det å forklare ulike grupper hvordan disse tingene henger sammen er ikke enkelt. Det er jo heller ingen prosess for medvirkning i etterkant av verkstedene, og det kan jo ta mange år før noe konkret skjer.

Når det gjelder nytteverdien til de innspillene som kommer på verkstedene så er man noe usikker på hvor gode innspillene egentlig er. Det trekkes frem at resultatene av prosessene i verkstedene bare i liten grad har hatt nytte i forhold til konseptutvikling. Spesielt vanskelig blir det å hente noe ut av verkstedene knyttet til by-KVU, fordi kompleksiteten er så stor. Verkstedene har fungert mer som en arena for informasjonsutveksling, noe som i seg selv oppfattes som en viktig funksjon for eksempel i forbindelse med omdømme.

En diskusjon man bør ta er hvor stort felles kunnskapsgrunnlag et verksted egentlig trenger.

9. Skrivemalen

Den generelle oppfatningen er at man betrakter skrivemalen som nyttig og at den bidrar til å sikre at KVU-rapportene ser like ut. Utfordringen med skrivemalen slik den er utformet i dag er først og fremst at den er tilpasset strekningsvis KVU, noe som gjør den lite hensiktsmessig for by-KVU.

Det trekkes frem at skrivemalen i noen sammenhenger kan oppfattes som en tvangstrøye, og at det er viktig at man åpner for litt fleksibilitet i forhold til bruken av den.

Det er en oppfatning om at skrivemalen bør revideres og bearbeides med jevne mellomrom. I denne forbindelse er enkelte frustrerte over endringer i skrivemalen som har kommet midt i arbeidet med rapporten, og som har medført merarbeid. Det er et ønske at større endringer i skrivemalen ikke gis tilbakevirkende kraft for de KVU-prosessene som allerede er kommet godt i gang.

10. Transportmodeller og samfunnsøkonomi

10.1 Transportmodeller – detaljert og kompleks

Det oppfattes at transportmodellene er detaljerte og kompleks. Noen fremhever imidlertid at de var mer vanskelig før.

Det hevdes at det er utfordrende at det er en hel del variabler å forholde seg til og som får som konsekvens at alternativene blir mange. Det sies også at det brukes mye ressurser på å legge inn verdier på variablene.

10.2 Nytte av transportmodeller

Det sies at i forhold til anbefalingene i KVVU så kan man spekulere på om det er *nyttig* det som kommer ut av modellberegningene. Samfunns mål oppfattes som viktig i KVVU, og det trenger ikke samsvare med nytte/kostands fokuset modellene gir svar på. Det oppleves ofte at nytte/kostnadsanalysene er i konflikt med samfunnsmålene.

Transportmodellene oppfattes å være gode på de trafikale endringene og hvorvidt man oppnår de trafikale endringene i forhold til biltrafikk.

Noen synes transportmodellberegningene fungerer bra, men at effektberegningene ikke så veldig nyttig. Noen trekker frem at de er usikker på verdien av Effekt. Det sies at Effekt kan være et redskap i forhold til å kunne velge mellom forholdsvis like prosjekt, men at det å bruke effektmodeller for å velge mellom totalt forskjellige alternativer blir feil og at modellene ikke håndterer dette. Jo mer forskjellige ting er, jo mer håpløse blir modellene, sies det. Det understrekes også at man selv må bli flinkere til å forstå hva modellene forteller og hva de ikke forteller.

Det stilles spørsmål ved om det at modellene blir mer detaljert og kompleks medfører at resultatet blir bedre. Mange hevder at fokuset er for stort på modellene og de samfunnsøkonomiske beregninger. Det sies at beregninger blir et mål i seg selv.

Oppfatningen er imidlertid at når man kjører transportmodeller så gir det et godt svar på bestillingen fra departementet siden disse er opptatt av samfunnsøkonomiske analyser.

Det hevdes at vi burde hatt enklere og mer oversiktlige metoder å beregne samfunnsøkonomiske virkninger på og at det nå skjer det i et veldig lukket system. Det burde kunne håndtere hvordan forskjellige faktorer påvirker i positiv og negativ retning.

Det hevdes at det ofte er en forventning fra konsulentene at utbyggingsrekkefølgen skal være klart og på plass, men at det nesten ikke går an på det nivået i planlegging som KVVU befinner seg.

Det stilles også spørsmål om hvordan bompenger skal håndteres. I dag håndteres dette under transportanalyser, men ikke i samfunnsanalyser.

10.3 Ikke prisgitte virkninger

Det oppfattes at transportmodellene er tilpasset bil og veg og ikke i samme grad kollektiv, gange og sykkel. Denne problemstillingen diskuteres i KVVU-rapportene, og man trekker inn erfaringer fra andre plasser mht. kollektiv, gang og sykkel.

10.4 Ressurser og kompetanse

Det sies at det er veldig ressurskrevende å få gode resultater og at det koster mye. Det er også en oppfatning av at etaten kunne trenge mer ressurser for å kunne kjøre foreløpige beregninger

Det hevdes også at man ofte blir for sein med å komme i gang med å kalibrere transportmodellen, (dvs. tilpasse den til virkeligheten). Hvis etaten kunne satt mer ressurser på dette tidlige, så ville vi fått en bedre prosess og resultat av KVVU.

10.5 By versus strekningsvise modeller

Det hevdes at det er store forskjeller mellom strekningsvise modeller og by. Strekningsvise modeller oppfattes å være greie, men i by oppfattes modellene å være mer krevende lift kapasitetsproblematikk.

Det oppfattes at SVV ikke har transportmodeller som egner seg for KVVU i byområder. Modellene er for detaljerte. Det sies også at By-KVVUene har vært med på å framskynde detaljeringsgraden i modellen. Dette oppfattes som et paradoks siden man skal være overordnet og strategisk, men samtidig veldig detaljert når modellene skal kjøres.

Men det hevdes at SVV er pålagt å bruke denne modellen, og blir på en måte tvunget til å ta beslutninger basert på et resultat fra en modell som høyst sannsynlig er veldig diskutabelt. Her bør man se på hvordan man bruker transportmodellene i byområder, og kanskje komme opp med en bedre metodikk.

Det sies også at det er behov for økt kompetanseheving innenfor « Kjø i by », Kollektivtransport og på hvordan ulike reisemåter påvirker hverandre.

10.6 Behov for å videreutvikle verktøyet

Det hevdes at det behov for å videreutvikle modellverktøyet. Modellene bør eksempelvis kunne bli bedre til å vurdere andre elementer enn bare samfunnsøkonomi. De fanger eksempelvis ikke opp kollektivtransport. Gjennom bruken av modellene hevdes det at resultatene ofte blir at biltransport lønner seg uansett Det trekkes også frem at de samfunnsøkonomiske analyser bør være mer overordnet.

Det hevdes at det er usikkert ift nytteverdien av det som kommer ut av modellene siden tallene fra transportmodellene egentlig ikke kan brukes til så mye i seg selv, men må analyseres. Det fremheves at det mangler ressurser og kompetanse på å analysere tallene fra beregningene.

10.7 Kompetanse på transportmodeller

Det er ulike oppfatninger i regionene på hvorvidt de innehar god kompetanse og kapasitet når gjelder det å kjøre transportmodellene. Noen er også bekymret for at omfattende konsulentbruk gjør at vi selv ikke utvikler den nødvendige kompetansen blant våre ansatte

Noen sier at regionen har høyere kompetanse på dette enn det konsulentene har.

Oppfatningen er imidlertid at det er svakheter i forhold til å analysere de matrisene som transportmodellene har gitt.

Et forslag er at det etableres en nasjonal ekspertgruppe på dette med transportmodellene, både ift bruk av modellene og i forhold til tolking av data. I det øyeblikket det oppstår en utfordring i et prosjekt, så kan det da stables på beina en ekspertgruppe som kan gir råd i forhold til bruk og tolking.

Det fremheves også at man i dag trenger kompetanse både på transportmodeller og samfunnsøkonomi, siden samfunnsøkonomi og nyttekomponenten for transportbrukerne kommer fra RTM. Dette medfører en glidende overgang mellom transportmodeller og samfunnsøkonomi som forutsetter kompetanse på begge områder. Denne sammensatte kompetansen er det få som har, sies det.

11. Prosess i SVV

11.1 Organisering av eget arbeid - har det fungert hensiktsmessig?

Det er ikke mange kommentarer knyttet til det som har med organisering av eget arbeid å gjøre. Stort sett så mener man at arbeidet er greit og hensiktsmessig organisert. Det som trekkes frem av utfordringer er dels knyttet til at man ikke «eier» personellressursene, og at deltidsdeltakere kan være uhensiktsmessig. Det oppfattes som en fordel om ressursene som skal jobbe med KVVU sitter geografisk samlet og jobber med det på heltid.

11.2 Samarbeid med Jernbaneverket

Det sies at metodikken og systemet SVV og Jernbaneverket bruker er to litt forskjellige systemer og som gir noen samarbeidsutfordringer. Metodikken er forskjellig mht vurdering av konsepter når det er forskjellige ting med.

Det er også en oppfatning at SVV og jernbaneverket tolker bestillingene noe forskjellig.

Erfaringene i samarbeidet med jernbaneverket er varierende ute i regionene. Noen oppfatter at jernbaneverket er byråkratiske og at det er vanskelig å få dem til å gjøre utredninger. Det oppfattes at de har dårlige budsjetter og at de mangler kapasitet til å stille opp slik SVV ønsker.

Noen hevder at jernbaneverket har bidratt med mye kompetanse og at jernbaneverket i forhold til KVVU-metodikk har bidratt med en erfaring som SVV ikke har. Det oppfattes også av noen at de er lett å få kontakt med i forhold til videre planfaser.

11.3 Bruk av konsulent til faglig arbeid.

Det er variasjoner ute i regionene mht bruk av konsulenter til faglig arbeid. Noen rapporterer om lite bruk av konsulenter, mens andre bruker det hyppig.

I forhold til kvaliteten på arbeidet som konsulentene har utført er det varierende tilbakemeldinger. Noen oppfatter at innleide konsulenter har god forståelse for både metodikk og system. Andre oppfatter at de ikke har svart til forventningene eller vært noen pådriver i arbeidet.

I forhold til konsulentbruk er det en oppfatning at det er viktig at prosjektleder har totalansvar, og at konsulentene styres. Det er også noen som hevder at det er prinsipielt betenkelig at man overlater strategisk overordnet planlegging til en konsulent. Det hevdes at det er ønskelig at SVV kan ta en større del av jobben selv på noe som er så viktig strategisk. Det er en oppfatning at konsulentene heller kan gjøre avgrensede oppdrag på spesielle områder hvor SVV mangler kompetanse, slik at regionene totalt sett får mer faglig bredde i KVVU-arbeidet

12. Forhold til lokale myndigheter og organisasjoner

Hovedinntrykket er at samarbeidet generelt sett har fungert bra, og at dette er en viktig del av KVVU-prosessen. Innledningsvis kan det være enkelte utfordringer i forbindelse med maktspillet som utspiller seg, men etter hvert som arbeidet går fremover så blir samarbeidet vanligvis bedre og bedre. KVVU har fungert som arena for å møte ordførere, og dette har vi tjent på i ettertid også. Imidlertid trekkes det også frem at KVVU skal være en faglig utvikling på overordnet nivå, og at dette gir begrensninger i forhold til innholdet i samhandlingen med det politiske nivået. Vi kan for eksempel ikke politisere prosessen for tidlig

Samarbeidet mot kommunene trekkes fram som spesielt fruktbart, og samarbeid med fylkeskommunene er også greit. Når det gjelder fylkesmannen så har enkelte trukket fram at de har en tendens til å forholde seg noe passivt til KVVU-prosessen slik at de heller skal kunne komme tilbake i kommunedelplanprosessen med kritikk.

13. Samarbeid VD/region

Generelt sett oppfattes samarbeidet som veldig bra, men det er også enkelte utfordringsområder. Utfordringene er blant annet knyttet til KVVU startfase og KVVU slutfase, spesielt slutfasen trekkes frem som utfordrende og kritisk.

Når det gjelder startfasen så har enkelte trukket frem at det er behov for tettere dialog med VD i forbindelse med selve oppstarten av KVVU-prosessen. Men bildet er ikke entydig, og det er variasjoner i forhold til hvor tett samarbeid man har behov for i regionene.

Det trekkes i noen sammenhenger frem at VD sin rolle kan være uklar, eller at man kommer med uklare signaler. For eksempel har det blitt trukket fram at man har opplevd at VD sier en ting i styringsgruppa, og at de senere i prosessen nærmest har skiftet mening. I denne sammenheng har det også blitt trukket fram at VD sin representant har hatt for lite fullmakter til å kunne delta

fullverdig i prosessen rundt det å gjøre avklaringer i styringsgruppa. Man kommer for eksempel med krav, men er lite fleksible i forhold til å tilpasse kravene til virkeligheten

Regionene opplever at også VD har liten kapasitet, og at tilgjengeligheten for støtte er begrenset. Det trekkes fram at enten så bør VD sin kapasitet økes, eller så må det overlates mer ansvar til regionene.

Når det gjelder sluttfasen av KVVU-prosessene så trekkes det fram at regionene er for lite med i overleveringen av KVVU til Vegdirektøren. Det hevdes at det er viktig at regionene er med her for eventuelt å kommentere eller komme med saksopplysninger i tilfelle det skulle komme spørsmål om detaljer som trenger avklaring. Spesielt vil dette være viktig i tilfeller hvor kontaktpersonen ikke har vært så tett på i prosessen. Samtidig trekkes det fram at det i det siste har skjedd en viss forbedring her.

14. Blir innholdet i KVVU blir påvirket av lokale myndigheter slik at de skal spare penger?

Det er ikke en oppfatning at innholdet i KVVU blir påvirket av lokale myndigheter slik at de skal spare penger. FK/kommuner er mer opptatt av at ting sees i sammenheng og ikke at de dytter ting over på oss for å spare penger. Dessuten er KVVUen på et såpass grovt nivå at det ikke gir så veldig mye inn i de kommunale planene.

15. Behov for faglig veiledning

Generelt sett så oppleves kontakten med VD i forhold til faglig veiledning som positiv, men det er også kommentarer på at VD burde hatt bedre kapasitet til å være med i de prinsipielle diskusjonene i de ulike prosjektene.

Det har også kommet enkelte kommentarer på at VD burde vært mer åpen for dialog tidlig i den enkelte KVVU-prosess, for eksempel i forhold til konseptutvikling. Enkelte opplever det sånn at VD i starten ikke har noe spesielt ønske om å være med, for så plutselig komme inn i prosessen på et senere tidspunkt. Det er i denne sammenheng også trukket fram eksempler på at VD i en del KVVU har gått tungt inn med sterke meninger i forhold til hva som skal velges. Hvis VD skal ha en slik rolle med sterke meninger, så må de også sørge for å komme inn tidlig inn i prosessene, og ikke bare droppe innom nå og da. Det vil være problematisk hvis VD først kommer inn helt i sluttfasen med veldig bastante meninger om hva som skal leveres av grunnlag til departementet. VD kjenner jo ikke innholdet i de lokale prosessene, og den røde tråden kan da forsvinne. Derfor er det vesentlig at VD er tett på i hele prosessen.

Veiledning må ikke bare være i form av maler. Det er heller ikke nok og bare vise til hva andre har gjort.

Det trekkes også frem at regionene på enkelte områder er svært oppegående faglig sett, og at behovet for faglig veiledning derfor vil kunne variere fra region til region og fra tema til tema internt i den enkelte region.

15.1 Behov, mål krav

Generelt sett så trekkes dette frem som et krevende område hvor man har behov for mer veiledning. Det gjelder alt fra spørsmålet om hvordan man i praksis skal gjennomføre en behovsanalyse til mer prinsipielle avklaringer, for eksempel i forhold til hvordan krav skal håndteres i KVVU-rapporten. Skal kravene være absolutte eller er de bare anbefalinger?

Det trekkes fram at målfastsetting ift samfunns mål tar veldig lang tid. For å effektivisere prosessen rundt dette så burde målsettingene være de samme i forskjellige byer. Nå er det sånn at hver enkelt by bruker veldig langt tid hver for seg på dette. At forskjellige KS1 konsulenter har forskjellig tilnærming til dette, og mangelen på en felles metodikk, gjør at prosessen blir mer ressurskrevende enn nødvendig.

15.2 Konseptutvikling

Når det gjelder konseptutvikling så er det spesielt prosessene i byområdene som trekkes frem i forhold til behov for utvikling av ryddigere metoder. I dag fremstår det som uklart, og man mener at det burde utvikles noen felles overordnede knagger mellom forskjellige byers KVVU. Også på dette området trekkes det fram at KS1 konsulenter har forskjellige syn.

Enkelte av kommentarene bærer preg av at man er usikker på i hvilken grad man skal synliggjøre ytterlighetene med hensyn til konseptuelle valg. Skal man for eksempel bare vurdere det som er gjennomførbart, eller skal man også trekke inn ting som ikke er realistiske?

Det trekkes også fram som problematisk og utfordrende det kravet som ligger i at alle konsepter skal være gjensidig utelukkende.

15.3 Transportanalyser

Ikke så mange kommentarer her. Det ble lansert et forslag om at en ekspertgruppe burde gjennomgå innspillene fra alle KS1 rapportene for å se om det kan trekkes ut noen felles erfaringer.

15.4 Håndtering av kollektivtransport og gang/sykkel

Her er det behov for metoder i forhold til vurdering av effekter og samfunnsnyttene.

15.6 Håndtering av klima/luftforurensing

Oppfatningen er at modellene håndterer dette på et for detaljert nivå i forhold til KVVU. Man trenger derfor veiledning i forhold til om dette skal tas med i KVVU-rapporten, og i så fall hvilken metodikk som kan brukes for å tilpasse det til det nivået som KVVU skal håndtere.

Det er også kommentarer på at man mangler kompetanse til å vurdere de tallene som kommer ut av Effekt. Slik det er nå så oppleves det som usikkert hva tallene som kommer ut av modellen egentlig forteller.

15.7 Presentasjon

Enkelte har ytret ønske om en gjennomgang i forhold til hvordan man i praksis skal fremstille et konsept.

15.8 Usikkerhet og følsomhetsanalyser

Det har blitt trukket fram at dette er ulikt håndtert i forskjellige KVVU, og at det derfor er behov for veiledning og presisering i forhold til hvordan dette skal håndteres. VD bør samle erfaringer og deretter gi en anbefaling i forhold til hva som bør være praksis.

15.9 Håndtering av ikke-prissatte konsekvenser

Behov for både mer veiledning her og utvikling av metodikk for beregning av ikke-prissatte konsekvenser

Vedlegg 2

28.06.2012



Evaluering av KVV /KS1- rapporter

En systematisk gjennomgang av utvalgte rapporter



Evaluering av KVU /KS1-rapporter

Hensikten med denne gjennomgangen er å vurdere KVU-rapporterer som et grunnlag for å:

- vurdere egen praksis i lys av kva KS1-konsulentene kritiserer med tanke på forbedring av praksis (endre skrivemal)
- avdekke om det er ulik praksis /holdning mellom KS1-konsulenter
- vurdere KVU-rapportenes omfang

I denne rapporten går vi gjennom tema for tema og vurderer KVU- og KS1-rapportene mot hverandre. Det som er skrevet i *kursiv* er egne betraktninger. Følgende rapporter er vurdert:

Strekningsvise KVU-er:

- ❖ Rv35 Hokksund – Åmot – Jevnaker
- ❖ E39 Søgne – Ålgård
- ❖ E39 Aksdal – Bergen
- ❖ E134 Kongsberg – Gvammen
- ❖ E16 Bjørgo – Øye
- ❖ E6 Trondheim – Steinkjer

Område KVU-er /By KVU-er:

- ❖ Grenland
- ❖ Kristiansand
- ❖ Nedre Glomma
- ❖ Bergen
- ❖ Tromsø
- ❖ Bodø
- ❖ Harstad

Leikanger 28.juni 2012,

Signe Eikenes

Behovsanalyse

Strekning	KVU	KS1
Rv35 Hokksund - Åmot - Jevnaker	74 km lang strekning. Totalt 26 sider. Kapittel 2 er med 16 sider svært detaljert og omfangsrikt. <i>Relevans?</i> Behovsvurdering på ti sider. <i>Det prosjekt-utløsende behovet er relativt generelt.</i>	Uklart kollektivbehov. Etterlyser bredere geografisk perspektiv på behovsanalysen. Behov for ring 4?
E39 Søgne - Ålgård	190 km lang strekning gjennom ti kommuner. Totalt 24 sider der tre heile sider er kart /bilde. Selve behovsvurderinga er på sju sider. Primære og sekundære interessenter. <i>Relativt detaljert, generell problemstilling med fremkomst, tids- og ulykkesfokus.</i>	Behovsanalysen og de prosjektutløsende behovene er begrunnet og konsistente. Mener trafikkmodellen ikke håndterer særtrekkene på strekningen (Oslo – Stavanger). Hva er næringslivets behov for forutsigbarhet og kortere reisetid?
E39 Aksdal - Bergen	Strekning på ca. 130 km. Hele analysen er på 19 sider. Behovsvurderingen er på sju sider, der tabellen som viser interessegruppene og deres behov er på knappe to sider. Primære, Sekundære og Andre interessenter. Prosjektutløsende behov (reisetid) knyttet til primære interessenter.	Etterlyser mer omfattende vurdering av kollektivtransport. Interessegruppebehovet er dekkende. De to prosjekt-utløsende behovene kunne vært slått sammen. Relevant prosjektutløsende behov.
E134 Kongsberg - Gvammen	Strekning på 60 km. Selve behovsvurderingen er på fem sider der to av disse er tabell over de ulike interessentene med tilhørende behov. Interessegruppene er delt inn i A: Aktører, B: Brukere og Ø: Øvrige. Hele analysen er på ti sider. Prosjektutløsende behov knytt til nasjonale interesser om fremkommelighet og lokale interesser om økt attraktivitet.	Spørsmål ved nasjonale behov og om dette er riktig strekning å gjennomføre tiltak. Interessegruppene er ikke analyserte og prioriterte. Savner begrunnelse og drøfting for prosjektutløsende behov del 1. Økt attraktivitet er en sideeffekt og ikke prosjektutløsende behov. Formuler som krav?
E16 Bjørge - Øye	Strekningen er 80 km lang. Oversiktlig og grei analyse (18 sider) der selve behovsvurderingen er på seks sider. Primære og Andre interessenter. Mange, og detaljerte primære interessegrupper.	Oversiktlig. Kommentar til KVU: Mangler vurdering av negative sideeffekter for landbruk og rødlistearter. Interessekonflikter? Er det steder som er spesielt kritiske?
E6 Trondheim - Steinkjer	120 km vegstrekning og 125 km jernbane. Inndeling i tre delstrekninger. Behovsanalysen er på 37 sider der selve behovsvurderingen er på ni sider. Primære og sekundære interessegrupper. Prosjektutløsende behov: Styrke felles bo- og arbeidsregion. <i>Befolkning og trafikk øker. Er hovedproblemet at de vokser for lite?</i>	Komplett behovsanalyse.

Område / by	KVU	KS1
Kristiansand	Omfatter sju kommuner i Vest- og Aust-Agder. Totalt 130 000 innbyggere i området, 82000 av disse i Kristiansand. Hele behovsanalysen er på 34 sider, selve analysen er på 10 sider. Interessentene er delt i primære og sekundære interessenter der dagens transportsystem har et sentralt fokus. Prosjektutløsende behov i tre punkt.	
Bergen	12 kommuner utgjør det funksjonelle Bergensområdet i dagens situasjon. Alle kommunene har mindre enn en times reise til Bergen sentrum og samtidig en innpendlingsprosent på minimum 20. Til sammen har disse kommunene 370.000 innbyggere, 256.000 av disse bor i Bergen kommune. Hele behovsanalysen er på 46 sider, selve behovsvurderingen på 12 sider. Primære, sekundære interessenter og aktører. Prosjektutløsende behov: Sikre god tilgjengelighet og effektiv transport. Kort sikt: Tilbud og framkomst for kollektiv og sykkel.	KVU har stor vekt på areal- og transportutvikling i behovsanalysen. KS1-konsulentene peker på at arealutvikling er nedprioritert i oppsummeringen av prosjektutløsende behov.
Tromsø	En klimastrategi for Tromsø legger føringer. Planområdet er avgrenset til byområdet i Tromsø kommune. Dette er Tromsøya samt de tettbygde delene av Kvaløya og fastlandet. Behovsanalysen er på totalt 32 sider der selve behovsvurderingen er på 15 sider. Primære og sekundære interessenter. Tre tiltaksutløsende behov; - redusere negative miljøkonsekvenser, bedre tilbud til gående, syklende og kollektiv, og behov for å dekke fremtidig transportetterspørsel pga vekst.	Tiltaksutløsende behov er tilpasset og konsistente med situasjonsbeskrivelsen. For lav standard på kollektiv, gang- og sykkelvegssystem.

Behovsanalysene for de strekningsvise KVU varierer i lengde og omfang fra KVU til KVU. By-KVUene er naturlig nok mer omfangsrike med behovsanalysen er fra 34 til 46 sider.

KVU	Strekning (lengde)	Behovsanalyse (sider)
Rv35 Hokksund – Åmot – Jevnaker	74 km	26 sider
E39 Søgne – Ålgård	190 km	24 sider
E39 Aksdal – Bergen	130 km	19 sider
E134 Kongsberg – Gvammen	60 km	10 sider
E16 Bjørgo – Øye	80 km	18 sider
E6 Trondheim – Steinkjer (veg og jernbane)	120 km	37 sider

Målformuleringer /strategidokument

Strekning	KVU	KS1
Rv35 Hokksund - Åmot - Jevnaker	Generelle behov gir generelle mål. Konkrete effektmål med redusert reisetid. <i>Hvordan måle effektmål(3) for næringslivet?</i>	Effektmål 1 og 2 bør omformes for å sikre målbarhet. Motstridende? Prioritet? Effektmål 3 er ikke kvantifisert.
E39 Søgne - Ålgård	Samfunnsmålet er utledet av behovsanalysen med effektiv og forutsigbar transport og færre ulykker. Konkrete effektmål.	Finner målstrukturen operasjonell, men er kritisk til måltallene.
E39 Aksdal - Bergen	Målformulering med utgangspunkt og begrunnet i behovsanalysen. <i>Gjensidig utelukkende?</i> Effektmål med konkret måltall.	Sammenheng mellom behov og mål. Ambisjonsnivå på samf.mål ville fjernet konsept med lav måloppnåelse. Avstandskostnader (effektmål) burde vært sett i sammenheng med bompenger, eventuelt kuttet.
E134 Kongsberg - Gvammen	God sammenheng mellom behov og samfunnsmål. Effektmålene er ikke kvantifiserte.	Samfunnsmål henger sammen med prosjektutløsende behov, men angir ikke ambisjonsnivå. Ikke operasjonelle eller etterprøvbare effektmål.
E16 Bjørgo - Øye	Generelle samfunns- og effektmål med forankring i NTP. Godt begrunnet og klart formulert.	God konsistens. Effektmål 2 er lite målbart.
E6 Trondheim - Steinkjer	Samfunnsmål og effektmål er forankret i det prosjektutløsende behovet.	Hva er «godt nok» i effektmålene? Effektmålene burde vært med operasjonelle og etterprøvbare.

Område / by	KVU	KS1
Kristiansand	Mål om effektiv miljøvennlig håndtering av transportteterspørselen. Mest vekt på effektivitet for de lange reisene og miljøvennlighet for de korte reisene. Sju effektmål.	
Bergen	Samfunnsmål (lang og kort sikt) og effektmål forankret i behov. Fokus på tilgjengelighet og effektiv transport i samfunnsmålet, samt luftkvalitet. Effektmåla har fokus på kollektiv, sykkel og næringstransport.	Samfunnsmålet er tilstrekkelig presist. Konsistente effektmål, men representerer bare et utvalg av ønskede effekter. Etterlyser effektmål i forhold til arealbruk.
Tromsø	Mål om å håndtere transportteterspørselen på en mer miljøvennlig måte. Effektmål: 20 % av reisene kollektivt, 30% gang/sykkel. Sammenhengende sykkeltilbud. Redusert tidsbruk for kollektivtrafikken, like bra kjøretid for næringstransport også i framtida.	Enige i samfunnsmål og effektmål. Savner effektmål for individuelle biltrafikanter og kapasitetsproblem i noen knutepunkter.

Sammenhengen mellom behov, samfunnsmål og effektmål er jevnt over god i KVUene. Det kan være en utfordring å finne gode, kvantifiserbare og målbare effektmål.

Kravformuleringer inkludert indikatorer

Strekning	KVU	KS1
Rv35 Hokksund - Åmot - Jevnaker	Ikke absolutte krav. Krav til TS (nedgang), redusert miljøbelastning i Hokksund, lite forbruk av ikke-fornybare ressurser (jordvern).	Ikke absolutte krav er OK. Redusert miljøbelastning i Hokksund bør flyttes til kap3, effektmål. Bør prioritere mellom kravene.
E39 Søgne - Ålgård	Love og regler blir lagt til grunn som absolutte krav. Krav: Redusert miljøbelastning i tettsteder, tekniske og funksjonelle krav i vegnormalene og lite forbruk av ikke-fornybare ressurser.	Krav om tekniske krav i vegnormalene bør ikke gjelde som absolutt krav. Bør være krav til virkningen av tiltak. Nærmiljøkrav bør være delmål heller enn krav. Kravdokumentet i KVUen har liten funksjon /betydning.
E39 Aksdal - Bergen	Ingen absolutte krav, noen generelle krav. Bruker effektmåla som sammenligning og vurdering av konsept. Ingen indikatorer.	Kravene /effektmålene er konsistente med behovsanalysen. KS1 baserer seg på nye kostnader (krav til tunnelstandard)
E134 Kongsberg - Gvammen	Ingen absolutte krav. Krav avledet av viktige behov med tilhørende indikatorer. Tekniske, miljømessige (konkrete) og estetiske krav.	Kravene er konsistente, men ikke vektet /prioriterte. Kravene er lite brukt i vurderingen av konseptene.
E16 Bjørgo - Øye	To absolutte krav begrunnet i måla. Konkret trafiksikkerhetskrav begrunnet i behov.	Redusert reisetid som krav bør kvantifiseres. «God tilknytning til Fagernes» som absolutt krav, - hva er tilstrekkelig? TS-reduksjon på 4% for lavt til å kunne velge mellom konsepter.
E6 Trondheim - Steinkjer	Mange krav utledet av mål og behov. Tekniske, økonomiske, tidsmessige, miljømessige og estetiske krav.	Kravene er konsistente med samfunnsmalet, effektmålene og de prosjektutløsende behovene.

Område / by	KVU	KS1
Kristiansand	Ingen absolutte krav. Krav avledet av behov og mål. Tekniske, funksjonelle og finansielle krav.	
Bergen	Ingen absolutte krav. Konkrete krav avledet av mål og behov, samt tekniske, funksjonelle og økonomiske krav. Samla oversikt i figur 5.2 side 56.	Kravene om maks fire felt og ikke kryss i fjell blir behandlet som absolutte og gir innsnevring i mulighetsrommet.
Tromsø	Ingen absolutte krav, bare brukt som sammenligningskriterier. Krav avledet av behov (5 stk). Tekniske og funksjonelle krav, økonomiske og tidsmessige krav og miljømessige og estetiske krav.	Etterlyser tidsserietekning i forhold til realisering av aktuelle tiltak. Vesentlig med arealbruk som forutsatt.

De fleste synes krav er vanskelig å håndtere, spesielt siden det blir så mange av dem:

- Absolutte krav
- Krav avledet av behov og mål
- Tekniske krav
- Funksjonelle krav
- Finansielle /økonomiske krav
- Tidsmessige krav
- Miljømessige krav
- Estetiske krav

Skal en bruke konkrete effektmål eller indikatorer tilknyttet krav som sammenligningskriterium?

Dette er gjort ulikt i KVVUene. De fleste KVVUene har ikke absolutte krav, men det finnes eksempler på at lover og regler blir lagt til grunn som absolutte krav. Det vil være hensiktsmessig å klargjøre hvordan krav skal benyttes.

Konsept

Strekning	KVU	KS1
Rv35 Hokksund - Åmot - Jevnaker	Oversiktlig presentasjon av konseptene. Ingen spesielle konseptuelle ulikheter, mer valg av standard. Overføring av trafikk pga. bompenger på E18?	Bør utelate konsepter som har liten betydning for prosjekt-utløsende behov. Pågående utbedringer vil endre 0-konseptet. Kollektivtilbud bør vurderes på selvstendig grunnlag.
E39 Søgne - Ålgård	Ikke eget jernbanekonsept siden strekningen ikke samsvarer med dagens togtrase. Konsepta er ulike i forhold til standard, ikke geografi. <i>Gode kart!</i>	Enig i at jernbane ikke er et reelt alternativ på strekningen. Alternativt konsept med fokus på ulykkesreduksjon blir etterlyst.
E39 Aksdal - Bergen	Konseptuelt forskjellige konsept med fleksibel kryssing av fjorden (ferje) og fast kryssing (bruer, tunnel). I tillegg er det tre geografiske løsninger som også må sies å være konseptuelt forskjellige. 5 ulike konsepter med noen varianter i tillegg.	Tar med konsept 4d i sin vurdering. Stiller spørsmål om konsept 2 burde vært silt ut.
E134 Kongsberg - Gvammen	Gjennom eller utenom Notodden er spørsmålet her, begge deler med full vegnormalstandard. Er dette et konseptuelt spørsmål i en KVU med nasjonale interesser som prosjektutløsende behov?	Konseptene dekker mulighetsrommet. OK med forkasta konsept. Fase 1 i sammensatte konsept bør være egne konsept. 0-konseptet er et reelt alternativ.
E16 Bjørgo - Øye	Grei framstilling av konsepta, men de er ikke konseptuelt ulike. Veg gjennom eller utenom Fagernes sentrum er det mest prinsipielle som blir diskutert. Bompengepotensiale er vurdert for de enkelte konsepta.	Bra å bruke HB 140 for å finne mulige konsept. Savner konsept som gir mest mulig nytte innenfor begrenset investeringsramme.
E6 Trondheim - Steinkjer	Fire konsept + referansekonseptet (0), minimumskonsept og forbedringskonsept. Oversiktlig framstilling av konseta.	Kunne ønsket seg ulike kombinasjoner av konsepta.

Hva er konseptuelle spørsmål? Dette er et stadig tilbakevendende tema. Det kan se ut som det i flere av KVUene har vært problematisk å finne frem til prinsipielt ulike konsepter. Noen har løst det med å konstruere mer eller mindre urealistiske konsept, andre løser det med å vurdere konsepter med ulik standard.

Med en utløsende grense på 750 mill.kr er det ikke store prosjektet som skal til før det blir krav om KVU. Flere av problemstillingene i KVUene hører hjemme på kommunedelplannivå. Standardspørsmål kan bli avklart i rutevise planer i Ntp-arbeidet.

Område / by	KVU	KS1
Kristiansand	Utvikling av konsept i to trinn /faser: 1) ser på virkemidler, 2) jobber videre med de virkemidlene som har ønsket virkning. Fase 1, Virkemidler: Begrenset utbygging, Restriktive tiltak, Gang-sykkel, Kollektiv, Samferdselspakken, Bymotorveg og Ytre ringveg. Fase 2, Konsept: Redusert biltrafikk og Ytre ringveg. <i>De to konseptene skiller seg fra hverandre først og fremst ved at Ytre ringveg har nye veglenker som bygges ut etter at de restriktive tiltakene er gjennomført.</i>	
Bergen	Som grunnlag for utvikling av konsept blir tre arealscenarier presentert: «SSB-middel», «Desentralisert konsentrasjon» og «Bergen konsentrert». Konseptene i KVUen er prinsipielt ulike og brukes for å analysere ulike typer hovedgrep og virkemidler. De fem konseptene, + 0-alternativet, er eksempler. «SSB-middel» ligg til grunn i alle konsept. <i>God presentasjon m/ illustrasjon og tekst av det enkelte konsept.</i>	Utformingen av konseptuelle alternativer er begrenset. Beste mulige busskonsept er ikke med pga 4-felts begrensning. Enkelttiltak er med i flere av konsept, konsept blir da alternative løsninger og ikke gjensidig utelukkende (K2-K5).
Tromsø	Vurderte tiltak: Tilrettelegging for sykkel og gange, trafiksikkerhet, kollektivsatsing, vegprising, parkeringsrestriksjoner, vegutbygging og sentrum. Konsept «systemoptimalisering» er forkasta. Tre konsept: Bilbasert utvikling, Kollektivbasert utvikling og Kombinasjonskonseptet. <i>Oversiktlig og god tabell s56 over hva som inngår i konsept.</i>	Konsept 2 og 3 (kollektiv- og kombinasjonskonseptet) er svært like, dvs ikke alternative konsept. Konsept 1 (bil) er i mindre grad forankra i behovsanalysen.

For by-KVUene kan vi se på konsept som regneeksempel på ulike sett av virkemidler. Sentrale spørsmål blir hvilke virkemidler som kan benyttes, i hvilket omfang og hva en oppnår (positivt og negativt). En kan diskutere om det er fornuftig å presentere konsept for by-KVUene, eller om en skal konsentrere seg om å optimalisere de ulike virkemidlene, eventuelt noen kombinasjoner av disse.

Måloppnåelse /kravoppnåelse

Strekning	KVU	KS1
Rv35 Hokksund - Åmot - Jevnaker	Oversiktlig tabeller viser mål- og kravoppnåelse for de ulike konseptene. Rangering er brukt, hensiktsmessig? <i>(nei) Litt mange tabeller, burde kanskje vært plassert i vedlegg?</i> God oppsummeringstabell side 57.	Noen av måltallene i tabellen blir feil siden det skal gjennomføres en utbedring 2012-2015. Kollektiv blir bare tatt med i kollektivkonseptene. Dette er misvisende.
E39 Søgne - Ålgård	Tabell side 42 gir god oversikt over måloppnåelse. Tilsvarende tabell for kravoppnåelse side 44.	Finner vesentlig bedre måloppnåelse enn i KVUen. Mener ulykkesberegningene er tvilsomme.
E39 Aksdal - Bergen	Framstilling med enkel fargekoding. Klare konklusjoner. <i>Fare for dobbelttelling?</i>	Har tatt med flere vurderinger (Rogfast, bompenger, miljø). Litt ulike vurderinger (lavere måloppnåelse) for 4a, 5a og 5b.
E134 Kongsberg - Gvammen	Har rangert konseptene. Dette gir ikke svar på hva som er «godt», «ok» eller «dårlig». Savner en totalvurdering av hvilke konsept som gir god mål- og kravoppnåelse.	
E16 Bjørgo - Øye	Oversiktlig tabell. Måler sparte tidskostnader og lavere transportkostnader. <i>Dobbelttelling siden dette også er med i økonomisk analyse?</i> Klare konklusjoner. Vurdering av konseptene i forhold til kravoppnåelse gir utsiling av konsept.	Mener kravene ikke er konkrete nok i forhold til kvantifisering.
E6 Trondheim - Steinkjer	Mange tabelloppstillinger som viser grad av mål- og kravoppnåelse for de ulike konseptene. Samletabell gir et godt visuelt bilde. Konsept 1 og 4 har best mål- og kravoppnåelse. <i>Det er mange mål og krav. Er alle like viktige?</i>	

Noen har rangert de ulike konseptene i forhold til mål- /kravoppnåelse mens andre har delt de inn i ulike kategorier som f.eks. «dårlig», «ok», «god». Den siste måten sier noe om nivået, det gjør ikke den første. Det er flere eksempler på gode fremstillinger med visuelle grep i tillegg til verbale verdier.

Det er også viktig å bestemme på forhånd om noen av målene /kravene er viktigere enn andre. Kan det være aktuelt å vekte dem?

Område / by	KVU	KS1
Kristiansand	Ingen måloppnåelse for noen av <u>tiltakene</u> . Restriksjoner vil begrense trafikken, og overføring av trafikk til en ringveg vil gi reduserte transportkostnader og bedre tilgjengelighet for næringstrafikken. Fase 2: Målet om effektivitet for gjennomgangstrafikken og næringstrafikken blir oppnådd i Ytre Ringveg. Miljømålene om mindre trafikkvekst enn boligvekst og utslipp av klimagasser blir ikke nådd i de to konseptene mens mål for gående, syklende og kollektiv er nådd. Kravene blir i liten grad ikke oppnådd.	
Bergen	Egen konseptanalyse i kap.9. I tabellen side 94 er de ulike konseptene evaluert i forhold til mål og krav. Tabellen gir informasjon om hvilke virkemidler som virker og hvilke som ikke gjør det.	K1 innfrir ikke samfunns mål, og målene og kravene slår nok så likt ut for K2-K5. Kollektivandel og Sårbarhet skiller konseptene. Konsulenten har analysert virkninger av enkelttiltak i stedet for konsept (pakker av tiltak).
Tromsø	Tabell side 71 viser mål- og kravoppnåelse for de ulike konseptene. Kombinasjonskonseptet kommer best ut. <i>Oversiktlig og god tabell.</i>	Konsept 1 (bil) oppfyller ikke behovene /målene /kravene

Prissatte konsekvenser

Strekning	KVU	KS1
E18 Knapstad - Vinterbro		
Rv35 Hokksund - Åmot - Jevnaker	RTM og Effekt som grunnlag. Detaljerte tabeller. <i>Vesentlig for konklusjonene? Ja, men tabellene bør ligge i vedlegg da den verbale fremstillingen sammen med oppsummeringstabellen side 65 gir nok informasjon for de fleste lesere. Hvorfor er det delt mellom Rendyrkede konsepter og Sammensatte konsepter i tabellene?</i>	Gode trafikkberegninger, men de samfunnsøkonomiske kalkylene gir ikke svar på når og hvordan de ulike delstrekningene bør oppgraderes. Hva er beste utbyggingskombinasjon? Hvordan virker bompenger? Burde også analysert 2020 situasjonen for å vurdere om det trengs raske løsninger.
E39 Søgne - Ålgård	Oversiktlig og god tabelloppstilling side 48. Ingen av konseptene er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Nye beregninger gir andre svar. Har brukt detaljert kostnadsberegning. <i>Mye arbeid som ikke gir et sikrere svar.</i>	Finner det anbefalte konseptet lønnsomt med netto nytte på 4,7 mrd.kr. Forkaster kostnads- og nytteberegningen i KVU. Har gjort egne beregninger. Etterlyser finansieringsform som en del av konseptvalget.
E39 Aksdal - Bergen	RTM og Effekt som grunnlag. Konsept 5b (indre linje) er samfunnsøkonomisk lønnsom. Ny beregning med (ny) Effekt i forbindelse med Ntp gir mer positive, tall. Flere av konseptene er nå lønnsomme.	Forutsetninger i beregningene: <ul style="list-style-type: none"> • Realprisjustering kostnad (0.85%) og nytte (1,7%) • Analyseperiode og levetid 40 år • Kalkulasjonsrente 2+ 0,2%
E134 Kongsberg - Gvammen	RTM (Osloområdet) og Effekt er brukt. Mange tabeller for trafikk- og transportarbeid. <i>Dette er for de spesielt interesserte og kunne med fordel ha vært sammenfattet på en enklere måte. Tilsvarende for trafikantnytte, ulykker, miljø og kostnader.</i> Rendyrkede og sammensatte konsepter er presentert hver for seg. <i>Klare verbale konklusjoner. Samlet samfunnsøkonomisk vurdering (kap 8.4) er svært kortfattet, -og tynn. Burde erstattet de detaljerte tabellene i kap 8.1 og 8.2 med en god samletabell her.</i>	Forutsetninger i beregningene: <ul style="list-style-type: none"> • Felles oppstartsår • Realprisjustering kostnad (0,85%) og nytte (1,7%) • Analyseperiode og levetid 40 år • Kalkulasjonsrente 2+ 0,2% Beregner mernytte på 65%-140% for de ulike konseptene. Sensitivitetsanalyser. Tilsvarende konklusjoner som i KVU. Kan, men bør ikke ha bompenger.
E16 Bjørge - Øye	RTM og Effekt som grunnlag. Tabelloppsett viser Byggekostnader, Endring i drift- og vedlikeholdskostnader, Endring i trafikant og transportbruker nytte, Reduksjon i ulykker og Netto nytte.	Ikke stor forskjell i total veitrafikk. Bompengefinansiering er ikke med i modellkjøringene. Finansieringsopplegg gir etterspørseffekter.
E6 Trondheim - Steinkjer	RTM og Effekt 6.32 er brukt samt supplerende metodikk fra Jernbaneverket. Alle konseptene har negativ nettonytte, konsept 0+ kommer best ut.	Konsulentene har gjennomført en selvstendig alternativsanalyse. Tar med forkasta konsept 1-A. Kalkulasjonsrente 2%, analyseperiode 40 år og økt levetid.

Kostnadsberegningene er utført noe ulikt. Noen har regnet detaljert «nedenfra og opp» mens andre har tatt en mer overordnet tilnærming. På dette nivået, når usikkerheten er såpass stor, får en best resultat i forhold til arbeidsinnsatsen ved å gjennomføre noen overordnede kalkyler. En må gjøre noen vurderinger over hva som gjør de største utslagene, eksempelvis er lengde på broer et vesentlig kostnadselement.

På de strekningsvise KUVene er det hensiktsmessig å benytte RTM og Effekt. For by-KUVene kan det diskuteres om dette er et egnet verktøy.

Følsomhetsanalyser gir et godt bilde av hvor sterke resultatene er, og hvordan de endres ved ulike forutsetninger.

Noen har gjennomført bompengevurderinger, andre har ikke gjort det.

KS1-konsulentene legger ned de største ressursene i å kvalitetssikre de samfunnsøkonomiske beregningene. Noen gjennomfører en kvalitetssikring av KUVen, andre gjør en helt ny analyse med bruk av egne modeller.

Område / by	KVU	KS1
Kristiansand	Av <u>tiltakene</u> er Restriktive tiltak det eneste som gir positiv netto nytte. Ytre ringveg kommer nest best ut mens Kollektiv har liten nytte på grunn av store investerings- og driftsbehov. Liten nytte i konseptene, de er langt fra samfunnsøkonomisk lønnsomme. <i>Er det noen «mernytte»?</i>	
Bergen	Transportmodell og effektberegninger er i noen grad brukt. Trafikantbetaling uten store nye investeringer er det eneste lønnsomme. Næringslivet vil trolig få mer nytte av noen av konseptene enn det som kommer fram i resultatene.	Har brukt ny RTM, denne var ikke klar for bruk i KUVen. Har brukt analyseperiode 40 år, diskonteringsrente på 2,2%. Beregnet brutto nytte blir dobbelt så høy som i KUV. K2 og K4 får positiv nytte. Viser nytten av de ulike tiltakene.
Tromsø	Bilkonseptet koster mest, og kollektivkonseptet koster minst. Netto nytte er tilsvarende størst for kollektivkonseptet, men kombinasjonskonseptet har er nesten like god nytte. Bilkonseptet har negativ nytte.	Transportanalysen fanger ikke opp virkninger av tiltak for gående /syklende. Svakheter ved inngangsverdier i beregningene. Alternativ analyse viser at alle konseptene er økonomisk ulønnsomme. Mener kjøprising ikke er egnet i Tromsø med dagens situasjon.

Ikke-prissatte konsekvenser

Strekning	KVU	KS1
Rv35 Hokksund - Åmot - Jevnaker	God verbal framstilling. Tabell med rangering, denne gir ikke leseren innsikt i nivået på konflikten. Hvorfor skille mellom Rene konsepter og S sammensatte konsepter?	Håndbok 140 sin metodikk med verdi, omfang og konsekvens er erstattet med rangering av konfliktpotensiale.
E39 Søgne - Ålgård	Små skilnader mellom konseptene. Har gjort en forenklet konsekvensanalyse med utgangspunkt i HB 140.	Finner ingen vesentlige virkninger med betydning for rangering av alternativa.
E39 Aksdal - Bergen	Egen rapport for ikke-prissatte konsekvenser. Influensområde på 1 km ut til hver side fra tenkt senterlinje. Utgangspunkt i hb 140, men det er gjort en rangering innenfor hvert tema i staden for å nytte skalaen med minuser og plusser. Resultatene fra fagrapporten er oppsummerte over to sider i selve KVU-rapporten. En tabell viser samla vurdering av konfliktnivå for konseptene for de ulike tema med en skala med lågt, Moderat og Høgt (høgast) konfliktnivå.	Avveining mellom prissatte og ikke-prissatte konsekvenser mangler. Ikke-prissatte analyser blir brukt til å vurdere konsept 3 som uaktuelt. KS1 tillegger utover dette ikke rapporten om ikke-prissatte konsekvenser utslagsgivende vekt. Bør ubehag ved kjøring i mange og lange tunneler vektlegges? (5a og 5b).
E134 Kongsberg - Gvammen	Har brukt 250 m influensområde på hver side av linjene på full utbygging, og 100 m der en går for opprustning. Verbalt godt beskrevet! Tabell med rangering gir ikke tilsvarende god forståelse.	Rangeringen i KVU gir et godt bilde av situasjonen. Innvirker ikke på resultat fra kvantitativ analyse. Konsept Nord gir tap av dyrka jord.
E16 Bjørge - Øye	Håndbok 140 er brukt. Oversiktlig tabell viser graden av negative konsekvenser for de ulike tema. Konseptene er også rangert. Det er egne rapporter for de ulike tema.	Finner ikke dette i rapporten!!
E6 Trondheim - Steinkjer	Konseptene følger i stor grad samme trasé, og det er derfor lite som skiller de fra hverandre. Minimal bruk av dyrkamark er med som mål. Konsepter med tunneler bidrar positivt da de forbedrer nærmiljøet. Dette må analyseres videre for konkrete tiltak i en konsekvensutredning i neste planfase.	Har ikke vurdert temaet. Sier de ikke-prissatte virkningene ikke er positive nok til å veie opp for den negative nettoytten i de ulønnsomme konseptene.

Hvor detaljert skal en gå til verks på et så overordnet nivå? Noen har lagt ned mye arbeid med egne fagrapporter for de enkelte tema. Andre har gjort en overordnet vurdering ut fra kart og databaser. Influensområdet som er brukt varierer fra 100/250 m til 1 km. Noen fremstiller resultatene ved rangering fra verst til best, mens andre presenterer en grad av konsekvens.

Dagens håndbok 140 er ikke egnet for dette nivået, så metodikken her blir nå utviklet videre.

Område / by	KVU	KS1
Kristiansand	Ingen av tiltakene har vesentlig konsekvens for de ikke prissatte virkningene.	
Bergen	Fyldig gjennomgang av de ikke-prissatte virkningene. Må gjennomføre full konsekvensanalyse for konkrete tiltak i senere planfaser.	Konsulenten har ikke fokus på dette.
Tromsø	Alle konseptene inneholder tiltak som vil påvirke bybildet i positiv retning. Hensynet til ikke-prissatte konsekvenser må ivaretas på neste plannivå.	Effektene av de ikke-prissatte konsekvensene vurderes ikke til å endre den innbyrdes rangeringen mellom konseptene.

Drøfting

Strekning	KVU	KS1
E18 Knapstad - Vinterbro		
Rv35 Hokksund - Åmot - Jevnaker	Følsomhetsberegning. <i>Bra!</i> Bompengepotensiale er vurdert grovt. God verbal drøfting, argumentasjon og konklusjon.	Konklusjonene til konsulentens samsvarer med KVU-rapporten, men det er ikke grunnlag for å si noe om utbyggingstidspunkt. Det må satses på bedre kollektivtilbud, men ikke som alternativ til vegutbygging.
E39 Søgne - Ålgård	Enkel og grei drøfting med konklusjon som samsvarer med mål- og kravoppnåelse.	Konsulenten er enig i KVUens sine konklusjoner.
E39 Aksdal - Bergen	En tabell viser Samla samfunnsøkonomisk vurdering. Her er både de prissatte og ikke-prissatte konsekvensene satt opp. Videre er måloppnåing drøftet sammen med samfunnsøkonomi (prissatte og ikke-prissatte faktorer), Regionale virkninger og Etappevis utbygging. Dette er gjort verbalt og i tabellform. I tabellen er det brukt en skala med Dårlig (dårligst) – OK og Godt (best).	Konsulenten er enig i KVUens sine konklusjoner. De har gjennomført en uavhengig alternativsanalyse og anbefaler 4c (uten bompenger) som den beste og mest framtidsrettede løsningen. Sensivitetsvurderinger styrker dette. Anbefaler snarlig oppstart forprosjekt.
E134 Kongsberg - Gvammen	God verbal drøfting. Tabell med netto nytte, netto nytte pr budsjettkrone samt rangering av prissatte og ikke-prissatte konsekvenser.	Solid økonomisk drøfting!
E16 Bjørgo - Øye	Samlet samfunnsøkonomisk vurdering er gitt verbalt i kap 8.4.	Omfattende med vekt på de økonomiske vurderingene. Savner kommentar til ikke-prissatte tema.
E6 Trondheim - Steinkjer	Konsept 1 og 4 har best mål- og kravoppnåelse. Konsept 2 og 3 har kun tiltak på ett av transportmidlene, oppfyller dermed ikke mål og krav. <i>For ambisiøse mål /krav?</i> Anbefaler konsept 1.	Inkonsistent tilråding. Samfunnsøkonomi teller lite i vurderingen, og en tilleggs-vurdering av måloppnåelse på reisetid gir dobbelttelling. Mener de tunge investerings-konsepta ikke kan forsvares. Mener konsept 1, uten store jernbaneinvesteringer, og konsept 3 (tilpasset) er best Noen tiltak på bane anbefales.

Dette er kapittelet der prosjektet får lagt frem sine totalvurderinger uten å være bundet av spesiell presentasjonsform eller metodikk. Prosjektene er ulike i geografisk omfang og problemstillinger. Det kan derfor være greit at det er rom for ulike drøftingsmetoder her.

Område / by	KVU	KS1
Kristiansand	Ingen av tiltakene har god nok måloppnåelse. For å begrenses trafikken må det innføres restriktive tiltak for bilistene. God drøfting som gir grunnlag for videre utvikling av konsept. Kombinerer ulike tiltak for å oppnå ønskede effekter. Arealbruk er en vesentlig faktor i forhold til framtidig trafikkvekst. <i>Dette er noe mangelfullt belyst i KVUen.</i>	
Bergen	Selv om K0 er det eneste lønnsomme konseptet, må det forkastes. Med kraftig vekst i transporttettersspørselen må det også investeres på tilbudssiden. K1 bør forkastes på grunn av stor negativ trafikantnytte og netto-nytte i forhold til K0. Investeringer i bane- og vegtiltak vil samlet sett være gunstig. Partielle vurderinger (næranalyser) av enkelte tiltak: Arnatunnel, Ringveg øst, Mindetunnelen, Nyborgtunnelen, Sotrasambandet og Korridor nord.	KS1 underbygger stort sett KVU. KS har vurdert enkelttiltak med egne nytte-kostnadsanalyser. Ut fra dette kommer de med anbefalinger av tiltak. Grupperer tiltakene i: <ul style="list-style-type: none"> • Anbefales • Bør vurderes • Bør ikke vurderes Anbefaler: <ul style="list-style-type: none"> • Bomring • Full bybaneutbygging • Sykkelsatsing • Nyborgtunnel Mener forhåndsfastsatte sekkeposter ikke bør vurderes.
Tromsø	Ut fra mål- og kravoppnåelse blir Kombinasjonskonseptet anbefalt selv om det ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Følsomhetsanalyse for køprising og parkeringsrestriksjoner inngår i drøftingen.	Stiller seg tvilende til anbefaling av konsept 3 ut fra nytten av tunnel under øya i forhold til kostnad. Anbefaler å jobbe videre med utvikling av transportsystemet (0-kons i retning av 2-konseptet) med bensin /bompengeavgift.

Arealbruk er et sentralt tema for transportutvikling med tilhørende konsekvenser i byområdene. Like vel er ikke dette et sentralt tema i de fleste by-KVUene. Skal en gjøre noe mer på dette feltet må det trolig nyttes annen metodikk. Det er ikke mye å velge mellom, men scenarioteknikker kan være et brukbart alternativ. Utvikling av aktuelle scenarier kan være et alternativ til utvikling av konsept, men det er minst like krevende!

Medvirkning og informasjon

Strekning	KVU	KS1
Rv35 Hokksund - Åmot - Jevnaker	Verksted og Samarbeidsgruppe. Internettider.	
E39 Søgne - Ålgård	Verksted og Samarbeidsgruppe. Internettider.	
E39 Aksdal - Bergen	Verksted og Samarbeidsgruppe. Internettider.	
E134 Kongsberg - Gvammen	Åpen prosess med reell påvirkning. Eget ungdomsverksted (kveldssamling) i tillegg til tradisjonelt to-dagers verksted. Informasjonsmøter. Ikke samarbeidsgruppe eller referansegruppe ut over dette.	Befaring og samtaler med interessenter.
E16 Bjørgo - Øye	Verksted. Todelt referansegruppe. Den første er E16forum, naturvernforbundet og Fylkesmannen. Den andre gruppa var sammensatt av kommuneplanleggere.	Intervjuer med ordførere /planleggere i Nord-Aurdal, Vestre Slidre og Vang kommune.
E6 Trondheim - Steinkjer	Prosjektgruppe med SVV, Jernbaneverket, Fylkesmann og fylkeskommune i Sør- og Nord-Trøndelag, samt konsulent (COVI)	Befaring og møte med interessenter.

Område / by	KVU	KS1
Kristiansand	Åpen prosess med tre verksteder. 8 møter med samarbeidsgruppa. Samordningsgruppe med ordførere og regionvegsjef. Styringsgruppa har hatt ett møte. Informasjon i politiske og ulike organisasjoners fora. Hjemmeside, Facebook. Kristiansand ungdomsutvalg har vært en aktiv bidragsyter. <i>Litt mange grupper i sving? Har styringsgruppa vært for passiv?</i>	
Bergen	Politisk involvering gjennom et politisk kontaktutvalg. God dialog og informasjon under vegs, egen politikersamling (verksted). Tilsvarende samling for interessegrupper og brukere av transportsystemet. Egen nettside. Politisk styringsgruppe jobber med eventuell regionpakke.	
Tromsø	Nettside med prosjektnavnet «Vegvalg Tromsø». Tredagers verksted. Møter med sentrale aktører i etterkant. Samarbeidsmøter med parallelle planprosesser. Diverse orienteringsmøter.	Møte med departementa, Region nord og Vegdirektoratet under vegs. Konsulenten mener to av konseptene er for like.

Alle har hatt gode prosesser med medvirkning i form av verksted, samarbeidsgruppe /referansegruppe eller lignende. Prosjektsider på internett er en viktig informasjonskilde. Noen har prøvd seg med Facebook-profil, men nytten av dette er vel relativt mager. Det er ei utfordring å få de unge involvert og i tale. Noen har hatt egne ungdomsverksteder i form av en kveldssamling. Dette har vært vellykket. På de ordinære verkstedene er det en overrepresentasjon av menn i alderen femti år og oppover.

KVU-rapportens omfang

Strekning	KVU	KS1
Rv35 Hokksund - Åmot - Jevnaker	KVU-rapporten er på 81 sider der to sider er vedlegg. Vedleggsrapporter fra verksted, ikke-prissatte virkninger, trafikkberegninger og prissatte konsekvenser samt ROS-analyse. Sammendrag av rapporten fremst. Svært detaljert. <i>Rapporten kunne med fordel ha plassert noe mer av stoffet (detaljerte tabeller) i vedlegg.</i>	<i>Metier og Møreforskning</i> Rapport på 55 sider der de første 8 sidene er sammendrag. 14 sider vedlegg. Brukte sju måneder fra oppstart til ferdig rapport. Gjennomføringsstrategi og kontraktstrategi er drøftet.
E39 Søgne - Ålgård	Rapporten er på 61 sider og har innledningsvis et fire siders sammendrag. Vedlegg: Prosjektplan, rapporter fra verksted, trafikkberegninger, regionale virkninger, behovsanalyse, ulykker, ROS-analyse, kostnadsberegninger, godstransport, grenseflatevurdering veg/jernbane mm.	<i>Vista Analyse og Holte consulting</i> Rapport på 82 sider + vedlegg. Oppstartsmøte juli 2011, ferdig rapport mars 2012.
E39 Aksdal - Bergen	KVU-rapporten er på totalt 61 sider. Informative tabeller og illustrasjoner. Rapporter fra verksted, prissatte konsekvenser, Ikke-prissatte konsekvenser og prosjektplan er vedlegg.	<i>Dovre Group og Transportøkonomisk institutt</i> 110 siders rapport. Oppstartsmøte juni 2011, ferdig rapport juni 2012. Samordning med KVU Bergen.
E134 Kongsberg - Gvammen	Strukturert og oversiktlig rapport på 50 sider. Gode kart og illustrasjoner. Sammendrag på 1 side. Egne vedlegg: verksteder, situasjonsbeskrivelse, ulykker, kart, ros-analyse. Noen av tabellene burde vært plassert i vedlegg.	<i>Dovre Group og TØI</i> Rapport på 38 sider der to sider er sammendrag. KS1-rapporten har et godt oversiktskart som viser strekningen og rute 5a i forhold til de andre rutene øst-vest. Verbal omtale av ruta sin betydning. Brukte 7 mnd. fra medio sept-11 til medio mars -12.
E16 Bjørgo - Øye	Rapporten er med sine 47 sider strukturert, oversiktlig, informativ og lettlest. Vedlegg: prissatte og ikke-prissatte konsekvenser, rapport fra verksted og kart over konseptene. Fagdokumentasjon flom, skred og ras.	<i>Metier og Møreforskning</i> Rapport på 32 sider der to sider er sammendrag. Oversiktlig og lettlest rapport. Rask KV1: 5mnd!
E6 Trondheim - Steinkjer	Rapporten er på 117 sider. Vedleggsrapporter med følgende tema: situasjonsanalyse, verksted, prosjektplan, trafikkanalyse, anslag, regionale virkninger, ROS-analyse, støyanalyse, finansiering, virkninger av økte billettpriser, kryssfinansiering, planlegging jernbane, planlegging veg og SWOT-analyse.	<i>Osloeconomics og Terramar</i> Rapport på 55 sider der 2 ½ side er sammendrag. 5 vedlegg. Oppstart sept-11, ferdig feb-12.

Område / by	KVU	KS1
Kristiansand	Rapport på 111 sider. To-trinns utvikling av konsept med kommentarer på måloppnåelse i to omganger gjør det noe vanskelig å skaffe seg en rask oversikt. Referater fra verkstedene og faglige underlagsrapporter som vedlegg. <i>Er alle vedleggene tilgjengelige?</i>	
Bergen	Rapport på 125 sider med oppsummering og anbefalinger på ni sider sist i rapporten. Leseveiledning.	<i>Dovre Group og Transportøkonomisk institutt</i> 57 siders rapport, vedlegg i tillegg. Oppstart mars 2011, ferdig mai 2012.
Tromsø	87-siders rapport. Ingen vedlegg, men det vises til mange interne og eksterne rapporter. Sammendrag på 1 ½ side. Det er også laget en kortversjon av KVUen på tre sider.	<i>Dovre Group og Transportøkonomisk institutt</i> 35 sider der tre sider er sammendrag. Oppstart des-10, rapport ferdig aug-11.

Gode eksempler

Strekning	KVU	KS1
Rv35 Hokksund - Åmot - Jevnaker	God pendlingsskisse! Visuelt god og informativ tabell m mål- og kravoppnåelse, side 57.	Tabell 1 som viser KVUens anbefaling og konsulentens anbefaling.
E39 Søgne - Ålgård	Gode kartskisser får frem skilnadene i de ulike konsept. Gode tabeller for mål- og kravoppnåelse.	
E39 Aksdal - Bergen	Tabell som viser samlet samfunnsøkonomisk vurdering (s52) gir god oversikt over fordeler og ulemper med de ulike konsept.	Grundig kvalitetssikring. Egne samfunnsøkonomiske analyser.
E134 Kongsberg - Gvammen	Kortfattet, konsist og godt språk. Ungdomsverksted.	Godt forklarte økonomiske vurderinger.
E16 Bjørge - Øye		
E6 Trondheim - Steinkjer		

Område / by	KVU	KS1
Kristiansand	To-trinns metodikken for å komme frem til konsept i by-område ved å se på aktuelle virkemidler i første trinn og å kombinere tiltakene i konkrete konsept i trinn to.	
Bergen	Forklarings- og faktabokser i gråtone. Mange gode eksemplifiseringer på hva en størrelse /kvantum innebærer i praksis. Enkle, gode illustrasjoner. Oversiktlig oppstilling av behov, mål og krav i figur 5.2 side 56.	Grundig kvalitetssikring. Egne samfunnsøkonomiske analyser.
Tromsø	Tabeller med fargekoding for ulike tiltak (kollektiv, TS etc) som inngår i konsept. Oversiktlig og god tabell side 71 viser mål- og kravoppnåelse for de ulike konsept.	Påpeker at metodikken vår med trafikkmodell og effekt ikke er egnet i byområde.

Refleksjoner /spørsmål

Strekning	KVU	KS1
Rv35 Hokksund - Åmot - Jevnaker	Rapporten er omfattende og detaljert i forhold til de konseptuelle utfordringene. Kunne spørsmålene blitt besvart gjennom mer detaljert rutevis utredning?	
E39 Søgne - Algård	Er det nødvendig med KVU på denne strekningen? Standardvalget burde kunne være tatt i den rutevise utredninga. Dersom strekningen var fra Kristiansand – Stavanger kunne grensnittet med jernbane kanskje vært et tema? Godshavner? Fly?	Setter spørsmål ved vegnormalenes krav til avkjørselsfri veg der det er relativt liten trafikk, ingen ulykker og få avkjørsler.
E39 Aksdal - Bergen	Burde samarbeidsgruppe vært benevnt referansegruppe? Ville det vært mer hensiktsmessig med KVU for hele strekningen Stavanger - Bergen?	
E134 Kongsberg - Gvammen	Prosjektutløsende behov er knytt til nasjonale interesser (korridor 5). Er strekningen som er vurdert lang nok til å vurdere dette? Hva betyr dette for tungtransporten mellom øst og vest?	
E16 Bjørgo - Øye	Standardvalg kunne vært avklart i rutevise utredninger. Behovs- og interessegruppediskusjon i rutevis plan kunne også fått frem viktigheten av Fagernes som regionalt senter. Gjennom, eller tett utenom, Fagernes kunne en avklart videre i en kommunedelplanprosess. Stor tids- og kostnadsbruk uten tilsvarende gevinst.	
E6 Trondheim - Steinkjer		

Område / by	KVU	KS1
Kristiansand	Hvilken innvirkning har det hatt med såpass tett samarbeid med interesseorganisasjoner og politiske miljø under vegs i forhold til at dette er en faglig rapport?	
Bergen		
Tromsø		Tre konsept der to av dem er for like, og ett ikke løser behovene. Hvordan utvikle gode nok konsepter?



Statens vegvesen

Statens vegvesen
Vegdirektoratet
Publikasjonsekspedisjonen
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO
Tlf: (+47 915) 02030
publvd@vegvesen.no

ISSN: 1893-1162