

## **Nasjonal transportplan (NTP) 2010-2019.**

### **Supplerende retningslinjer for Statens vegvesen og Jernbaneverket om forholdet mellom NTP og KS1 (kvalitetssikring i tidlig fase)**

Vi viser til tidligere utsendte retningslinjer av 31. januar 2006 for arbeidet med NTP 2010-2019. Det ble der varslet supplerende retningslinjer om forholdet mellom NTP og KS1 i august 2006.

Ordningen med ekstern kvalitetssikring (KS1 og KS2) gjelder for statlige investeringer over 500 mill. kroner. KS1 skal gjennomføres i tidlig planfase, som grunnlag for et overordnet prinsippvedtak i Regjeringen om valg av prosjekt/konsept. Formålet med KS1 er å få bedre styring med planleggingen av store prosjekt på et tidlig stadium. Prioritering mellom ulike prosjekt skal som tidligere skje gjennom NTP og oppfølgingen i årlige budsjett.

KS1 skal gjennomføres innen rammen av eksisterende lovverk og ansvarsdeling mellom forvaltningsnivåene.

Gjennom KS1 vil prosjektplanleggingen bli satt inn i en mer overordnet og strategisk ramme. KS1-systemet krever at etatene utarbeider og legger fram følgende dokumenter:

- Behovsanalyse
- Strategidokument
- Kravdokument
- Alternativanalyse

Disse dokumentene skal gjennomgå ekstern kvalitetssikring for hvert oppdrag. Utkastet til slike dokument skal som hovedregel legges fram for lokale myndigheter til uttalelse før oversending til Samferdselsdepartementet. Med utgangspunkt i de utarbeidede dokumentene og den eksterne kvalitetssikringen skal Regjeringen ta stilling til videre planlegging. Eventuell prioritering av prosjektene vil først skje i forbindelse med framlegging og stortingets behandling av NTP.

Hovedregelen er at alle prosjekter med kostnad over 500 mill. kr. som omtales i NTP skal ha vært gjenstand for KS1-behandling i regjeringen. Planprosesser i transportsektoren tar lang tid fordi det er omfattende beslutninger og fordi flere forvaltningsnivå er involvert i prosessen. Mange prosjekter har kommet svært langt i planleggingen, selv om de ikke har blitt realisert. I en overgangsfase (de 4 første årene i planperioden 2010-2019) vil det derfor være nødvendig med en fleksibel praktisering av hovedregelen gjennom parallell utforming og behandling av KS1-dokumenter og planlegging etter PBL. Det blir gjennom disse retningslinjene også gitt unntak for KS1 for en del prosjekter, jf. liste. Når systemet er fullt implementert, vil KS1-behandlingen skje før alternativutredning og tiltaksplanlegging etter PBL tar til. Vedtaket i regjeringen om videre planlegging vil legge rammene for planleggingen etter PBL.

Det pågår nå et utredningsarbeid som skal gi grunnlag for å utarbeide retningslinjer for framtidig bruk av KS1 i transportsektoren. Parallelt vil det bli satt i gang 3 pilotprosjekter for å få kunnskap om hvordan systemet kan tilpasses mer detaljert til transportsektoren. Det tas sikte på å sende ut retningslinjene for KS1-arbeidet ved utgangen av 2006.

**Prosjekter som skal gjennomføre KS1:**

For eventuelle prosjekter som ikke er eksplisitt nevnt, skal det gjennomføres KS1.

Jernbane:

Eidsvoll - Hamar gjennomføres som pilotprosjekt  
Ringeriksbanen

Jernbane og veg

Ulriken tunnel (jernbane) og Arnatunnel (E 16, Hordaland) ses i sammenheng

Veg:

Kolomoen - Otta (E 6, Hedmark, Oppland), der strakningen Øyer – Otta gjennomføres som pilotprosjekt.

Rogfast (E 39, Rogaland) gjennomføres som pilotprosjekt.

Telemark grense - Grimstad (E 18, Telemark, Aust-Agder)

Langeland - Moskog (E 39, Sogn og Fjordane)

Seljestad - Telemark grense (E 134, Hordaland)

Nytt Sotrasamband: Ågotnes-Austefjorden (Rv 555/Rv 561, Hordaland)

Langfjordtunnel: (Rv 64, Møre og Romsdal)

Sluppen-Dorthealyst ((Rv 715 (E 6), Sør-Trøndelag)

Kvalitetssikring av Oslopakke 3 (behandles som egen sak inkludert E 18 og tilstøtende vegnett) Pakkens omfang og kompleksitet medfører at kvalitetssikringen bl.a. av metodemessige hensyn må vurderes nærmere.

Dersom gjennomføring av KS1 for noen av de ovennevnte prosjekter medfører at planframdriften etter PBL forsinkes i den grad at prosjektene ikke vil kunne vurderes for prioritering i første fire år av planperioden må dette tas opp med departementet, slik at det kan gjøres en fornyet vurdering av kravet til gjennomføring av KS1.

**Prosjekter som er kommet langt i planleggingen eller er utbedring av eksisterende veg innenfor dagens trase gis unntak for KS1:**

Jernbane:

Oslo S - Kolbotn - Ski

Barkåker - Tønsberg, Holm - Holmestrand - Nykirke, Fariseidet - Porsgrunn

Veg:

Støren - Tonstad (E 6, Sør-Trøndelag)

Narvik - Bjerkvik (Rombaksfjorden) (E 6, Nordland)

Sandvika - Hønefoss (E 16, Akershus/Buskerud)

Bru over Langenuen (E 39, Hordaland)

Nyborg - Klauvaneset (E 39 Hordaland)

Gartnerløkka - Hannevikdalen (E 39, Vest-Agder)

Gvammen - Århus (E 134, Telemark)

Breivika - Lerstad (E 136, Møre og Romsdal)

Vikafjellsvegen (Rv 13, Sogn og Fjordane, Hordaland)

Roa - Jaren (Rv 4, Oppland)

Sokna - Ørgenvika (Rv 7, Buskerud)

Nordøyvegen (Rv 659, Møre og Romsdal)  
Todalsfjorden (Rv 671, Møre og Romsdal)  
Stokkhaugen - Sunde (Rv 714, Sør-Trøndelag)  
Soknedalen (E 6, Sør-Trøndelag)  
Vest for Alta (E 6, Finnmark)  
Fagernes - Borlaug (E 16, Oppland/Sogn og Fjordane)  
Skulstadmoen - Oppheim (E 16, Hordaland)