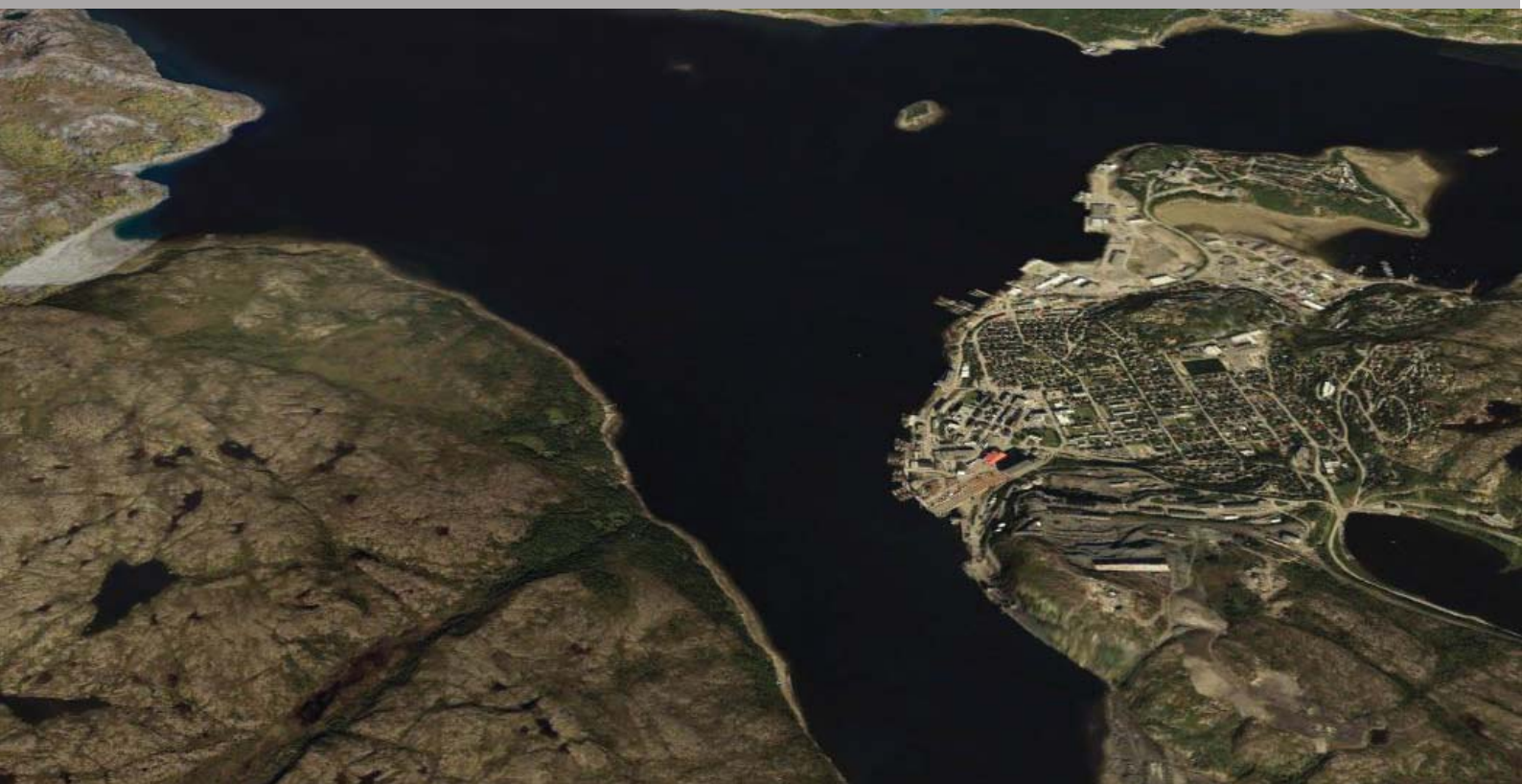




Utfordring for KVVU E6 Høybuktmoen - Kirkenes



1 Innhold

2	Bakgrunn	3
2.1	Innledning	3
2.2	Oppdragsbrev.....	4
2.3	Sentrale føringer	4
2.4	Situasjonsbeskrivelse.....	8
2.4.1	Kirkenes og Tømmerneset.....	8
2.4.2	Kirkenes, naboland, Barentshavet og Polhavet.	8
2.4.3	Kirkenes omland	10
2.4.4	Industriarealer i sentrum og sykehus.....	11
2.4.5	Befolkning, bo og arbeidsregion.....	12
2.4.6	Trafikk og trafikkulykker	13
2.4.7	Næringslivet.....	14
2.4.8	Kirkenes havn.....	14
2.4.9	Kommuneplan for Sør-Varanger.....	15
2.5	Framtidig vekst i Kirkenes/Sør-Varanger	17
2.5.1	Felles transportplan for Barentsregionen	17
2.5.2	Aktuelle pågående utredninger.....	20
3	Hovedutfordringer	24
3.1	Overordnet transportsystem	24
3.2	Sentrumutvikling	25
3.3	Foreløpig prosjektutløsende behov	25
4	Forslag til nasjonale/overordnet samfunns mål basert på sentrale rammer og føringer.....	26
5	Metoder og avgrensning.....	27
5.1	Metode	27
5.2	Tematisk avgrensning.....	27
5.3	Geografisk avgrensning	27

5.4	Konsept	28
5.5	Fagetater deltagelse.....	28
5.6	Innspill fra fagetater, Avinor, fylkeskommune og kommune.....	29
6	Framdrift og organisering	32
7	Avslutning.....	34

Oversikt over figurer

Figur 1	Prioriterte korridorer i Joint Barents Transport Plan. Kilde JBTP.....	6
Figur 2	Kart over Finnmark	8
Figur 3	Kart over sone for grenseboerbevis	9
Figur 4	Kart over Kirkenes omland.....	11
Figur 5	Kart over Kirkenes sentrum.	12
Figur 6	Årsdøgnetrafikk pr. 2012. Kilde Statens vegvesen.	13
Figur 7	Lastevolum i havner i Barentsregionen. Kilde JBTP.....	15
Figur 8	Utsnitt av kommuneplanen. Kilde Sør-Varanger kommune	16
Figur 9	Grov illustrasjon av råvarer og viktige næringer i ulike deler av Barentsregionen. Kilde JBTP	18
Figur 10	Grensekorridorer. "Den nordlige maritime korridor" er merket med gult. Kilde JBTP.....	19
Figur 11	Oversikt over planarbeid på Tømmerneset. Kilde Sør-Varanger kommune	21
Figur 12	Kart over Barentsregionen. Kilde JBTP	27
Figur 13	Lokal avgrensning for konsept/tiltak	28

2 Bakgrunn

2.1 Innledning

Samferdselsdepartementet har besluttet at det skal lages en konseptvalgutredning (KVV) for Kirkenes. En KVV er en statlig faglig utredning som skal legges fram for reel politisk behandling i regjeringen. Etter at KVV er laget skal det gjennomføres høring og ekstern kvalitetssikring,

Før selve arbeidet med KVVen starter skal det lages et notat «Utfordringer for KVV». Det er dette notatet. Notatet vil være grunnlag for Samferdselsdepartementets mandat for KVV E6 Kirkenes – Høybuklmoen.

Statens vegvesen har god kjennskap om behov og utfordringene for ny infrastruktur til Kirkenes. Det har vi fått gjennom et samarbeid gjennom flere år om vegløsninger i Kirkenes. Det ble avholdt et arbeidsverksted om vegløsninger i Kirkenes med myndigheter og næringslivet i 2008. Det er gitt skriftlig innspill til dette notat i mars i år fra Kystverket, Jernbaneverket, Avinor, Finnmark fylkeskommune og Sør-Varanger kommune om utfordringene. Det er avholdt møte for å gjennomgå utfordringene under prosessen med å skrive «Utfordringer for KVV E6 Høybuklmoen – Kirkenes». Notatet har vært i de samme etater til en kort høringsrunde.

Målsetting for arbeidet med KVV er å lage en helhetlig KVV for E6 Kirkenes – Høybuklmoen. KVVen ligger midt i Barentsområdet og utredningen bør bygge opp under mål og planer i tråd med Nordområdesatsing hvor tilrettelegging av infrastruktur er viktig mål. KVVen skal avklare samfunnets behov, aktuelle konsept og virkninger av ulike arealstrategier for transportsystemet.

2.2 Oppdragsbrev

Samferdselsdepartementet har i brev til Vegdirektoratet av 06.02.2014 gitt Statens vegvesen i oppdrag å gjennomføre en KVU for E6 Kirkenes – Høybuktmoen. Det står:

Hovedproblemstillinger i KVUen er å avklare behov for nye veg- og infrastrukturløsninger inn mot, og i Kirkenes, sett i lys av eksisterende og fremtidig vekst i Kirkenes/Sør-Varanger. Usikkerheten rundt omfang og tempo i veksten gjør det nødvendig med både kort- og langsiktig perspektiv i tilretteleggingen for transport- og industriutvikling i området. KVUen bør også se nærmere på sentrumsutvikling/miljø (tungtransport ut av sentrum). Direktoratet bes i prosjektplan/»Utfordringer for KVU» avklare om evt. utvikling av lufthavnen, lokalisering av stamnetthavnen og mulig fremtidige jernbanetrasé bør inngår i utredningsarbeidet»

Samferdselsdepartementet ber Statens vegvesen vurdere hvilke statlige transportetater som skal være med i KVUen.

2.3 Sentrale føringer

Transportetatenes utredning «Ny infrastruktur i nord» 2010–2011

Transportetatene utarbeidet i 2010–2011 utredningen «Ny infrastruktur i nord» del 1 og del 2 (Nordområdeutredningen). Hensikten med utredningen var å framskaffe et bedre kunnskapsgrunnlag for framtidige beslutninger om infrastrukturutvikling i nord. Utredningen inngikk som et faglig innspill i arbeidet med Nasjonal transportplan 2014 – 2023.

Rapporten for del 1 viste ulike framtidssbilder for utviklingstrekk for viktige næringer i region nord fram mot 2040. I rapporten for del 2 er framtidssbildene bearbeidet videre.

Transportbehovet som følge av skissert næringsutvikling, er analysert. Rapporten beskriver et samlet behov for utvikling av et transportnett på et overordnet nivå.

Nordområdemeldingen 2011

Den politiske og faglige plattformen som ligger til grunn for nordområdesatsingen innen samferdsel og andre områder er omfattende. I det som har vært grunnlaget for Nasjonal transportplan (NTP) for 2014–23 er nordområdestrategien «Byggesteiner i nord» fra 2009 og «Nordområdene – Visjon og virkemidler» (Nordområdemeldingen) fra 2011 sentrale.

Nasjonal transportplan 2014 – 2023

Målene for transportpolitikken er beskrevet i Nasjonal transportplan (NTP) 2014–2023. I dette notatet er det tatt ut relevante mål for Kirkenes.

Overordna mål:

- *Å tilby et effektivt, tilgjengelig, sikkert og miljømessig transportsystem som dekker samfunnets behov for transport og fremmer regional utvikling.*

Hovedmål:

- Bedre framkommelighet og reduserte avstander for å styrke konkurransekraften i næringslivet.
- Trafikksikkerhet
- Miljø
- Universell utforming

Følgende målsettinger er spesielt relevante for Kirkenes:

- Transportsystemet må ta en forventet økningen i godstrafikken og det legges til rette for at mer gods transporteres på sjø og bane.
- Et godt flyrutetilbud.
- Sammenhengende gang/sykkelvegnett.
- Tilrettelegging for kollektivtilbud

I NTP 2014 – 2023 står det at «Dersom det blir aktuelt å bygge ut ny stamnetthavn ved Slambanken i Kirknes, vil ny adkomst fra E6 bli prioritert» i siste seksårsperiode.

Retningslinjer for NTP 2018 – 2027 på Nordområdene

Samferdselsdepartementet har gitt regjeringen retningslinjer for strategifasen i NTP 2018 – 2027 31. mars i år for nordområdene. Den sier:

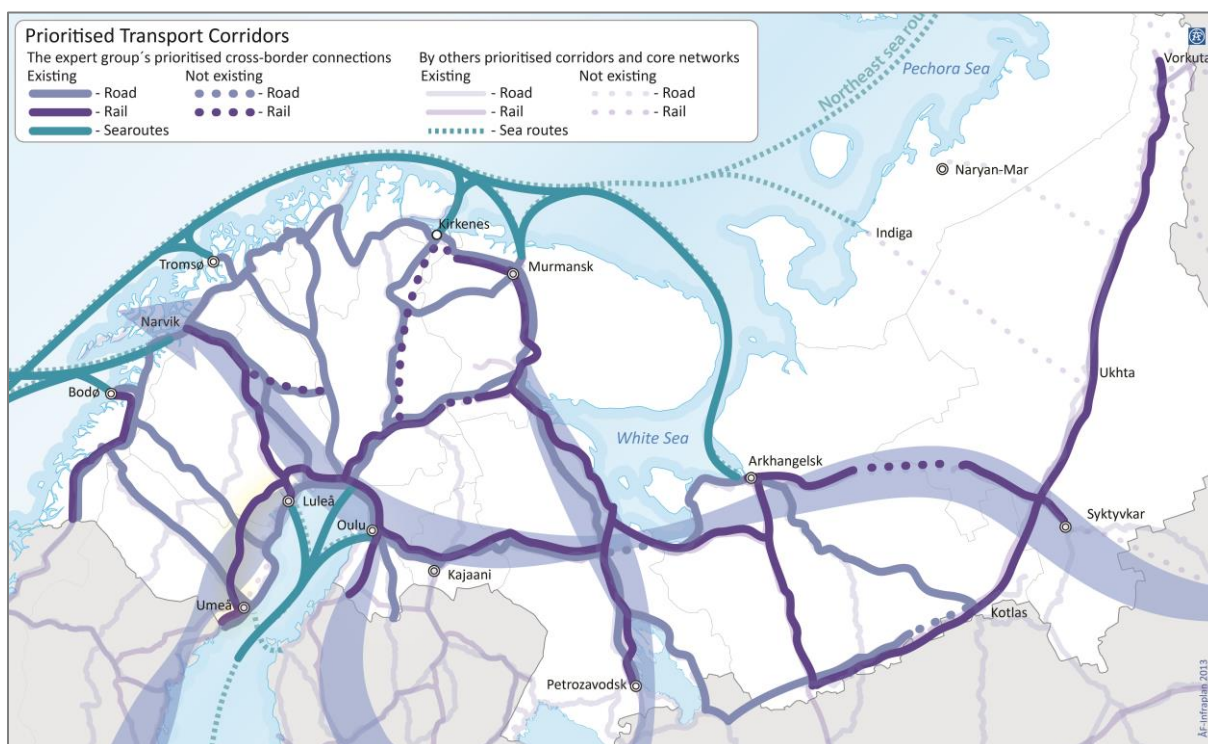
Etatene og Avinor la fram omfattende analyser i forbindelse med NTP 2014–2023 og et forslag til en felles transportplan for Barentsområdet ble overlevert til transportministrene i september 2013. Departementet mener på denne bakgrunn at det ikke er behov for nye brede analyser, men at man, i dialog med transportmyndighetene i nabolandene og regionale myndigheter, videreutvikler konkrete analyser, planer og forslag til tiltak i de grensekryssende korridorene som er omtalt i forslag til felles transportplan for Barentsområdet. Dette arbeidet vil danne et faglig grunnlag for kommende transportplan.

Internasjonale avtaler som omhandler Kirkenes 1993 og 2013

Det er to politiske avtaler mellom Russland og Norge som setter Kirkenes inn i et internasjonalt perspektiv og vil være retningsgivende for KVV-en. Det er Kirkeneserklæringen fra 1993 og Den nye Kirkeneserklæringen fra 2013. Begge vektlegger behovet for bedre transportnettverk i Barentsregionen, spesielt en videre utbygging av øst-vestgående transportkorridorer.

Videreføring av Joint Barents Transport plan (JBTP) 2013

Det er laget en felles transportplan for Barentsregionen «Joint Barents Transport Plan» (JBTP). Målet er å utvikle et felles transportsystem i Barentsregionen. Det er definert 14 grensekryssende korridorer. For beskrivelse av JBTP se pkt. 2.5.2.



Figur 1 Prioriterte korridorer i Joint Barents Transport Plan. Kilde JBTP.

Mandat for videre arbeid med JBTP

Vegdirektørene i Norge, Finland og Sverige har 24. jan. 2014 laget et mandat for videre arbeid for oppfølging av JBTP. Mandatet tar utgangspunkt i anbefalingen i JBTP om at de grensekryssende korridorene vil være viktige bærebjelker for samarbeidet. Det foreslås at

det på regionalt og nasjonalt nivå jobbes med harmonisering av krav til tunge kjøretøy, geometrisk standard og god informasjon om kjøreforhold.

Ingen av de korridorene som er prioritert i 2014 på veg/jernbane har tilknytning til Kirkenes:

- E8 Kolari/Torio - Tromsø
- E12 Umeå - Mo i Rana
- Ofotbanen Kiruna - Narvik.

Av internasjonale prosjekt i tilknytning til Kirkenes foreslår Statens vegvesen Region nord å følge opp:

- Samarbeid med russiske transportmyndigheter for grensekryssende korridorer Kirkenes - Murmansk på E105.
- Følge opp bilateralt initiativ fra Finland som er tatt i forhold til felles prosjekt Kaamanen - Kirkenes. Strekningen Finland består av riksveg 971 på finske side (120 km) og riksveg 893 (10 km) på norsk side. Rv 893 knyttes til E6 i Neiden 43 km vest for Kirkenes.

2.4 Situasjonsbeskrivelse

2.4.1 Kirkenes og Tømmerneset

Kirkenes ligger i øst i Finnmark fylke, 12 km fra den russiske grense. Kirkenes by består av et sentrum med handel, skoler, boliger, industri og havn. Hurtigruta snur i Kirkenes. E6 går igjennom sentrum og stopper på havna i Kirkenes.



Figur 2 Kart over Finnmark

2.4.2 Kirkenes, naboland, Barentshavet og Polhavet.

Kirkenes er spesiell med sin strategiske plassering i forhold til Russland og Finland. Historisk har Kirkenes vært en by som har sterke tilknytninger til Russland. Omlag 10 % av befolkningen i byen har russisk bakgrunn .

Grenseboerbevis

Det nye grenseboerbeviset gjør det mulig for innbyggere i Penschenga i Russland og Sør-Varanger å reise fritt uten pass i en avstand på 30 km fra den russiske grense. Grenseboerbeviset gjør samhandling over grensa enkelt for fastboende. Russiske grenseboere bidrar til økt varehandel i butikkene i Kirkenes.



Figur 3 Kart over sone for grenseboerbevis

Delelinjen i Barentshavet

Det ble i 2010 inngått en avtale om en maritim delelinje i Barentshavet og Polhavet mellom Norge og Russland. Det er et havområde på 175.000 kvadratkilometer og tilsvarer areal som Danmark, Sveits, Belgia og Nederland til sammen. Avtalen omfatter bestemmelser om samarbeid på fiskeri- og petroleumssektoren og åpner for nye perspektiver for samarbeid, arbeidsplasser og folk til folk samarbeid på tvers av norsk-russiske grense. Det er olje og-gassfelter i Barentshavet. Delelinjeavtalen gir sikkerhet for hvilke områder som tilhører det enkelte land.

2.4.3 Kirkenes omland

Flyplassen ligger på Høybuktknoen 15 km vest for Kirkenes sentrum rett ved E6. Høybuktknoen ligger på Tømmerneset og er et nes som stikker 10 km nordover mellom Langfjorden på østsiden og Korsfjorden på vestsiden.

Det er tre mindre sentrum utenfor byen. Det er Hesseng, Sandnes og Bjørnevatn. De innehar handel, skoler og boliger. Det er en videregående skole på Hesseng. Det er et mindre boligområde på Elvenes.

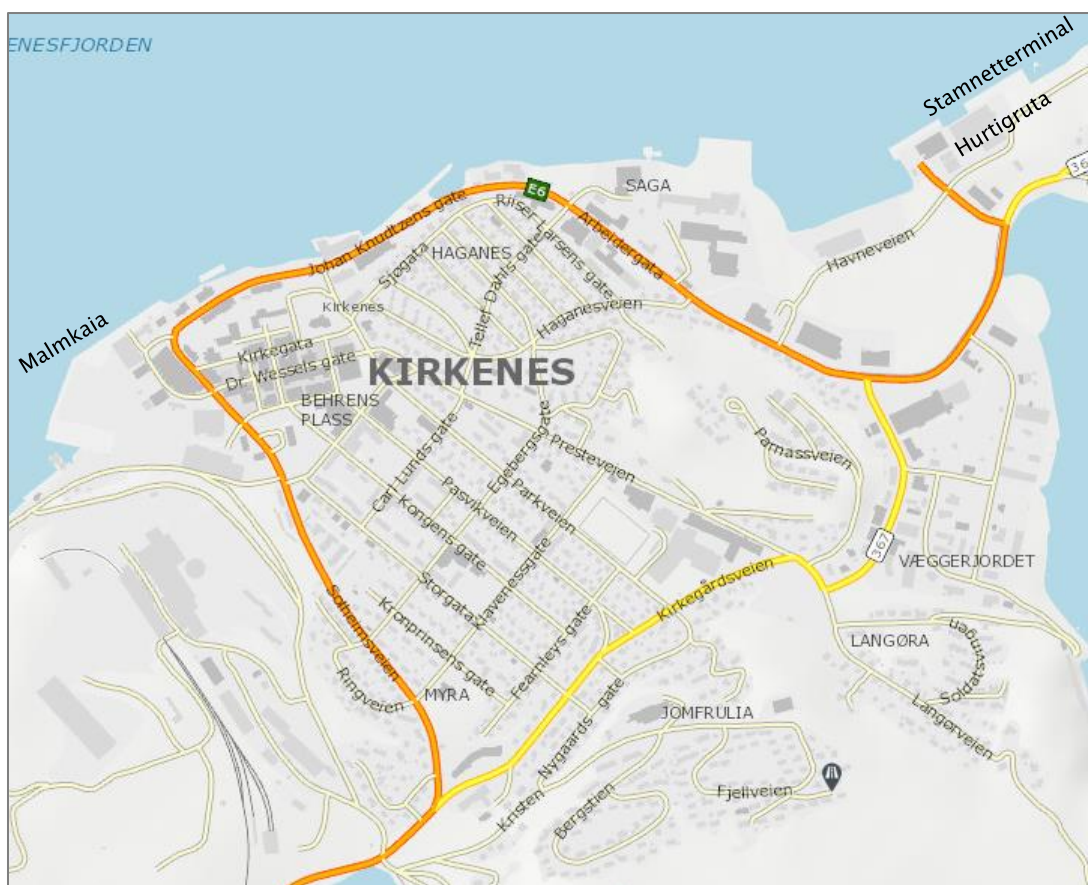


Figur 4 Kart over Kirkenes omland

2.4.4 Industriarealer i sentrum og sykehus

Dagens sjøretta industriarealer i Kirkenes sentrum ligger sentralt i byområdet, noe som ikke er ønskelig for å utvikle Kirkenes som by med handel, service- og boområder. Av denne årsak og at det er stort press på arealer for å etablere industri og annen næringsaktivitet i kommunen er grunnlag for at kommunen ønsker å etablere sjøretta industriarealer utenfor Kirkenes sentrum.

Sykehuset er plassert på Prestøya nord for Kirkenes sentrum. Øya er forbundet til fastlandet med en molo. Det er vedtatt bygging av nytt sykehus 3 km sør for sentrum mellom Førstevann og Andrevann. Byggingen startet i april 2014 og skal ferdigstilles i 2017/18.



Figur 5 Kart over Kirkenes sentrum.

2.4.5 Befolkning, bo og arbeidsregion

Kirkenes har 10 090 innbyggere pr. mars 2014. Sør-Varanger kommune har siden 2007 opplevd en befolkningsøkning på 650 innbyggere. Dette er en større økning og større økning enn framskrivningene til SSB. Statistisk sentralbyrå befolkningsframskrivning sier at Sør-Varanger kommune skal i år 2025 ha 10 665 innbyggere og i år 2035 er det 10 932 innbyggere¹. Kommunen er i gang med rullering av kommuneplanen for perioden 2014 – 2026, slik det ligger an ser de for seg at målet om 12 000 innbyggere videreføres til 2026.

Arbeidsreiende er for det meste innenfor Kirkenes til arbeidsplasser i sentrum, Hesseng og på Bjørnevattn. Inn til Hesseng er det noen arbeidsreiende inn til sentrumsfunksjoner i området. Det er noen arbeidsreiser fra Neiden i vest og Jakobsnes i øst inn til Kirkenes.

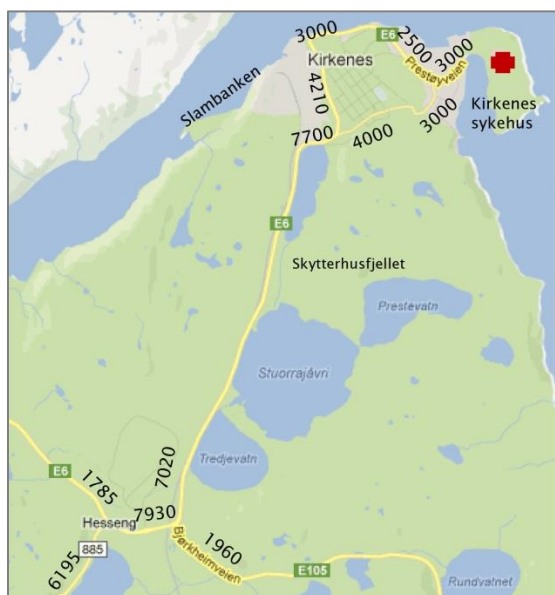
¹ SBB pr. 28.04.2014

2.4.6 Trafikk og trafikkulykker

Tungtransporten til havna foregår på E6 og fylkesveg 367 til havna. E6 er en barriere i sentrum og mot havet på nordsiden av sentrum. Dagens situasjon med E6 og fv 367 gjennom sentrum gir trafiksikkerhetsutfordringer med definering av gateløp, kryss, avkjørsler og regulering av sidearealer. Løsninger for gående/syklende tilfredsstiller ikke dagens krav til trafiksikre sentrumsområder. Tungtransporten som kjører fv 367 til havna skaper støy og trafiksikkerhetsproblem for beboere langs fylkesvegen. E6 som barriere mot sjøen, blokkerer en utvikling av Kirkenes.

Det er ingen store kapasitetsproblemer for trafikken i Kirkenes. Det er framkommelighetsproblemer i Solheimslia med stigningen opp mot kryss med Kirkegårdsvegen for tungtrafikken. Det er laget en trafikkanalyse for kirkenesområdet «Transportanalyse på bakgrunn av økt aktivitet for Kirkenesområdet» nov.-2011. Den tar for seg befolkning, befolkningsutvikling, næringsaktiviteter, og trafikkutvikling i flere scenarier. Transportanalysen er oppdatert i mai. 2013 og dagens trafikk kan er angitt i figur 5.

Det er ingen stor ulykkesituasjon inne i Kirkenes sentrum. Det har vært tre dødsulykker med fire drepte på E6 i Kirkenes i perioden 1987 – 2000: en dødsulykke i Solheimslia, en dødsulykke ved Førstevann og en ulykke ved Tredjevann. Det har vært en dødsulykke ved Rundvatnet på E105.



Figur 6 Årsdøgnetrafikk pr. 2012. Kilde Statens vegvesen.

2.4.7 Næringslivet

Næringslivet i byen har hatt en vekst de siste år. Det er flere grunner til dette. En del av veksten skyldes gjenåpning av Sydvaranger gruver i 2009, økt handel med Russland og planlegging av utvinning av olje og gassfelt i Barentshavet. Det er en stor optimisme, vilje og evne til å investere i næringsaktivitet i byen. Hovedarbeidsplasser i dag er kommunen, sykehuset, industri, servicebedrifter og handel. Sydvaranger gruve er lokalisert på Bjørnevatn. De utvinner jernmalm som transporteres med en jernbane fra Bjørnevatn til malmkaia i Kirkenes hvor den utskipes. Industrien i Kirkenes er hovedsakelig skipsreparasjon og elektronikk og tilbehør til belysningsprodukter.

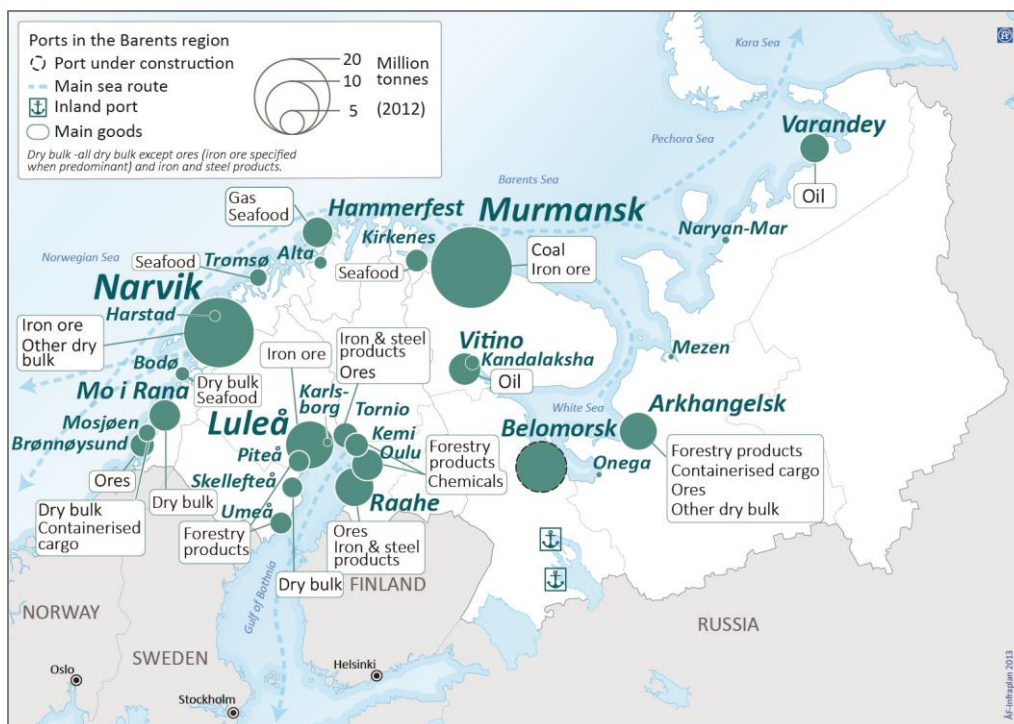
2.4.8 Kirkenes havn

Kirkenes havn er stamnetthavn og er lokalisert på nordøst siden av Kirkenes sentrum. Stamnetthavna brukes av flere typer virksomhet: ordinær basevirksomhet, utskipping av mineraler, fiskeriene, skipsindustri og anløp av cruiseskip og Hurtigruta. Fraktvolum over havnen i Kirkenes er 1,9 mill. tonn². Med sin strategiske plassering er Kirkenes i en unik posisjon til å fylle oppgaven som knutepunkt med stort potensiale i Barentsregionen.

Kirkenes havn skriver: *Havna er godt skjermet for høst- og vinterstormene som fra tid til annen raser utenfor Finnmarkskysten. Havna er isfri. Ved kuldeperioden brukes isbryter. Kaiene eies av offentlige myndigheter og private bedrifter og har varierende lengde og dybde.*

Sør-Varanger kommune har vedtatt at stamnetthavna skal flyttes ut av sentrum til Tømmerneset. Også andre planer som innebærer endringer i havnestrukturen i Kirkenes er under utarbeiding, og er omtalt i kap. 2.5.2.

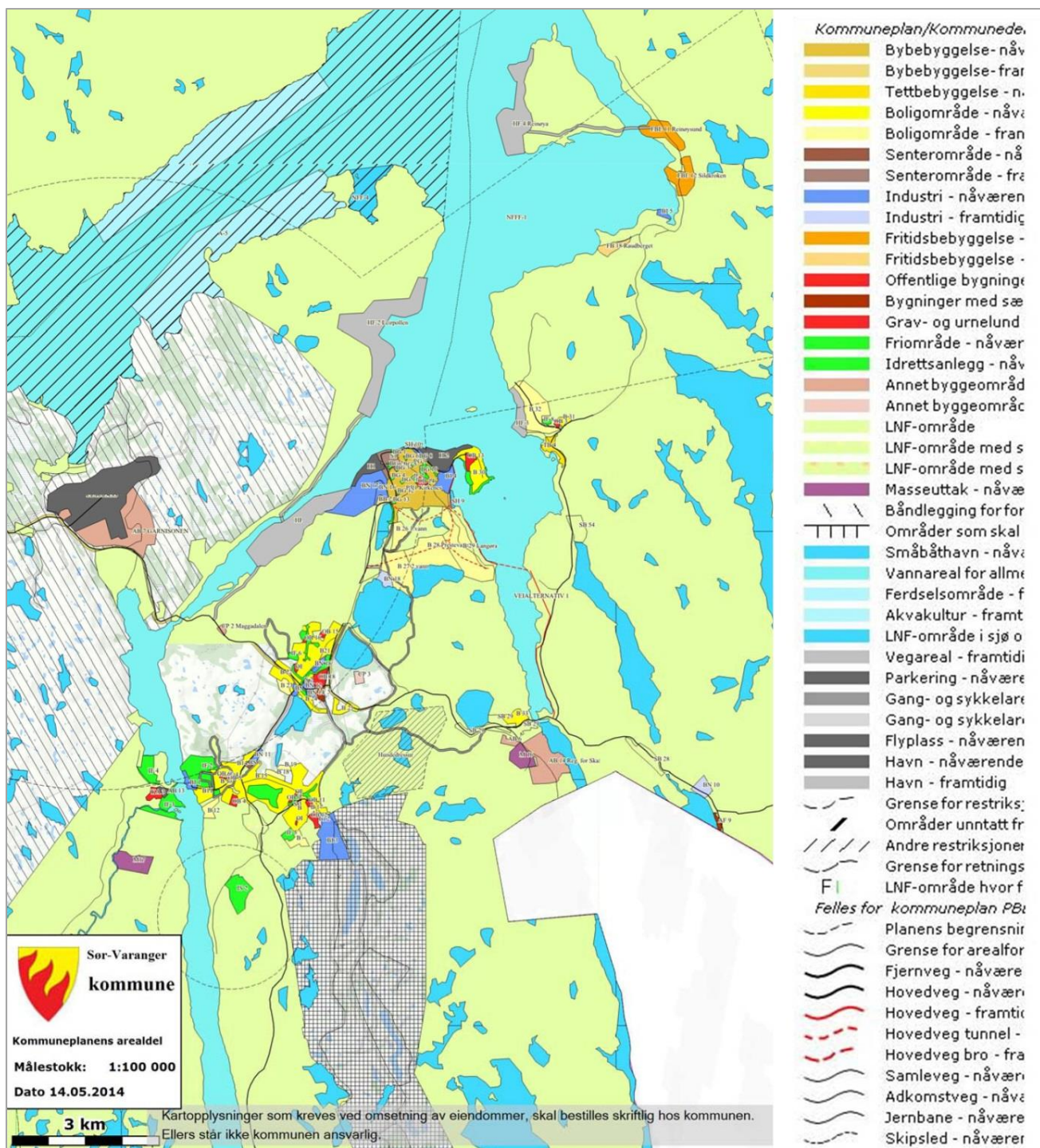
² Kilde SSB for 2011.



Figur 7 Lastevolum i havner i Barentsregionen. Kilde JBTP.

2.4.9 Kommuneplan for Sør-Varanger

Gjeldende kommuneplan for Sør-Varanger kommune er for 2004–2016. Kommuneplanen viser arealdisponering i Kirkenes sentrum, området rundt og på Tømmerneset. Kommunenes vedtak i 2013 om utpeking av ny stamnett-terminal i Leirpollen er inntegnet på fig. 8.



Figur 8 Utsnitt av kommuneplanen. Kilde Sør-Varanger kommune

2.5 Framtidig vekst i Kirkenes/Sør-Varanger

Kirkenes/Sør-Varanger står ovenfor et potensiale. For å beskrive dette er det benyttet to hovedkilder. Det er «Joint Barents Transportplan» («Felles transportplan for Barentsregionen») og Sør-Varanger kommune sin protokoll for saker til politisk behandling. Saksprotokollen inneholder fastsatte planprogram for områderegulering, regulering – og kommunedelplaner. Det er gitt en kort beskrivelse av de planer som vil ha betydning for KVVUen i pkt. 2.5.2.

2.5.1 Felles transportplan for Barentsregionen

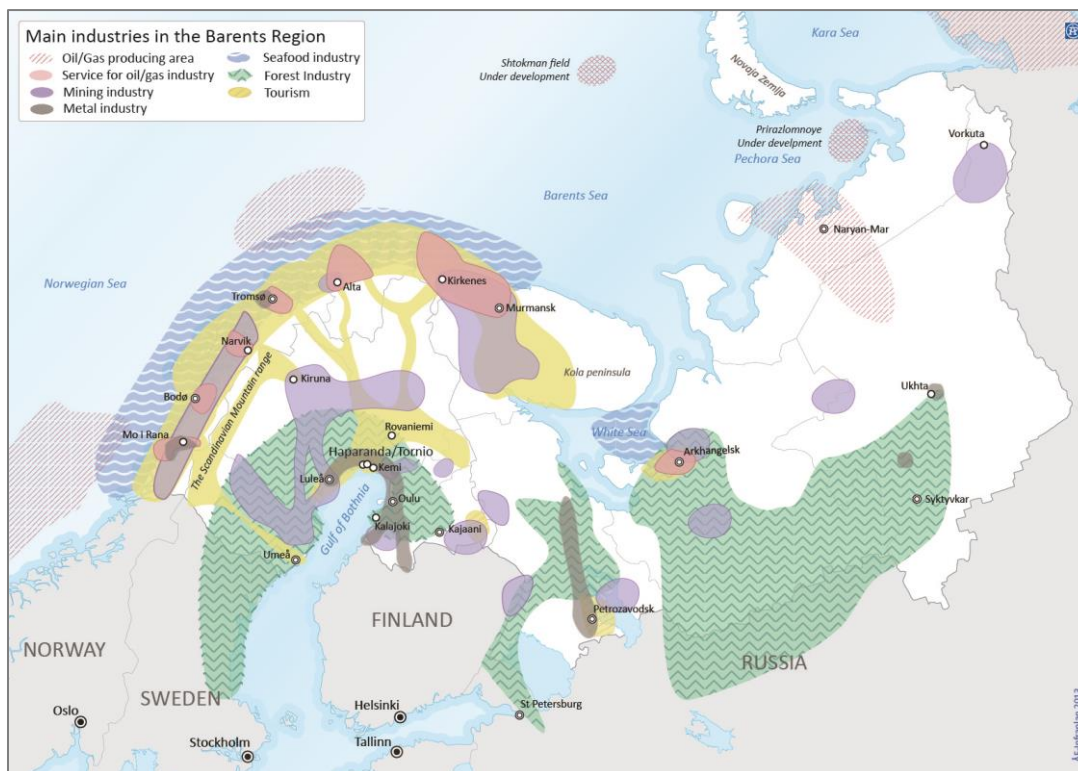
I lys av den økende oppmerksomheten som rettes mot nordområdene og den veksten som forventes i viktige næringer i Barentsregionen tok styringskomiteen i Barents Euro-Arktisk Transportområde (BEATA) initiativ til en Felles Transportplan for Barentsregionen «Joint Barents Transport Plan» (JBTP). BEATA består av de fire landene Norge, Sverige, Finland og Russland. Oppdraget ble gitt til en ekspertgruppe som ble ledet av Statens vegvesen Region nord. JBTP er en plan som gjenspeiler de nasjonale prioriteringene. Planen er det nyeste som er skrevet om næring, befolkning og transport i Barents. Ekspertgruppens forslag dannet grunnlag for en ministererklæring som ble undertegnet ved framleggelsen av planen i september 2014.

«JBTP har som ambisjon å utvikle et effektivt transportsystem i Barentsregionen, med gode interne forbindelser mellom Barents-landene og med gode eksterne forbindelser til verdensmarkedene. Transportsystemet bør legge til rette for regional utvikling i Barentsregionen og skape nye muligheter for viktige næringer. Transportsystemet bør utvikles på en miljømessig bærekraftig måte og med sikkerhet og tilgjengelighet for alle»

Viktige utviklingstrekk i næringsaktivitet

Barentsregionen er Europas rikeste region på naturressurser. Den globale etterspørselen etter malm, metaller og mineraler øker raskt og Barentsregionen er ett av svært få områder i Europa hvor det finnes et potensiale for å oppdage og utvikle nye forekomster. Det produseres mengder med fisk og skalldyr, både gjennom fangst og oppdrett. Skogsindustrien er av stor sosiokulturell betydning i Barentsregionen, spesielt i Russland, Sverige og Finland. Olje og gassressurser er store i Norskehavet, Barentshavet, Karahavet og Tima-Petsjora-provinsen. Norge og Russland er allerede en stor eksportør. Det sørlige Barentshavet er et område med store muligheter for norsk-russisk samarbeid og næringsutvikling. Reiseliv er en raskt voksende næring og har behov for internasjonale forbindelser. Dette har stor kan ha stor betydning for utvikling av havn i Kirkenes.

Polhavet i Arktisk smelter og kan gjøre det mulig at det kan seiles gjennom Nordøstpassasjen (forbinder Atlanterhavet og Stillehavet) og Nordvestpassasjen (langs kysten av Canada). Kirkenes er forbundet med begge passasjene i nord og kan gi muligheter for aktivitet i forbindelse med logistikk og transport langs sjørutene.



Figur 9 Grov illustrasjon av råvarer og viktige næringer i ulike deler av Barentsregionen. Kilde JBTP

Viktige grensekryssende korridorer i Barentsregionen

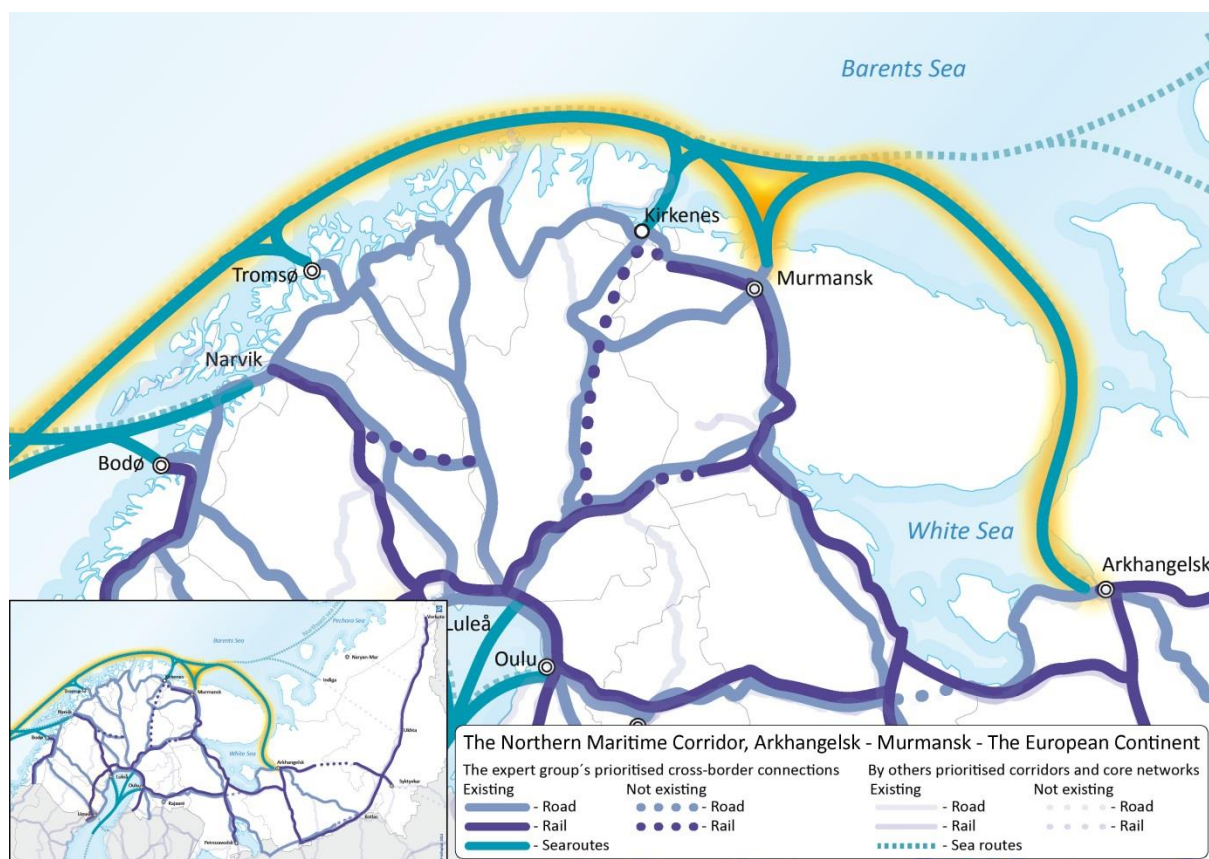
JBTP foreslår strategier og tiltak for 14 grensekryssende transportkorridorer i Barentsregionen. Her er beskrevet de 3 korridorene som er aktuell for Kirkenesområdet. Det er:

- **Arkangelsk – Murmansk – Det europeiske kontinent.** Den nordlige maritime korridor, ca. 3500 nm. Har navnet «Motorways of the sea» i TEN-T³
- **Petrozavodsk – Murmansk – Kirkenes.** Veg E105 og Oktoberbanen jernbane på Russisk side og mulig jernbane på norsk side.
- **Kemi– Rovaniemi – Kirkenes.** Som på finsk side består av Veg E75 og riksveg 971 og på norsk side riksveg 893 og mulig jernbane.

³ Den transeuropeiske transportnettet (TEN-T)

TEN-T er EU sitt definerte transportnettverk i Europa. TEN-T har tre kategorier, core (kjerne), comprehensive (omfattende) og prioriterte strekninger. «Den nordlige maritime korridor» og E105 over Storskog er i kjernetnettverket, men de er ikke i de ni utvalgte korridorene som EU prioriterer i første omgang. E6 Kirkenes – Oslo er i TEN-T comprehensive.

«Den nordlige maritime korridor» har det vært jobbet med nasjonalt og internasjonalt for å bedre mulighetene for sjøtransporten i fra Kontinentet og Storbritannia, langs norskekysten og til Arkhangelsk i Nord-Vest Russland⁴.



Figur 10 Grensekorridorer. "Den nordlige maritime korridor" er merket med gult. Kilde JBTP.

Jernbane til Kirkenes fra Russland eller Finland

I de tre grensekryssende korridorer som er i Kirkenes er det to korridorer som omtaler mulig jernbane. Det er fra Russland: Petrozavodsk – Murmansk – Kirkenes og fra Finland: Kemi – Rovaniemi – Kirkenes.

⁴ Kilde: Dokumentarkivet til Kommunal- og regionaldepartementet.

Det er ca. 40 km fra Nikel i Russland til Kirkenes. Transportgrunnlaget for en ny jernbane kan være malm og mineraler, skogprodukter, gjødsel, petroleum, sjømat og containere. Ekspertgruppen i JBTP foreslår at landene vurderer å utarbeide en felles russisk-norsk mulighetsstudie om bygging av en jernbane på denne strekningen på mellomlang sikt (12–15 år).

Avstanden mellom Rovaniemi i Finland via Sodankylä til Kirkenes er 460–470 km med ny jernbane. Hovedargumentet for en mulig ny jernbane er behovet for toglinje til en isfri havn i Barents for den finske gruveindustrien. Ekspertgruppen foreslår at det gjøres grundigere studier for en ny jernbane på denne strekningen på lang sikt (15 – 30 år). Disse to Jernbanestrekningene er merket med lilla prikker på fig. 9.

Fly

Det er svært lite internasjonal flytrafikk innen Barentsregionen. Flytrafikken i Kirkenes har flyruter som går til flyplassene i Finnmark, Nord Troms, Tromsø, og Oslo. Av internasjonal trafikk er det i pr. våren 2014 ingen flyruter til de andre land i Barentsregionen, men i sommersesongen er det hurtigrutecharter fra/til Düsseldorf (Tyskland) og høsten 2014 prøve-charter til Burgas (Bulgaria).

JBTP skriver at bedre flyforbindelser i Barentsregionen kan bidra til positiv utvikling av handel og næringsliv og støtte turisme og kulturutveksling i hele regionen. Tilbud av flyruter er markedsøkonomi og flyselskaperes ansvar. Offentlig myndigheter kan bidra til etablering av flyrutetilbud.

Ekspertgruppen foreslår at aktuelle myndigheter og interessenter i Norge, Sverige, Finland bør ha en kontinuerlig dialog med relevante flyselskaper om utvikling av flyforbindelser øst-vest i Barentsregionen.

2.5.2 Aktuelle pågående utredninger

Det pågår flere planprosesser i Kirkenes og på Tømmerneset. Dette kapitlet beskriver aktuelle planer i hovedtrekk.

Kommunedelplan Tømmerneset

Kommunedelplanen ble igangsatt høsten 2013 og skal legges fram til offentlig ettersyn i juni 2014 og planlegges for å behandle politisk høsten 2014. Den tar utgangspunkt i Sør-Varanger kommune sitt vedtak om ny stamnetthavn i Leirpollen på Tømmerneset. For å komme til havnen må det bygges ca. 8 km ny veg fra E6 på Tømmerneset til havn i Leirpollen.



Figur 11 Oversikt over planarbeid på Tømmerneset. Kilde Sør-Varanger kommune

KILA

KILA – Kirkenes Industrial Logistics Area er navnet på et havneområde rett sydvest for Kirkenes, også kalt Slambanken. KILA skal tilby logistikk-løsninger for arktiske nordområder innen olje, gass og steinstransport. Det er en vedtatt områderegulering for KILA. KILA jobber med reguleringsplaner for adkomst til KILA nordfra og sydfra.

Gamneset

Norterminal AS planlegger å etablere en omlastningshavn for råolje og naturgass (LNG) på Gamnes ved Korsfjorden. Deler av planområdet er regulert til dette formålet. Norterminal planlegger å kunne ta skip opp mot 350 000 dødvekttonn (dwt.). Anlegget skal være et effektivt logistikk-senter bygd etter høye miljøstandarder.

Pulkneset

Pulkneset AS har igangsatt områderegulering for Pulkneset – Kirkenes Maritime Park. Hovedmålet med dette er å tilrettelegge for etablering av nye maritime- og industriarealer for å imøtekomme et fremtidig behov for denne type industriarealer i Sør-Varanger kommune.

Både Nordterminal AS på Gamneset og Pulkneset AS på Pulkneset trenger vegforbindelse til sine områder.

Høybukta skyte- og øvingsfelt

Forsvaret har satt i gang områderegulering for Høybukta skyte- og øvingsfeltet for å sikre de offentlige rammene rundt sin virksomhet. Prosessen for medvirkning følger opplegget for Kommunedelplanen for Tømmerneset. Planen skal legges fram til offentlig ettersyn sept.– des. 2014.

Problemstillinger i denne prosessen er blant annet å avklare grensen mellom Forsvarets øvings- og skytefelt og Finnmarkseiendommen og konsekvenser for reindriftsnæringen. Forsvaret eier store deler av arealet på Tømmerneset, se grense tegnet med magenta på fig. 10. Det kan være en arealkonflikt mellom anleggelse av havner og vegtilknytning på Tømmerneset og forsvarets bruk. Leirpollen ligger utenfor forsvarets eiendom.

Andre planer

Det pågår en del planer i Kirkenes sentrum og utenfor som vil påvirke situasjonen for Kirkenes:

- I 2011 ble det igangsatt utbedring av E105 Hesseng - Storskog grense og det forventes ferdig 2016. Det skal bygges ny grensestasjon. På russisk side har utbedring av E105 pågått siden 2008.
- Sydvaranger Gruve AS har igangsatt områderegulering. De ønsker å utrede forskjellige alternativer for å fordoble sin produksjonskapasitet.
- Reguleringsplaner i sentrum
- Reguleringsplan for Sydvaranger park med forretninger/kontorer utenfor sentrum ved førstevann.
- Kirkenes, Kongsberg og Kristiansund er valgt ut som samarbeidsbyer i prosjektet «Våre gater og plasser», der Riksantikvaren og Statens vegvesen ser på gater og plasser i en mer kvalitetsbevisst og miljøvennlig byutvikling.

3 Hovedutfordringer

3.1 Overordnet transportsystem

Det overordna transportsystemet består av E6 til havn og flyplass. Det er mange og store utfordringer for KVV Kirkenes.

Utfordringene er utarbeidet ut fra sentrale føringer, dagens situasjon og fremtidige planer for havner og veger.

Hovedutfordringene:

- Havn og havneplassing
- Ny veg til ny havn og muligheter for andre forbindelser mellom Tømmerneset og Kirkenes.

Kommunen mener at framtidig stamnett-terminal er utpekt til å være i Leirpollen og plassering av havn er derfor ikke en hovedutfordring for KVVen. Kystverket sier at havn og lokalisering av stamnetthavn må være en del av KVVen. Statens vegvesen samlet sett vurderer at havn og lokalisering av havn bør være en del av KVVen.

Andre utfordringer:

- **Flyplass:** Avinor skriver at de ser ingen endring i flytrafikk-mønsteret utover de nærmeste 30 år ut fra en økning i dagens bosetting. Statens vegvesen foreslår at det gjøres en behovsanalyse av nytt flytrafikk-mønsteret ut i fra en økt aktivitet i Barentshavet og charter til Hurtigruta.
- **Jernbane:** Statens vegvesen ser ikke at det er behov for ny jernbane til Kirkenes nå og mener utredninger om nye jernbaner bør initieres av BEATA. Statens vegvesen vil støtte dette arbeidet. I KVVen foreslås det å behandle jernbanen arealmessige som en korridor til ny havn.

Når det gjelder utfordringer for fly og jernbane vises til hva Avinor og Jernbaneverket skriver som innspill til dette notatet, se pkt. 5.6.

Hovedutfordringen er å lage en helhetlig plan for fremtidens Kirkenes. Planen må ta høyde for at Kirkenes skal ha en infrastruktur som ivaretar utviklingen av transportbehovet som følge av byens strategiske plassering i Norge, Europa og Barentshavet. Det legges opp å finne løsninger som kan realiseres på kort og lang sikt.

3.2 Sentrumutvikling

Utfordringer

Ut fra nasjonale føringer om å begrense klimautslipp og at tungtrafikken flyttes ut av sentrum vil det danne seg flere utfordringer i sentrum:

- Vurdere kollektivtilbud i sentrum og til boområder utenfor.
- Mangler sammenhengende g/s-vegnett gjennom sentrum.
- E6 i sentrum nedgraderes og ombygges til lokalveg.
- Kommunen har planer om å endre løsninger for kollektivsystemet med buss og båt. Dette gir en utfordring med å utvikle et trafikksystem i sentrum.
- Vurdere trafikksikkerhetstiltak i sentrum.

Hovedutfordringer

Ut fra disse utfordringene danner det seg en hovedutfordring for Kirkenes sentrum:

Hovedutfordring for sentrum er økt tilrettelegging for gang-sykkel og kollektivtrafikk samt miljø og trafikksikkerhetstiltak på lokalvegnettet.

3.3 Foreløpig prosjektutløsende behov

Det prosjektutløsende behovet i Kirkenes er at det er behov for å flytte industri langs sjøen ut av sentrum og at det er behov for mer industriarealer for at Kirkenes skal utvikle seg. Sør-Varanger kommune og Finnmark fylkeskommune har angitt dette som de viktigste behovene. Kommunen ønsker ikke sjøretta industri i sentrum av miljø og plasshensyn. Ved å tilfredstille behov for ny havn utenfor sentrum vil det også være behov for ny veg til denne. Behovet for havn og veg er skapt ut fra den utvikling som vil komme i Barentsregionen. Det er en nasjonal målsetting å legge til rette for regional utvikling. I Kirkenes er regional utvikling en utvikling i Barentsregionen. Dette er en å utnytte en mulighet som er av nasjonal betydning.

Havna i Kirkenes ligger langs «Den nordlige maritime korridor». Den er i EU sitt definerte transportnettverk (TEN-T) og er kategorisert som en del av kjernenettverket. «Den nordlige maritime korridor» NMK går fra Kontinentet og Storbritannia, langs norskekysten og til Arkhangelsk i Nord-Vest Russland.

I tillegg til det er det ønske fra private bedrifter om å etablere havner og industriområder i området. De har behov for vegger på Tømmerneset og på begge sider av Langfjorden.

4 Forslag til nasjonale/overordnet samfunns mål basert på sentrale rammer og føringer

Det er to hovedproblemstillinger for Kirkenes: utvikling av sentrum og utvikling av det overordna transportsystemet. For å tydeliggjøre utfordringene er det valgt å to samfunns mål.

Overordnet transportsystem

Forslag til samfunns mål har tatt utgangspunkt i NTP, retningslinjer for NTP 2018 – 2027, Nordområdemeldingen, Kirkeneserklæringene og Felles transportplan for Barentsregionen.

NTP overordna mål sier at transporten skal ha *bedre framkommelighet og reduserte avstander for å styrke konkurransekraften i næringslivet, og for å bidra til å opprettholde hovedtrekkene i bosettingsmønsteret.*

Forslag til samfunns mål for det overordna transportsystemet:

Kirkenes skal innen 2035 ha et effektivt transportsystem som betjener internasjonal passasjerer og – godstrafikk i Barentsregionen.

Målsetting beskriver en oppnåelig tilstand for Kirkenes uten å være for spesifikk som kan gi rom for vurdering av konsepter.

Kirkenes er i en særposisjon i Norge ved sin strategiske plassering slik at det er av særlig interesse for staten å ha et internasjonalt tilbud for gode infrastrukturløsninger i Barentsregionen. Det viktigste i Kirkenes vil være å bygge ny veg og havn.

Sentrumsutvikling

Når en ny havn med ny veg blir planlagt utenfor sentrum vil eksisterende E6 i sentrum bli omgjort til en lokalveg. Det er viktig å legge til rette for en sentrumsutvikling som tar hensyn til sentrumsaktiviteter med handel, bolig, offentlige institusjoner, kollektivtilbud og et bedret gang- og sykkeltilbud.

Det vil ikke bli et eget samfunns mål knyttet til sentrumsutvikling. Tiltak for sentrumsutvikling vil ivaretas gjennom at det stilles som krav til innhold i konseptene.

5 Metoder og avgrensning

5.1 Metode

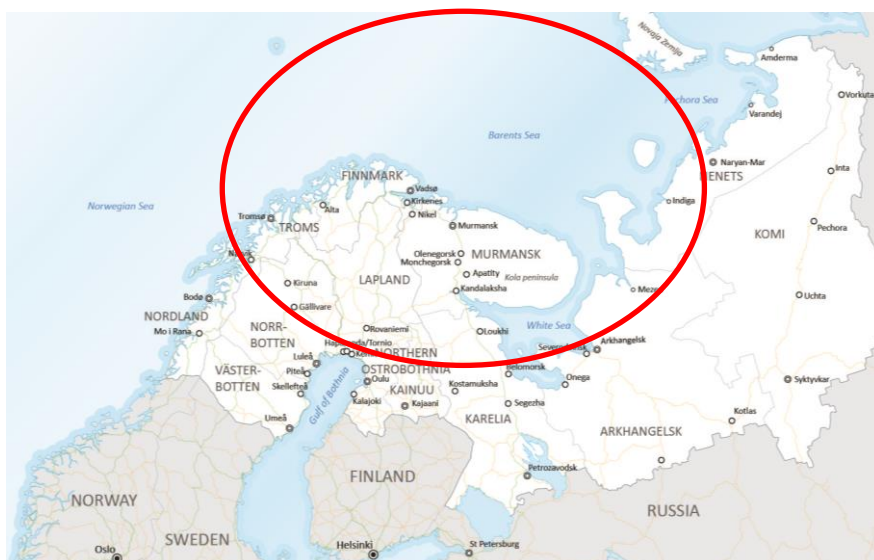
Statens vegvesen kvalitetssikringssystem og Rammeavtalen⁵ vil være retningsgivende for KVVUen. Samferdselsdepartementet. Det vil bli i vurdert bruk av scenarieteknikk for fremtidig utvikling. Den samfunnsøkonomiske beregningen vil bli beregnet i programmet EFFEKT. Den regionale transportmodellen for Kirkenes vil bli benyttet. Det gjøres en faglig beskrivelse av ikke prissatte virkninger.

5.2 Tematisk avgrensning

KVVUen skal ta for seg utfordringer som er beskrevet i dette dokument. Hovedtemaene i regionen er havn og veg. Temaene i Kirkenes sentrum er trafiksikkerhet, gang/sykkel, kollektiv og sentrumsutvikling.

5.3 Geografisk avgrensning

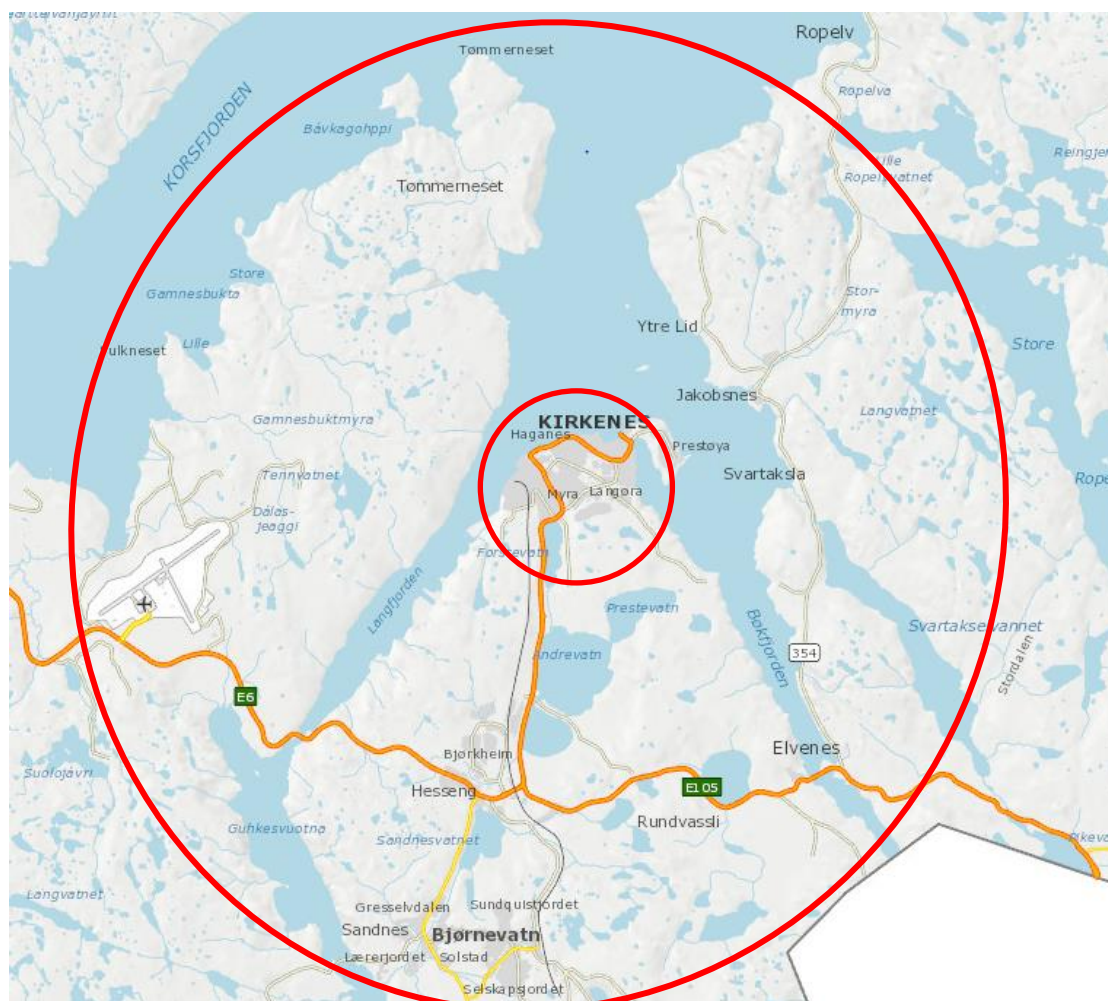
Den forventede næringsutvikling i Barentsregionen kan påvirke transportbehovet i Kirkenes. Av den grunn vil Barentsregionen bli benyttet som influensområde.



Figur 12 Kart over Barentsregionen. Kilde JBTP

⁵ Rammeavtale mellom Finansdepartementet og konsulenter om kvalitetssikring av konseptvalg.

Området Høybuktnoen/Tømmerneset og Kirkenes er aktuell for de konkrete konsept/tiltak.



Figur 13 Lokal avgrensning for konsept/tiltak

5.4 Konsept

Det gjøres en mulighetsstudie som ser på: havn, vegtiltak, kollektivtiltak med buss, restriktiv tiltak for biltrafikk og stimulerende tiltak får gåing og sykkel. På bakgrunn av helhetsstudien settes tiltak fra de ulike elementene sammen til helhetlige konsepter.

5.5 Fagetater deltagelse

KVV Kirkenes vil omfatte tre statlig fagetater, Jernbanelverket, Kystverket, Statens vegvesen og Avinor. Av disse vil Kystverket og Statens vegvesen være mest sentrale. Det er en premiss for gjennomføring av KVV at Kystverket deltar som foreslått.

Beskrivelse av deltagelse:

KVV Kirkenes vil på denne måten bli spesiell med at fagetatene bidrar sterkt inn for å lage en grundig dokumentasjon for å svare på KVVens grunnprinsipp med behov-mål og effekt.

Kystverket: skal produsere og levere behovsanalyse, kravanalysen og alternativer med kostnader på havner og farleder. Dette utredningsarbeidet skal Kystverket lede og gjennomføre i tett samarbeid med kommunen. Kystverket deltar i prosjektgruppa og styringsgruppa.

Avinor: skal produsere og levere behovsanalyse, kravanalysen og alternativer med kostnader for ev. utvidelser av flyplassen. Avinor deltar i prosjektgruppa.

Jernbaneverket: behandles i KVV, men på en mindre detaljert måte enn de to andre fagetatene. Ny jernbanelinje utredes utenfor denne KVV. Det legges til nye opplysninger hvis det framkommer i løpet av 2014. Deltagelse i prosjektgruppa.

Statens vegvesen skal utføre KVV etter sitt kvalitetssikringssystem og tar inn de andre etaters innspill. Konseptene utvikles i et samarbeid. Statens vegvesen leder arbeidet.

5.6 Innspill fra fagetater, Avinor, fylkeskommune og kommune

Det er vært samarbeid med fagetatene, Avinor, kommunen og fylkeskommunen under utarbeidelse av dette notat. Det har vært i form av innspill til punktene i form av brev, avholdt møte for å diskutere utfordringene og en kort høring på dette notat. Kommentarene ble gitt skriftlig. I all hovedsak er innspillene innarbeidet i notatet. I dette kapittel omtales spesielle forhold eller innspill som ikke er innarbeidet i notatet. Brevene er arkivert i Staten vegvesen sitt saksbehandlingssystem under saksnr. 2014/019398.

Kystverket

Kystverket har ansvar for bygging av farleder og statlige fiskerihavner. Mulig utbygging av farleden må utredes og finansieres i forbindelse med utarbeiding av NTP. Kystverket viser til at regjeringens varslede utarbeiding av ny nasjonal havnestrategi vil gi føringer for framtidig havnestruktur og at planarbeidet sammen med godsstrømanalysen til NTP kan være relevant for KVV Kirkenes. Utfordringene er å utrede behov for en stamnett-terminal som ikke er bygd og lage prognose for framtidig havneutvikling.

Avinor

Flyplassen i Kirkenes er en regional flyplass. Avinor ser ingen endring i flytrafikk mønsteret i de nærmeste 30 år ut i fra vekst av dagens befolkningsgrunnlag tilsier ikke regulær interkontinentale flygninger. Imidlertid planlegges investeringer for å ta i bruk hele eksisterende rullebanelengder etter år 2020. Flyplassen er 2055m. Flyplassen er utvidet med 300 meter, men ikke tatt i bruk. For å ta i bruk utvidelsen, må flyplassen ytterligere utvides med 150 meter og det må flytte lys og nytt navigasjonssystem.. Dette for å tilfredsstille behovet for større versjoner av dagens flytyper. I den planlagte utvidelsen ligger + 150m vestover og det vil innebære at en større del av E6 vil falle innenfor rullebanens sikkerhetsområde. Dagens situasjon er akseptert av Lufthavntilsynets godkjenningsskjema. Hvis E6 flyttes eller utvides i dette området, må sikkerhetssonen vurderes på nytt.

Det er en åsrygg, Tennvatnfjell, i innflygningssektoren i øst som gjennomtrenger hinderplanet. Det er akseptert av Lufthavntilsynet at åsryggen kan ligge som den ligger i den planlagte utvidelse på 2365m.

Avinor eier tilstrekkelig areal til utvikling av flyplassen. Lufthavnplanen beskriver fremtidig løsninger for terminalutvidelse og helikopterbase. Utbygging av helikopterterminal med teknisk område ligger innenfor lufthavnenes areal og vil ikke komme i konflikt med E6.

Strømmen bru er en risiko pga eneste forbindelse og spør om risiko og sårbarhetsanalyse vil være en del av KVUen. Avinor vil delta i prosjektgruppen i arbeidet med KVUen.

Det vises også til «Avinor i Nordområdene. Muligheter og strategier» utgitt av Avinor mars 2014. Det er beskrevet en handlingsplan for Kirkenes med planlegging og bygging av helikopterbase i tidsrommet 2014 - 2020 og behovsvurdering av baneforlengelse i Alta og Kirkenes etter 2020.

Jernbaneverket

Jernbaneverket viser til flere utredninger hvor jernbane har vært utredet. Det nevnes: Nordområdeutredning 2011, JBTP 2013, Gruvetransportens transportbehov av det finske trafikverket 2013 og Oppsummering forstudier Nikel - Kirkenes 2013.

Jernbaneverket skriver at det ikke er markedspotensial for godstransport for ny jernbane i Norge. En ny jernbane fra naboland vil komme ut fra behov for transport av gods fra Finland eller Russland for videre transport over Kirkenes havn på sjøen. Det er skeptisk hos Jernbaneverket til at dette skal utredes i en norsk KVU. Videre skriver de at det er Finland

som har formannskapet i BEATA, og det er de som bør initiere en videreføring av jernbaneutredninger i tråd med JBTP sitt forslag.

Jernbaneverket foreslår å bidra i KVV Kirkenes som høringspart. Statens vegvesen foreslår at Jernbaneverket deltar i prosjektgruppen for at jernbanekorridor og kobling jernbanekorridor/havn blir ivarettatt.

Finnmark fylkeskommune

Det er en utfordring knyttet til vegbygging til privat/kommunal havneområde som ikke er utviklet og samkjøringen av planarbeidet mellom havn og veg. Grensestasjon har betydning for trafikken i Kirkenes og Finnmark. Bli dette en større flaskehals kan trafikken vris til Lappland, med betydelige konsekvenser for næringslivet. Jernbane er press i media og ikke et nasjonalt behov eller ønske som ikke må påvirke planer på Tømmernes, men korridor bør sees i et langsiktig perspektiv.

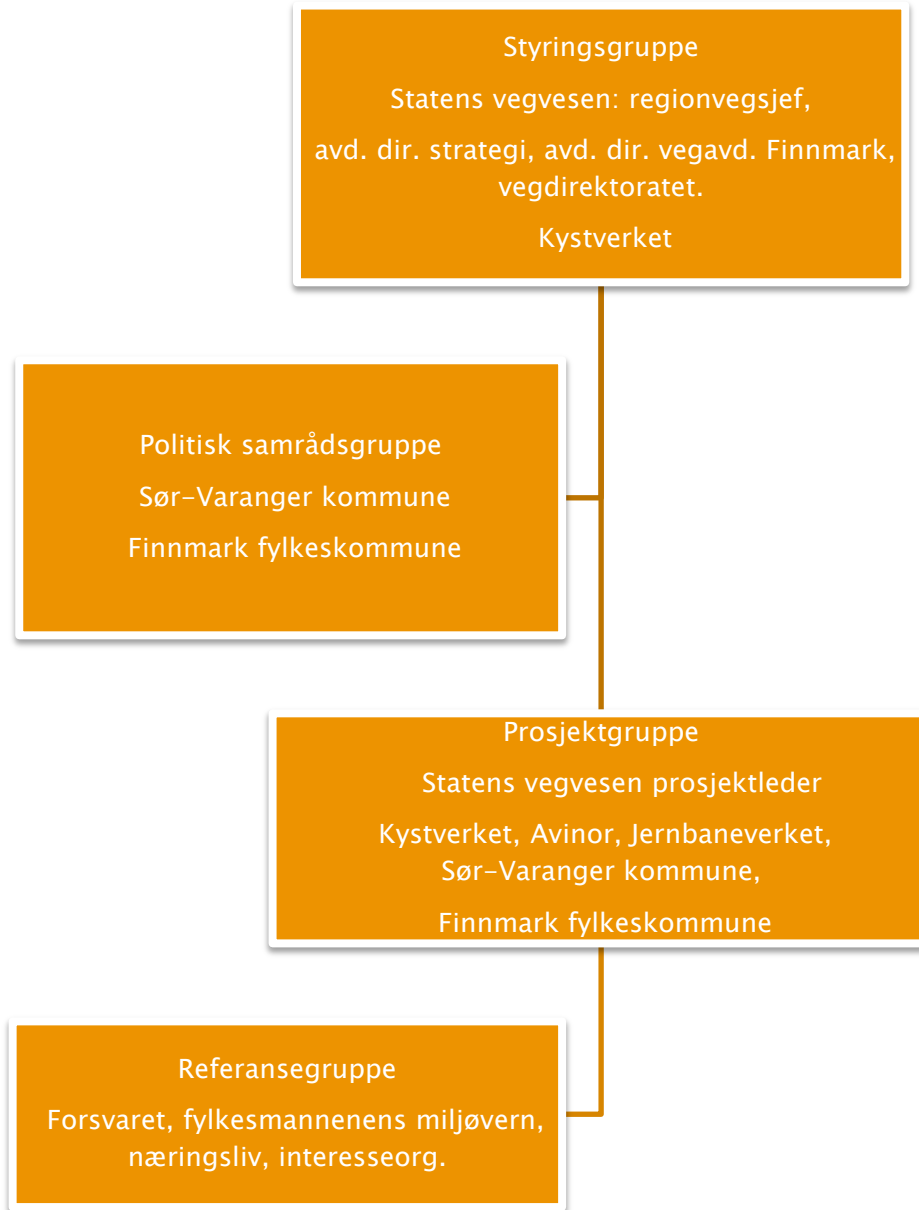
Sør-Varanger kommune

Kommunen støtter innspill fra fylkeskommunen. I tillegg skriver de om lufthavnen at rullebaneutvidelse på Kirkenes lufthavn er planlagt i 2020/21 og at Avinor har fokus på frekvens i større grad en flystørrelse. Konsekvensene av manglende rullebaneutvidelse fram mot år 2020 bør diskuteres.

6 Framdrift og organisering

Organisering

Prosjektet er organisert på følgende måte:



Gruppene skal ha følgende ansvar:

Styringsgruppe: skal fatte beslutninger etter hvert som analyser blir lagt fram av prosjektgruppa, ansvar for endelig anbefaling av KVV for staten, avsette nok ressurser til gjennomføring av KVV og orientere linjeorganisasjonen om arbeidet.

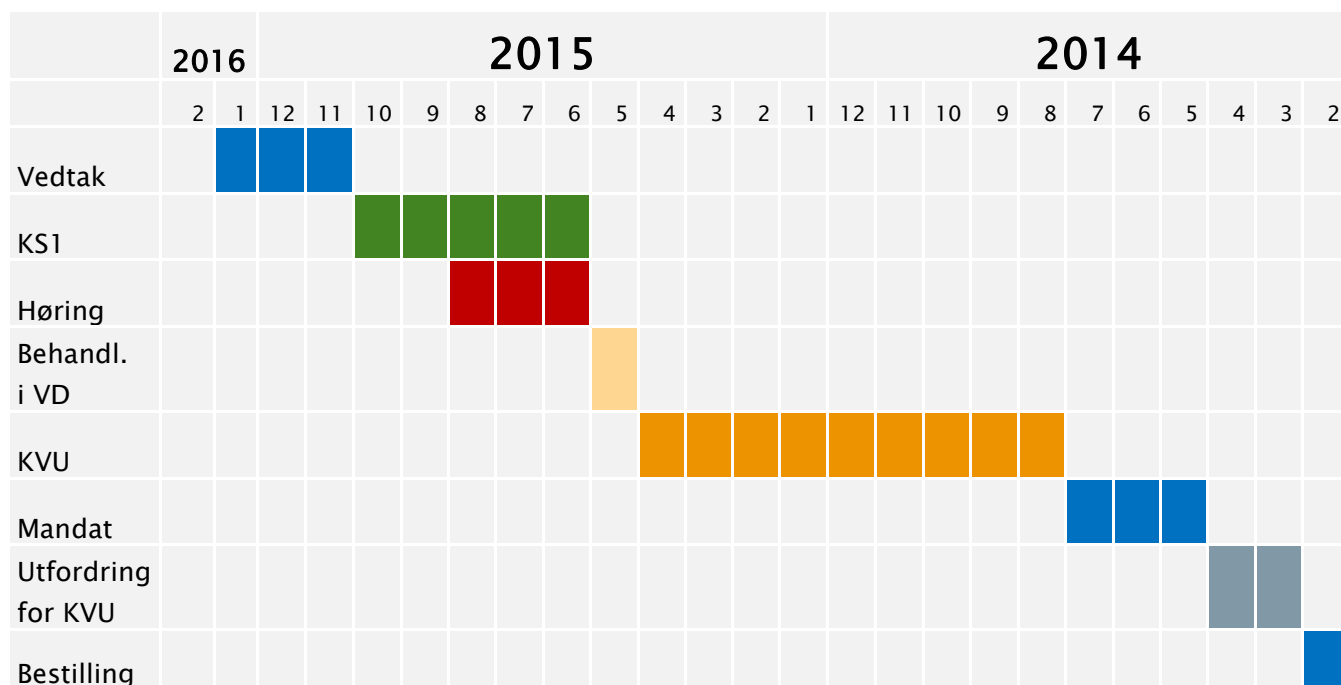
Politisk samrådsgruppe: skal forholde seg til styringsgruppa for drøfting og samråd.

Prosjektgruppe: skal utarbeide KVVen i samråd med dette notat, mandat, prosjektplan rammeavtalen og SVV kvalitetssikringssystem for KVV. Utfører medvirkning med referansegruppa og legger fram analyser, utredninger og rapporter for styringsgruppa.

Referansegruppe: komme med innspill til utredningen.

Framdrift – milepæler

Det er laget en framdriftsplan som viser hovedprosessene med KVV. Det tar mye tid på beslutning og det er av tiden til den faglige tiden med KVVen. Det er viktig å få mandatet før arbeidet med selve KVVen igangsettes.



Verksted/dialogmøte vil avholdes i september. Det avhenger av når mandatet kommer. En mer detaljert framdriftsplan vil bli laget i prosjektplanen.

Disse milepæler er satt fra Vegdirektoratet:

- 24/4–15: Ferdig KVV behandles i styringsgruppa
- 13/5–15: Siste frist for sluttbehandling hos Vegdirektøren
- 31/5–15: Siste frist for oversendelse av KVV til Samferdselsdepartementet

7 Avslutning

For å få en vellykket KVV E6 Høybuklmoen – Kirkenes er det utarbeidet suksesskriterier og suksessfaktorer som skal være retningsgivende for arbeidet.

Suksesskriterier for ferdig KVV:

- Robust beslutningsgrunnlag som legges til grunn for realiserbare tiltak for en helhetlig løsning for Kirkenes
- Anbefalt løsning som bygger opp om Nordområdesatsingen.

Suksessfaktor (faktorer som påvirker prosessen):

- Deltagelse og leveranse fra fagetatene særlig Kystverket.
- Faglig bidrag fra kommunen og fylkeskommunen.
- Godt samarbeid med interessenter.
- Nok ressurser til gjennomføring.

En av hovedutfordringene er ny havn. Det er derfor særlig viktig at Kystverket bidrar med faglige leveranser for utredning av ny havn.



Statens vegvesen
Region nord
Pb. 1403, 8002 Bodø
Tlf: (+47915) 02030
firmapost-nord@vegvesen.no
vegvesen.no

Anne-Mette Bjertnes

Trygt fram sammen