

Sekretariatet for Nasjonal Transportplan 2014-2023
Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

14/1194

22.10.2014

KVU Terminalfunksjoner i Osloregionen

Det vises til brev av 30. mai 2014 der ba Samferdselsdepartement om at NTP-sekretariatet:

- utarbeider en prosjektplan for en KVU om terminalfunksjoner i Osloregionen slik det er skissert i det oversendte notatet.
- foreslår en egnet organisering av arbeidet, blant annet om hvilken av de statlige etatene som bør ta initiativ til og lede det videre arbeidet. Arbeidet må involvere Jernbaneverket, Statens vegvesen og Kystverket.
- utarbeider et forslag til mandat for arbeidet, herunder en geografisk avgrensning. Forslag til mandat oversendes Samferdselsdepartementet innen 15. juni 2014.

Svarbrevet av 16. juni 2014 fra etatenes NTP styringsgruppe på dette oppdraget er et utfordringsdokument med en situasjonsbeskrivelse, avgrensning av KVU-arbeidet, organisering av arbeidet, samt vedlegg. Utfordringsdokumentet sammen med våre presiseringer utgjør mandatet for KVU-arbeidet.

Samferdselsdepartementet vil påpeke:

- Det er transportkjøperne som velger transportform, ut fra sine krav til pris, kvalitet og hva som vurderes som mest effektivt og hensiktsmessig. Basert på dette blir det videre arbeidet derfor et spørsmål om hvordan staten kan og bør påvirke godsdistribusjon og terminalstruktur. I prosjektbeskrivelsen til den brede godsanalysen er terminalstruktur i Oslofjordområdet omtalt slik:

En vurdering av samfunnsmessig effektiv terminalstruktur i Oslofjordområdet som støtter opp under intermodal transport og der havner og jernbaneterminaler inngår. Blant annet må supplerende/alternative jernbaneterminaler til Alnabruterminalen vurderes. Etatene mener også at Göteborgs havn inngår som et element i analysen av terminalstrukturen i Oslofjordområdet. I analysene av terminalstrukturen i Oslofjordområdet er det også nødvendig å analysere hvordan den videre distribusjonen av gods skjer og hvordan dette påvirker terminalstrukturen.

Denne tilnærmingen bør også være sentral i KVU arbeidet.

- Det er behov for et helhetlig grep for å legge til rette for en effektiv, sikker og miljøvennlig godstransport i Oslofjordregionen. Dette er nødvendig for å møte både nasjonale og regionale behov for godstransport. Det er nødvendig å både analysere alle transportformene i sammenheng og analysere hvordan det enkelte transportmidlet bør videreføres for å utgjøre et hensiktsmessig element i en helhetlig strategi. Det vises her til den todelte godsstrategien, jf NTP 2014-2023.
- Det er viktig at analysen omfatter alle relevante problemstillinger, men at anbefalningen er mest mulig konkret. Analyseområdet vil derfor naturlig ha en større geografisk utstrekning enn planområde/tiltaksområde.
- Infrastrukturen er fordelt på private, kommunale/fylkeskommunale og statlig myndigheter. Kommunene har ansvar for sentrale virkemidler som bl.a. arealpolitikk og eier dessuten i stor grad havnene. Den gjensidige avhengigheten mellom mange aktørers beslutninger kombinert med lang planleggingshorisont er utfordrende. Det er derfor viktig å søke samarbeidsløsninger med alle berørte aktører. Alternativer til dagens havnestruktur analyseres.
- KVUen skal i utgangspunktet ha fokus på statlige virkemidler/investeringer, men de alternative konseptene må likevel være en del av en større helhetlig løsning på tvers av forvaltningsnivåer hvor både terminalene og det øvrige transportnettet ses i sammenheng. Det må vurderes om det er aktuelt å foreslå nye statlige virkemidler og tiltak.
- Utfordringsnotatet er det lagt mye vekt på samle gods på store terminaler. I vurderingen av ulike konsepter knyttet til antall og størrelse på terminaler, legges det til grunn at det i KVU-arbeidet legges vekt på kunnskapsgrunnlaget og analyser fra blant annet den brede godsanalysen.
- Det foreligger omfattende investeringsplaner for å håndtere kapasitetsutfordringene for godstransport i Oslofjordregionen framover. Det er

nødvendig å finne helhetlige løsninger på tvers av transportform og forvaltningsnivå som bidrar til et godt samfunnsøkonomisk resultat. For å unngå over- og feilinvesteringer bør det komme tydelig frem hvor stort terminalbehovet er forventet å være.

- Anbefalningen i KVU for kryssing av Oslofjorden vil være en sentral premiss både for analysen og anbefalingen i KVUen. Så langt som praktisk mulig må det derfor tas høyde for konklusjonen fra behandlingen av KVU/KS1 for fjordkryssingen. Hvilke konsekvenser av fjordkryssing vil kunne ha for godterminalstrukturen på kort og lang sikt må blyses.
- I arbeidet må det utvikles ulike konsepter som analyserer hvordan kapasitetsutfordringene i Oslofjordregionen kan møtes ved ulike utforminger av terminalstrukturen og hvilken funksjon de enkelte del elementene bør ha. Konseptene som skal vurderes må utvikles så de er reelt sammenliknbare og ansvaret for gjennomføring må identifiseres.
- KVUen skal utformes i tråd med kravene i rammeavtalen for ordningen med ekstern kvalitetssikring (KS1) og reflektere de erfaringer som er innhentet gjennom KS1-arbeidet så langt. KVUen skal sikre transparens og konsistens i behovsvurderinger, mål, krav og alternativvurderinger.
- I analysen er det et hovedformål å identifisere og vise hele mulighetsrommet Det er følgelig viktig at det i vurderingen av hvilke konsepter som det skal gjennomføres full analyse av, vises varsomhet med å sile ut alternativer for tidlig. De samfunnsøkonomiske analysene av de ulike konseptene skal gjennomføres i tråd med oppdatert rundskriv fra Finansdepartementet.

Samferdselsdepartementet vil vise til at det for mange prosjekter skjer det en betydelig kostnadsvekst etter gjennomført KVU/KS1 og fram til prosjektet er klart for oppstart (KS2). Dette er uheldig, siden tidspunktet for regjeringens behandling av KVU/KS1 er en viktig milepæl hvor det tas stilling til om arbeidet skal videreføres og hvilket konsept videre planlegging skal ta utgangspunkt i.

Det er derfor viktig at regjeringen har et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag herunder kostnadsanslag når det skal tas stilling til ulike konsepter i den enkelte KVU/KS1. Kostnadsestimatene som utarbeides til de ulike konseptene i KVUen må derfor i størst mulig grad ta høyde for og ta opp i seg de ulike usikkerhetsmomenter som kan identifiseres i det enkelte prosjekt i tidlig fase og som vil kunne påvirke kostnadene videre. Prosjektet må videre være tilstrekkelig definert, og det må ikke komme et betydelige merbehov i forprosjekteringsfasen som følge av feil tiltaksomfang; kostnadsanslagene i KVU må følgelig gi et mest mulig forventningsrett estimat.

Samferdselsdepartementet ber om at det i KVUen så langt som praktisk mulig gjøres vurderinger og gis anbefalinger til kontraktsstrategi for de mest aktuelle konseptene i analysen, slik at også dette kan bli gjenstand for den etterfølgende KS1. Endelig fastsetting av kontraktsstrategi vil normalt skje på et senere tidspunkt enn KVU/KS1, men etatene besørte arbeidet med å vurdere aktuelle kontraktsstrategier ved oppstart av KVU.

Det er lagt opp til at det gjennomføres en konseptvalgutredning som avklarer framtidige løsninger innen oktober 2015. Vi ber om at det utarbeides en mer fullstendig prosjektplan, der revidert mandat og tidsplan inngår, innen utgangen av november 2014. Samferdselsdepartementet legger opp til regelmessige oppfølgingsmøter underveis.

Med hilsen



Kjell Rosanoff (e.f.)
avdelingsdirektør



Inger-Lise Olsen
seniorrådgiver

Kopi: Finansdepartementet