



**DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT**

Vegdirektoratet
Postboks 8142 Dep.
0033 OSLO

Deres ref

Vår ref

Dato

14/1495-

02.09.2014

Mandat for KVV E6 Høybukthmoen - Kirkenes

Samferdselsdepartementet (SD) viser til brev av 30. mai 2014, vedlagt utfordringsnotat for KVV E6 Høybukthmoen – Kirkenes.

1. Generelle rammer for KVVUen

Erfaring viser at det for mange prosjekter finner sted en vesentlig kostnadsvekst fra tidlig planfase til realisering av prosjektet. Det er viktig at regjeringen har et tilstrekkelig beslutningsgrunnlag, herunder mest mulig dekkende kostnadsanslag, når det skal tas stilling til ulike konsepter i den enkelte KVVU/KS1. Kostnadsestimatene som utarbeides til de ulike konseptene i KVVUen 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 i forprosjekteringsfasen. Prosjektet må videre være tilstrekkelig definert, og det må ikke komme et betydelige merbehov i forprosjekteringsfasen som følge av feil tiltaksomfang. Kostnadsanslagene i KVVU må følgelig gi et mest mulig forventningsrett estimat.

Videre vil det bli lagt større vekt på kontraktstrategier i arbeidet med KVVU/KS1, enn det som har vært tilfelle tidligere. SD ber om at det så langt som praktisk mulig gjøres vurderinger og gis anbefalinger i KVVUen til kontraktstrategi for de mest aktuelle konseptene, slik at også dette kan gjøres til gjenstand for den etterfølgende KS1 og departementets saksbehandling.

Det er viktig at KVVUen sikres transparens og konsistens. SD ber i den forbindelse om at det legges vekt på å begrense omfanget på KVVUen, herunder ved at vedlegg tas i bruk.

SD ber om at KVVUens samfunnsøkonomiske analyse gjennomføres i tråd med oppdatert

rundskriv fra Finansdepartementet.

SD ber om at ulike konsepter utformes med sikte på å være reelt konseptuelt forskjellige. Når det gjelder referansealternativet (0-alternativet), ber vi om at dette begrenses til å omfatte tiltak der det foreligger bevilgningsvedtak i Stortinget og/eller der det foreligger forslag til bevilgningsvedtak i Stortinget. Vi vil i den sammenheng også påpeke at det er fullt mulig å skulle utforme 0⁺-alternativ i fall det vurderes å være grunnlag for det.

SD ber om at det gjøres rekkefølgevurderinger når det gjelder utbygging av tiltak.

2. Utdrag fra utfordringsdokumentet

SD har merket seg følgende fra utfordringsdokumentet:

Oppsummering av hovedutfordringer:

- Overordnet transportsystem:
 - o Havn og havne plassering
 - o Ny veg til ny havn og muligheter for andre forbindelser mellom Tømmerneset og Kirkenes.
- Sentrumsutvikling
 - o Økt tilrettelegging for gange-sykkel og kollektivtrafikk samt miljø og trafiksikkerhetstiltak på lokalvegnettet.

Etter det SD forstår, foreligger det følgende forslag til foreløpig samfunns mål:

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

3. SDs vurdering av utfordringsdokumentet

SD anser at hovedutfordringene i området i stor grad er godt beskrevet. SD stiller seg bak beskrivelsen av den strategiske betydningen av transportsystemet i Sør-Varanger både nasjonalt og internasjonalt. Vi vil likevel anmode om at omtalen av et fremtidig vekstpotensiale i regionen styrkes i KVUen, herunder hvordan dette vil kunne ha betydning for statlige samferdselsinteresser.

Det må i KVU'en legges til grunn at framkommelighet er en viktig målsetting, og at tiltakene som settes inn må bygge opp under måloppnåelse. Nytteprinsippet må gjelde ift utforming av et evt bompengeprogger.

SD ber Vegdirektoratet vurdere i hvilken grad 2035 er å anse som en tilstrekkelig lang tidshorisont for KVUen.

SD slutter seg til etatens foreløpige forslag til samfunns mål, og fastsetter det foreløpige samfunns målet slik:

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

Dersom det etter gjennomføringen av behovsanalysen viser seg nødvendig å justere samfunnsmålet, ber vi om tilbakemelding på dette. Da vil vi se på saken på nytt før det fastsettes et endelig samfunnsmål. Dersom det ikke viser seg nødvendig med justeringer av samfunnsmålet ovenfor, er dette å anse som det endelige samfunnsmålet. SD vil i denne sammenhengen be Vegdirektoratet vurdere i hvilken grad det foreløpige samfunnsmålet i tilstrekkelig grad fanger opp forhold knyttet til fremtidige transportvolumer. SD savner også en tilfredsstillende begrunnelse for at det ikke er et samfunnsmål knyttet til sentrumsutvikling/lokal trafikk.

4. Oppsummert

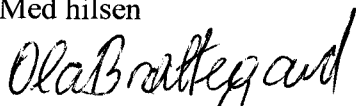
SD påpeker enkelte forhold i dette brevet. Vi ber om at Vegdirektoratet vektlegger å ivareta disse i det videre arbeidet med KVUen.

SD vurderer utfordringsnotatet som et godt utgangspunkt med sikte på utforming av KVUen.

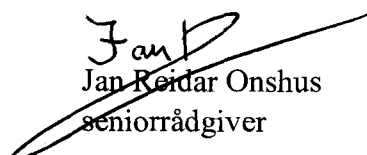
Vegdirektoratet har anmodet SD om å stille på verkstedet for KVU-arbeidet. SD takker ja til invitasjonen.

Vi viser for øvrig til vårt brev 6. februar 2014 om fremdriften i arbeidet med KVUene, og minner igjen om at det er viktig at utredningsarbeidet er ferdig slik at det kan oversendes SD i løpet av våren 2015.

Med hilsen



Ola Brattegard (e.f.)
avdelingsdirektør



Jan Reidar Onshus
seniorrådgiver

Kopi til:

Kystverket hovedkontoret
Jernbaneverket
Avinor AS
Finansdepartementet