

Trafikknutepunkt

Kirkenes

FORPROSJEKT

1. MÅL OG RAMMER

1.1 Bakgrunn

Kollektivtrafikken er en «tung aktør» innen miljøforurensing, og Finnmark fylkeskommune er opptatt av å gjøre sin del for å bedre klimaforholdene. Fylkeskommunen har ansvaret for å drifte fylkets kollektivtrafikk, og i dette inngår busser, bestillingsruter med drosje/minibuss, hurtigbåter og ferjer – en total produksjon på ca. 7 millioner rutekilometer årlig.

Kirkenes er en by i Sør-Varanger kommune, og kollektivtrafikken består pr. 2019 av:

- Bybussrute
- Flybussrute
- 2 ringruter til nærliggende forsteder
- 2 langruter/ekspress
- 3 internasjonale ruter

I tilbudet kommer også drosjer, flyplass (SAS, Norwegian og Widerøe), samt anløp av hurtigruten. I tillegg er det under planlegging rute med hurtigbåt, samt ytterligere én internasjonal rute.

Kirkenes by har i dag ingen knutepunkt for kollektivtrafikken. Byens drosjesentral, avgangssted for internasjonale ruter og avgangssted for innenriks/lokale ruter ligger på tre forskjellige steder i byen. Dette medfører at passasjerer må «lete seg fram» til sitt kollektive transportmiddel, samt at det ikke er naturlig korrespondanse mellom rutene. Det medfører også stor belastning på internkjøring i byen, som kan unngås med et knutepunkt.

Bussene står på ulike steder rundt i byen, gjerne med motoren i gang for å opprettholde levelig temperatur for passasjerene inne i bussen.

Miljøhensynet er ikke godt nok ivaretatt, hverken med tanke på tomkjøring eller drivstoffpåfylling, og heller ikke i forhold til passasjerenes miljø og krav til universell utforming.

Finnmark fylkeskommune ønsker å utrede et nytt trafikalt knutepunkt i Kirkenes bysentrum, og forprosjektet/utredningen vil skje i samarbeid med Sør-Varanger kommune og Statens Vegvesen.

Knutepunktet er tenkt å inneha følgende funksjoner:

- Holdeplass for by- og ringrutebusser
- Holdeplass for langrute-/ekspressbusser
- Holdeplass for internasjonale ruter
- Nærhet til anløpssted for hurtigbåt
- Universelt utformede ventefasiliteter for de reisende og sjåfører
- P-plass for personbiler med lademuligheter
- Ladeinfrastruktur (eller anlegg for tanking) av miljøvennlig drift for bybussene
- Sykkelhotell

Knutepunktet tenkes også vurdert i forhold til ladeinfrastruktur dersom overgang fra dagens biodiesel- til eldrift eller annen energikilde i bybussmiljøet i Kirkenes.

Finnmark fylkeskommune har en målsetning om nullutslipp i kollektivtrafikken fra 2026, og å lage et godt knutepunkt for Kirkenes, vil redusere tomkjøring og skape en enklere bevisstgjøring for bruk av kollektivtrafikk, samtidig som passasjerene gis et godt, miljøvennlig og universelt utformet tilbud.

1.2 Effektmål

Forprosjektets hovedhensikt er å kartlegge muligheter, investeringsbehov, kostnader og miljøgevinster ved bygging av trafikalt knutepunkt i Kirkenes.

Først og fremst rettes fokus mot miljøvennlige og universelt utformede løsninger tilrettelagt for reisende passasjerer og sjåførere, samt anlegg for drivstoff/lading.

1.3 Resultatmål

Forprosjektet settes opp med følgende delmål:

- Anbefaling av lokalisering for trafikalt knutepunkt
- Anbefaling om klima- og miljømessige valg og løsninger for knutepunktet
- Anbefaling om investeringsbehov for knutepunktet
- Utkast til klima- og økonomisk gevinst ved valg av lokasjon, og bygging av knutepunkt

1.4 Drive

Risikoanalyse legges generelt inn som del av forprosjektet, og drive vil bli klarere tatt inn i potensielt hovedprosjekt, når man ser resultatet av anbefalingene gitt i resultatmålene og risikoanalysen som følger disse.

1.5 Rammer

Fylkeskommunen har selv ikke tilstrekkelig kompetanse eller ressurser til å gjennomføre forprosjektet uten ekstern bistand. Rammene settes derfor opp som følger:

Økonomi

Forprosjektets økonomiske ramme 550 000 kr

Tidsramme

Fylkeskommunen må gjennomføre enkel anskaffelse av ekstern kompetanse/konsulent for oppnåelse av resultatmålene. I tillegg beregnes prosjektperiode. Dette gir en tentativ tidsramme som følger:

Oppstart forprosjekt	1.september 2019
Avsluttet forprosjekt	1.juli 2020

2. OMFANG OG AVGRENSNING

Forprosjektet skal utarbeide anbefalinger i forhold til resultatmålene, samt konsekvens- og risikoanalyse knyttet til disse. Prosjektrapporten skal splittes pr. delmål, og fremlegges på en pedagogisk forståelig måte, klar for framlegging til politisk behandling. Prosjektrapporten skal ta stilling til eventuell igangsetting av hovedprosjekt, og komme med anbefalinger i forhold til dette.

Det skal ikke inngå konkrete anskaffelser i forprosjektet, med unntak av innhenting av ekstern konsulentbistand til å gjennomføre utredningen. Øvrige anskaffelser tilligger et potensielt hovedprosjekt.

3. ORGANISERING

3.1 Prosjektledelse

Prosjekteier er Finnmark fylkeskommune v/samferdselssjef
Prosjektgruppen vil ut over fylkeskommunen bestå av:

- representant fra Sør-Varanger kommune
- representant fra Statens Vegvesen

3.2 Øvrige roller

Det vil kunne være naturlig å trekke inn fagmiljø i et ressursteam, og dette tenkes bl.a. besatt av:

- Opererende busselskaper
- Havnemyndighet
- Passasjergrupper (eksempelvis handikaplag m.m.)

4. BESLUTNINGSPUNKTER, OPPFØLGING OG MILEPÆLER

4.1 Beslutningspunkter

1.september 2019	Iverksetting av forprosjekt
25.september 2019	Iverksette anbud for innhenting av ekstern konsulent
1.november 2019	Iverksette utredning
1. juli 2020	Anbefaling om videreføring til hovedprosjekt

4.2 Oppfølging

Forprosjektet vil følge prosjektledermodellen, med fortløpende kontakt mellom prosjekteier, prosjektansvarlig, prosjektgruppe og referansegruppe

4.3 Milepæler

1.september 2019	Iverksetting av forprosjekt
25.september 2019	Iverksetting av anbud for innhenting av ekstern konsulent
1.juli 2020	Ekstern rapport levert med klare anbefalinger
30.august 2020	Prosjektrapport skrevet og levert

5. RISIKOANALYSE OG KVALITETSSIKRING

Risikoanalyse for resultatmål tilligger den eksterne rapporten som skal utarbeides i forprosjektet. Det anses ikke nødvendig med risikoanalyse knyttet til forprosjektet.

Referansegruppen skal fortløpende bidra til kvalitetssikring av forprosjektet

6. GJENNOMFØRING

(Se milepælsplan)

7. ØKONOMI

Bruk av interne ressurser/reisevirksomhet	80 000 kr
Ekstern rapport (konsulent)	450 000 kr
Påkommende (møter, rekvisita, kart etc)	20 000 kr

Finansiering skjer gjennom over eget budsjett (275 000 kr), samt at det søkes om eksterne midler (275 000 kr) til prosjektet.

8. KONTRAKTER OG AVTALER

Det er ikke inngått avtaler i forkant av forprosjekt, ut over at samarbeidspartnere (fylkeskommune, kommuner og Statens Vegvesen) er enige om innhold i plan og gjennomføring.

9. VEDLEGG

Bekreftelse på samarbeid – Sør-Varanger kommune

Bekreftelse på samarbeid – Statens Vegvesen