



Trafikknutepunkt

Langnes

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.

Mye av dette er tomkjøring, eller kjøring med svært lavt belegg om bord. Miljøhensynet har så langt ikke blitt nok ivare tatt med tanke på nattstasjonering av busser/fartøy, og det å lage gode knutepunkt for kollektivtrafikken generelt.

I og rundt Altafjorden har fylkeskommunen en ruteproduksjon som består av både hurtigbåter og ferjer, i tillegg til by- og langrutebusser. Det er også kommersiell rutedrift med hurtigbåt i området, som ivaretar utskifting av ansatte i gruvedriften på Stjernøya.

Tradisjonelt seiles fartøy og busser til/fra bysenteret i Alta, men Finnmark fylkeskommune ønsker å utrede et nytt trafikalt knutepunkt i området Langnes, på vestsiden av Altafjorden, sammen med Alta kommune, Loppa kommune, Hasvik kommune og Statens Vegvesen.

Knutepunktet er tenkt å inneha følgende modaliteter og funksjoner:

- Anløpssted for ferje (med nattstasjonering)
- Anløpssted for hurtigbåter (med nattstasjonering)
- Holdeplass for ringrute- og langrutebusser
- P-plass for personbiler med lademuligheter
- Bunkringsanlegg for drivstoff til fartøy (LNG, hydrogen, el, diesel e.l.)
- Universelt utformede ventefasiliteter for de reisende
- Hvileområde for tungtrafikk

Finnmark fylkeskommune har en målsetning gjennom Regional Transportplan (RTP) om nullutslipp i kollektivtrafikken fra 2026, og å lage et godt knutepunkt for vestfylket på Langnes, vil redusere seilingsdistanser, redusere behov for tomkjøring og redusere tungtrafikk på vei, 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 på Langnes.

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

1.3 Resultatmål

Forprosjektet settes opp med følgende delmål:

- Anbefaling av lokalisering for trafikalt knutepunkt, basert på landareal og seilingsled
 - Utredning om vind-, strøm- og bølgeforhold ved lokasjon
 - Utredning om innspart andel av tungtrafikk på vei, ved eventuelt bygging av 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 Driveere

Risikoanalyse legges generelt inn som del av forprosjektet, og driveere 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 1 500 000 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.desember 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 form av infrastruktur, men det forventes gjennomføring av målinger i sjø (strøm/vind/bølge), og i den forbindelse må det gjennomføres anskaffelse gjennom anbud. Det samme gjelder for 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 Alta kommune
- representant fra Loppa kommune
- representant fra Hasvik kommune
- representant fra Statens Vegvesen

3.2 Øvrige roller

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

- Rederiet Boreal Sjø AS (lokal operatør på hurtigbåt og ferje)
 - Rederiet Barents Nord AS (lokal operatør på hurtigbåt)
 - Alta Havn KF (havnemyndighet)
 - Kystverket (havn-/farvannsmyndighet)
-

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 anbud for måling av sjøforhold (vind/strøm/bølge) Denne anskaffelsen gjøres av ekstern konsulent
1.januar 2020	Iverksette måling av sjøforhold
10.november 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
10.november 2020	Ekstern rapport levert med klare anbefalinger
30.november 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	80 000 kr
Reisevirksomhet	150 000 kr
Ekstern rapport (konsulent)	450 000 kr
Måling av sjøforhold	800 000 kr
Påkommende (møter, rekvisita, kart etc)	20 000 kr

Finansiering skjer gjennom over eget budsjett (750 000 kr), samt at det søkes om eksterne midler (750 000 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

(ingen)
