



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes

Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12

E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no

www.svk.no

Innkalling

Utvalg: Formannskapet
Møtedato: 11.11.2015
Møtested: Kommunestyresalen, Rådhuset
Møtetid: 11:00

Ved eventuelt forfall, er representantene selv ansvarlig for å innkalle vara.

Varamedlemmer møter etter nærmere innkalling.

Kirkenes, 06.11.2015

Rafaelsen, Rune Gjertin
Ordfører

SAKSLISTE:

Saksnr.:	Sakstittel:	Arkivsak:	U.off:
041/15	ØKONOMIRAPPORTERING 2. TERTIAL 2015 Saksordfører: Egil Kalliainen, kalliain@online.no , tlf. 90100336	15/3095	
042/15	ÅRSRAPPORT SKATTEOPPKREVER 2014 Saksordfører: Cecilie Hansen, cha@svk.no , tlf. 90634705	15/239	
043/15	FRA KONTROLLUTVALGETS MØTE 21.10.15 BUDSJETT 2016 - KONTROLL OG TILSYN Saksordfører: Tove Alstadsæter, tas@svk.no , tlf. 48280810	12/890	
044/15	VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGETS MØTE 21. OKTOBER 2015 REVISJONSORDNING FOR SØR-VARANGER KOMMUNE Saksordfører: Tove Alstadsæter, tas@svk.no , tlf. 48280810	12/890	
045/15	SØKNAD OM ETTERLØNN - TOVE ALSTADSÆTER Saksordfører: Rune Rafaelsen, rune@barents.no , tlf. 90160776	15/3265	
046/15	SØKNAD OM ETTERLØNN - CECILIE HANSEN Saksordfører: Rune Rafaelsen, rune@barents.no , tlf. 90160776	15/3249	
047/15	HØRING - REVISJON AV STRATEGISK PLAN FOR FEFO Saksordfører: Monica Hauge Stiansen, mstiansen@hotmail.com , tlf. 41041181	15/3179	
048/15	HØRINGSUTTALELSE TIL KONSEPTVALGUTREDNING FOR E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES Saksordfører: Lena Norum Bergeng, noruberg@online.no , tlf. 91766623	14/689	



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Lande, Svanhild Apeland Enhetsleder: Lande, Svanhild Apeland, tlf. 78 97 75 54	Dato: 22.10.2015
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Kalliainen, Egil	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Formannskapet	041/15	11.11.2015
Kommunestyret	077/15	18.11.2015

ØKONOMIRAPPORTERING 2. TERTIAL 2015

Vedlagte dokumenter:
RAPPORT FRA ENHETENE

Dokumenter i saken:

2015022527 ØKONOMIRAPPORTERING 2. TERTIAL 2015
2015021126 ØKONOMIRAPPORTERING 2. TERTIAL 2015

Kort sammendrag:

Kommunen praktiserer økonomistyring på enhetsnivå hvor vedtatt budsjett er på netto driftsnivå pr enhet. 2. tertial er status pr 31. august 2015.

For 2015 har kommunestyret vedtatt et driftsbudsjett i balanse, med avsetning til fond på 6 mill.kroner.

Deler av budsjettet er periodisert for å bedre økonomistyringen. Periodiseringen er gjort ut fra forbruk pr måned, altså opprinnelig budsjett fordelt utover året. Driftsutgifter og driftsinntekter vil svinge i løpet av året og netto forbruk variere fra periode til periode.

Tertialrapporten skal gi en kort redegjørelse for den økonomiske situasjonen til enhetene og for kommunen som helhet. Enhetslederne har analysert den økonomiske situasjonen i egne

enheter samtidig som rådmannen har foretatt en overordnet analyse.

Flere enheter har utfordringer i forhold til å holde budsjetttrammen. Det meldes om merforbruk både innenfor skole - særlig knyttet til spesialundervisning, hjemmebasert omsorg, tjenesten for funksjonshemmede og finansområdet.

Finansområdet skaper den største inntektssvikten. Dette skyldes at Varanger Kraft AS utbetaler hele 6,2 mill.kroner mindre i utbytte enn budsjettet. Det forventes også ved årets slutt en lavere inntekt i samlede frie inntekter som følge av skattesvikt. I tillegg har klagebehandling i eiendomsskattesaker medført en lavere inntekt på om lag 2 mill.kroner. Samlet utgjør finansområdet en svikt i inntekter på i overkant av 9 mill.kroner.

Avsatt lønnsreserve for å møte årets lønnsøkning er ikke innarbeidet i virksomhetenes budsjett. Avsatt lønnsreserve utgjør 9,3 mill.kroner.

Erfaringsmessig ser rådmannen at en del av det varslede merforbruket blir redusert som følge av enhetenes innsats for å nå sine budsjettmål, samtidig som merinntekter erfaringsmessig reduserer underskuddet. I tillegg er rådmannen kjent med at det er avsatte midler på fond som skal innarbeides i regnskapet i årsavslutningen. Totalt ser rådmannen at regnskapet forventes gjort opp med et mindre underskudd.

Faktiske opplysninger:

De fleste enhetene melder at de vil holde seg innenfor vedtatte budsjettammer. Det er imidlertid flere enheter som ved 2. tertial varsler om merforbruk som gjør seg gjeldende ved årets slutt, og noen enheter varsler mindreforbruk.

Administrasjonsavdelingen melder om et merforbruk pr 2. tertial. Merforbruket skyldes periodisering, og det forventes at enheten vil gå i balanse ved årets slutt.

Økonomiavdelingen har et merforbruk pr 2. tertial som henger sammen med prosjekt Eiendomsskattetaksering. Prosjektet har tatt lengre tid enn planlagt på grunn av klageomfanget, men prosjektkostnader skal dekkes av avsatte fondsmidler.

Personalavdelingen melder om et merforbruk i perioden. Dette skyldes kjøp av konsulent tjenester til juridisk bistand som ikke er budsjettet. Det forventes likevel at enheten vil gå i balanse ved årets slutt.

Skolene i Sør-Varanger kommune viser samlet sett et merforbruk pr 2. tertial på 10,5 %. Skolenes budsjett fordeles etter ressursfordelingsmodellen. Rådmannen ser med bekymring på den økonomiske situasjonen for skolene. Merforbrukets størrelse tilsier at det vil være vanskelig å hente det inn før årsslutt. Det største merforbruket finner man innen lønn, og man bør her ha en gjennomgang for å vurdere om fordelingen av ressursene er tilstrekkelig for å fylle lovpålagte oppgaver.

Spesialundervisning skaper utfordringer for skolene. Spesialundervisning dekkes 30/70, hvor skolene får tilført 30 % og dekker 70 % av kostnadene av tildelt budsjettamme. Rapporteringen viser at dette ikke er tilstrekkelig kompensasjon for skolene. Det er påbegynt et arbeid for å se på utfordringer rundt spesialundervisning hvor hensikten skal være å

ivareta undervisningen samtidig som en søker å redusere kostnader.

Rådmannen ser også at det er høyere lærertetthet i flere av grunnskolene våre i forhold til sammenligningskommunene. Dette gjelder både de små skolene og de større skolene. Ut over dette har skolene et lite merforbruk i forbindelse med kjøp av driftsutstyr.

Det forventes en merkostnad vedrørende skoleskyss ved utgangen av 2015. Merkostnaden skyldes vurderinger rundt farlig skolevei. Det er innvilget skoleskyss for ungdomsskoleelever fra Prestøya, og elever på Skytterhusfjellet og AVL i forbindelse med pågående anleggsarbeid.

PPT melder om et lite merforbruk som forventes å gjøre seg gjeldende ut året. Merforbruket er knyttet til lønnsutgifter og innkjøp av kontorutstyr.

Kirkenes kompetansesenter melder om et merforbruk i perioden som både skyldes periodisering og sviktende inntekter. UiT har sagt opp sin leieavtale med Kirkenes kompetansesenter og det er en nedgang i antall betalende elever på norskurs. Samlet utgjør dette en samlet svikt i inntekter på om lag kr 450 000. Deler av dette vil imidlertid dekkes ved hjelp av mindreforbruk på lønn.

Enheten Barnevern melder om at det ligger an til et merforbruk på om lag 1,5 mill.kroner. Merkostnadene er knyttet til hjelpetiltak i hjemmet og oppfølging av plasseringer utenfor hjemmet. Enheten vil forsøke å dekke inn merkostnadene i 2015 med statlige øremerkede midler via Fylkesmannen, samt øremerkede ekstratilskudd fra IMDi.

NAV – økonomisk sosialhjelp melder om netto mindreforbruk på om lag 1 mill.kroner når refusjon fra Flyktningtjenesten er inntektsført.

Flyktningtjenesten melder ytterligere at det ligger an til et mindreforbruk i 2015. Hvor mye dette vil utgjøre er usikkert da det er avhengig antall bosettinger og sekundærflyttinger resten av året. Pr 2. tertial ser det ut til at mindreforbruket blir om lag 1 mill.kroner.

Omsorgstjenestene melder om de største merforbrukene for alle enhetene foruten finansområdet. Hjemmebasert omsorg har ved 2. tertial et merforbruk på om lag 4,5 mill.kroner og det ligger an til et underskudd ved årets slutt. Enheten har merforbruk på ekstravakter og vikarbyrå. Brukerne er merkbart dårligere enn antatt, og arbeidsoppgavene er mer krevende enn det som er lagt til grunn ved budsjettering. Det er vansker med å rekruttere sykepleiere og enheten har derfor vært nødt til leie inn vikarbyrå ved fravær, oppbemanning rundt brukere og i vakante stillinger.

Bugøyenes omsorgssenter melder om et merforbruk pr 2. tertial, og det forventes at dette også vil bli resultatet ved årets slutt. Merforbruket er knyttet til bemanning. Fra januar 2015 har omsorgssenteret hatt ekstra brukere på korttids- og avlastningsplass, noe som har medført økt bemanning daglig på dagvakter og aftenvakter.

Tjenesten for funksjonshemmede (TFF) har et merforbruk på 2,6 mill.kroner, og ligger an til et merforbruk på 4,3 mill.kroner ved årets slutt. Dette skyldes flere ulike og sammensatte forhold. TFF fikk i budsjett 2015 en del kutt på bakgrunn av omorganiseringer. Som rapportert ved 1. tertial har det vært vanskelig å oppnå helårseffekt av tiltakene. Samtidig har man ikke oppnådd forventet besparelse ved gjennomgang av vedtak.

Sykehjemmene melder om et merforbruk på Wesselborgen som følge av arbeidet med sprinkling som har medført stor belastning for beboere og ansatte. Ut over dette melder

enhetene at de ikke har klart å ta inn lønnsoppgjøret innenfor egne rammer.

Tekniske tjenester melder om merforbruk innenfor renhold som følge av en feil under innlegging av vedtatt lønnsbudsjett. Også Brann og feiervesen melder om merforbruk vedrørende kjøp av brannvarslingstjenesten fra 110-sentralen. Totalt utgjør dette pr 2. tertial i underkant av 1 mill.kroner.

Når det gjelder finansområdet forventes det stor inntektssvikt for 2015. Samlede frie inntekter i form av skatt og ramme forventes å være lavere enn budsjett som følge av skattesvikt. Sør-Varanger har ikke den samme veksten som en ser ellers i landet, og selv om inntektsutjevningen dekker opp noe av Sør-Varanger kommunes sviktende inntekt, er det ikke tilstrekkelig til å dekke hele skattesvikten.

Varanger kraft AS har utbetalt et utbytte i 2015 som er 6,2 mill.kroner lavere enn budsjettet. Varanger kraft AS melder om fallende strømpriser, økte pensjonskostnader, innføring av arbeidsgiveravgift og sterk reduksjon i vannkraftproduksjon, og har dermed besluttet å gjøre en vesentlig reduksjon i årets utbetaling av utbytte.

Eiendomsskatteprosjektet er i en slutfase, og klagebehandlingen har vist at inntekten med de vedtatte promille-satsene vil medføre 2 mill.kroner lavere inntekt enn budsjettet.

Samlet står finansområdet for en sviktende inntekt i forhold til budsjett på i overkant av 9 mill.kroner.

Kostnader til pensjonsordningene ligger an til å bli som budsjettet for 2015.

Erfaringsmessig ser rådmannen at en del av det varslede merforbruket blir redusert som følge av enhetenes innsats for å nå sine budsjettmål, samtidig som merinntekter erfaringsmessig reduserer underskuddet. I tillegg er rådmannen kjent med at det er avsatte midler på fond som skal innarbeides i regnskapet i årsavslutningen. Totalt ser rådmannen at regnskapet forventes gjort opp med et mindre underskudd.

Det er budsjettet med 6 mill.kroner i avsetning til disposisjonsfond i henhold til kommuneplanens samfunnsdel. Rådmann foreslår at avsetningen reduseres, og at midlene benyttes til å dekke redusert utbytte fra Varanger Kraft AS.

Sykefravær

Samlet sykefravær for alle enhetene i Sør-Varanger kommune pr 31.07.15 var på 9,4 %. Mange enheter melder om nedgang i sykefraværet, og enheter med høyt sykefravær rapporterer om høyt fokus på å redusere fraværet ved hjelp av sykefraværsoppfølging, nærværarbeid og dialogmøter i samarbeid med HMS-konsulenten.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Forslag til innstilling:

Kommunestyret tar 2. tertialrapport til orientering.

Det er budsjettert 6 mill.kroner i avsetning til disposisjonsfond i henhold til kommuneplanens samfunnsdel. Kommunestyret vedtar at avsetningen reduseres, og at midlene benyttes til å dekke redusert utbytte fra Varanger Kraft AS.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

Sør-Varanger kommune

2. tertialrapport

Innledning

Dette dokumentet er en sammenstilling av 2.tertialrapportene fra enhetene og avdelingene i kommunen. Sammenstillingen baserer seg utelukkende på de tilbakemeldingene som enhets- og avdelingsledere har sendt til økonomiavdelingen.

Talldelen er utarbeidet av økonomiavdelingen og utelater pensjonsutgifter.

Tertialrapporten skal gi en kort redegjørelse for den økonomiske situasjonen til enhetene og for kommunen som helhet. Enhetslederne har analysert den økonomiske situasjonen i egne enheter. De fleste enhetene melder om at de vil holde seg innenfor vedtatte budsjettammer. Det er imidlertid flere enheter som ved 2. tertial varsler om merforbruk. Tjenesten for funksjonshemmede, hjemmebasert omsorg og noen skoler melder om merforbruk. I tillegg til dette blir det vesentlig inntektssvikt innenfor finansområdet som følge av lavere utbytte fra Varanger Kraft AS, lavere eiendomsskatteinntekter enn budsjettet, og lavere skatteinntekt i forhold til budsjettet.

Avsatt lønnsreserve for årets lønnsoppgjør er ikke innarbeidet i virksomhetenes budsjetter på tidspunktet rapporten er laget. Avsatt lønnsreserve utgjør 9,3 mill.kroner.

Innholdsfortegnelse

Innledning.....	1
Administrative tjenester.....	3
1000 Politisk administrasjon	3
1100 Administrasjonsavdelingen	3
1200 Servicekontoret	3
1300 Økonomiavdelinga.....	4
1400 Personalavdelingen	4
1600 IT- avdelingen	4
Skolene i Sør-Varanger	4
Grunnskole	4
Skole fritidstilbud	6
Skoleskyss	7
PP-tjenesten	7
Voksenopplæring	8
Barnehagene	8
Kulturtilbud.....	9
2500 og 2700 Kultur og fritid	10
2550 Kulturskolen.....	10

2600 Sør-Varanger museum.....	10
Barneverntjenesten.....	10
Kommunehelstjenesten	11
3001 Frivillig Sentralen.....	11
3200 Helsetjenesten.....	11
3202 Helsestasjon	11
3203 Fysioterapitjenesten.....	12
3204 Ergoterapitjenesten.....	12
3205 Psykisk helsetjeneste.....	12
3206 Diagnose, behandling og legevakt.....	12
Sosialtjenestene	13
3100 Flyktningtjenesten.....	13
3300 Sosialtjenesten	14
3301 NAV – Økonomisk sosialhjelp.....	14
Omsorgstjenestene	14
3000 Helse- og omsorgsadministrasjon	15
3500 Hjemmebasert omsorg.....	15
3501 Bugøynes omsorgssenter	16
3600 Tjenesten for funksjonshemmede	16
3400 Prestøyhjemmet.....	17
3700 Wesselborgen sykehjem.....	18
3701 Kjøkken- pleie og omsorgstjenestene	18
3703 Dagsenter for demente	18
Tekniske tjenester	19
Finans	20
Pensjon.....	20
Investeringsbudsjettet.....	21

Administrative tjenester

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Avvik
10 Lønnsarter	34 406 800	21 937 776	22 323 898	101,76
11 Driftstarter	54 178 000	40 264 273	48 012 363	119,24
Utgifter	88 584 800	62 202 049	70 336 262	113,08
Inntekter	23 567 500	12 718 333	14 708 328	115,65
Totalt	65 017 300	49 483 716	55 627 934	112,42

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Avvik
1000 POLITISK ADMINISTRASJON	3 692 100	2 461 400	2 188 158	88,90
1100 ADMINISTRASJON	7 723 700	5 041 315	6 233 307	123,64
1200 SERVICEKONTORET	4 835 100	3 091 996	2 653 230	85,81
1300 ØKONOMIAVDELINGA	23 023 100	20 803 339	22 605 025	108,66
1400 PERSONALAVDELINGA	11 905 300	8 506 886	8 959 069	105,32
1500 PLAN OG UTVIKLING	1 404 700	1 394 435	2 558 888	183,51
1600 IT-AVDELING	12 433 300	8 184 346	10 430 257	127,44
Utgifter	88 584 800	62 202 049	70 336 262	113,08
Inntekter	23 567 500	12 718 333	14 708 328	115,65
Totalt	65 017 300	49 483 716	55 627 934	112,42

1000 Politisk administrasjon

Politisk administrasjon visert totalt et mindreforbruk per 2. tertial. Mindreforbruket er knyttet til driftskostnader utenom lønn, samt midler til formannskapet- og utvalg til levekårs disposisjon. Lønnsbudsjettet er noe overskredet som følge av godgjøringer folkevalgte.

1100 Administrasjonsavdelingen

Administrasjonsavdelingen viser totalt et merforbruk per 2. tertial på om lag 1,2 mill kroner. I all hovedsak skyldes dette merforbruket periodisering av budsjettet. Det forventes at avdelingens budsjett vil være i balanse ved årsslutt.

1200 Servicekontoret

Avdelingens økonomi er vurdert per 2. tertial. For avdelingen sett under ett ligger an til at en vil holde seg innenfor budsjettet ramme i 2015.

Regnskapet viser et merforbruk i lønnsutgifter, noe som skyldes bruk av vikar ved sykefravær og overtid. Merforbruk på lønnsutgifter må ses i sammenheng med merinntekter i form av sykkelønsrefusjoner utover budsjett.

Regnskapet viser et merforbruk i driftsutgifter på om lag 8 %. Dette skyldes blant annet at avdelingen har hatt utgifter til kursing og konsulenttenester. Disse utgiftene må ses i sammenheng med merinntekter i form av tilskudd til kursing fra NAV stat og OU midler. Det forventes at avdelingen holder seg innenfor netto budsjett ramme for 2015.

Sykefraværet per 2 tertial 2015 er på 28,0 %. Av dette utgjør langtidssykemeldinger 24,1 %. Ved 2. tertial i 2014 hadde avdelingen et sykefravær på 20,2 %. Sykemeldte arbeidstakere følges opp, blant annet med dialogmøter. I tillegg fokuseres det på nærværarbeid i avdelingen. Avdelingen har initiert og deltatt på kurs for kommunalt ansatte i nærværarbeid og arbeidsglede. Videre er det

iverksatt tiltak for å redusere høy arbeidsbelastning på de ansatte som er på jobb i perioder med høyt fravær. Eksempler på tiltak er reduksjon i åpningstid og intern omfordeling av oppgaver.

1300 Økonomiavdelinga

Per 2. tertial har avdelingen et merforbruk. Dette skyldes i all hovedsak ikke inntektsførte midler fra fond i forbindelse med omtaksering av eiendomsskatt samt periodisering av kostnader knyttet til revisjonshonorar. Det forventes at avdelingens regnskap vil være i balanse ved årsslutt.

Sykefraværet per 2. tertial var på 8,3 % noe som er en nedgang fra 1. tertial.

1400 Personalavdelingen

I henhold til 2.tertialrapport har Personalavdelingen samlet sett et overforbruk. Årsaken til dette er bruk av konsulenttjenester til juridisk bistand som ikke er budsjettert.

I budsjett 2015 ble det vedtatt en økning på kr 496 000 til lærlinger i Sør-Varanger kommune. Tiltaket er innarbeidet i budsjettet og antall lærlingplasser er økt fra 11 til 17 på bakgrunn av dette. Status pr i dag er at det er 4 ledige plasser, og det arbeides med tildeling av disse. Ledige plasser har vært lyst ut, men det kom ikke aktuelle søkere. Det er underforbruk på lønn til lærlinger som følge av dette.

Det forventes at avdelingens regnskap vil være i balanse ved årsslutt.

Sykefraværet pr 2.tertial er 3,9 %, på samme tid i fjor var det 1,3 %.

1600 IT- avdelingen

Økonomisk status pr 2. tertial 2015 er vurdert. Det ligger ikke an til vesentlige avvik.

Sykefravær pr 2. tertial 2015 er til sammen 17,7 %. Fordelingen mellom korttidsfravær og på langtidsfravær er hhv. 2,4 % og 15,4 %. Sykefraværet i 2. tertial 2014 var på 4,3 %. Det er ikke gjennomført spesielle tiltak for reduksjon av fravær fordi det rapporterte fraværet ikke er arbeidsrelatert.

Skolene i Sør-Varanger

Grunnskole

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Forbruk i %
Lønnsarter	106 789 500	67 531 600	72 547 241	107,43
Driftstarter	12 531 600	8 354 400	10 103 468	120,94
Inntektsarter	-10 231 400	-6 870 934	-6 386 821	92,95
Utgifter	119 321 100	75 886 000	82 650 709	108,91

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertialet	Regnskap 31.8.2015	Forbruk i %
2301 KIRKENES BARNESKOLE	20 592 900	12 840 595	13 945 389	108,60
2302 BJØRNEVATN SKOLE	18 440 300	11 555 909	13 844 886	119,81
2303 SANDNES SKOLE	8 126 000	5 238 708	5 594 333	106,79
2309 PASVIK SKOLE	6 097 500	3 789 752	4 783 013	126,21
2312 HESSENG FLERBRUKSSENTER	13 405 500	8 652 449	8 763 899	101,29
2313 BUGØYNES OPPVEKSTSENTER	3 542 000	2 210 975	2 015 685	91,17
2314 NEIDEN OPPVEKSTSENTER	907 000	548 952	798 642	145,48
2315 JAKOBSNES OPPVEKSTSENTER	2 881 900	1 901 745	2 073 761	109,05
2316 SKOGFOSS OPPVEKSTSENTER	2 030 000	1 355 777	1 687 139	124,44
2317 JARFJORD OPPVEKSTSENTER	2 484 000	1 629 533	1 828 898	112,23
2320 KIRKENES UNGDOMSSKOLE	20 850 000	12 995 415	14 910 280	114,73
2350 PP-TJENESTEN	3 644 200	2 255 120	2 378 331	105,46
Utgifter	119 321 100	75 886 000	82 650 709	108,91
Inntekter	-10 231 400	-6 870 934	-6 386 821	92,95
Totalt	109 089 700	69 015 067	76 263 888	110,50

Det samlede regnskapet per 2. tertial for grunnskolene i Sør-Varanger viser et merforbruk på om lag 9 % av periodisert budsjett, mens inntektene ligger om lag 7 % under budsjett. Totalt gir dette et merforbruk innenfor sektoren på 10,5 % i forhold til periodisert budsjett.

Per 2. tertial er det kun Bugøynes oppvekstsenter som holder seg innenfor de budsjetterte rammene.

Rådmannen ser med bekymring på den økonomiske situasjonen for skolene. Merforbrukets størrelse tilsier at det vil være vanskelig å hente inn før årsslutt. Det største merforbruket finner man innen lønn, og man bør her ha en gjennomgang for å vurdere om fordelingen av ressursene er tilstrekkelig for å fylle lovpålagte oppgaver. Spesialundervisningen dekkes 30/70, hvor skolene får tilført 30 % og dekker 70 % av kostnadene av tildelt budsjetttramme. Rapporteringen viser at dette ikke er tilstrekkelig kompensasjon for skolene. Videre må det påbegynte arbeidet med å se på organiseringen av spesialundervisningen bringes inn i fagnettverket igjen for å finne løsninger som ivaretar spesialundervisningen og samtidig er med å redusere kostnadene. Rådmannen ser at det er høyere lærertetthet i flere av grunnskolene våre, enn hos skoler fra kommuner som er sammenlignbare. Dette gjelder ikke bare småskolene med få elever, men også de store skolene. En annen faktor som spiller inn er reduksjon i elevtall. Redusert elevtall gir reduksjon i fordelingen av midler i ressursmodellen. Når reduksjonen i antall elever ikke er stor nok til å kutte lærerstillinger gir dette merforbruk i forhold til budsjetterte ressurser.

I budsjettet for 2015 vurderes endringer i skolestrukturen gjennom etablering av mottaksklasse fra høsten 2015. Det har ikke vært mulig å rekruttere kvalifisert personale til oppstart av mottaksklasse høsten 2015 som først planlagt. Samtidig ser rådmannen at det er et behov for få dette på plass. Med økt bosetting av flyktninger vil det være et økt behov for grunnleggende norskopplæring

Etablering av samlet opplæringstilbud for ressurskrevende brukere fra høsten 2015 er ikke realisert i den form det var foreslått i budsjettet. Det må jobbes ytterligere med tiltaket før det eventuelt kan igangsette.

Øvrige driftsutgifter vil være balanserte ved årsslutt.

Sykefraværet

Flere av enhetene har redusert langtidsfraværet sett opp mot samme periode i fjor. Fire enheter opplever en økning. Når det gjelder korttidsfraværet er tendensen nedadgående sammenlignet med samme periode i fjor.

	2.tertial 2014	2.tertial 2015
Bjørnevatn skole		Langtidsfravær: 3,5 % Korttidsfravær: 1,8 %
Bugøynes oppvekstsenter	Langtidsfravær: 20,2 %	Langtidsfravær: 8,2 % Korttidsfravær: 1,0 %
Hesseng flerbrukssenter		Langtidsfravær: 7,8 % Korttidsfravær: 1,3 %
Kirkenes barneskole	Langtidsfravær: 4,5 % Korttidsfravær: 3,1 %	Langtidsfravær: 3,4 % Korttidsfravær: 2,3 %
Kirkenes ungdomskole	Langtidsfravær: 8,7 % Korttidsfravær: 3,5 %	Langtidsfravær: 3,1 % Korttidsfravær: 2,2 %
Jakobsnes oppvekstsenter	Langtidsfravær: 2,2 % Korttidsfravær: 0,8%	Langtidsfravær: 8,9 % Korttidsfravær: 0,8 %
Jarfjord oppvekstsenter	Langtidsfravær: Korttidsfravær: 0,6 %	Langtidsfravær: 2,6 % Korttidsfravær: 1,0 %
Neiden oppvekstsetner	Langtidsfravær: 2,9 % Korttidsfravær: 0 %	Langtidsfravær: 3,8 % Korttidsfravær: 0 %
Pasvik oppvekstområde		Langtidsfravær: 0,9 % Korttidsfravær: 1,3 %
Sandnes skole	Langtidsfravær: 4,0 % Korttidsfravær: 1,0%	Langtidsfravær: 6,9 % Korttidsfravær: 0,7 %
Sør-Varanger kulturskole		Langtidsfravær: 0,9 % Korttidsfravær: 0,5 %

Skole fritidstilbud

H.art tekst	Årsbudsjett 2014	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2014	Avvik
10 Lønnsarter	8 609 900	5 451 217	5 003 163	91,78
11 Driftstarter	532 000	354 667	181 562	51,19
16 Inntektsarter	-5 580 700	-3 720 467	-3 565 603	95,84
Utgifter	9 141 900	5 805 884	5 184 725	89,30
Inntekter	-5 580 700	-3 720 467	-3 565 603	95,84

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Forbruk i %
2301 KIRKENES BARNESKOLE	1 154 500	656 833	510 153	77,67
2302 BJØRNEVATN SKOLE	140 700	74 074	289 299	390,56
2303 SANDNES SKOLE	642 200	380 998	321 337	84,34
2309 PASVIK SKOLE	140 900	78 729	213 990	271,81
2312 HESSENG FLERBRUKSSENTER	439 100	237 710	106 250	44,70
2313 BUGØYNES OPPVEKSTSENTER	87 500	55 354	-7 308	-13,20
2314 NEIDEN OPPVEKSTSENTER	263 100	166 356	76 055	45,72
2315 JAKOBSNES OPPVEKSTSENTER	158 000	96 970	116 429	120,07
2316 SKOGFOSS OPPVEKSTSENTER	92 100	58 421	-23 666	-40,51
2317 JARFJORD OPPVEKSTSENTER	443 100	279 972	7 672	2,74
Utgifter	9 141 900	5 805 884	5 184 725	89,30
Inntekter	-5 580 700	-3 720 467	-3 565 603	95,84
Totalt	3 561 200	2 085 417	1 619 122	77,64

Skoleskyss

H.art tekst	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Avvik
11 Driftstarter	4 780 000	3 186 667	2 953 539	92,68
16 Inntektsarter	-1 710 000	-1 140 000	-218 781	19,19
Utgifter	4 780 000	3 186 667	2 953 539	92,68
Inntekter	-1 710 000	-1 140 000	-218 781	19,19
Totalt	3 070 000	2 046 667	2 734 758	133,62

Hittil i år viser regnskapet at det er brukt noe mindre til skoleskyss enn budsjettet. Dette skyldes blant annet at det nå er satt opp ordinær bussrute mellom Neiden og Kirkenes som elever fra Neiden kan benytte. Denne transporten ble tidligere gjort med drosje. I tillegg har rektorene vært svært restriktive når skyss er innvilget til enkeltelever.

Trafikksikkerhetsutvalget har gjort befarings på enkelte strekninger som har vært ansett som særlig vanskelig eller farlig skolevei. For noen av disse har utvalget kommet til at de utbedringer som er foretatt er tilstrekkelig til at strekingene ikke lenger kan anses som særlig vanskelig eller farlig. Elever som tidligere har fått innvilget gratis skoleskyss på disse strekningene har ikke fått innvilget skyss fra høsten. På andre strekninger har utvalget kommet til at skoleveien skal anses som særlig vanskelig eller farlig skolevei og skyss er derfor innvilget til elevene. Dette gjelder elever ved Kirkenes ungdomsskole som bor på Prestøya. I tillegg er det fattet midlertidige vedtak om skoleskyss for elever på Skytterhusfjellet og AVL i forbindelse med det pågående veiarbeidet.

Det forventes at de nye vurderingene vil gi en merkostnad for kommunen ved utgangen av 2015.

Det er ikke inntektsført refusjoner fra Finnmark fylkeskommune vedrørende skyssutgifter. Dette vil bli gjort så snart kommunen mottar avregning fra Boreal transport.

PP-tjenesten

PP- tjenesten har et merforbruk på lønn som vil vedvare ut året. Etter 2.tertial utgjør merforbruket kr 100 000. Avviket ble også rapportert etter 1.tertial og skyldes i hovedsak ansatte over i nye stillingshjemler, samt lønnsoppgjør.

Når det gjelder driftsutgifter ligger PP- tjenesten an til et overforbruk på inventar. Dette skyldes at tjenesten har måttet gå til innkjøp av nye kontorstoler til 4 ansatte, i et HMS perspektiv. 50 % vil dekkes inn gjennom kommunale HMS midler.

PP- tjenestens kompetanseheving innen utredning av dyskalkuli er nå igangsatt og vil kunne føre til merutgifter, selv om enheten søker disse utgiftene dekt via driftsmidler og statlig støtte.

Sykefraværet pr. 2. tertial 2014 var på 3,5 %. Sykefraværet pr 2. tertial 2015 er på 3,6 %

Voksenopplæring

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Avvik
10 Lønnsarter	4 936 100	3 118 525	3 035 236	97,33
11 Driftstarter	1 817 000	1 211 333	1 412 992	116,65
16 Inntektsarter	-7 199 900	-4 799 933	-1 220 664	25,43
Utgifter	6 753 100	4 329 858	4 448 228	102,73
Inntekter	-7 199 900	-4 799 933	-1 220 664	25,43

Kirkenes kompetansesenters utgifter er som budsjettert. Lønnsutgiftene er lavere enn budsjettert, grunnet vakanse. Omlagging av datasystemer i IMDi, har medført at de ennå ikke har utbetalt statlige tilskudd for norskopplæring for voksne innvandrere. IMDi har meldt at utbetalingene skal komme innen utgangen av september. Det er ingen grunn til å tro at tilskuddene skal bli lavere enn budsjettert.

Kompetansesenteret har i 2015 satt i gang lovpålagt tilbud om grunnskole for voksne, dette er tilbud som ikke gir grunnlag for statlige tilskudd.

Kirkenes kompetansesenter er prosjektleder for regionrådets prosjekt Kompetansekoordinator Øst. Prosjektet går i henhold til plan.

UiT har sagt opp sin leieavtale med Kirkenes kompetansesenter. Dette medfører tap av inntekt for 2015 på ca 194.000,-

Det er en markant nedgang i antall betalende elever på norskkurs, som medfører en forventet svikt i kursinntekter på ca 250.000,-

På grunn av tap i utleie-, og kursinntekter, forventes et merforbruk i forhold til budsjett ved årets slutt, men innsparing på lønnsutgifter veier opp en del.

Sykefraværet på Kirkenes kompetansesenter var for perioden 2,4 %.

Barnehagene

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Avvik
10 Lønnsarter	48 933 830	31 023 548	32 155 898	103,65
11 Driftstarter	9 957 000	5 489 712	7 688 293	140,05
16 Inntektsarter	-15 293 950	-9 828 927	-11 923 536	121,31
Utgifter	58 890 830	36 513 261	39 844 190	109,12
Inntekter	-15 293 950	-9 828 927	-11 923 536	121,31

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Avvik
2200 ADMINISTRASJON BARNEHAGER	8 726 000	4 649 025	5 502 457	118,36
2201 KIRKENES BARNEHAGE	3 846 250	2 408 446	2 431 339	100,95
2202 EINERVEIEN BARNEHAGE	3 197 630	2 018 448	2 040 266	101,08
2204 HESSENG BARNEHAGE	4 099 900	2 595 607	2 579 572	99,38
2205 SANDNES BARNEHAGE	3 326 100	2 103 868	2 158 436	102,59
2206 PRESTØYA BARNEHAGE	4 119 300	2 604 608	2 876 411	110,44
2214 RALLAREN BARNEHAGE	4 201 400	2 658 306	2 784 199	104,74

2216 PASVIK BARNEHAGE	2 153 200	1 363 999	1 713 329	125,61
2219 KNAUSEN BARNEHAGE	3 209 300	2 026 594	1 878 299	92,68
2225 SKYTTERHUSFJELLET BARNEHAGE	6 717 800	4 255 432	3 956 346	92,97
Utgifter	58 890 830	36 513 261	39 844 190	109,12
Inntekter	-15 293 950	-9 828 927	-11 923 536	121,31
Totalt	43 596 880	26 684 333	27 920 654	104,63

Økonomien er vurdert og avvikene i regnskapet er innenfor budsjettammen.

Brukerbetalingen er lavere enn budsjettet i flere barnehager. Dette skyldes bl.a. at plasser står ledig i noen sentrumsbarnehager. Dette er en ny situasjon, men vi har søkere på venteliste med behov for barnehageplass fra 2016.

Sykefraværet for 1.tertial synliggjør fortsatt høgt langtidsfravær i mange barnehager. Mange ansatte har kroniske helseplager, og avklaring i enkeltsaker pågår kontinuerlig. Dette følges opp i forhold til ordinære interne rutiner, samarbeid med NAV, Finnmark BHT og HMS konsulent. NAV arbeidslivssenter har vært med i oppfølging i forhold til psykososialt arbeidsmiljø i barnehagene. Tilretteleggingstilskudd er innvilget både i forhold til psykisk og fysisk arbeidsmiljø. Innsatsen er fortsatt rettet inn mot både forebygging og barnehager som har høgt fravær.

Fravær barnehage 01.01. – 31.07.15 (01.01.14 – 31.08.14):

- Kirkenes barnehage 8.2 (14.2)
- Einerveien barnehage 15.1 (26.7)
- Hesseng barnehage 16.5 (9.9)
- Sandnes barnehage 5.6 (7.0)
- Prestøya barnehage 20.1 (11.1)
- Rallaren barnehage 12.5 (9.5)
- Knausen barnehage 18.9 (21.0)

Kulturtilbud

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Forbruk i %
Lønnsutgifter	7 385 500	4 668 491	4 543 371	97,32
Driftsutgifter	11 564 900	7 709 934	7 344 519	95,26
Inntekter	-2 766 400	-1 872 600	- 2 111 731	112,77
Totalt	16 184 000	10 505 825	9 776 159	93,05

Virksomhet	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Avvik
2500 ALLMENN KULTUR	4 844 500	3 145 876	2 334 982	74,22
2550 KULTURSKOLEN	3 729 400	2 369 177	2 067 463	87,27
2600 SØR-VARANGER MUSEUM	2 882 000	1 921 333	2 168 281	112,85
2700 SØR-VARANGER BIBLIOTEK	4 728 100	3 069 438	3 205 433	104,43
Utgifter	18 950 400	12 378 425	11 887 890	96,04
Inntekter	-2 766 400	-1 872 600	-2 111 731	112,77
Totalt	16 184 000	10 505 825	9 968 725	94,89

2500 og 2700 Kultur og fritid

Enhetens økonomi er vurdert og det kan per 31.08. 2015 rapporteres om ikke vesentlige avvik i forhold til budsjettet.

Et underforbruk på allmenn kultur skyldes manglende føring av utgifter til Aurora kino. Det er balanse i enhetens lønnsutgifter som helhet.

Biblioteket har et overforbruk i forhold til budsjett pr. 2.tertial på 4 %. Det forventes likevel at budsjetttrammen for enheten kultur og fritid overholdes i 2015.

Sykefraværet har vært fallende fra 2014 til i dag. Det er langtidsfraværet som går ned. På allmenn kultur var sykefraværet per 31.07.15 på 12,1 % (mot 15,7 på samme tid i fjor), mens det på bibliotekavdelingen var på 5,4 % (mot 13,1 i fjor). Enheten følger opp de ansatte blant annet i dialog med NAV.

2550 Kulturskolen

Per 2. tertial har Kulturskolen et mindreforbruk i forhold til budsjett. Det er planlagt et større innkjøp av instrumenter i inneværende år som vil gi et noe høyere forbruk, men det forventes ikke avvik i forhold til budsjett ved årsslutt.

Sykefraværet på kulturskolen er fortsatt lavt.

Sykefraværet 2. tertial 2014 var på 3,7 % fordelt på 1,8 % egenmelding og 1,7 % sykemeldt.

Sykefraværet 2. tertial 2015 var på 1,4 % fordelt på 0,4 % egenmelding og 0,9 % sykemeldt.

2600 Sør-Varanger museum

Tilskudd til Varanger museum IKS og Tana og Varanger museumssida IKS er utgiftsført under dette området.

Sør-Varanger kommune dekker også utgifter til drift av bygg i henhold til avtalen med Varanger Museum IKS.

Barneverntjenesten

Avdeling 2360	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Forbruk i %
Lønnsutgifter	10 479 000	6 833 900	6 382 329	93,39
Driftsutgifter	10 543 000	7 028 667	8 203 028	116,71
Inntekter	-4 085 000	- 2 883 000	- 3 587 274	124,41
Totalt	16 937 000	10 979 323	10 998 083	100,17

Barneverntjenestens regnskap viser et nettoforbruk omtrent som budsjettet ved utgangen av 2.tertial. Tjenesten har imidlertid en del utgifter for perioden som ikke er kostnadsført enda og det ligger an til merkostnader på til sammen omlag 1,5 mill. kroner i 2015. Merkostnadene er knyttet til hjelpetiltak i hjemmet og oppfølging av plasseringer utenfor hjemmet. I tillegg har barnevernet mottatt uvanlig mange meldinger siste del av 2014 og første kvartal 2015. Tjenesten strevde allerede

med å overholde frister for behandling av meldinger og undersøkelser, noe som førte til tilsyn fra Fylkesmannen med påfølgende oppfølging.

Barnevernet vil forsøke å dekke inn merkostnadene i 2015 med statlige øremerkede midler via Fylkesmannen, samt med øremerkede ekstratilskudd fra IMDi.

Barneverntjenesten har i 2. tertial 2015 et sykefravær på 9,9 %. Sykefraværet består hovedsakelig av langtidssykemeldinger og følges opp på ordinært vis. Tjenesten har en nedgang i sykefravær, både sammenlignet med samme tertial i 2014, da fraværet var på 12,6 %, og første tertial 2015, da fraværet var på 12,9 %.

Kommunehelstjenesten

Avdeling 3001, 3200:3206	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Forbruk i %
Lønnsutgifter	21 526 200	13 731 673	13 108 909	95,46
Driftsutgifter	17 334 100	11 556 067	10 711 403	92,69
Inntekter	-8 941 000	-3 166 000	- 3 341 859	105,55
Totalt	29 919 300	22 121 739	20 478 453	92,57

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Forbruk i %
3001 FRIVILLIGHETSSENTRALEN	254 000	51 778	71 205	137,52
3200 HELSETJENESTEN	1 362 200	871 000	658 820	75,64
3202 HELSESTASJON	3 262 900	2 060 390	1 457 328	70,73
3203 FYSIOTERAPI	3 676 800	2 391 900	2 785 446	116,45
3204 ERGOTERAPI	1 184 300	751 087	785 082	104,53
3205 PSYKISK HELSETJENESTE	8 840 800	8 553 671	8 895 820	104,00
3206 DIAGNOSE, BEHANDLING OG LEGEVAKT	11 338 300	7 441 914	5 824 751	78,27
Utgifter	38 860 300	25 287 739	23 820 312	94,20
Inntekter	-8 941 000	-3 166 000	- 3 341 859	105,55
Totalt	29 919 300	22 121 739	20 478 453	92,57

3001 Frivillig Sentralen

Frivillig Sentralens økonomi er vurdert. Avvik vil jevne seg ut gjennom året.

I 2015 er det registrert under 1 % korttidsfravær. Ved 2. tertial 2015 er det registrert 1,8 % korttidsfravær.

3200 Helsetjenesten

Avdelingens økonomi er vurdert og det ligger ikke an til vesentlig avvik.

Sykefravær 2. tertial 2015 er 2,9 %. Ingen tiltak iverksettes.

3202 Helsestasjon

Regnskap er gjennomgått og det ligger ikke an til vesentlige avvik.

Det er et underforbruk på fast lønn. Denne må sees i sammenheng med vikar ved svangerskapspermisjon samt kjøp av tjenester fra Helse Finnmark (jordmortjenester fram til 31.08.15).

Sykefravær 2 tertial 2014 var på 16,7 % hvorav 15 % langtidsfravær.

Sykefravær 2 tertial 2015 er på 2,9 % som er korttidsfravær. Denne endring skyldes overgang fra sykepenger til AAP for en ansatt. Helsestasjonen har en HMS-plan med tiltak for å forsterke nærværprosenten.

3203 Fysioterapitjenesten

Fysioterapitjenestens økonomi er vurdert, og i hovedsak ligger det ikke an til vesentlige avvik. Det ligger imidlertid an til en økning i art 14000, overføring til staten (helseøkonomiforvaltningen – HELFO-), noe som ligger utenfor fysioterapitjenestens mulighet for å styre. Dette gjelder undersøkelse og behandling hos fysioterapeut i utlandet. Her er det pr i dag et overforbruk på kr 24 000,- og dette vil trolig øke ytterligere før året er omme.

Den samlede fysioterapitjenesten, den kommunale og den selvstendige næringsdrivende hadde en sykefraværprosent på 0,7 i 2. tertial 2015. Dette gjaldt kun egenmeldt fravær. Til sammenlikning hadde den samlede tjenesten en sykefraværprosent på 1,6 i 2. tertial 2014, hvorav 1,2 % var sykemeldt fravær.

3204 Ergoterapitjenesten

Ergoterapitjenestens økonomi er vurdert, og det ligger ikke an til vesentlige avvik.

Ergoterapitjenesten har 0 % fravær i 2. tertial, mot 0,1 % egenmeldt fravær i samme periode i fjor.

3205 Psykisk helsetjeneste

På grunn av høyt fravær har tjenesten et overforbruk på vikar/ekstra vakter og vikarbyrå og det ligger an til et overforbruk på ca. kr 200.000 for 2015.

Psykisk helsetjeneste hadde et fravær på 18,5 % i 2015 og 17,3% i 2014. Dette er langtidsfravær, hovedsakelig i forhold til kroniske lidelser. Det er satt i verk flere tiltak i nært samarbeid med HMS konsulenten.

3206 Diagnose, behandling og legevakt

Enhetens økonomi er vurdert og det ligger ikke an til vesentlig avvik.

Regnskapet viser mindre forbruk på enkelte poster i forhold til periodisert budsjett. Dette skyldes at en del lønnsutgifter og driftsutgifter fordeles utover året. Enheten har økte utgifter til medisinsk utstyr pga. oppgradering av akuttmedisinsk utstyr og utstyr til nytt legekantor. Dette vil beløpe seg til ca. kr. 100 000. I tillegg vil enheten få utgifter til kjøp av nettbrettløsning som vil fungere som en kommunikasjonsmetode mellom AMK og Kirkenes legesenter. Det vil sannsynligvis utgjøre en utgift på ca. kr. 40 000. Pr. i dag ser det ut til at de økte utgiftene kan dekkes innenfor egne rammer.

Fra 1.september 2015 er alle fastlegehjemlene besatt. Det er også ansatt overlege i 50 % stilling med særlig ansvar for eldreomsorg.

Sykefravær 2. tertial er 2,7 %.

Sosialtjenestene

Avdeling 3100,3300,3301	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Forbruk i %
Lønnsutgifter	17 130 800	11 138 706	10 368 264	93,08
Driftsutgifter	17 436 000	11 655 667	8 428 971	72,32
Inntekter	-23 406 500	-15 462 667	-13 242 418	85,64
Totalt	11 160 300	7 331 706	5 554 818	75,76

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Forbruk i %
3100 FLYKTNINGETJENESTEN	-1 845 000	-1 328 668	-2 608 447	196,32
3300 SOSIALTJENESTEN	3 185 900	2 204 831	1 980 295	89,82
3301 NAV - ØKONOMISK SOSIALHJELP	9 819 400	6 455 543	6 182 969	95,78
Utgifter	34 566 800	22 794 373	18 797 235	82,46
Inntekter	-23 406 500	-15 462 667	-13 242 418	85,64
Totalt	11 160 300	7 331 706	5 554 818	75,76

3100 Flyktingtjenesten

Flyktingtjenestens økonomi er vurdert og avvikene i regnskapet er innenfor justert budsjetteramme. Det ligger an til et mindre forbruk i 2015. Hvor mye dette vil utgjøre er usikkert da det er avhengig av antall bosettinger og sekundærflyttinger resten av året. Pr i dag kan det mindre forbruket se ut til å bli i underkant av 1 mill. kroner.

Refusjonskrav fra NAV for 1. og 2. kvartal er ikke kostnadsført i regnskapet.

Flyktingtjenesten har fått innvilget kr 300 000 i utviklingsmidler fra Integrerings- og Mangfoldsdirektoratet (IMDI) i 2015. Midlene er brukt i forbindelse med prosjektet «Jobbfunn» for introduksjonsdeltakerne.

Antall bosettinger innenfor 5-års tilskudds periode er 121 pr. 01.09.2015.

Det er vedtatt bosetting av 30 personer i 2015. I tillegg er det vedtatt 100 personer over en 2 årsperiode 2015-2016. Enheten har bosatt 29 flyktinger hittil i år. Og det ventes 4 personer i oktober. Sør-Varanger kommune har bygd 8 leiligheter til flykting formål i Nisseveien i Bjørnevatn, og som overtas i oktober 2014. Flyktingtjenesten vil bosette personer i de boligene en har til disposisjon i år. IMDI søker ut flyktingene til kommunen etter hvert som en klarer å skaffe bolig.

Budsjettet er utarbeidet etter antall personer som ankommer i løpet av året og utbetalingene fra IMDI og utbetalingene for de personene skjer i etterkant av ankomstene. Det er etter ankomstene en ser om det er økt behov for tjenester til den enkelte flykting, og hvilke ressurser som må settes inn. Hittil i år har Sør-Varanger kommune bosatt mange direkte fra utland (overføringsflyktinger). Noen av de som er kommet er kommet som hastesaker pga. sykdom. Her må det settes inn ekstra ressurser, og det søkes ekstratilskudd fra IMDI i tillegg. De ekstrautgiftene dekkes innen for budsjetterammen.

Antall introduksjonsdeltakere pr 01.09.2015 er 20 personer og 2 er i permisjon. Antall introduksjonsdeltakere vil være rundt 50 i 2015.

Sykefraværet 2. tertial 2015 utgjør 0,8 % korttidsfravær. Sykefraværet 2. tertial 2014 er 1,1 % korttidsfravær. Det arbeides godt med HMS i avdelingen.

3300 Sosialtjenesten

Regnskapet etter 2.tertial viser at avdelingen ligger innenfor budsjetterte rammer. Det ligger ikke an til vesentlige avvik i 2015.

Tjenesten hadde et fravær på 7% pr 30.8.2015, og 15,9% på samme tid i 2014.

3301 NAV – Økonomisk sosialhjelp

Regnskapet pr. 31. august viser at virksomheten har et underforbruk på Kr. 270 000.- i forhold til periodisert budsjett. Med utgangspunkt i underforbruk på sosial budsjettet kan NAV Sør Varanger avgi Kr.1 000 000 forutsatt at refusjonskrav fra Flyktningtjenesten overføres slik beskrevet under punktet «Økonomi».

Lønn

Lønnregnskapet viser et overforbruk på Kr. 284 000.- Det er sendt inn lønnsrefusjon til NAV Finnmark på kr. 224 000 som ikke er med regnskapstallene pr 31.august. Videre har enheten ikke inntektsført refusjon fra NAV for sykemeldte. NAV Sør Varanger vil ha et overforbruk på kr 50 000.- i lønn som vil øke ut året på grunn av ansettelse av en timevikar for sykemeldte.

Kvalifiseringsordningen

Virksomheten har brukt mindre enn budsjettert til kvalifiseringsstønad på grunn av få kandidater hittil i år. Brukere med sosialhjelp har enheten hovedfokus på, spesielt i aldersgruppen 18-29 år. Prosjektet «Jobbstart 18-29» ble igangsatt august 2015 og en forventer at prosjektet bidrar til at flere får kvalifiseringsstønad, ved oppstart møtte 10 deltagere på kvalifiseringsprogrammet.

Økonomi

Økonomisk sosialhjelp har et overforbruk på Kr. 172 000.- i 2 tertial.

Refusjon fra flyktningtjenesten vil utgjøre Kr. 1 188 000,- i 2.tertial, dette fremkommer ikke av regnskap per 31.08.15. Det er sendt inn refusjonskrav for perioden 01.01.2015 – 31.05.2015, men dette er ikke registrert som innbetalt i regnskap for 2.tertial.

Når NAV Sør Varanger får refundert hele beløpet slik det fremkommer fra rapportene i «Velferd» vil enheten ha et mindreforbruk på Kr. 1 000 000.- ved 2. tertial.

Det er indikasjonen på at sosialbudsjettet vil øke utover høsten. Dersom en ser på tallene pr måned er det en økning på ca. Kr. 100 000.- fra august til september måned.

Pr. 31.08.15 er sykefraværet på 8,3 %. Det er satt inn gode tiltak i tett samarbeid med den statlige siden i NAV, hvor det er fokus på å få redusert sykefraværet. Sykefraværet i enheten har naturlig nok innvirkning på den totale arbeidsbelastningen for alle ansatte ved NAV Sør Varanger. Av den grunn har vi ansatt en timevikar i 40 % som dekker opp vakter i mottaket.

Omsorgstjenestene

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Forbruk i %
Lønnsutgifter	160 307 400	102 767 146	107 788 278	104,89
Driftsutgifter	49 702 100	33 434 557	40 336 661	120,64
Inntekter	-49 886 500	-17 664 000	-21 298 159	120,57
Totalt	160 123 000	118 537 703	126 826 781	106,99

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertialet	Regnskap 31.8.2015	Forbruk i %
3000 HELSE OG SOSIALADMINISTRASJON	12 766 400	11 974 653	11 076 658	92,50
3400 PRESTØYHJEMMET	22 933 100	14 612 509	16 252 475	111,22
3500 HJEMMEBASERT OMSORG	49 515 400	32 880 863	36 610 651	111,34
3501 BUGØYNES OMSORGSSENTER	5 380 500	3 458 479	4 173 939	120,69
3600 TJENESTEN FOR FUNKSJONSHEMMEDE	37 090 300	34 886 191	37 468 159	107,40
3700 WESSELBORGEN SYKEHJEM	24 818 700	15 818 834	16 555 786	104,66
3701 KJØKKEN- PLEIE OG OMSORGSTJENESTENE	5 760 400	3 712 432	3 543 751	95,46
3703 DAGSENTER FOR DEMENTE	1 858 200	1 193 741	1 145 362	95,95
Utgifter	210 009 500	136 201 703	148 124 940	108,75
Inntekter	-49 886 500	-17 664 000	-21 298 159	120,57
Totalt	160 123 000	118 537 703	126 826 781	106,99

3000 Helse- og omsorgsadministrasjon

Per 2. tertial viser regnskapet er overskudd på kr. 900 000, hvorav kr 300 000 er knyttet til prosjekter. Mindreforbruket fremkommer som følge av at en ikke har kjøpt tjenester fra private i det omfanget som planlagt. Disse tiltakene er nå aktive igjen. Overskuddet forventes å jevne seg ut i løpet av året og en forventer at enheten vil gå i balanse ved årets slutt. Dette fordi det er ventet overforbruk på omsorgslønn og kjøp av tjenester fra Helse Finnmark. Overforbruket på omsorgslønn kommer av at det er vedtak om flere timer enn det er budsjettet med. I perioder har en ikke kunne ta ut pasienter fra sykehus når de var ferdig behandlet fordi en ikke har hatt personell eller plasser til å ivare ta disse pasientene. Det har spesielt vært mange liggedøgn på sykehus når det har vært ferieavvikling.

Tildelingskontoret har vært inne i en prosjektfase og har i tillegg fått tilført flere nye oppgaver. Dette har ført til økt arbeidsmengde på de ansatte og ført til økt sykefravær begrunnet med stress og høyt arbeidspress. Prosjektet avsluttes ved årets slutt. Enheten har i tillegg en del kronisk syke. I disse tilfellene er NAV i gang med tiltak.

Sykefraværet per 2.tertialet var på 11.4 % i 2015. I 2014 var sykefraværet 7,6 %.

3500 Hjemmebasert omsorg

Økonomien ved Hjemmebasert omsorg er gjennomgått. Etter 2.tertialet har enheten et reelt merforbruk på om lag 4,5 mill. kroner og det ligger an til underskudd ved årets slutt. En vil ikke kunne dekke dette innenfor budsjetttrammene.

Enheten har overforbruk på ekstravakter og vikarbyrå. Avdeling HBO Hesseng har fra oppstart måttet ha ekstra bemanning. Fra oppstarten i januar 2014 og evaluering av driften viser at bemanningssituasjon er for lav. Brukerne som har flyttet inn er merkbart dårligere enn først antatt. Arbeidsoppgavene har vist seg å være mer krevende enn det som er lagt til grunn ved budsjettering og en har da vært nødt til å leie inn om lag 3 årsverk utenom budsjett. Dette behovet vil fortsette utover i 2015. Base 2 på Eldresenteret har bemannet opp i perioder pga merkbart dårligere brukere som bor hjemme. Omsorgsboligene som er på Eldresenteret og i Bibliotekparken har en høyere pleietyngde enn tidligere. Etter samhandlingsreformen i 2012 da det ble lagt ned 16 sykehjems plasser har pleietyngden i omsorgsboligene økt.

Det er vansker med å rekruttere sykepleiere og enheten har derfor måttet leie inn vikarbyrå ved fravær, oppbemanning rundt enkelt brukere og i vakante stillinger. Etter 2. tertial har enheten brukt vikarbyrå for nærmere 1,7 millioner utover periodisert budsjett.

Sykefraværet i 2. tertial 2015 er på 10,1 % og hvor 1,5 % er korttidsfravær. Sykefraværet i 2014 var på samme tid 9,1 %.

Enheten følger opp sykefravær jfr IA-avtalen. Det er et godt samarbeid med HMS-konsulenten og avdelingslederne. Enheten tilrettelegger arbeidstid og arbeidsoppgaver for at arbeidstakerne skal kunne være i jobb så lenge som mulig.

3501 Bugøynes omsorgssenter

Regnskapet pr 2. tertial viser et merforbruk på i overkant av kr 700 000 i forhold til periodisert budsjett. En vil ikke kunne dekke dette innenfor omsorgssenteret budsjetttrammer og det ligger an til et merforbruk på om lag 1 mill. kroner ved årets slutt.

Merforbruket knyttes til bemanning utover budsjett. Fra januar 2015 har omsorgssenteret hatt ekstra brukere på korttids- og avlastningsplass. 2 av rommene er brukt som dobbeltrom. Pga av økt arbeidsbelastning inne på omsorgssenteret samt brukere med hjelpebehov i distriktet har en vært nødt for å øke bemanningen hver dag på dagvakter og på aftenvakter. Det vil fra våren 2015 være 1 rom som blir brukt til korttid- avlastningsrom og da som dobbeltrom. Enheten har brukt vikarbyrå i løpet av sommeren for å dekke inn for ferie og sykefravær.

Sykefraværet i 2. tertial 2015 er på 18,9 % og hvor 1,9 % er korttidsfravær. Sykefraværet i 2014 var på samme tid 11,4 %.

Enheten følger opp sykefravær jfr IA-avtalen. Det er et godt samarbeid med HMS-konsulenten og avdelingslederen. Enheten tilrettelegger arbeidstid og arbeidsoppgaver for at arbeidstakerne skal kunne være i jobb så lenge som mulig. Enheten har kronisk syke som er langtidssyke som følges opp jfr. IA avtalen.

3600 Tjenesten for funksjonshemmede

Regnskap pr.2. tertial er gjennomgått og enheten har et overforbruk på 2,6 millioner og enheten ligger an til et overforbruk på omlag 4,3 millioner ved årets slutt. Dette skyldes flere ulike og sammensatte forhold.

Tjenesten for funksjonshemmede fikk i budsjett 2015 en del kutt på bakgrunn av omorganiseringer som skulle gjennomføres i januar 2015. Det ble satt i gang flere prosesser blant annet botilbud for eldre, nedleggelse av en avdeling samt gjennomgang av vedtak. Som rapportert etter 1.tertial har det vært vanskelig å oppnå helårseffekt av tiltakene. Samtidig har man ikke oppnådd forventet besparelse ved gjennomgang av vedtak.

Som forklart i 1. tertialrapport var det planlagt at botilbud for eldre skulle åpne i januar 2015. På grunn av at oppussingen av lokalene ikke ble ferdigstilt før mai, fikk vi merkostnader i forhold til kjøp av tjenester fra private på 1, 2 mill. kroner. I tillegg rapporterte enheten om merkostnader i forhold til at en ikke har vært i stand til å redusere drift på andre avdelinger som planlagt. Samt ikke budsjetterte utgifter til vedlikehold av bygg på i overkant av kr 200 000.

Videre har enheten lønnsutgifter utover budsjett som følge av lønnsoppgjør. Kjøp av avlastningstjenester fra private knyttet til enkelt vedtak er noe høyere enn budsjettet. Her er det pr. 2. tertial vanskelig å si noe om utviklingen. Ved etablering av botilbud for eldre ble det ikke satt av midler til inventar og utstyr, noe som har medført en utgift på kr 50 000 over budsjett. Enheten har også overforbruk på vikarbyrå på om lag kr 500 000, dette skyldes i all hovedsak økt for tjenestebehov og utfordringer knyttet til rekruttering av ferievikarer.

I budsjett 2015 ble enheten tilført ressurser til enkelt brukere med til sammen 10,4 årsverk. Årsverkene var budsjettet med ulike oppstartstidspunkt. Ressursbehovene ble ikke helt som forventet. Det har samlet vært større behov enn forventet pr 2 tertial, men det vil være ubrukt årsverk på slutten av året.

Sykefravær pr. 2. tertial 2015 er på 11,3 % hvorav 8,2 % er langtidsfravær. Sykefravær pr. 2. tertial 2014 var på 11,9 % hvorav 7,8 % var langtidsfravær.

Enheden bruker Hressurs aktivt i oppfølgingsarbeidet og har tett dialog med den sykemeldte og NAV. HMS-rådgiver er også inne i flere oppfølgingssaker. TFF har et velfungerende HMS-utvalg hvor avdelingsledere/verneombud og tillitsvalgte er faste medlemmer. Ulike trivselstiltak som sosialt treffsted, høstdag, trimkasser o.l har vært prøvd ut uten at en har sett særlig effekt av det. TFF gir ut internavis flere ganger i året noe som er et populært innslag i arbeidshverdagen. Nå i høst skal vi jobbe med å etablere nærværgrupper på de ulike avdelingene. Her skal de ansatte selv være med å bidra til å finne tiltak som skal øke trivsel på arbeidsplassen og dermed forebygge sykefravær.

3400 Prestøyhjemmet

Virksomhetens regnskap er gjennomgått og sykehjemmet ligger an til å holde seg innenfor budsjetttrammen i 2015.

I forbindelse med samlokalisering av korttidsplasser ble det budsjettet med besparelse av ett årsverk avdelingsleder i 2015. Samlokaliseringen av korttidsplasser ble iverksatt februar 2015 og en oppnådde økonomisk effekt av nedbemanningen først fra og med mai.

Sør-Varanger kommune har opprettet en kommunal akutt døgn seng fra 1. september 2015, denne er lokalisert til Prestøyhjemmet korttids- og rehabiliteringsavdeling. I forbindelse med etableringen er det opprettet 4,4 årsverk ved Prestøyhjemmet. Enheten har fått midler til drift av sengen ut 2015 av Helsedirektoratet, fra 2016 vil dette bli tatt inn i rammetilskuddet.

Enheden har flere vakante stillinger som det ikke har lyktes å ansette kvalifisert personell i, noe som medfører bruk av overtid og kjøp av tjenester fra vikarbyrå. I tillegg kommer behov for økt bemanning på enkelte avdelinger i perioder på grunn av beboerne krever mer tilsyn enn hva grunnbemanningen rekker over. Prestøyhjemmet har behov for å skifte ut møblement og utstyr grunnet slitasje, noe som er kostnadskrevende. Etter samhandlingsreformen og føringene om at en skal få bo lengst mulig hjemme, er beboerne som kommer til Prestøyhjemmet sykere enn tidligere, noe som medfører økt bruk for teknisk utstyr, men også større slitasje på utstyret vi allerede har. Merkostnadene kan delvis sees i sammenheng med etablering av akutt døgn seng og ser ut til å kunne dekkes med tilskuddsmidler i 2015.

Sykefraværet per 2. tertial 2015 er på 12,7 %, derav 8,1 % er langtidsfravær. Tall for 2014 er et fravær på 9,0 %, derav 6,1 % er langtidsfravær. Enheden bruker programmet Hressurs for oppfølging av

sykemeldte, og har nær dialog med den sykemeldte og NAV. HMS-rådgiver blir tatt med i komplekse saker, og vi har samtidig nært samarbeid med rådgiveren i forhold til mulige tiltak for å forebygge for fravær og for å få den sykemeldte raskere tilbake i arbeid. Enheten starter opp med arbeidsmiljøgrupper/trivselsgrupper fra høsten 2015, hvor ansatte selv skal få jobbe med tiltak rettet mot arbeids glede og arbeidsmiljø. Enheten har også faste HMS-møter med verneombud og tillitsvalgt representert hver måned.

3700 Wesselborgen sykehjem

Virksomhetens regnskap er vurdert. Virksomheten ligger an til et merforbruk på 1 mill. kroner ved årets slutt.

I budsjett 2015 var det lagt inn tiltak om samlokalisering av korttids- og rehabiliteringsplasser til Prestøyhjemmet, og dette tiltaket er gjennomført med full virkning for Wesselborgen fra og med april 2015.

I 2015 jobbes det med å sprinkle Wesselborgen. Flytting av avdelinger internt på huset har i perioder ført til økt behov for innleie av vikar, spesielt da demensavdelingen måtte ut av sine faste lokaliteter. Også på Wesselborgen har enheten måtte leie inn ekstra personell i perioder for å kunne gi et tilbud av god kvalitet til beboere som har krevd mer enn hva grunnbemanningen tilsier. Lønnsoppgjøret for høsten og våren er medregnet, og kan ikke dekkes innenfor egne rammer.

Sykefraværet per 2. tertial 2015 er på 10,7 %, derav 7,4 % er langtidsfravær. Tall for 2014 er et fravær på 12,6 %, derav 10,2 % er langtidsfravær. Enheten bruker programmet HRessurs for oppfølging av sykemeldte, og har nær dialog med den sykemeldte og NAV. HMS-rådgiver blir tatt med i komplekse saker, og vi har samtidig nært samarbeid med rådgiveren i forhold til mulige tiltak for å forebygge for fravær og for å få den sykemeldte raskere tilbake i arbeid. Enheten starter opp med arbeidsmiljøgrupper/trivselsgrupper fra høsten 2015, hvor ansatte selv skal få jobbe med tiltak rettet mot arbeids glede og arbeidsmiljø. Enheten har også faste HMS-møter med verneombud og tillitsvalgt representert hver måned.

3701 Kjøkken- pleie og omsorgstjenestene

Virksomhetens regnskap er vurdert, og det ligger ikke an til vesentlige avvik.

Sykefraværet per 2. tertial 2015 er på 7,4 %, derav 2,3 % er langtidsfravær. Tall for 2014 er et fravær på 4,7 %, derav 2,1 % er langtidsfravær. Enheten bruker programmet HRessurs for oppfølging av sykemeldte, og har nær dialog med den sykemeldte og NAV. HMS-rådgiver blir tatt med i komplekse saker, og vi har samtidig nært samarbeid med rådgiveren i forhold til mulige tiltak for å forebygge for fravær og for å få den sykemeldte raskere tilbake i arbeid. Enheten starter opp med arbeidsmiljøgrupper/trivselsgrupper fra høsten 2015, hvor ansatte selv skal få jobbe med tiltak rettet mot arbeids glede og arbeidsmiljø. Enheten har også faste HMS-møter med verneombud og tillitsvalgt representert hver måned.

3703 Dagsenter for demente

Virksomhetens regnskap er vurdert, og det ligger ikke an til vesentlige avvik.

Sykefraværet per 2. tertial 2015 er på 24,5 %, derav 22,2 % er langtidsfravær. Tall for 2014 er et fravær på 8,8 %, derav 3,3 % er langtidsfravær. Enheten bruker programmet HRessurs for oppfølging

av sykemeldte, og har nær dialog med den sykemeldte og NAV. HMS-rådgiver blir tatt med i komplekse saker, og vi har samtidig nært samarbeid med rådgiveren i forhold til mulige tiltak for å forebygge for fravær og for å få den sykemeldte raskere tilbake i arbeid. Enheten starter opp med arbeidsmiljøgrupper/trivselsgrupper fra høsten 2015, hvor ansatte selv skal få jobbe med tiltak rettet mot arbeidsglede og arbeidsmiljø. Enheten har også faste HMS-møter med verneombud og tillitsvalgt representert hver måned. Enheten er liten, og dersom det da er langtidsfravær hos en ansatt, vil dette ha store utslag for prosenten totalt.

Tekniske tjenester

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Avvik
10 Lønnsarter	38 335 300	24 799 105	25 908 439	104,47
11 Driftstarter	67 816 900	45 210 882	43 571 273	96,37
16 Inntektsarter	-63 450 000	-42 300 000	-42 583 555	100,67
Utgifter	106 152 200	70 009 987	69 479 712	99,24
Inntekter	-63 450 000	-42 300 000	-42 583 555	100,67

	Årsbudsjett 2015	Budsjett pr. 2. tertial	Regnskap 31.8.2015	Avvik
4000 TEKNISK ADMINISTRASJON	1 161 300	732 296	813 499	111,09
4200 VANN AVLØP OG RENOVASJON	-8 039 100	-5 528 601	-8 228 053	148,83
4300 VEIER, PARKER OG IDRETTSANLEGG	10 150 500	6 708 498	5 203 812	77,57
4301 FELLES MASKINPARK	-52 900	-48 535	734 069	-1 512,46
4302 VERKSTED OG LAGERDRIFT	-429 600	-286 400	40 256	-14,06
4600 FDV - KOMMUNALE BYGNINGER	18 916 000	12 362 242	13 372 857	108,18
4601 RENHOLDERE	13 494 500	8 979 132	9 618 232	107,12
4602 ANDRE UTLEIEBYGG	0	0	-800	0,00
4800 BRANN OG FEIERVESEN	7 501 500	4 791 354	5 342 284	111,50

Teknisk drift består av 5 avdelinger, status for avdelingene er:

4200 Vann, avløp, renovasjon.

I 2015 brukes tidligere fondsavsetninger innen vann og avløp til vedlikeholdsprosjekter. Utgiftene innenfor VAR er totalt sett i hht budsjett. Gebyrinntektene etter 2. termin er noe høyere enn budsjett. Dersom gebyrinntektene i 2015 blir høyere enn gebyrgrunnlaget avsettes midlene i fond som skal brukes i løpet av 3 år.

4300 Kommunale veier.

Ligger ikke an til vesentlig avvik.

4600 FDV kommunale bygninger.

Ligger ikke an til vesentlig avvik.

4601 Renhold kommunale bygninger.

Regnskapet viser et overforbruk innenfor lønn i henhold til vedtatt budsjett. Dette vil omgjøre om lag ca kr. 700.000,- på årsbasis.

Innkjøp av renholds materiell vil få et merforbruk på ca. kr. 100.000,- som forsøkes dekket inn over enhetens totale budsjett.

4800 Brann- og feiervesen.

Kommunen kjøper brannvarslingstjenesten fra 110-sentralen. I 2015 er det budsjettert med kr. 729.300,- til 110-sentralen. Forbruket vil bli kr. 957.000,-, dvs kr. 228.000,- over budsjett. Pr. 2. tertial synes det at vi ikke klarer å dekke beløpet over brannvesenets budsjett. Fastlønn viser for høyt forbruk, vakanse i stiling gjør at utgiftene reduseres i 3. tertial.

Sykefravær.

Enhetens sykefravær pr. 2. tertial 2014 og 2015 er:

2. tertial 2014: Samlet sykefravær 9,1 %. Hvorav langtidsfravær (over 17 dager) 7,7 %.

2. tertial 2015: Samlet sykefravær 7,9 %. Hvorav langtidsfravær (over 17 dager) 6,5 %.

Sykefraværet generelt i enheten er lav, det er en avdeling med forholdsvis høyt fravær. Det arbeides godt med årsaksforhold med god oversikt.

Finans

Frie inntekter er pr 2. tertial lavere enn budsjettert. Regjeringens bevilgning på 1,5 mill.kr til Sør-Varanger som skulle kompensere for tapte skatteinntekter bidrar imidlertid til å redusere budsjettavviket knyttet til sviktende skatteinntang. For landet som helhet viser tallene pr august en samlet skattevekst på 4,7 prosent for kommunesektoren. Veksten i Sør-Varanger er i samme periode bare 2 %, og kommunen vil dermed få en høyere inntektsutjevning enn budsjettert dersom en fremskriver tallene pr 31.12, og forutsetter lik skatteinntang som fjoråret. Samlet forventes det at de frie inntektene vil medføre en sviktende inntekt på om lag 2 mill.kroner.

Det er budsjettert med 51 mill.kroner i eiendomsskatteinntekter er taksering. Medhold i klagesaker vil imidlertid gi en lavere inntekt på om lag 1,1 mill.kroner ved utgangen av 2015.

Sør-Varanger kommune har budsjettert med et utbytte fra Varanger Kraft AS på i overkant av 15 mill.kroner. Fallende strømpriser, økte pensjonskostnader, innføring av arbeidsgiveravgift og sterk reduksjon i vannkraftproduksjon har medført at selskapet har besluttet å gjøre vesentlig reduksjon i årets utbetaling av utbytte til eierne. For Sør-Varanger kommune sin del utgjør det en sviktende inntekt på hele 6,2 mill kr.

Pensjon

Kostnader til pensjonsordningene ligger an til å bli som budsjettert for 2015. I regnskapsberegningen for 2015 er alle de vedtatte delene av pensjonsreformen innarbeidet. Dette gjelder blant annet nye dødelighetsforutsetninger, ny pensjonsregulering, levealderjusteringer samt nye uførepensjonsregler. Samlet gir endringene en høyere netto pensjonskostnad i 2015 enn 2014. I tillegg gir redusert amortiseringstid og en økt rentegarantipremie en økning i pensjonskostnadene.

Investeringsbudsjettet.

Her beskrives de største bevilningene gjort i 2015.

Prosjektnr. 52020 Skytterhusfjellet – utvidelse boligfelt.

Bevilgning 14 mill kr. Konkurranses grunnlag for utarbeidelse av reguleringsplan og anbudsgrunnlag har vært ute på anbudskonkurranse og planlegger blir engasjert i oktober 2015. Utvidelsen av boligfeltet skjer i 2016.

Prosjektnr. 53110 Forprosjekt Bjørnevatn/Sandnes skole.

Bevilgning 2 mill kr. Grunnundersøkelse av aktuell lokalisering på Lukassenjordet er utført i sommer, men rapport foreligger først i september/oktober. Når rapporten foreligger fremmes sak for Formannskapet med hensyn til planleggingsmetode og lokalisering. Grunnrapporten vil være et viktig moment med hensyn til lokaliseringsmulighet.

Prosjektnr. 53375 Bo- og avlastningssenter.

Bevilgning 1 mill kr. Planlegging på skisseprosjekt-/forstudie nivå pågår. Prosjektet består av 2 deler; Boliger for yngre funksjonshemmede med behov for døgkontinuerlig tilsyn (tidligere Ungbo) samt Avlastnings- og aktivitetssenter for funksjonshemmede barn (jfr. Villa Aktiv) Forstudie som skal være ferdig ultimo oktober skal si noe om:

- Behovsvurderinger og driftsløsninger.
- Beliggenhets vurderinger.
- Investeringskostnader basert på romprogram (arealbehov).
- Fremtidig eierskap etter ferdigstillelse.

Prosjektnr. 54020 Kommunale veier.

Bevilgning 10 mill kr. Utvalg for plan og samferdsel har prioritert tiltak, det meste til asfaltering i Kirkenes, Hesseng, Bjørnevatn og Jarfjord. Asfaltering har vært utlyst på anbudskonkurranse med frist primo mai. Tiltakene er under arbeid. Asfaltering er forsinket og starter i siste del av september.

Prosjektnr. 54025 Langfjordbrua – gangbane.

Budsjett i 2015; 7,6 mill kr. Arbeidet med gangbru er ferdigstilt.

Prosjektnr. 56001 Utstyrsoppgradering.

Bevilgning 1 mill kr. Til kjøp av liten hjullaster med vinter og sommerutrustning. Har vært utlyst i Doffin og maskin er kjøpt inn.



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Midtgård, John Enhetsleder: Midtgård, John, tlf. 78 97 75 51	Dato: 16.03.2015
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Hansen, Cecilie	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Kommunestyret		
Formannskapet	042/15	11.11.2015

ÅRSRAPPORT SKATTEOPPKREVER 2014

Vedlagte dokumenter:

Årsrapport 2014

Dokumenter i saken:

2015001180 ÅRSRAPPORT VEDLAGT ÅRSREGNSKAPET 2014 FOR SØR-VARANGER
KOMMUNE

Kort sammendrag:

Skatteoppkrever utarbeider årsrapport som omhandler ansvarsområdene i henhold til skatteoppkreverinstruksen. Årsrapporten sendes Skattekontoret ved Skattnord, Finnmark fylkeskommune, Sør-Varanger kommune ved kontrollutvalget, formannskapet og kommunestyret.

Rådmannen beklager at saken ikke har blitt fremmet før seinhøstes. Det er ingen fristkrav til når saken skal opp til behandling i kommunestyret, men rådmannen ser det som en fordel om slike saker fremmes i vårhalvåret.

Faktiske opplysninger:

Skatteavdelingen ledes av skatteoppkrever som sammen med tre skattekonsulenter utøver lovpålagte oppgaver som kontroll av arbeidsgivere, innfordring av skatterestanser og føring av skatteregnskapet.

Skatteinngang:

Skatteinngangen viser kun betalte skatter fra skattytere tilhørende skattemanntallet i Sør-Varanger. Disse inngår i ett nasjonalt skatteregnskap før skatteinntektene fordeles til skattekreditorene kommunen, fylkeskommunen og staten.

Årsrapportens punkt 1.3.1 viser samlet skatteinngang fra Sør-Varanger kommune i 2014. Inntekten var på 768.1 mil kr som er 3.6 mil mer sammenlignet med 2013. I rapportens punkt 1.3.2 fremgår økning i skatteinntekter som 4,7 %, riktig tall er 0,47 %. Fordelte skatteinntekter til Sør-Varanger kommune utgjorde 236.3 mil kr som er 600.000 kr mindre sammenlignet med 2013.

Skatterestanseutvikling:

Skatterestansene består av forfalte ikke betalte skatter og avgifter for alle skatteartene innenfor myndighetsområde gitt skatteoppkrever. Innfordring av merverdiavgift (moms) innfordres av skatteetaten. Viser til årsrapport punkt 3.1 Restanseutvikling, som viser en skatterestanse ved utgangen av 2014 på kr 16.6 mill kr. En nedgang med 0.8 mill kr sammenlignet med utgangen av år 2013.

Innfordringens effektivitet:

Viser til årsrapporten punkt 3.2.1 Vurdering av kontorets resultat pr.31.12.2014.

Syv skattearter er oppstilt med resultatkrav og oppnådde resultater. For forskuddsskatt personlige skattytere, arbeidsgiveravgift samt innfordret restskatt person er resultatoppnåelsen innenfor fastsatte krav. Restskatt personlige skattytere, forskuddstrekk, restskatt upersonlige og forskuddsskatt upersonlige, er skattearter hvor innfordringsresultatene ligger under kravene. Analysene av skattesubjektene tilhørende skatteartene hvor kravene ikke oppnås, viser at utlignede skatter og avgifter for disse ikke er innfordringsbare.

Arbeidsgiverkontroll:

Viser til årsrapportene punkt 4.

Kontrollkravet er 20 kontroller og det er gjennomført 18 kontroller. Det er innberettet endringsforslag som følge av kontrollene med endring i inntektsgrunnlag på 4.0 mill kr og

1.25 mill kr i grunnlag for arbeidsgiveravgift.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

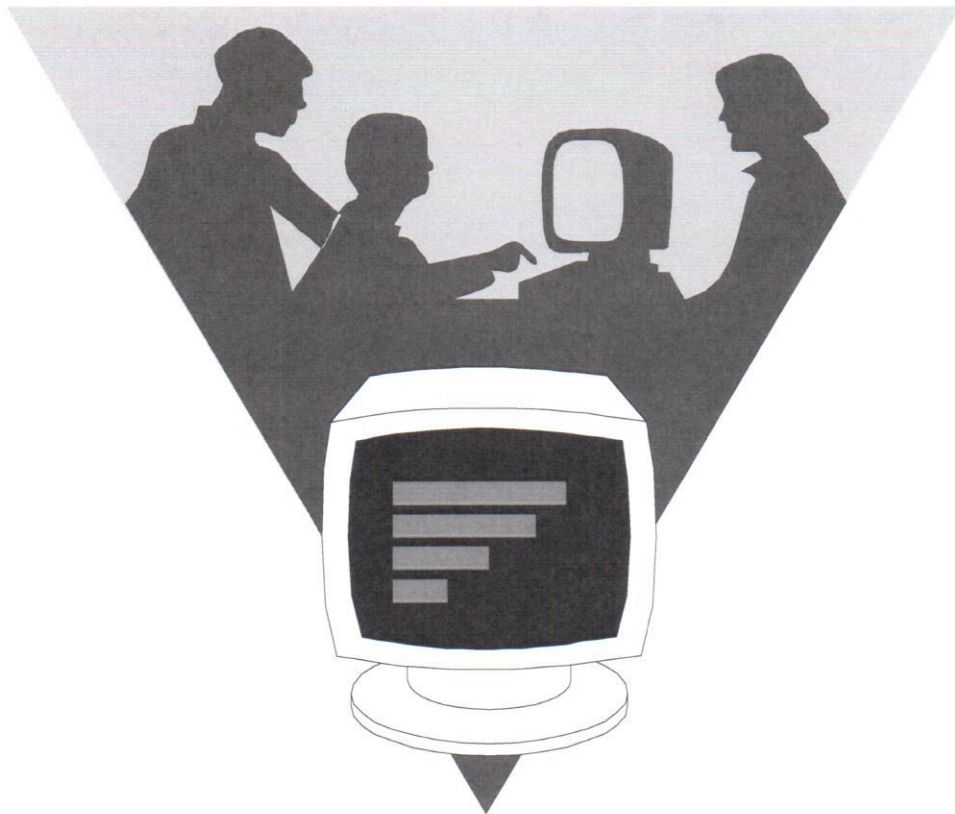
Alternative løsninger:

Forslag til innstilling:

Kommunestyret tar skatteoppkrevers årsrapport 2014 til etterretning.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -



Årsrapport for 2014

**Skatteoppkreveren i
Sør-Varanger kommune**



1. Generelt om skatteoppkreverens virksomhet

1.1 Skatteoppkreverkontoret

1.1.1 Ressurser

Ressursfordeling	Årsverk	%-andel fordelt
Antall årsverk ved skatteoppkreverkontoret som kun er benyttet til skatteoppkreverfunksjonen i regnskapsåret	4	100 %
Ressursbruk ved skatteoppkreverkontoret, fordeling av årsverk	-----	-----
Skatteregnskap	0,5	12,5%
Innfordring av skatt og arbeidsgiveravgift	1,8	45,0%
Arbeidsgiverkontroll	1,3	32,5 %
Informasjon og veiledning overfor skatte- og avgiftspliktige og regnskapsførere/revisorer	0,1	2,5%
Skatteutvalg	0,1	2,5%
Administrasjon	0,2	5,0%
(Andel fordelt skal være 100 %)	Sum	100 %

1.1.2 Organisering

Skatteavdelingen er en egen avdeling og er organisert under økonomiavdelingen. Skatteoppkrever har fagansvaret og leder avdelingen. Øvrige tre ansatte er økonomikonsulenter.

1.1.3 Ressurser og kompetanse

Avdelingen har ressurser og kompetanse til å utføre lovpålagte oppgaver innenfor kontrollområde, innfordring og føring av skatteregnskapet. Servicefunksjoner mot skattytere og øvrige samarbeidsaktører holder høyt nivå. Kommunikasjon foregår både på engelsk språk og russisk.

1.2 Internkontroll

Intern kontroll fortas ved;

- Attestasjon, anvisning og utbetalingsrutiner
- Kontroll av manuelle bilag og forhåndslikninger, manuelle avregninger, endringsavregninger
- Kontroll av manuelt innlagte kontonummer
- Kontroll av bankavstemminger
- Gjennomlesning av kontrollrapporter
- Kontroll av tilganger, rollesett og fullmakter til den enkelte

1.3 Vurdering av skatteinngangen

1.3.1 Total skatte- og avgiftsinngang i regnskapsåret

		2014	2013	Endringer 2014-2013
1	Likvider	83 208 895,55	88 502 512,02	-5 293 616,47
	Skyldig skattekreditorene	-4 077 313,09	-9 598 234,56	5 520 921,47
	Skyldig andre	-94 484,09	-27 763,09	-66 721,00
	Innestående margin	-79 037 094,00	-78 876 510,00	-160 584,00
	Udisponert resultat	-4,37	-4,37	0,00
Sum		0,00	0,00	0,00
2	Arbeidsgiveravgift	-22 440 369,00	-9 023 281,81	-13 417 087,19
	Personlige skatteyttere	-701 990 447,59	-698 169 466,05	-3 820 981,54
	Selskapsskatt	-43 103 187,52	-54 075 753,43	10 972 565,91
	Renter	-648 683,24	-3 145 670,32	2 496 987,08
	Innfordring	45 682,13	-57 680,03	103 362,16
Sum		-768 137 005,22	-764 471 851,64	-3 665 153,58
3	Fordelt til Folketrygden - arbeidsgiveravgift	22 440 369,00	9 023 281,00	13 417 088,00
	Fordelt til Folketrygden - medlemsavgift	235 574 638,00	225 121 235,00	10 453 403,00
	Fordelt til Fylkeskommunen	53 591 392,00	52 655 254,00	936 138,00
	Fordelt til kommunen	236 338 465,22	236 977 654,83	-639 189,61
	Fordelt til Staten	220 076 551,00	240 861 070,00	-20 784 519,00
	Krav som er ufordelt	0,00	0,81	-0,81
	Videresending plassering mellom kommuner	115 590,00	-166 644,00	282 234,00
Sum		768 137 005,22	764 471 851,64	3 665 153,58
Sum totalt		0,00	0,00	0,00

Skatteregnskapet er avlagt etter kontantprinsippet. Skatteregnskapet viser skatter og avgifter mv som er innbetalt i løpet av regnskapsåret. Innbetalte skatter og avgifter mv er fordelt til skattekreditorene kommunen, fylkeskommunen og staten.

1.3.2 Kommunens andel av skatteinngangen i regnskapsåret

	Fordeling					
	Kommune	Fylke	Toppskatt	Fellesskatt	Statens andel	Folketrygd
Sum 2013	-236 977 651,43	-52 655 256,64	71 303 359,72	-312 164 428,68	-240 861 068,96	-234 144 518,61
Sum 2014	-236 338 458,07	-53 591 394,24	67 819 432,17	-287 895 991,71	-220 076 559,54	-258 015 008,79
2014 - 2013	639 193,35	-936 137,61	-3 483 927,55	24 268 436,97	20 784 509,42	-23 870 490,17

Totale skatteinntekter for 2014 kr 768.1 mil, er 3,6 mil mer sammenlignet med 2013, en økning på 4,7%.

Fordelte skatteinntekter til Sør-Varanger kommune for 2014 er 236,3 mil kroner som er 0,6 mil mindre sammenlignet med 2013.

2. Skatteregnskapet

2.1 Avleggelse av skatteregnskapet

Avleggelse av skatteregnskapet

Skatteoppkreveren i Sør-Varanger Kommune bekrefter at skatteregnskapet for 2014 er ført, avstemt og avlagt i samsvar med gjeldende forskrifter og retningslinjer, jf. Instruks for skatteoppkrevere av 8.april 2004 § 3-3 nr. 2.

Årsregnskapet for 2014 følger som vedlegg til årsrapporten, og er signert av skatteoppkreveren.

2.2 Margin

2.2.1 Margin for inntektsåret 2013

Innestående margin for inntektsåret 2013, pr. 31.10.2014	kr 168 811,00
For mye margin for inntektsåret 2013	kr 8 123 814,00

Marginprosent

Prosentmarginavsetning: 12 %. Gyldig fra: 01.01.2014

2.2.2 Margin for inntektsåret 2014

Marginavsetning for inntektsåret 2014, pr. 31.12. 2014	kr 79 037 094,00
--	------------------

Gjeldende prosentmarginavsetning: 12 %. Gyldig fra: 01.01.2014

2.2.3 Kommentarer til marginavsetningen

Skatteoppkrever vedtar og opprettholde marginavsetning på 12%.

Kommunen har ikke hatt likviditetsproblemer i forbindelse med skatteutbetalinger med denne avsetningsstørrelsen. Inntektene kan øke og av den grunn beholdes samme marginavsetning.

3. Innfordring av krav

3.1 Restanseutviklingen

3.1.1 Totale restanser og berostilte krav

Skatteart	Restanse 31.12.2014	Herav berostilt restanse	Restanse 31.12.2013	Herav berostilt restanse	Endring i restanse Reduksjon (-) Økning (+)	Endring i berostilt restanse Reduksjon (-) Økning (+)
Sum restanse pr. skatteart	16 661 816,50	0	17 490 787,50	0	-828 971,00	0
Arbeidsgiveravgift	67 300,00	0	352 562,00	0	-285 262,00	0
Artistskatt	0,00	0	0,00	0	0,00	0
Forsinkelsesrenter	1 911 999,00	0	1 754 684,00	0	157 315,00	0
Forskuddsskatt	222 342,00	0	13 947,00	0	208 395,00	0
Forskuddsskatt person	1 322 449,00	0	1 933 251,00	0	-610 802,00	0
Forskuddstrekk	1 074 036,00	0	2 172 479,65	0	-1 098 443,65	0
Gebyr	0,00	0	0,00	0	0,00	0
Innfordringsinntekter	264 765,00	0	265 100,00	0	-335,00	0
Inntekt av summarisk fellesoppgjør	0,00	0	0,00	0	0,00	0
Kildeskatt	0,00	0	0,00	0	0,00	0
Restskatt	2 029 977,00	0	1 420 386,00	0	609 591,00	0
Restskatt person	9 768 948,50	0	9 578 377,85	0	190 570,65	0
Sum restanse diverse krav	34 819,00	0	38 594,00	0	-----	-----
Diverse krav	34 819,00	0	38 594,00	0	-----	-----
Sum restanse pr. skatteart inkl. diverse krav	16 696 635,50	0	17 529 381,50	0	-----	-----

3.1.2 Kommentarer til restansesituasjonen og utviklingen i restanser

- Totale restanser pr. 31.12.2014 kr 16,6 mil., som er 0,8 mil. lavere enn pr 31.12.2013.
- Det er foretatt avskrivninger og ettergivelse av skatt:
 - *Avskrivninger*: 8 personlige skattytere med til sammen kr. 1 016 094,-
7 organisasjoner med til sammen kr. 1 251 792,-
 - *Ettergivelser*: 1 skattyter med kr. 43 191,-
- Økning eller nedgang i
 - Utlignet skatt fra 2013 til 2014 har økt med 37.5 mil kroner. Dette i seg selv vil kunne gi grunnlag for en økende restanse for år 2014.

3.1.3 Restanser eldre år

Inntektsår	Sum restanse (debit)	Herav skatteart "Restskatt – person"
2012	1 737 998,00	1 018 843,00
2011	910 434,00	604 475,00
2010	744 468,00	554 211,00
2009 – 19XX	7 113 294,50	-----

3.1.4 Kommentarer til restanser og restanseoppfølgingen for eldre år

Av samlede restanser kr 16.6 mil. utgjør restanser for årene 2013 og eldre år kr 10,6 mil.
Restanser for 2013 og 2014 utgjør kr 10,6 mil.

Antall krav som var foreldet pr. 31.12.2014: null
Samlet beløp på krav som var foreldet pr. 31.12.2014: 0,00

Kontoret har gjennomgått rapporten "Restanseliste – forelda krav"
dato t.o.m. 31.12.2014.

3.2 Innfordringens effektivitet

3.2.1 Vurdering av kontorets resultat pr. 31.12.2014

Kommunenr:	2030			Sør-Varanger
Styringsparameter	Resultat pr. 31.12.2014	Resultatkrav 31.12.2014	Differanse	Det er KUN der måloppnåelse (differanse) fremkommer som gul , som skal kommenteres
Innbetalt skatt/avgift av sum krav siste år, fordelt på skatte-/avgiftsart				
Restskatt for personlige skattytere (2012)	94,1	95,2	-1,1	Det er innfordringstiltak på skattytere med restanser. Akto id 1616890 har adresse ukjent, er konkurs og utvandret og har relativt stor restanse kr 184.457.
Forskuddsskatt personlige skattytere (2013)	99,86	99,0	0,86	
Forskuddstrekk (2013)	99,79	100,0	-0,21	Av samlede krav kr 669.240 er 96,8% i foretak som er konkurs.
Arbeidsgiveravgift (2013)	100,00	99,90	0,10	
Restskatt (2012) Upersonlige	95,83	99,0	-3,17	Sum Restanser kr 510.089 er restanser i selskap som er konkurs.
Forskuddsskatt (2013) Upersonlige	99,49	99,9	-0,41	Sum Restanser kr 208.395 er restanser i selskap som er konkurs.
6.2 b) Innfordret Restskatt person, av sum krav til innfordring siste år (inntektsåret 2012)	74,6	75,0	-0,39	

3.2.2 Vurdering av sammenheng mellom aktivitet og resultat.

Innfordringens resultater merket med grønn farge er innenfor kravene. Skatterestansene som er gul ligger under kravene og er forklart med årsak for restansen for den enkelte skyldner, hvilke innfordringstiltak som er iverksatt og status i sak.

3.3 Særnamskompetanse

Skatteoppkrever har særnamskompetanse. Denne myndighet har bidratt til mer effektiv saksbehandling og raskere avgjørelse i enkeltsaker.

4. Arbeidsgiverkontroll

4.1 Organisering av arbeidsgiverkontrollen

Arbeidsgiverkontrollene har vært utfør på eget kontor.

4.2 Planlagte og gjennomførte kontroller

Antall planlagte kontroller for 2014: 21

Som utgjør: 5,2 % av totalt antall leverandører av LTO i kommunen.

Antall gjennomførte kontroller i 2014: 18

Som utgjør: 4,5 % av totalt antall leverandører av LTO i kommunen.

Det er solgt arbeidsgiverkontroller til utenbygds kommuner.

Antall gjennomførte kontroller i 2013: 20 utgjør 5,1%

4.3 Resultater fra arbeidsgiverkontrollen

Det er innberettet endringsforslag i inntektsgrunnlag på kr 4.0 mil.kr.

Det er innberettet endringsforslag grunnlag arbeidsgiveravgift på kr 1.25 mil.kr.

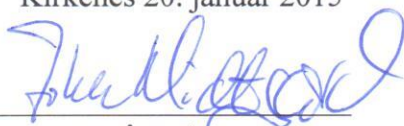
4.4 Vurdering av arbeidsgiverkontrollen

Kvaliteten på kontrollene er god. Resultatene jfr. Innberettet endringsforslag må ses på som svært god.

4.6 Gjennomførte informasjonstiltak

Det har vært avholdt ett informasjonsmøte for nyetablerere.

Sted/dato: Kirkenes 20. januar 2015



Skatteoppkreverens signatur

Vedlegg: Årsregnskapet for 2014
Forklaringer til årsregnskapet

Årsregnskap - kommune - sammendrag Utvalgskriterier: Komm nr.: '2030', År: '2014', Hovedbokstype: 'K'

	2014	2013	Endringer 2014-2013
1			
Likvider	83 208 895,55	88 502 512,02	-5 293 616,47
Skyldig skattekreditorene	-4 077 313,09	-9 598 234,56	5 520 921,47
Skyldig andre	-94 484,09	-27 763,09	-66 721,00
Innestående margin	-79 037 094,00	-78 876 510,00	-160 584,00
Udisponert resultat	-4,37	-4,37	0,00
Sum	0,00	0,00	0,00
2			
Arbeidsgiveravgift	-22 440 369,00	-9 023 281,81	-13 417 087,19
Personlige skatteyttere	-701 990 447,59	-698 169 466,05	-3 820 981,54
Selskapskatt	-43 103 187,52	-54 075 753,43	10 972 565,91
Renter	-648 683,24	-3 145 670,32	2 496 987,08
Innforring	45 682,13	-57 680,03	103 362,16
Sum	-768 137 005,22	-764 471 851,64	-3 665 153,58
3			
Fordelt til Folketrygden - arbeidsgiveravgift	22 440 369,00	9 023 281,00	13 417 088,00
Fordelt til Folketrygden - medlemsavgift	235 574 638,00	225 121 235,00	10 453 403,00
Fordelt til Fylkeskommunen	53 591 392,00	52 655 254,00	936 138,00
Fordelt til kommunen	236 338 465,22	236 977 654,83	-639 189,61
Fordelt til Staten	220 076 551,00	240 861 070,00	-20 784 519,00
Krav som er ufordelt	0,00	0,81	-0,81
Videresending plassering mellom kommuner	115 590,00	-166 644,00	282 234,00
Sum	768 137 005,22	764 471 851,64	3 665 153,58
Sum totalt	0,00	0,00	0,00

Vidnes 2014 - 2015

John Vidnes

Forklaring til årsregnskapet

Skatteregnskapet er avlagt etter kontantprinsippet. Skatteregnskapet viser skatter og avgifter mv som er innbetalt i løpet av regnskapsåret.

Innbetalte skatter og avgifter mv er fordelt til kommunen, fylkeskommunen, folketrygden og staten (skattekreditorene), etter gjeldende fordelingstall.

Sumlinjene i årsregnskapet

- **Likvider**
Likvidene i skatteregnskapet består av bankbeholdning for skatt og eventuelt kontantbeholdning.
- **Skyldig skattekreditorene**
Fordelingsoppgjøret til skattekreditorene for desember, står som gjeld i balansen pr. 31.12. Skatteoppkreveren skal utbetale fordelingsoppgjøret til skattekreditorene senest 10. januar.

Dersom dette er et positivt beløp, har skatteoppkreveren en fordring på skattekreditorene. Skattekreditorene skal innbetale dette beløpet til skatteoppkreveren senest 20. januar.
- **Skyldig andre**
Dette beløpet består av uidentifiserte og uplasserte innbetalinger, som ikke er fordelt til skattekreditorene.
- **Udisponert resultat**
Dette skal være et lite beløp som skyldes øreavrunding i skatteregnskapssystemet.
- **Innbetalte skatter og avgifter, Renter, Innfordring**
Dette beløpet er innbetalt arbeidsgiveravgift, forskuddstrekk fratrukket marginavsetning, forskuddsskatt for personlige og upersonlige skattytere, restskatt og overskytende forskudd for personlige og upersonlige skattytere, kildeskatt, samt renter og gebyrer.
- **Fordelt til skattekreditorene**
Dette er innbetalte skatter og avgifter, renter og gebyrer som er fordelt til skattekreditorene.
- **Krav som er ufordelt**
Dette skal være et lite beløp som skyldes øreavrunding i skatteregnskapssystemet.

2014014464 KOMMUNENS RUTINER VEDRØRENDE KONTROLLUTVALGET
2014013296 PROTOKOLL FRA KONTROLLUTVALGETS MØTE 10. JUNI 2014
2014011012 INNKALLING TIL MØTE I KONTROLLUTVALGET 10. JUNI 2014
2014005512 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGET
2014005509 ÅRSRAPPORTEN 2013
2014005507 VEDTAK OG PROTOKOLL FRA MØTE I KONTROLLUTVALGET 11. MARS 2013.
2013023321 MELDING OM VEDTAK FRA KOMMUNESTYRET 11.12.13: OFFENLIG ANSKAFFELSE AV SKILTING TANGENLIA OMSORGSBOLIGER - INNSTILLING FRA KONTROLLUTVALGET
2013023316 MELDING OM VEDTAK FRA KOMMUNESTYRET 11.12.13: ØKONOMISTYRING I SØR-VARANGER KOMMUNE - FORVALTNINGSKONTROLL
2013019039 PROTOKOLL STYREMØTE KONTROLLUTVALGAN IS - 04.10.2013
2013017305 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGET TIL KOMMUNESTYRET
2013011234 ORIENTERING
2013009785 PROTOKOLLEN FRA MØTE I KONTROLLUTVALGET 22. MAI
2013009585 PROTOKOLL FRA MØTE I KONTROLLUTVALGET 22.05.2013
2013008703 VEDTAK FRA MØTE I KU 16. APRIL
2013008702 PROTOKOLL FRA MØTE I KU 16. APRIL
2013003707 MELDING OM VEDTAK FRA KOMMUNESTYRET 27.02.13: KONTROLLUTVALGET 2012-2015
2013001896 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGET
2013000864 VEDR. MØTER I KONTROLLUTVALGET
2013000486 INNKALLING TIL MØTE I KONTROLLUTVALGET.
2012018969 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGET.
2012017843 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGETS MØTE DEN 22. OKTOBER 2012
2012013117 PROTOKOLL FRA STYREMØTET I KONTROLLUTVALGET IS 30.05.12
2012013031 OVERORDNET ANALYSE. - PROTOKOLL 17.04.2012
2012010558 VEDTEKTER KONTROLLUTVALGAN IS
2012010421 PROTOKOLL FRA STYREMØTE I KONTROLLUTVALGAN IS 30.05
2012009636 MØTEPROTOKOLL KONTROLLUTVALGET 16.05
2012003713 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGET
2012003712 MØTEPROTOKOLL 07.02.12

Kort sammendrag:

Kontrollutvalget har i sitt møte den 21.10.15 fattet vedtak om Budsjett for kontroll og tilsyn for 2016.

Faktiske opplysninger:

Kontrollutvalget skal utarbeide sitt eget budsjett som skal legges frem for formannskapet og kommunestyret.

I regjeringens veileder for kontrollutvalget påpekes det at *kontrollutvalget må synliggjøre kontrollutvalgets egne kostnader og kostnader knyttet til revisjonsaktiviteter. (...)*

Det kan i løpet av perioden komme ekstra bestillinger fra kommunestyret, utover det som er vedtatt i kontrollutvalgets planer. Dersom kontrollutvalget ikke har tilgjengelige

budsjettmidler, kan utvalget fremme en sak om ekstra midler fra kommunestyret.

Budsjettforslag fra kontrollutvalget kan bare endres av kommunestyret. Grunnen til at kontrollutvalgets budsjett er i en særstilling, er at utvalget skal være fritt og uavhengig av de organene som utvalget skal kontrollere. Det er uheldig om administrasjonen eller et organ som kontrollutvalget skal kontrollere og ha tilsyn med, for eksempel formannskapet eller administrasjonsutvalget, får innvirkning på tilsynsorganets budsjetttramme.

Formannskapet kan likevel, i sitt samlede budsjett, foreslå et lavere beløp enn det kontrollutvalget foreslår. Kontrollutvalgets budsjettforslag skal imidlertid uendret følge det samlede budsjettforemlegget til kommunestyret, slik at kommunestyret ved budsjettbehandlingen har informasjon om både kontrollutvalgets forslag og formannskapets innstilling til budsjett.

I sitt møte den 21.10.15, fattet kontrollutvalget følgende vedtak:

Kontrollutvalget har i møte 21. oktober 2015, sak 31/15 Budsjett 2016 for kontroll og tilsyn, fattet følgende enstemmige vedtak:

Det samlede forslaget er som følger:

Kontrollutvalget	Art	Poster	Forslag til Budsjett 2016	Budsjett 2015
	080	Fast godtgjørelse leder	26 564	4 000
	080	Møtegodtgjørelse	6 800	4 500
	160	Reiseutgifter/kjøregodt.	25 000	25 000
	050	Tapt arbeids fortjeneste	2 400	3 600
	100	Abonn./medlemskap	4 300	4 900
	115	Møteutgifter	1 000	1 000
	150	Kurs/konferanseavgifter	20 000	20 000
Sum KU`s drift			86 064	59 000
Sekretariat		Betaling til IS	167 025	160 600
Selskapskontroll Revisjonen			-	100 000
			1 010 000	1 005 473
Fkrev IKS		I henh. Til budsjett 2016	186 668	
Totalt			1 449 757	325 073

1. Det foreslåtte budsjett for kontroll og tilsyn for Sør-Varanger kommune vedtas og oversendes kommunen som kontrollutvalgets forslag for 2016.
2. Forslaget skal følge formannskapets innstilling til kommunestyret vedrørende budsjettet for Sør-Varanger kommune 2016.

3. Særutskrift av kommunestyrets behandling, med spesifisering av bevilgede beløp for kontroll og tilsynsarbeidet, sendes Kontrollutvalgan IS.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Forslag til innstilling:

Formannskapet tar Kontrollutvalgets innstilling til Budsjett 2016 – kontroll og tilsyn til

etterretning.

Vedtaket fra kontrollutvalget er som følger:

Kontrollutvalget har i møte 21. oktober 2015, sak 31/15 Budsjett 2016 for kontroll og tilsyn, fattet følgende enstemmige vedtak:

Det samlede forslaget er som følger:

Kontrollutvalget	Art	Poster	Forslag til Budsjett 2016	Budsjett 2015
	080	Fast godtgjørelse leder	26 564	4 000
	080	Møtegodtgjørelse	6 800	4 500
	160	Reiseutgifter/kjøregodt.	25 000	25 000
	050	Tapt arbeids fortjeneste	2 400	3 600
	100	Abonn./medlemskap	4 300	4 900
Sum KU`s drift Sekretariat Selskapskontroll Revisjonen Fkrev IKS Totalt	115	Møteutgifter	1 000	1 000
	150	Kurs/konferanseavgifter	20 000	20 000
			86 064	59 000
		Betaling til IS	167 025	160 600
			-	100 000
			1 010 000	1 005 473
		I henh. Til budsjett 2016	186 668	
			1 449 757	325 073

1. Det foreslåtte budsjett for kontroll og tilsyn for Sør-Varanger kommune vedtas og oversendes kommunen som kontrollutvalgets forslag for 2016.
2. Forslaget skal følge formannskapetets innstilling til kommunestyret vedrørende budsjettet for Sør-Varanger kommune 2016.
3. Særutskrift av kommunestyrets behandling, med spesifisering av bevilgede beløp for kontroll og tilsynsarbeidet, sendes Kontrollutvalgan IS.

Nina Bordi Øvergaard

rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -

Sør-Varanger kommune
Formannskapet
Postboks 406
9915 KIRKENES

BUDSJETT 2016 - KONTROLL OG TILSYN

Kontrollutvalget har i møte 21. oktober 2015, sak 31/15 Budsjett 2016 for kontroll og tilsyn, fattet følgende enstemmige vedtak:

Det samlede forslaget er som følger:

Kontrollutvalget	Art	Poster	Forslag til Budsjett 2016	Budsjett 2015
	080	Fast godtgjørelse leder ¹	26 564	4 000
	080	Møtegodtgjørelse ²	6 800	4 500
	160	Reiseutgifter/kjøregodt ³	25 000	25 000
	050	Tapt arbeids fortjeneste ⁴	2 400	3 600
	100	Abonn./medlemskap ⁵	4 300	4 900
	115	Møteutgifter	1 000	1 000
	150	Kurs/konferanseavgifter ⁶	20 000	20 000
Sum KU's drift			86 064	59 000
Sekretariat		Betaling til IS	167 025	160 600
Selskapskontroll			-	100 000
Revisjonen			1 010 000	1 005 473
Fkrev IKS		I henh. Til budsjett 2016	186 668	
Totalt			1 449 757	1 325 073

1. Det foreslåtte budsjett for kontroll og tilsyn for Sør-Varanger kommune vedtas og oversendes kommunen som kontrollutvalgets forslag for 2016.
2. Forslaget skal følge formannskapets innstilling til kommunestyret vedrørende budsjettet for Sør-Varanger kommune 2016.
3. Særutskrift av kommunestyrets behandling, med spesifisering av bevilgede beløp for kontroll og tilsynsarbeidet, sendes Kontrollutvalgan IS.

¹ Fast godtgjørelse til leder på 3 % av stortingsrepresentantens godtgjørelse

² Beregnet etter et medlemstall på 3 og 5 møter kr. 419,- pr. møte

³ Reiseutgifter møter, kurs og konferanser

⁴ 120,- pr. t beregnet 3 t., 5 møter, 2 person, jf reglementet pkt. 4. Gjelder også husmødre, studenter, pensjonister og frilansere.

⁵ Medlemskontingent NKRF/FKT = 900 / 4.000

⁶ Sekretariatets konferanse/NKRF og FKT's årlige konferanser

Med hilsen
Mette Rushfeldt
saksbehandler



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Haugseth, Marit Hiim Enhetsleder: Øvergaard, Nina Bordi, tlf. 78 97 74 12	Dato: 03.11.2015
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Alstadsæter, Tove	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Formannskapet	044/15	11.11.2015
Kommunestyret		

VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGETS MØTE 21. OKTOBER 2015

Vedlagte dokumenter:

Sak 30-15 Revisjonsordning
Vedtak 30-15 Revisjonsordning Sør-Varanger kommune
Tilbud fra Vefik IKS

Dokumenter i saken:

2015023587 INNKALLING TIL MØTE I KONTROLLUTVALGET 21. OKTOBER
2015014547 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGET 16.06.2015 OG PROTOKOLLEN
2015014059 NY SAK FRA KONTROLLUTVALGET
2015014058 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGETS MØTE 16. JUNI TIL
KOMMUNESTYRET
2015013824 INNKALLING TIL MØTE I KONTROLLUTVALGET 16.06.15
2015013144 INNKALLING TIL MØTE I KONTROLLUTVALGET 02.06.15 SØR-
VARANGER KOMMUNE
2015012318 MELDING OM VEDTAK FRA KOMMUNESTYRET 27.05.15:
KONTROLLUTVALGETS ÅRSRAPPORT 2014
2015012317 MELDING OM VEDTAK FRA KOMMUNESTYRET 27.05.15:
KONTROLLUTVALGETS ÅRSPLAN 2015
2015005307 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGETS MØTE 6. MARS
2015004144 NY SAK 10/15 HENVENDELSE FRA ORDFØRER I VARDØ KOMMUNE
2015004143 VEDRØRENDE KONTROLLUTVALGSMØTE I SØR-VARANGER 6. MARS
2015004074 INNKALLING TIL MØTE I KONTROLLUTVALGET SØR-VARANGER
KOMMUNE
2014023375 INNKALLING OG SAKER TIL KONTROLLUTVALGETS MØTE DEN

01.12.2014

2014017206 KOMMUNENS RUTINER VEDRØRENDE KONTROLLUTVALGET
 2014014464 KOMMUNENS RUTINER VEDRØRENDE KONTROLLUTVALGET
 2014013296 PROTOKOLL FRA KONTROLLUTVALGETS MØTE 10. JUNI 2014
 2014011012 INNKALLING TIL MØTE I KONTROLLUTVALGET 10. JUNI 2014
 2014005512 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGET
 2014005509 ÅRSRAPPORTEN 2013
 2014005507 VEDTAK OG PROTOKOLL FRA MØTE I KONTROLLUTVALGET 11. MARS 2013.

2013023321 MELDING OM VEDTAK FRA KOMMUNESTYRET 11.12.13: OFFENLIG ANSKAFFELSE AV SKILTING TANGENLIA OMSORGSBOLIGER - INNSTILLING FRA KONTROLLUTVALGET

2013023316 MELDING OM VEDTAK FRA KOMMUNESTYRET 11.12.13: ØKONOMISTYRING I SØR-VARANGER KOMMUNE - FORVALTNINGSKONTROLL

2013019039 PROTOKOLL STYREMØTE KONTROLLUTVALGAN IS - 04.10.2013
 2013017305 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGET TIL KOMMUNESTYRET
 2013011234 ORIENTERING
 2013009785 PROTOKOLLEN FRA MØTE I KONTROLLUTVALGET 22. MAI
 2013009585 PROTOKOLL FRA MØTE I KONTROLLUTVALGET 22.05.2013
 2013008703 VEDTAK FRA MØTE I KU 16. APRIL
 2013008702 PROTOKOLL FRA MØTE I KU 16. APRIL
 2013003707 MELDING OM VEDTAK FRA KOMMUNESTYRET 27.02.13: KONTROLLUTVALGET 2012-2015

2013001896 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGET
 2013000864 VEDR. MØTER I KONTROLLUTVALGET
 2013000486 INNKALLING TIL MØTE I KONTROLLUTVALGET.
 2012018969 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGET.
 2012017843 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGETS MØTE DEN 22. OKTOBER 2012
 2012013117 PROTOKOLL FRA STYREMØTET I KONTROLLUTVALGET IS 30.05.12
 2012013031 OVERORDNET ANALYSE. - PROTOKOLL 17.04.2012
 2012010558 VEDTEKTER KONTROLLUTVALGAN IS
 2012010421 PROTOKOLL FRA STYREMØTE I KONTROLLUTVALGAN IS 30.05
 2012009636 MØTEPROTOKOLL KONTROLLUTVALGET 16.05
 2012003713 VEDTAK FRA KONTROLLUTVALGET
 2012003712 MØTEPROTOKOLL 07.02.12

Kort sammendrag:

Kontrollutvalget hadde møte den 21. oktober 2015 hvor de behandlet revisjonsordning for Sør-Varanger kommune.

Kontrollutvalget har innstillingsrett til kommunestyret når det gjelder valg av revisjonsordning.

Faktiske opplysninger:

I henhold til § 4 Tilsyn og kontroll i forskriften til kommunelovens § 77, skal

kontrollutvalget:

føre det løpende tilsyn og kontroll med den kommunale eller

fylkeskommunale forvaltningen på vegne av kommunestyret eller fylkestinget, herunder påse at kommunen eller fylkeskommunen har en forsvarlig revisjonsordning.

Utvalget kan ikke overprøve politiske prioriteringer som er foretatt av kommunens eller fylkeskommunens folkevalgte organer.

I den samme forskriften står det følgende angående valg av revisjonsordning:

§ 16 Valg av revisjonsordning. Valg av revisor.

Kommunestyret eller fylkestinget avgjør selv om kommunen eller fylkeskommunen skal ansette egne revisorer, delta i interkommunalt samarbeid om revisjon eller inngå avtale med annen revisor. Vedtaket treffes etter innstilling fra kontrollutvalget.

Dersom kommunestyret eller fylkestinget vedtar å konkurransenutsette hele eller deler av revisjonen, foretar kommunestyret eller /fylkestinget selv valg av revisor etter innstilling fra kontrollutvalget.

Valgt revisor tjenestegjør inntil ny revisor er valgt av kommunestyret eller

Fylkestinget skal vedtaket forelegges Kommunestyret til orientering.

Kontrollutvalget har følgelig innstillingsrett i saker som gjelder valg av revisjonsordning. Kontrollutvalgets saksfremlegg og innstilling skal gå uendret til kommunestyret (se vedlegg).

Kontrollutvalget i Sør-Varanger kommune har vedtatt følgende angående revisjonsordning i Sør-Varanger kommune:

Kontrollutvalget har i møte 21. oktober 2015, sak 30/15 Revisjonsordning Sør-

Varanger kommune, fattet følgende enstemmige vedtak:

Kontrollutvalget innstillinger på følgende overfor Kommunestyret:

1. Sør-Varanger kommunestyre varsler, i tråd med selskapsavtale for Finnmark kommunerevisjon IKS § 8, om uttreden av selskapet med virkning fra 1. januar 2016.
2. Kontrollutvalget anbefaler at Sør-Varanger kommune inngår avtale om kjøp av revisjonstjenester hos Vest – Finnmark kommunerevisjon IKS for perioden 1.1.2016 – 31.12.2016.
3. I løpet av 2016 avklares det om Sør-Varanger kommune skal gå inn som medlem i Vest – Finnmark kommunerevisjon IKS.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Forslag til innstilling:

Kommunestyret vedtar i henhold til kontrollutvalgets innstilling:

1. Sør-Varanger kommunestyre varsler, i tråd med selskapsavtale for Finnmark kommunerevisjon IKS § 8, om uttreden av selskapet med virkning fra 1. januar 2016.
2. Kontrollutvalget anbefaler at Sør-Varanger kommune inngår avtale om kjøp av revisjonstjenester hos Vest – Finnmark kommunerevisjon IKS for perioden 1.1.2016 – 31.12.2016.

I løpet av 2016 avklares det om Sør-Varanger kommune skal gå inn som medlem i Vest – Finnmark kommunerevisjon IKS.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -

SAK 30/15 REVISJONSORDNING FOR SØR-VARANGER KOMMUNE

Bakgrunn

Finnmark kommunerevisjon IKS står ved et veiskille. Oppdragsansvarlig revisor har sluttet i jobben, noe som gjør at ingen i selskapet har den kompetansen som kreves for å revidere regnskapene.

Flere av de øvrige ansatte har sluttet og pr. d.d. er det kun 2,5 stillinger besatt.

Det har vært utlyst daglig lederstilling, 5 regnskapsrevisorstillinger og en forvaltningsrevisorstilling. Til daglig leder stillingen var det en søker som hadde de kvalifikasjonene som kreves for å være oppdragsansvarlig, men søkeren takket nei til stillingen etter å ha vært på intervju. Da det kun var en søker med etterspurt kompetanse, ble det ikke foretatt ansettelse i noen av de øvrige stillingene.

I forbindelse med øst – Finnmark Regionråds møte på Tana bru 9. juni 2015 ble det fra styreleder meddelt at man hadde inngått avtale med ledelsen om noe senere fratredelse og at man hadde tilgang på nødvendig ekstern kapasitet for å få håndtert de påløpte og kortsiktige forpliktelser selskapet har i 2015.

En av kontrollutvalgets oppgaver er å påse at kommunen/fylkeskommunen har en forsvarlig revisjonsordning, jf. Forskrift om kontrollutvalg i kommuner og fylkeskommuner § 4.

Uansett hvilken revisjonsordning man velger, er det nødvendig at kontrollutvalget påser at revisor har kompetanse til å gjennomføre revisjonsoppgavene i henhold til faglige standarder og at revisor oppfyller de formelle krav til kompetanse og uavhengighet som stilles i regelverket. Revisor må også ha kapasitet til å gjennomføre oppdragene kontrollutvalget ber om.

Oppdragsansvarlig for revisjon av årsregnskapet skal ha bestått eksamen til Bachelor i revisjon eller høyere revisjonseksamen (master i revisjon) og i tillegg ha tre års praksis fra regnskapsrevisjon. Utdanningskravene tilsvarer kravene for registrerte og statsautoriserte revisorer. Karakterkravet for å bli registrert eller statsautorisert er C (tidligere 3.0). Det er ikke lenger adgang til å gi dispensasjon fra kravet.

Sekretariatets behandling

De forskjellige alternativene

I følge kommuneloven § 78 nr. 3 kan kommunestyret velge mellom følgende tre alternative revisjonsordninger:

1. Ansette egne revisorer
2. Delta i interkommunalt samarbeid/selskap
3. Kjøpe hele eller deler av revisjonstjenesten i markedet

Alt. 1.

Kommunen kan ansette egne revisorer for å dekke kommunens behov. Revisorene blir da ansatt i kommunen, men revisjonens uavhengighet er likevel sikret ved at de er underlagt kontrollutvalget og kommunestyret. Rådmannen har ingen instruksjonsmyndighet overfor revisorene.

Dette kan være en sårbar ordning dersom man ikke har mulighet til å etablere et faglig miljø av en viss størrelse. Det må antas at det bare er kommuner av en viss størrelse som har mulighet til dette. For små kommuner vil en slik ordning trolig være et urealistisk alternativ. Saksbehandler vil ikke anbefale at dette alternativet velges

Alt 2.

Kommunen kan søke seg inn i et allerede etablert selskap som drives i egenregi. Dette vil i så fall måtte godkjennes av de øvrige eierkommunene. Det må også fastsettes på hvilke vilkår inntreden skal skje og om kommunen skal betale innskudd ved inntreden.

Finnmark kommunerevisjon IKS hadde representantskapsmøte den 17. september hvor styret anbefalte å gå i dialog med Vest – Finnmark kommunerevisjon i forhold til fusjon.

På henvendelse fra sekretariatet, etter oppdrag for to av eierkommunene og fylkeskommunens kontrollutvalgs vedtak i møte 28. mai, har styret og representantskapet i Vest – Finnmark kommunerevisjon IKS gjort følgende vedtak:

Representantskapet gir sin tilslutning til at styret i samarbeid med revisjonssjefen kan arbeide videre med å utvide antall eierkommuner i selskapet, jf. alternativ 3 i saksfremlegget.

Kommunestyrene i de respektive kommuner orienteres løpende om prosessen.

Selskapet har også i ettertid bekreftet at de har kapasitet til å revidere kommunene i Øst – Finnmark allerede fra 1. januar 2016.

Det er også en mulighet for kommunen å kjøpe tjenester, ev.t inngå som medeier i KomRev NORD som er et selskap som reviderer 33 kommuner i Troms. Sekretariatet har hatt kontakt her på vegne av en annen av våre kommuner og disse er også positiv til å utvide sin portefølje.

Alt. 3.

Kommunen kan velge å kjøpe hele eller deler av revisjonstjenesten i markedet. En slik ordning kan gjøres for 2 år pluss 1 år, pluss 1 år, altså for til sammen 4 år. Da må hele ordningen lyses ut på nytt igjen.

Valg av annen revisjonsløsning enn Finnmark kommunerevisjon IKS fordrer normalt uttreden av selskapet. Uttreden reguleres av selskapsavtalens § 8 som gir en oppsigelse med 1 års skriftlig varsel. Slik ståa er i dag ser sekretæren ikke at selskapet vil være i stand til å levere revisjonstjenester til alle deltakerkommunene i 2016 og av den grunn anbefales følgende:

Sekretariatet fremmer følgende forslag til vedtak

Kontrollutvalget innstillinger på følgende overfor Kommunestyret:

1. Sør-Varanger kommunestyre varsler, i tråd med selskapsavtale for Finnmark kommunerevisjon IKS § 8, om uttreden av selskapet med virkning fra 1. januar 2016
2. Kontrollutvalget anbefaler at Sør-Varanger kommune inngår avtale om kjøp av revisjonstjenester hos Vest – Finnmark kommunerevisjon IKS eller KomRev NORD for perioden 1.1.2016 – 31.12.2016
3. I løpet av 2016 avklares det om Sør-Varanger kommune skal gå inn som medlem i Vest – Finnmark kommunerevisjon IKS eller KomRev NORD.

Sør-Varanger kommune
Ordfører og rådmann
Postboks 406
9915 KIRKENES

REVISJONSORDNING FOR SØR-VARANGER KOMMUNE

Kontrollutvalget har i møte 21. oktober 2015, sak 30/15 Revisjonsordning Sør-Varanger kommune, fattet følgende enstemmige vedtak:

Kontrollutvalget innstillinger på følgende overfor Kommunestyret:

1. Sør-Varanger kommunestyre varsler, i tråd med selskapsavtale for Finnmark kommunerevisjon IKS § 8, om uttreten av selskapet med virkning fra 1. januar 2016.
2. Kontrollutvalget anbefaler at Sør-Varanger kommune inngår avtale om kjøp av revisjonstjenester hos Vest – Finnmark kommunerevisjon IKS for perioden 1.1.2016 – 31.12.2016.
3. I løpet av 2016 avklares det om Sør-Varanger kommune skal gå inn som medlem i Vest – Finnmark kommunerevisjon IKS.

Med hilsen
Mette Rushfeldt
saksbehandler

Vedlegg: Tilbudsbrev fra Vest-Finnmark kommunerevisjon IKS



Kommuner i Øst Finnmark

Journr.	Arkivkode	Saksbehandler	Telefon	Deres ref	Dato
2015/411-1	/	Aud Synnøve Opgård	465 40928		15.10.2015

FORELØPIG TILBUD PÅ REVISJONSTJENESTER

Vest-Finnmark kommunerevisjon IKS (Vefik IKS) er gjort kjent med at kommunen søker etter ny revisor/ny revisjonsordning. Vi vil med dette legge fram tilbud som omfatter følgende:

1. Total leverandør av revisjonstjenester for perioden 01.01.2016 - 31.12.2016 (tidspunkt kan endres). Dette omfatter levering av regnskapsrevisjon og forvaltningsrevisjon.
2. Kommunen oppretter medlemskap i Vest-Finnmark kommunerevisjon IKS fra 1. januar 2017 (tidspunkt kan endres).

Vest-Finnmark kommunerevisjon IKS ble etablert 1.7.2004, ved sammenslåing av to tidligere revisjonsdistrikt. Viktige argumenter for å etablere en større revisjonsenhet var ønsket om en mer robust virksomhet med mulighet for større fagmiljø og videreutvikling av spesialkompetanse, samt ønsket om effektivisering og kostnadsreduksjon.

Selskapet utfører finansiell revisjon (regnskapsrevisjon), forvaltningsrevisjon og andre revisjonsrelaterte tjenester.

Selskapet har ti eierkommuner. Disse er kommunene Alta, Hammerfest, Porsanger, Nordkapp, Guovdageaidnu-Kautokeino, Kárášjohka-Karasjok, Måsøy, Loppa, Hasvik og Kvalsund. I tillegg reviderer vi kommunale foretak (KF), interkommunale selskap (IKS), kirkelige fellesråd, stiftelser og andre oppdragsgivere. De ti eierkommunene har et samlet areal på 29 879 m² og om lag 45 000 innbyggere. Det vil si vel 60 prosent av Finnmark fylke både i areal og folketall.

Selskapets forretningskontor ligger i Alta. Selskapet har avdelingskontorer i Hammerfest og Porsanger.

Representantskapet i selskapet har vedtatt at selskapet kan utvides med nye eiere (kommuner og fylkeskommuner).

De 10 eierkommunene har følgende strategi for selskapet:

- a) Selskapet skal inneha tilstrekkelig faglig tyngde til å utvikle en fremtidsrettet kommunal revisjonsfunksjon på høyt nasjonalt nivå.

VEFIK IKS	Adresser:		
Telefon 78 44 94 50	Alta	Hammerfest	Porsanger
Org.nr. 887 013 322	Løkkeveien 2	Sjøgata 25	Rådhuset
E-post: post@vefik.no	Postboks 1023	Postboks 204	Postboks 259
Website: www.vefik.no	9503 Alta	9615 Hammerfest	9711 Lakselv

- b) Selskapet skal være konkurransedyktig gjennom høyt fokus på både kvalitet og kostnader ut fra eierens krav om høyere kostnadseffektivitet.
- c) Gjennom eierskap fra kommunene skal selskapet legge spesielt vekt på å tilby gode lokale løsninger.

Vefik IKS:

- skal utføre de lovpålagte revisjonsoppgaver for deltakerne
- kan utføre andre revisjonsoppdrag og rådgivning for deltakerne
- kan utføre revisjonsoppdrag og rådgivning for andre selskaper

Regnskapsrevisjon

I henhold til forskrift om revisjon i kommuner og fylkeskommuner kap. 2 skal fylkeskommunens virksomhet være gjenstand for regnskapsrevisjon. *Revisor skal ved revisjon av årsregnskap vurdere om årsregnskapet er avlagt i samsvar med lov og forskrifter, derunder om det gir et uttrykk for den økonomiske virksomhet i regnskapsåret og stillingen ved årsskiftet som er i overensstemmelse med god kommunal regnskapsskikk.*

Ved nytt revisjonsår fordeles oppdragene på revisorene og det utpekes kommuneansvarlig revisor, og ansvarlige på øvrige oppdrag. Hvert oppdrag har et revisjonsteam som består av oppdragsansvarlig revisor og en ansvarlig utførende revisor. Store og mellomstore kommuner har i tillegg bistandsrevisorer. Kommuneansvarlige revisorer har ansvaret for å kartlegge rutiner, planlegge og gjennomføre/påse at revisjon blir gjennomført i henhold til planen for sine kommuner. Oppdragsansvarlige revisorer gjennomgår arbeidspapirene og kvalitetssikrer revisjonsoppdraget og undertegner revisjonsberetningen.

Ved tildeling av oppdrag vurderes revisjonsteamet opp mot de etiske krav, kompetanse og uavhengighet. Det settes tidsfrister for ferdigstillelse av revisjonsplanene. Det gis en muntlig orientering til kontrollutvalgene om revisjonsplanene og den løpende revisjon, mens resultatet av den avsluttende revisjon legges frem skriftlig for kontrollutvalgene.

Som verktøy i revisjonsprosessen benyttes Descartes. Descartes er en Windows-applikasjon, skreddersydd for å dekke revisjonens behov, og vil støtte de til enhver tid gjeldende revisjonsstandarder. De nye revisjonsstandardene er implementert i Descartes fra august 2011. All planlegging, gjennomføring og rapportering i revisjonsprosessen dokumenteres i Descartes - også kvalitetssikringen av oppdragene dokumenteres i systemet. Det vises i den forbindelse til retningslinjer og rutiner for kvalitetskontroll.

Regnskapsgruppa har per i dag 7 årsverk til disposisjon. Fem av disse kan fungere som oppdragsansvarlig regnskapsrevisor.

Forvaltningsrevisjon

Bestemmelsene om forvaltningsrevisjon er nedfelt i følgende regelverk:

- Lov om kommuner og fylkeskommuner, kapittel. 12
- Forskrift om kontrollutvalg i kommuner og fylkeskommuner
- Forskrift om revisjon av kommuner og fylkeskommuner

Det framgår av kommuneloven § 77 nr. 4 at det er kontrollutvalget som har ansvaret for å påse at det utføres forvaltningsrevisjon i kommunen/fylkeskommunen.

Kontrollutvalget skal påse at kommunens eller fylkeskommunens regnskaper blir revidert på en betryggende måte. Kontrollutvalget skal videre påse at det føres kontroll med at den økonomiske forvaltning foregår i samsvar med gjeldende bestemmelser og vedtak, og at det blir gjennomført systematiske vurderinger av økonomi, produktivitet, måloppnåelse og virkninger ut fra kommunestyrets eller fylkestingets vedtak og forutsetninger (forvaltningsrevisjon).

Forskrift om kontrollutvalg i kommuner og fylkeskommuner inneholder utfyllende bestemmelser om kontrollutvalgets oppgaver med forvaltningsrevisjon, og i følge § 9 første ledd skal kontrollutvalget påse at det blir utført forvaltningsrevisjon i kommunen.

Kontrollutvalget skal påse at kommunens eller fylkeskommunens virksomhet årlig blir gjenstand for forvaltningsrevisjon i samsvar med bestemmelsene i dette kapittel.

Forvaltningsrevisjonens innhold er utdypet i Forskrift om revisjon i kommuner og fylkeskommuner § 7 første ledd:

Forvaltningsrevisjon innebærer å gjennomføre systematiske vurderinger av økonomi, produktivitet, måloppnåelse og virkninger ut fra kommunestyrets eller fylkestingets vedtak og forutsetninger. Herunder om

- a) forvaltningen bruker ressurser til å løse oppgaver som samsvarer med kommunestyrets vedtak og forutsetninger,*
- b) forvaltningens ressursbruk og virkemidler er effektive i forhold til målene som er satt på området,*
- c) regelverket etterleves,*
- d) forvaltningens styringsverktøy og virkemidler er hensiktsmessige*
- e) beslutningsgrunnlaget fra administrasjonen til de politiske organer samsvarer med offentlige utredningskrav*
- f) resultatene i tjenesteproduksjonen er i tråd med kommunestyrets eller fylkestingets forutsetninger og/eller om resultatene for virksomheten er nådd.*

Forvaltningsrevisjon medfører altså systematiske vurderinger av økonomi, produktivitet og måloppnåelse med utgangspunkt i kommunestyrets/fylkestingets vedtak og forutsetninger. I tillegg kommer vurdering av om regelverket etterleves, om kommunens/fylkeskommunens styringssystemer og virkemidler er hensiktsmessig, og om beslutningsgrunnlaget som legges fram for politiske organer er i samsvar med offentlige utredningskrav. Forvaltningsrevisjon er med andre ord et viktig verktøy for kommunens/fylkeskommunens øverste politiske organ for å føre tilsyn og kontroll med kommunens/fylkeskommunens totale forvaltning og de resultater som oppnås.

Forvaltningsrevisjonsgruppa har per i dag tre årsverk til disposisjon.

Kompetanse

Vefik IKS har ansatte med følgende fagbakgrunn:

- Master rettsvitenskap
- Master i organisasjonsvitenskap
- Bachelor i revisjon (registrert revisor)
- Bachelor i revisjon/bachelor i offentlig styring og økonomi

- 2-åring økonomi og administrasjon med påbygning i offentlig økonomi og administrasjon, samt mellomfag i statsvitenskap
- Master i offentlig revisjon
- Bachelor i revisjon (registrert revisor)
- Bachelor i økonomi
- Bachelor i revisjon
- Bachelor i revisjon
- Cand. mag (tverrfaglig)

Fem av de ansatte har fagbakgrunn til å kunne fungere som oppdragsansvarlig regnskapsrevisor. Alle de ansatte har fagbakgrunn til å kunne fungere som oppdragsansvarlig forvaltningsrevisor.

Andre tjenester

Vår organisasjon har medarbeidere med betydelig kompetanse og praksis innenfor mange fagområder. Dette gjør oss i stand til å yte kompetent veiledning til dere, og som medlem av Norges kommunerevisorforbund (NKRF) kan vi også trekke på kompetansen i et stort fagmiljø. Vi bistår gjerne med veiledning innenfor intern kontroll, merverdiavgift, regnskapsføring, budsjetter, lov og forskrifter osv., så langt det lar seg gjøre innenfor vår oppgave som revisor.

Intern kvalitetskontroll

Den internasjonale standarden for kvalitetskontroll ISQC 1 – “Kvalitetskontroll for revisjonsfirmaer som utfører revisjon og begrenset revisjon av regnskaper, samt attestasjonsoppdrag og beslektede tjenester” - skal revisjonsselskapet etablere et kvalitetskontrollsystem. Vefik IKS har utformet et kvalitetskontrollsystem for å sikre at personalet i revisjonsselskapet etterlever faglige standarder og rettslige krav samt at beretninger som avgis av revisjonsselskapet er hensiktsmessige ut fra omstendighetene.

Vefik IKS sitt kvalitetskontrollsystem gjelder hele selskapet og alle selskapets medarbeidere og omfatter dermed også forvaltningsrevisjon. Siden ISQC 1 i utgangspunktet ikke omfatter forvaltningsrevisjon, vil enkelte bestemmelser bare gjelde revisjon og begrenset revisjon av regnskaper, samt andre attestasjonsoppdrag og beslektede tjenester.

Ekstern kvalitetskontroll

Revisjonsvirksomheter som er bedriftsmedlem i NKRF er underlagt en obligatorisk kvalitetskontrollordning. Formålet med kvalitetskontrollen er å sikre at bedriftsmedlemmene holder en høy faglig standard ved at de utfører revisjonsarbeidet i overensstemmelse med god kommunal revisjonsskikk. Vefik IKS har vært kontrollert i 2007, 2011 og 2014. I alle disse kontrollene ble det konkludert med at selskapet utfører revisjonsarbeidet i overensstemmelse med god kommunal revisjonsskikk.

Taushetsplikt og offentlighet

Revisor har taushetsplikt etter forvaltningsloven §§ 13 til 13 e, jf. kommuneloven § 78 nr. 7.

Rapporter som er oversendt til kontrollutvalget er offentlige dersom de ikke inneholder informasjon som er unntatt offentlighet i lov eller i medhold av lov. Det vil høre til sjeldenhetene at rapporter ikke er offentlig. Revisjonen bestreber seg på å skrive rapportene slik at de ikke inneholder opplysninger som er unntatt offentlighet.

Tilbud

Tilbudet omfatter følgende tjenester.


1. Regnskapsrevisjon:
 - Revisjon av fylkeskommunens regnskap (interimrevisjon og årsoppgjørrevisjon)
 - MVA-kompensasjon
 - Andre attestasjonsoppdrag m.m.
2. Forvaltningsrevisjon:
 - Årlig forvaltningsrevisjon (om lag 450 timer)
3. Møtedeltakelse:
 - Oppmøte i kontrollutvalg når revisjonens saker behandles
 - Oppmøte i kommunestyret når revisjonens saker behandles
4. Andre oppdrag:
 - Revisjon av IKS og foretak faktureres særskilt.

Vi imøteser deres tilbakemelding på om kommunen ønsker at vi utarbeider et konkret pristilbud på revisjonstjenester.

Vi viser for øvrig til vår hjemmeside www.vefik.no .

For nærmere informasjon er det bare å ta kontakt med revisjonssjef Aud Synnøve Opgård på tlf. 465 40 928 eller per e-post aud.opgard@vefik.no .

Med vennlig hilsen



Aud Synnøve Opgård
revisjonssjef

Erik Fjeldstad
styreleder
sign



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Wollmann, Siv Merete Enhetsleder: Øvergaard, Nina Bordi, tlf. 78 97 74 12	Dato: 14.10.2015
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Rafaelsen, Rune Gjertin	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Formannskapet	045/15	11.11.2015

SØKNAD OM ETTERLØNN - TOVE ALSTADSÆTER

Dokumenter i saken:

2015022414 SØKNAD OM ETTERLØNN

Kort sammendrag:

Tove Alstadsæter, H, søker om etterlønn i forbindelse med fratredelse fra vervet som varaordfører i Sør-Varanger kommune.

Alstadsæter er ansatt i privat barnehage, og har sagt opp 50 % stilling som følge av at hun ble valgt som varaordfører. Alstadsæter søker derfor om etterlønn i 3 mnd. da hun ikke har full stilling å komme tilbake til.

Faktiske opplysninger:

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele

den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Forslag til innstilling:

Tove Alstadsæter, H, innvilges 3 mnd. etterlønn i forbindelse med fratredelse fra vervet som varaordfører i Sør-Varanger kommune. Fratredelse skjer pr. 29.10.15.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Wollmann, Siv Merete Enhetsleder: Øvergaard, Nina Bordi, tlf. 78 97 74 12	Dato: 14.10.2015
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Rafaelsen, Rune Gjertin	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Formannskapet	046/15	11.11.2015

SØKNAD OM ETTERLØNN - CECILIE HANSEN

Dokumenter i saken:

2015022131 SØKNAD OM ETTERLØNN

Kort sammendrag:

Cecilie Hansen, Sp, søker om etterlønn i forbindelse med fratredelse fra verv som ordfører i Sør-Varanger kommune.

Hansen har vært selvstendig næringsdrivende i 3 av årene inneværende periode, men har lagt ned driften, og har derfor ingen jobb å gå tilbake til.

Hansen søker om 3 mnd. etterlønn, slik reglementet gir rom for.

Faktiske opplysninger:

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør

kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Forslag til innstilling:

Cecilie Hansen, Sp, innvilges 3 mnd. etterlønn i forbindelse med fratredelse fra vervet som ordfører i Sør-Varanger kommune. Fratredelse skjer pr. 29.10.15.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Stig Ulvang Enhetsleder: Stig Ulvang, tlf. 78 97 74 93	Dato: 20.10.2015
Arkivsak: <arkivsaksnr>	
Saksordfører: Stiansen, Monica Hauge	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Formannskapet	047/15	11.11.2015
Kommunestyret		

HØRING - REVISJON AV STRATEGISK PLAN FOR FEFO

Vedlagte dokumenter:

Strategi - høringsdokument vedtatt 14.09.2015.pdf

HØRING – REVISJON AV STRATEGISK PLAN FOR FEFO FRA 01.01.2016

Strategisk plan- vedtatt av styret 1 april 2011

Dokumenter i saken:

2015021316 HØRING – REVISJON AV STRATEGISK PLAN FOR FEFO FRA 01.01.2016

Kort sammendrag:

Sør-Varanger kommune har fått til høring forslag til revidert strategi for FeFo. Strategien skal erstatte dagens strategi fra 01.01.2016.

Faktiske opplysninger:

Sør-Varanger kommune har fått til høring forslag til revidert strategi for FeFo. Strategien er vedtatt av styret i FeFo 14.09. 2015, og skal i følge FeFo ta utgangspunkt i rammebetingelser gitt i Finnmarksloven. Målet er å klargjøre styrets ønsker for hvilken retning FeFo skal ha samtidig som dokumentet skal være mest mulig kortfattet. Strategien vil erstatte dagens strategi og skal gjelde fra 1.1.2016.

Formålet med strategien er i følge FeFo å binde de overordnede politiske prioriteringene sammen med den retning og det fokus forvaltningen av Finnmarkseiendommen skal ha. Det er derfor utarbeidet en strategi som beskriver 5 fokusområder med tilhørende visjon og målsettinger.

FeFo ber spesielt om tilbakemeldinger på om de foreslåtte fokusområder oppfattes å være hensiktsmessige og relevante og om det er viktige fokusområder som ikke inngår i strategien

Sør-Varanger kommune avga ingen høringsuttalelse til gjeldende strategi.

Rådmannens vurdering

FeFo er en stor grunneier i Sør-Varanger, og det er derfor viktig hvilke strategier FeFo legger til grunn for eiendomsforvaltninga si. I tillegg til rollen som grunneier, har FeFo også en rolle i forhold til næringsutvikling både som grunneier og råstoffleverandør og som i tillegg har som et av flere hovedformål å stimulere til næringsutvikling basert på lokale ressurser. FeFos strategier kan derfor få betydning også lokalt, og det er etter rådmannens vurdering derfor viktig at høringsforslaget behandles politisk.

Høringsforslaget skal erstatte gjeldende strategier fra 2011. Disse er svært omfattende og relativt sprikende i detaljeringsnivå, fra overordnede retningsvalg ned til nærmest forskriftsnivå.

Rådmannen har derfor stor forståelse for at det er behov for en opprydding, og har ingen sterke synspunkter på at FeFo legger opp til et mer rendyrka strategidokument, mens operasjonaliseringa skal skje i form av mer spesifikke strategier og handlings/tiltaksplaner så lenge også disse blir gjenstand for bred høring også i kommunene.

For øvrig fremgår rådmannens vurderinger av forslag til vedtak.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i forhold til følgende satsingsområder:

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Forslag til innstilling:

Sør-Varanger kommune opplever at strategien i hovedsak fyller FeFos egen målsetting om å være overordna uten å virke ekskluderende, men er mer usikker på om strategien gir en tydeligere retning for FeFos videre prioriteringer enn dagens strategi. Det er trolig i det videre arbeidet med mer spesifikke strategier og handlingsplaner at problemstillingene som innbyggere og folkevalgte er mest opptatt av, vil komme til uttrykk. Sør-Varanger kommune mener derfor det blir avgjørende at kommunene og øvrige berørte også involveres i disse prosessene.

Sør-Varanger kommune har i sitt høringsarbeid sammenligna nytt forslag til strategi med vedtatt strategi fra 2011. Gjeldende strategidokument er svært omfattende og veksler mellom svært ulike detaljeringsnivå, og Sør-Varanger kommune har ingen problemer med å se at det vil være nyttig med en mer spissa og overordna strategiplan, som så legges til grunn for arbeidet med mer spesifikke strategier og handlingsplaner. Samtidig savner Sør-Varanger kommune en tydeligere forklaring eller begrunnelse for de endringsvalg som er gjort på mer overordna nivå, for eksempel fremstår den nye visjonen som mer utydelig og mindre retningsgivende enn den forrige. Her savner Sør-Varanger kommune spesielt et større fokus på bærekraft, og mener grepet med å innføre et overordna mål i tillegg til visjonen kan bidra til å skape forvirring om hvordan målhierarkiet skal forstås.

I strategiforslaget står det i tredje hovedmål at FeFo skal drives med sikte på å oppnå et tilfredsstillende økonomisk resultat, uten å være prisledende. FeFo må selvsagt sikres økonomiske ressurser som gir tilstrekkelig grunnlag for varig, god drift. Samtidig kan det oppstå konflikt mellom å sikre FeFo inntekter og målet om god samfunnsutvikling. I høringsforslaget møtes dette med at FeFo ikke skal være prisledende. I forhold til gjeldende strategi, fremstår det som en viss endring i vektlegginga. Sør-Varanger kommune mener det vil være et tydeligere styringssignal om en i siste hovedmål erstatter *uten å være prisledende* med *uten å bidra til prispress*. Formuleringa er henta fra gjeldende strategi, der også en annen og enda mer aktiv variant er at *FeFo vil ha en prisprofil som stimulerer til etablering av ny næringsvirksomhet*.

Ellers er det Sør-Varanger kommunes vurdering at

- de viktigste fokusområder inngår i strategien, og det er svært positivt at strategidokumentet vektlegger FeFos rolle på områder som nærings- og kunnskapsutvikling
- kjerneverdiene isolert sett fremstår som gode, men kommunen savner *forutsigbar* fra forrige strategi. Dette er en sentral verdi for kommunalt plan- og utviklingsarbeid
- folkehelseperspektivet bør fokuseres tydeligere
- bærekraftsperspektivet bør ivaretas også på hovedmålsnivå
- FeFo også må ta hensyn til landbrukets behov for *dyrkingsjord* (3.5). Utviklinga går raskt mot stadig større enheter, og veksten kan ikke alltid dekkes av areal som har gått ut av produksjon

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -

Strategidokumentet er utarbeidet på bakgrunn av innspill og konklusjoner fra strategiprosessen som er gjennomført i styret i løpet av 2015. Strategidokumentet tar for seg mål og strategier på overordnet nivå, og ikke enkelttiltak. Det skal gi retning for prioriteringer i organisasjonen, uten å virke ekskluderende. Innenfor denne rammen vil det bli utarbeidet mer spesifikke strategier og handlingsplaner. Som supplement til selve strategien er det vedlagt informasjon om bakgrunnen til

Strategi

Høringsdokument

Høringsfrist

23.11.2015

Innledning

Strategien definerer sentrale mål, utfordringer og strategier for Finnmarkseiendommen og FeFo innenfor rammene av Finnmarksloven.

FeFo har en selvstendig og ansvarsfull stilling gitt gjennom Finnmarksloven, som er styrende for hele FeFos virksomhet. Med en langsiktig tidshorisont for strategien skal det, som en del av det samme planverk, utarbeides rullerende tiltaksplaner for virksomheten.

FeFo er brukt for organisasjonen med styret og ansatte. Finnmarkseiendommen er grunn og ressurser som FeFo forvalter på vegne av befolkningen.

Visjon

FeFo skal være en forutsigbar forvalter, ivareta og utvikle Finnmarkseiendommens verdier, grunn- og ressurser i Finnmark. FeFo skal også bidra til god samfunnsutvikling, styrke kultur mangfold og identitet, å gi økt verdiskapning og eierskap i Finnmark.

Overordnet mål

En forutsigbar grunneier, med fokus på økologisk, samfunnsmessig og økonomisk bærekraft i et langsiktig perspektiv

Hovedmål

- Finnmarkseiendommen skal forvaltes slik at den gir positive ringvirkninger og sikrer et godt næringsgrunnlag i Finnmark
- FeFo skal legge til rette for utvikling som skaper attraktive og levedyktige samfunn i Finnmark, herunder samiske samfunn
- Finnmarkseiendommen og FeFo skal drives effektivt med sikte på å oppnå et tilfredsstillende økonomisk resultat, uten å være prisledende på utmarksprodukter

Strategiske kjerneverdier

- **Synlig**
En viktig og tydelig samfunnsaktør i Finnmark
- **Troverdig**
Med forankring i loven, med faglig kunnskap og fokus på kvalitet i alle ledd
- **Utviklende**
Være innovativ og nyskapende i utførelsen av grunneierrollen
- **Ansvarlig**
Finnmarkseiendommen skal forvaltes i et evighetsperspektiv på vegne av framtidige generasjoner

1 Grunn og rettigheter

FeFo skal forvalte, drive og utvikle Finnmarkseiendommen med tilhørende ressurser, også gjennom tilgrensede virksomhet

- 1.1 Finnmarkseiendommen skal forvaltes slik at den gir positive ringvirkninger og sikrer et godt næringsgrunnlag i Finnmark**
- 1.2 FeFo skal legge til rette for balansert bruk av eiendommen til friluftsliv og utmarkshøsting**
- 1.3 FeFo skal i samarbeid med kommunene og andre aktører legge til rette for vekst og utvikling i Finnmark**
- 1.4 Disponering av Finnmarkseiendommen skal skje i hht godkjente kommunale arealplaner**
- 1.5 Avtale om bruk av grunn skal som hovedregel skje som feste**
- 1.6 FeFo skal ta aktivt stilling til alle tiltak som fører til endret bruk av utmark, deriblant etablering av nye åpne motorferdselsløyper på Finnmarkseiendommen. FeFo vil som hovedregel ikke bruke grunneierretten til å overprøve kommunenes dispensasjonspraksis**

2 Utmark

FeFo skal være en garantist for god tilgang til friluftsliv og utmarkshøsting for innbyggerne i Finnmark, uten å være prisledende

- 2.1 FeFo skal i samarbeid med private og offentlige aktører sikre tilgjengelighet for allmennheten til friluftsområder**
- 2.2 Reguleringer av jakt og fiske skal utformes i dialog med brukergrupper og rettighetshavere**
- 2.3 Ved reguleringer skal nærhet til ressursene og tradisjonell bruk tillegges vekt**
- 2.4 Fornybare ressurser skal tas vare på og utvikles videre for kommende generasjoner**
- 2.5 Det skal legges vekt på utmarkas betydning som identitetsskaper og arena for næring, utmarkshøsting og opplevelser**
- 2.6 FeFo skal stimulere til rekruttering av nye friluftsliv- og utmarksbrukere, med et spesielt fokus på den oppvoksende generasjon**

3 Næring

FeFo skal være en aktiv part for utvikling av både ny og tradisjonell næringsvirksomhet basert på ressursene på Finnmarkseiendommen

3.1 Gjennom aktivt eierskap og partnerskap å medvirke til at ressurser og verdier forvaltes slik at det bidrar til næringsutvikling og økt verdiskaping i fylket

3.2 Stimulere til lokalt eierskap og positiv samfunnsutvikling

3.3 FeFo vil være forsiktig med å engasjere seg i prosjekter med høy finansiell risiko

3.4 Bidra til forutsigbare prosesser og langsiktige avtaler

3.5 FeFo skal hensynta behovet for beitearealer til reindrift og landbruk i Finnmark

4 Kompetanse og formidling

FeFo skal representere et synlig fagmiljø og være en aktiv og profesjonell kunnskapsutvikler og formidler

- 4.1 FeFo skal være en åpen organisasjon med god tilgjengelighet for publikum**
- 4.2 FeFo skal øke sin synlighet og bidra til økt kunnskap om egen virksomhet**
- 4.3 FeFo skal være en aktiv bidragsyter og utvikler innenfor relevante fagområder**
- 4.4 FeFo skal drive med kontinuerlig kompetanseutvikling på alle nivå i organisasjonen**
- 4.5 FeFo skal føre en aktiv dialog med samarbeidspartnere, brukergrupper og rettighetshavere**
- 4.6 FeFo skal inneha god kompetanse i, og synliggjøre samisk språk**



5 Organisasjon

FeFo skal være en attraktiv arbeidsplass, og opptre som en forutsigbar og profesjonell arbeidsgiver overfor sine ansatte

5.1 FeFo skal rekruttere, utvikle og inneha høy kompetanse innenfor relevante fagområder

5.2 FeFo skal sikre likestilling, likebehandling og følge høye etiske standarder



Vår dato/Min beaivi
18.09.2015

Vår ref./Min čuj.
15/2085

Deres dato/Din beaivi

Deres ref./Din čuj.

Finnmarkseiendommen Finnmárkkkuopmodat

Finnmark fylkeskommune
Sametinget

Høring – revisjon av strategisk plan for FeFo

Vedlagt følger forslag til ny strategi vedtatt av styret i FeFo 14. september 2015. Strategien tar utgangspunkt i rammebetingelser gitt i Finnmarksloven. Målet med den nye strategien er å klargjøre styrets ønsker for hvilken retning FeFo skal ha samtidig som dokumentet skal være mest mulig kortfattet. Strategien vil erstatte dagens strategi og skal gjelde fra 1.1.2016.

Formålet med strategien er å binde de overordnede politiske prioriteringene sammen med den retning og det fokus forvaltningen av Finnmarkseiendommen skal ha. Det er derfor utarbeidet en strategi som beskriver 5 fokusområder med tilhørende visjon og målsettinger. For å få en grundig og gjennomarbeidet strategi som ikke bare er forankret internt i FeFo, men også i Finnmarks befolkning, er vi avhengig av en positiv holdning og innsats fra flest mulig i fylket.

Det må også presiseres at FeFo vil gjennomføre en åpen høringsrunde der alle innspill vil bli tatt med i det videre arbeidet. Alle kan derfor på selvstendig grunnlag sende innspill til strategien.

Styret har vedtatt å gjennomføre følgende særskilte tiltak i løpet av høringsprosessen:

- Møter med Finnmark fylkesting og Sametinget
- Møter med regionrådene i Finnmark
- Høringskonferanser i Alta den 20. oktober 2015 og i Tana bru den 22. oktober 2015.
- Annonsering i media, hjemmeside og sosiale medier

Forslaget sendes ut i tråd med vedlagte adresseliste. FeFo ber kommunen formidle dette høringsutkastet til relevante aktører som eventuelt mangler i vedlagte adresseliste.

FeFo ber spesielt om tilbakemeldinger på følgende spørsmål:

1. om de foreslåtte fokusområder oppfattes å være hensiktsmessige og relevante
2. om det er viktige fokusområder som ikke inngår i strategien

FeFo

Postboks 133
9811 VADSØ

Hovedkontor: Lakselv – Torget
Alta/Álta – Skogforvalterveien 8
Vadsø/Cáhcesuolu – Kirkegata
20

Kirkenes/Girkonjárga – Johan
Knutzens. gt. 14

Telefon/Telefovdna: 09975
e-post: post@fefo.no
www.fefo.no

Innspill til strategiplanen sendes til:

**FeFo,
Postboks 306,
9711 Lakselv**

eller på e-post til: post@fefo.no innen **23.11.2015** og merkes «**høringsvar strategi**»

Endelig forslag til strategisk plan vil behandles i styret i desember 2015.

Eventuelle spørsmål kan rettes til styreleder Raymond Robertsen (telefon: 908 37 137; e-post: raymond.robertsen@gmail.com) eller direktør Jan Olli (telefon 958 20 286; e-post jll@fefo.no).

Vedlegg:

- Finnmarksloven- en orientering
- Fakta om FeFo og Finnmarksloven
- Adresseliste

Med hilsen/Dearvvuodáiguin

Jan Olli
direktør

Strategisk plan

vedtatt 1. april 2011



FeFo



Innhold

1 Innledning	3
2 Visjon	3
3 FeFos hovedmål	5
4 FeFos kjerneverdier	5
5 Strategi	6
5.1 Strategisk grunnprinsipp	6
5.2 Forvaltning av grunn og rettigheter	6
5.2.1 Arealer og tomter	6
5.2.2 Salg og bortfeste	7
5.3 Næringsvirksomhet	8
5.3.1 Ressursutnyttelse	8
5.3.2 Forretningsvirksomhet basert på FeFos ressurser	8
5.4 Utmarksforvaltning	9
5.4.1 Ressursforvaltning	9
5.4.2 Meahcastallat / Utmarkshøsting	11
5.5 Andre samfunnsområder	12
5.5.1 Friluftsliv	12
5.5.2 Forurensing og forsøpling	12
5.5.3 Kontraktsløse bygg og anlegg	12
5.5.4 Motorferdsel i utmark	13
6. Økonomi	14
7. Informasjon og kommunikasjon	15
8. Språk	15



FOTO: LARS KREMPIG

UTGIVER:
Finnmarkseiendommen – Finnmarkkuopodat

FORSIDEFOTO:
Anne Olsen-Ryom

DESIGN OG OMBREKNING:
Morten Hernæs, 07 Aurskog

TRYKK:
07 Aurskog

07



Innledning

Strategiplanen fastsetter Finnmarkseiendommen – Finnmarkkuopmodat (FeFo) sine strategier. Planen vil bli supplert med utfyllende retningslinjer på noen områder, og tidligere vedtatte retningslinjer videreføres. Planen gjelder fra 2011, og skal behandles av styret minst hvert fjerde år.

Strategiplanen bygger på Finnmarkslovens formål om økologisk bærekraft, til beste for innbyggerne i Finnmark og som grunnlag for samisk kultur. Disse formålene er førende for strategiplanen og styrende for hele FeFos virksomhet. I planen har FeFo valgt å lage strategier rettet mot finnmarkinger generelt, samtidig som man i oppfølgingen vektlegger hensynet til samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv. FeFo skiller i sin forvaltning ikke mellom finnmarkinger med ulik etnisk bakgrunn.

FOTO: LARS KREMPIG



Fakta om FeFo og Finnmarksloven

- FeFo ble etablert 1. juli 2006 med hjemmel i Finnmarksloven. Finnmarksloven er vedtatt av Stortinget og stadsfestet av Kongen i statsråd 17. juni 2005.
- Finnmarksloven innebærer en anerkjennelse av samiske rettigheter til land og vann i Finnmark.
- Finnmarksloven gir alle bosatte i Finnmark like rettigheter uavhengig av etnisk bakgrunn.
- FeFo er grunneier til ca. 46 600 km² eller ca 96% av Finnmarks areal, og har hovedkontor i Lakselv.
- FeFo er et eget rettssubjekt uten andre eiere enn finnmarkingene.
- FeFo ledes av et styre på seks finnmarkinger, oppnevnt av Finnmark fylkesting og Sametinget.
- FeFo er selvfinansierende, og er moms- og skattepliktig.
- Finnmarksloven har en rekke bestemmelser som gir FeFo mindre handlingsrom og større ansvar enn andre grunneiere. Det gjelder særlig i forvaltningen av vilt og fisk.
- En egen kontrollkomité, oppnevnt av Finnmark fylkesting, Sametinget og Kongen, skal se til at FeFo driver sin virksomhet innenfor finnmarksloven og annen lovgivning.
- Finnmarksloven griper ikke inn i etablerte rettighetsforhold. For å utrede og behandle spørsmål knyttet til rettigheter på Finnmarkseiendommen er det opprettet en Finnmarkskommisjon og det skal opprettes en utmarksdomstol for Finnmark.

Finnmarkseiendommens visjon er:

■ Finnmarkseiendommen – felles muligheter– felles ansvar.

Visjonen favner

- framtidsperspektivet
- mulighetsperspektivet
- samarbeidsperspektivet

Gjennom aktivt eierskap, kompetente medarbeidere og i dialog med offentlige myndigheter og brukergrupper, skal FeFo forvalte grunn og rettigheter til beste for Finnmark, samt bidra til vekst og bærekraftig utvikling

Visjonen innebærer også det felles ansvar FeFo og andre har for sammen å forvalte Finnmarkseiendommen på en bærekraftig måte som sikrer hensynet til framtidige generasjoner.

■ Rypesnarejakt. FOTO: LARS KREMPIG





FOTO: LARS KREMPIG

3 *FeFos hovedmål*

I dette ligger at FeFo skal:

- Forvalte grunn og ressurser i samsvar med Finnmarkslovens formål på en måte som gir legitimitet i befolkningen.
- Styrke kulturmangfoldet, identitet og tilhørighet, stimulere til næringsutvikling basert på lokale ressurser, for derved å bidra til å gjøre Finnmark til et attraktivt sted å bo.
- Ha et godt økonomisk fundament og sikre fellesverdiene.

Finnmarksloven §1

Lovens formål er å legge forholdene til rette for at grunn og naturressurser i Finnmark fylke forvaltes på en balansert og økologisk bærekraftig måte til beste for innbyggerne i fylket, og særlig som grunnlag for samisk kultur, reindrift, utmarksbruk, næringsutøvelse og samfunnsliv.

4 *FeFos kjerneverdier*

FeFo skal være:

- Forutsigbar
- Langsiktig
- Utviklende
- Samspillende

Kommunen bestemmer arealbruken

Kommunene er lokal myndighet etter plan- og bygningsloven, og bestemmer gjennom kommuneplanens arealdel hva alle arealer i kommunen skal benyttes til. Utarbeiding av planen skal skje i dialog med grunneiere, rettighetshavere og offentlige sektormyndigheter (miljø- og kulturminnemyndighetene, reindrifts- og landbruksforvaltningen m.v.). Sektormyndigheter, fylkestinget og Sametinget kan fremme innsigelse og kreve at planen behandles av miljøverndepartementet dersom de er uenige i planlagt arealbruk, men denne muligheten har ikke FeFo som grunneier.

Alle offentlige myndigheter og FeFo skal legge Sametingets retningslinjer for endret bruk av utmark til grunn i sin saksbehandling.

Bruksretter på FeFos grunn

Grunneierretten er en samlebetegnelse på mange rettigheter, bl.a. beiterett, rett til skogen, jaktrett og fiskerett. Vanligvis er grunneieren også eier av disse rettighetene, men ikke alltid. Grunneieren kan normalt ikke regulere utøvelsen av andres rettigheter, og kan ikke disponere grunnen slik at rettighetshaverne ikke får utnyttet sine rettigheter.

Reindriften er den største rettighetshaver på FeFos grunn. Retten til reindrift gir bl.a. rett til beite og til oppføring av nødvendige reindriftsanlegg. Reindriften reguleres av reindriftsloven som forvaltes av reindriftsmyndighetene. FeFo har ingen myndighet til å regulere utøvelsen av reindrift på FeFos grunn.

5.1 Strategisk grunnprinsipp

For å oppnå de fastsatte målene skal følgende grunnprinsipp være førende for hele FeFos virksomhet:

FeFo skal være en aktiv og ansvarlig grunneier som tar vare på og utvikler våre felles ressurser.

I dette ligger at FeFo skal:

- Ha oppfatninger av hvordan FeFos grunn og ressurser kan utnyttes, og ha dialog med kommunene om arealbruken.
- Kartlegge og forvalte ressursene i et langsiktig perspektiv i samarbeid med private og offentlige aktører
- Legge til rette for aktiv utvikling av både ny og tradisjonell næringsvirksomhet basert på FeFos grunn og ressurser etter en avveining av de ulike interesser.
- Legge til rette for bruk av FeFo-grunn i forbindelse med friluftsliv og utmarkshøsting.
- Føre tilsyn og kontroll.
- Føre en aktiv dialog med brukergrupper og samarbeidsparter.

5.2 Forvaltning av grunn og rettigheter

FeFos kjernevirksomhet er forvaltning av grunn med tilhørende naturressurser og rettigheter. Følgende strategier skal legges til grunn for FeFos forvaltning av disse:

5.2.1 Arealer og tomter

- Disponering av FeFos grunn skal skje med utgangspunkt i godkjente kommunale planer. FeFo vil i tillegg fremme andre søknader for behandling etter plan- og bygningsloven.
- FeFo skal være en aktiv samarbeidspart i de kommunale planprosessene, og bidra til medvirkning fra rettighetshavere og brukerinteresser.
- FeFo skal selv og i samarbeid med andre, sikre, utvikle og tilgjengeliggjøre best mulige eiendomsdata (eiendomsgrenser, hjemmelsforhold, rettigheter m.v.).
- I samråd med vedkommende kommune kan FeFo inngå tidsbegrensede opsjonsavtaler i påvente av offentlige tillatelser, når dette anses nødvendig for å utvikle viktige utbyggings- eller næringsprosjekt.
- FeFo vil at fritidshytter primært skal planlegges i felt nær eksisterende infrastruktur. Der forholdene ligger til rette bør det planlegges veiadkomst og framføring av strøm.
- FeFo stiller seg positiv til utbygging av vei og strøm også i eldre hyttefelt, men forutsetter at utbygging skjer med grunnlag i godkjent reguleringsplan. FeFo kan bidra til nødvendig planavklaring.
- Kostnader til opparbeiding av infrastruktur i hyttefelter skal dekkes av hytteeierne som i fellesskap også skal eie infrastrukturen.
- FeFo skal bidra til et bredere spekter av hyttetomter, også hyttefelt med full infrastruktur.



5.2.2 Salg og bortfeste

- FeFo skal i samarbeid med kommunene legge til rette for vekst og utvikling i Finnmark.
- Tomtearealer som er regulert til utbygging og fradelt, kan selges eller bortfestes.
- FeFos prispolitikk skal regulere og motvirke prispress på boligarealer i kommunene.
- Alle større eiendomssalg til kommunene skal skje etter forhandlinger med utgangspunkt i den totale prisen for opparbeiding av arealet.
- Hyttetomter skal normalt festes bort.
- Utmark skal som hovedregel ikke selges.
- FeFo skal praktisere frivillig innløsning av bebygde boligtomter.
- Hyttetomter tildeles som hovedregel gjennom loddtrekning.
- FeFo vil bidra til at festet dyrka mark holdes i hevd og sikre forutsigbare festekontrakter for jordbruksnæringen.
- Reindriftas arealvern sikres gjennom planprosessene og ved at FeFo fører en restriktiv praksis ved salg av grunn i utmark.
- FeFo skal som hovedregel følge kommunale vedtak med å gi tillatelse til bruksendring av næringshytter til fritidshytter.

Finmarkskommisjonen

Finmarkskommisjonen er opprettet for å utrede bruks- og eierrettigheter på FeFos grunn. FeFo skal i henhold til Finnmarksloven ta stilling til kommisjonens konklusjoner. Dersom FeFo er uenig i konklusjoner, bringes saken inn for Utmarksdomstolen for Finnmark. Utmarksdomstolens avgjørelser kan ankes til Høyesterett.

Masi kvartsitt – sittebenk i Karasjok.

FOTO: HALFDAN CARSTENS / GEOPORTALEN.NO



Gaskabeivárri.

FOTO: TROND AARSETH



Tillatelse til næringsvirksomhet

Kommunen vedtar arealplaner som fastsetter hva de enkelte arealer kan brukes til og gir byggetillatelse. Større utbygginger krever ofte tillatelse (konsesjon) fra offentlige myndigheter som NVE og Direktoratet for mineralforvaltning. I tillegg kreves tillatelse etter forurensningslov, kulturminnelov og en rekke andre særlover.

Grunneier har førsterett til å utnytte sin eiendom til det formål offentlige myndigheter bestemmer. Dersom viktige samfunnshensyn taler for det, kan offentlig myndighet gi tillatelse til ekspropriasjon av grunn og rettigheter fra FeFo.

5.3 Næringsvirksomhet

Følgende strategier gjelder for næringsvirksomhet på FeFos grunn:

5.3.1 Ressursutnyttelse

- FeFos aktivitet på nærings- og forretningsområdet skal primært være knyttet til arealer, grus og pukk, mineraler, barskog, vann- og vindkraft.
- FeFo skal bidra til at viktige naturressurser blir vurdert avsatt til næringsformål i kommunale planer.
- FeFo skal medvirke til at ressurser og verdier på FeFos grunn bidrar til ny eller økt verdiskapning i fylket, herunder stimulere til lokalt eierskap.
- Rettigheter til FeFos naturressurser kan leies ut, men ikke selges.
- Grunneiers mineraler som industrimineraler og naturstein forvaltes i samsvar med vedtatte retningslinjer.

5.3.2 Forretningsvirksomhet basert på FeFos ressurser

- FeFo skal normalt ikke motsette seg gjennomføring av nærings- og utbyggingsprosjekter når endelige offentlige vedtak/konsesjoner foreligger.
- Leieavtaler for grunn og rettigheter inngås på kommersielle vilkår, men FeFo vil ha en prisprofil som stimulerer til etablering av ny næringsvirksomhet.

- Når FeFo driver avledet forretningsdrift skal den utøves på konkurransemessige like vilkår med andre og som hovedregel skje fra selvstendige selskap.
- FeFo skal være forsiktig med å engasjere seg i prosjekter med høy finansiell risiko.

5.4 Utmarksforvaltning

Med utmarksforvaltning menes her forvaltning av fornybare biologiske ressurser i utmark, primært vilt, fisk og skog. Forvaltningen av disse ressursene er regulert i Finnmarksloven som legger sterke føringer på utformingen av strategien. Følgende strategier skal legges til grunn:

5.4.1 Ressursforvaltning

- Det skal legges vekt på utmarkas betydning som identitetsskaper og arena for næring, utmarkshøsting og opplevelser.
- FeFo skal tilrettelegge for en bærekraftig høsting og bruk av utmarksressursene og ivaretagelse av utmarkas miljøverdier.
- Reguleringer av jakt og fiske skal utformes i dialog med brukergrupper og rettighetshavere, og varsles i god tid.
- Reguleringer kan innføres av hensyn til ressursen, av hensyn til utøvelsen av jakt og fiske og av hensyn til andre brukergrupper.
- Ved regulering skal nærhet til ressursen og tradisjonell bruk tillegges vekt.
- Lauvskogen skal forvaltes i et flerbruksperspektiv og primært reserveres for vedhogst for innbyggerne i Finnmark.



▲ Valvatn kraftverk. FOTO: TROND AARSETH

▲ Husbygging i Alta. FOTO: JARLE MJØEN



Lykkefisken på Mathisvannet, Alta.
FOTO: LARS KREMPIG





Elgjakt i Finnmark. FOTO: EINAR J. ASBJØRNSEN

5.4.2 Meahcástallat / Utmarkshøsting

- FeFo vil stimulere til og legge til rette for bærekraftig utmarkshøsting, både for å videreføre tradisjonell naturbruk og som bidrag til trivsel, bosetning og bedre folkehelse.
- FeFo vil forvalte elgjakta slik at flest mulig av fylkets innbyggere får anledning til å drive elgjakt.
- Kunnskap om lokal og tradisjonell utmarkshøsting skal vektlegges i forvaltningen av utmarksressursene.
- Innlandsfiske skal være gratis for personer bosatt i Finnmark.
- Prisene på jakt og fiske for bosatte i Finnmark skal ligge under markedsnivå.
- Priser på jakt og fiske for bosatte utenfor fylket skal markedstilpasses.
- Forvaltningen av de ulike ressursene skal skje i samsvar med vedtatte retningslinjer som er utarbeidet i samråd med brukergruppene.
- FeFo skal videreføre og styrke oppsynet gjennom oppsynssamarbeidet med Statens naturoppsyn og ha god kommunikasjon med andre offentlige og private oppsynsordninger.

Offentlige vilt- og fiskemyndigheter

I Norge som i de fleste andre land, er det i utgangspunktet grunneieren som har jaktretten og fiskeretten i elver og innsjøer.

Miljøverndepartementet, Direktoratet for naturforvaltning, fylkeskommunen, Fylkesmannen og kommunen fastsetter rammer for når, hvor og hvordan jakt og fiske kan utøves. Innenfor disse rammene kan grunneier innføre ytterligere reguleringer.

Friluftsmyndighet

Kommunen er myndighet etter friluftsløven og kan innføre adferdsregler for viktige friluftsområder og gi pålegg til grunneiere om blant annet fjerning av stengsler som er til hinder for allmenn ferdsel.

Forurensingsmyndighet

Kommunen er myndighet etter forurensningsloven, og har ansvar for å følge opp forurensnings- og forsøplingssaker. Forurenser er økonomisk ansvarlig, og kommunen kan gi forurenser pålegg om opprydding. Kommunen kan sette tidsfrister, utstede gebyrer og rydde opp for forurenseres regning.

Fjerning av kontraktløse bygg og anlegg

Kommunen er myndighet etter plan- og bygningsloven og behandler søknader om oppføring av bygg og anlegg. Kommunen har også anledning til å stanse oppføring av bygg og anlegg som ikke har nødvendige tillatelser, og stille krav om riving eller at feil blir rettet opp. Kommunen kan sette tidsfrister, utstede gebyrer og foreta riving for utbyggers/eiers regning.

Reindriftsmyndighetene gir tillatelse til oppføring av bygg og anlegg i reindriften, og kan stille krav om riving av bygg og anlegg som det ikke er gitt tillatelse til eller ikke lengre benyttes i reindriften.

FeFo kan ikke fjerne kontraktløse bygg og anlegg uten avgjørelse fra domstolen.

5.5 Andre samfunnsområder

5.5.1 Friluftsliv

- FeFo vil stimulere til friluftaktiviteter for alle grupper i befolkningen, som grunnlag for trivsel og bedre folkehelse.
- FeFo skal årlig sette av ressurser til grønne formål. Med grønne formål menes aktiviteter i friluft som stimulerer til fysisk aktivitet, bruk og høsting av naturen. Tildelingen bør samordnes med øvrige tilskuddsordninger.
- FeFo vil ved tildeling av grønne midler prioritere tiltak rettet mot barn, ungdom og kvinner.
- FeFo vil samarbeide med private og offentlige aktører for å sikre og bedre tilgjengeligheten til viktige friluftsområder, spesielt i tettstednære områder.
- FeFo kan samarbeide med private og offentlige aktører om enkel fysisk tilrettelegging, men skal ikke stå som eier av anlegg.

5.5.2 Forurensing og forsøpling

- FeFo vil bistå forurensingsmyndighetene med å få registrert forurensing og forsøpling på FeFos grunn, og opphavet til forurensingen/forsøplingen.
- FeFo vil samarbeide med private og offentlige aktører for å få ryddet opp i «eierløst søppel» på FeFos grunn.



- FeFo vil samarbeide med private og offentlige aktører om tiltak for å forebygge forurensing og forsøpling.

5.5.3 Kontraktløse bygg og anlegg

- FeFo vil arbeide for å identifisere bygg og anlegg som er ført opp på FeFo-grunn uten nødvendige tillatelser.
- FeFo vil samarbeide med aktuelle offentlige myndigheter for å få saksbehandlet bygg og anlegg uten nødvendige tillatelser, ved at det for eksempel avholdes samarbeidsmøter.

5.5.4 Motorferdsel i utmark

- FeFo vil aktivt ta stilling til etablering av nye åpne motorferdselløyper på FeFo-grunn og forutsetter at ingen nye løyper blir godkjent uten samtykke fra FeFo.
- FeFo vil som hovedregel ikke bruke grunneierretten til å overprøve kommunens dispensasjonspraksis.
- FeFo vil tillate opparbeiding/utbedring av kjørespor for å motvirke ytterligere kjøreskader, når det er avklart at dette ikke vil være til vesentlig skade eller ulempe for andre interesser. Opparbeiding og vedlikehold er ikke FeFos ansvar.
- FeFo vil samarbeide med private og offentlige aktører om utbedring av kjørespor for å forebygge ytterligere skader.

Motorferdselmyndighet

Kommunen og fylkesmannen er myndighet etter motorferdselloven, og vedtar løypenett og gir dispensasjoner. FeFo kan som enhver annen grunneier nekte motorisert ferdsel i utmark på egen grunn.

FOTO: BJARNE RIESTO



Økonomi

FeFos drift er basert på selvfinansiering og legger følgende prinsipper til grunn for sine disponeringer:

- Ved årlig budsjettbehandling kan det avsettes midler til utvikling av ressurser på FeFos grunn, alene eller i samarbeid med andre parter.
- FeFo vil sette av penger til FoU-tiltak knyttet til utnyttelse av FeFos ressurser.
- FeFo skal samarbeide med Sametinget og Fylkeskommunen om å utvikle ordninger for samfunnsnyttig anvendelse av framtidig overskudd.

Team Finnmark. FOTO: BJØRN ROALD MIKKELSEN





▲ NM i scootercross, Kautokeino.
FOTO: JAN HENRIK HÆTTA

Informasjon og kommunikasjon

- FeFo vil bidra til økt kunnskap om egen organisasjon og virksomhet.
- FeFos kontakt utad skal preges av åpenhet og etterrettelighet.
- FeFo skal bidra til å skape arenaer for dialog og meningsutveksling.
- FeFo vil sikre god tilgjengelighet gjennom åpningstider, responstid, nettbasert kommunikasjon og tjenester.

Språk

- All skriftlig informasjon skal være tilgjengelig både på samisk og norsk. Henvendelser på samisk skal besvares på samisk.
- Møtespråket i styret skal være både samisk og norsk.
- På åpne møter innenfor forvaltningsområdet for samisk språk, skal det være tolking til samisk/norsk.

Sámegillii go jorgalat / Snu for samisk versjon





Snu for norsk versjon / Dærogiliii go Jorgalat



SØR-VARANGER KOMMUNE

Boks 406, 9915 Kirkenes
Tlf. 78 97 74 00. Fax 78 99 22 12
E-post: postmottak@sor-varanger.kommune.no
www.svk.no

SAKSFRAMLEGG Sak til politisk behandling

Saksbehandler: Trasti, Vegar Nilsen Enhetsleder: Trasti, Vegar Nilsen, tlf. 78 97 74 91	Dato: 04.11.2015
Arkivsak: <arkivsaknr>	
Saksordfører: Bergeng, Lena Norum	

Utvalg	Saksnummer	Dato
Formannskapet	048/15	11.11.2015
Kommunestyret		

HØRINGSUTTAELSE TIL KONSEPTVALGUTREDNING FOR E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES

Vedlagte dokumenter:

KVU E6 HØYBUKTMOEN-KIRKENES

Dokumenter i saken:

- 2015022902 NY HØRINGSFRIST SATT TIL 19.11.2015 - KVU HØYBUKTMOEN - KIRKENES
- 2015021130 HØRING KONSEPTVALGUTREDNING - KVU E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES
- 2015009126 KVU - KIRKENES
- 2015006307 KOMMENTARER TIL KVU E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES
- 2015003727 UTFORDRINGSNOTAT KVU E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES
- 2014008717 UTTAELSE TIL UTFORDRINGER FOR KVU E6 HØYBUKTMOEN - KIRKENES
- 2014006109 INNSPILL TIL OPPSTART AV KONSEPTVALGUTREDNING (KVU) E6 KIRKENES - HØYBUKTMOEN
- 2014003746 OPPSTART KONSEPTVALGUTREDNINGER (KVU) E6 KIRKENES - HØYBUKTMOEN

Kort sammendrag:

Statens vegvesen har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utarbeidet konseptvalgutredning (KVU) for E6 Høybuktkmoen - Kirkenes. Utredningen analyserer ulike

konsept for stamnetterminal og vegtilknytning.

Samferdselsdepartementet har bedt Statens vegvesen om å sende konseptvalgtutredningen på høring til lokale og regionale myndigheter samt andre interessenter.

Sør-Varanger kommune er gitt frist til 19.11.15 til å avgi uttalelse til KVVU-en.

Faktiske opplysninger:

Konseptvalgtutredning er en statlig utredning for statlige investeringer over 750 millioner.

Med konseptvalgtutredninger (KVVU) menes tidligfaseutredninger i forbindelse med store statlige arealutviklingsprosjekter og hvor finansdepartementets kvalitetssikringsordning skal legges til grunn for investeringsbeslutning og prosjektgjennomføring.

Hensikten er å sikre at konseptvalget av store statlige investeringsprosjekter undergis en reell politisk styring, og sikre at det beste konseptvalget gjøres i et langsiktig perspektiv.

Konseptvalgtutredning (KVVU) for E6 Høybuktmoen – Kirkenes ble igangsatt av Statens vegvesen, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet i februar 2014. Bestillingen fra Samferdselsdepartementet lyder som følger:

«Hovedproblemstillinger i KVVUen 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. KVVUen bør også se nærmere på sentrumsutvikling/miljø (tungtransport ut av sentrum). Direktoratet bes i prosjektplan/ «Utfordringer for KVVU» avklare om evt. utvikling av lufthavnen, lokalisering av stamnetthavnen og mulig fremtidige jernbanetrasé bør inngår i utredningsarbeidet»

Våren 2014 utarbeidet vegvesenet en prosjektplan «Utfordring for KVVU E6 Høybuktmoen - Kirkenes», som etter Samferdselsdepartementets godkjenning ble mandatet for selve konseptvalgtutredningen (KVVU-en):

Hovedutfordringene for overordnet transportsystem:

- *Havn og havneplassering*

- *Ny veg til ny havn og muligheter for andre forbindelse mellom Tømmerneset og Kirkenes*

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.

Hovedutfordringer for sentrumsutvikling:

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

Konseptvalgutredning for E6 Høybuktmoen – Kirkenes ble sendt på høring av Samferdselsdepartementet i september 2015, kommunen er gitt høringsfrist til 19. november.

Sør-Varanger kommune har i perioden høsten 2012 til sommeren 2015 hatt en omfattende prosess med utarbeidelse av kommunedelplan for Tømmernes. Prosessen har omfattet dialogkonferanser, åpne møter, åpne høringer, arbeidsmøter i kommunestyret, møter med berørte arealbrukere og fagmyndigheter i tillegg til møter med utbyggingsaktører. Det er utarbeidet en rekke konsekvensutredninger som dannet grunnlaget for utarbeidelsen av planen, som ble vedtatt av kommunestyret i juni 2015.

Rådmannens vurderinger:

Rådmannens vurderinger av KVVU-en framkommer i forslag til høringsuttalelse, kfr. forslag til innstilling.

Kommuneplanens hovedmål:

Sør-Varanger kommune skal utvikles til et lokalsamfunn som gir grunnlag for befolkningsvekst i alle deler av kommunen. Arealdisponering og offentlig service og tjenesteproduksjon skal dimensjoneres ut fra en samlet befolkning på 12.000 innbyggere ved planperiodens utløp, og ha en kvalitet som gjør kommunen attraktiv som bosted og for etableringer og knoppskyting i privat næringsliv.

Hovedmålet vil være retningsgivende for de politiske og administrative prioriteringer i hele den kommunale organisasjon i planperioden. Ut fra dette, skal det gjøres vurderinger i

forhold til følgende satsingsområder:

Satsingsområdene er ikke særskilt vurdert, det vises til rådmannens forslag til høringsuttalelse.

Næringsutvikling:

Infrastruktur:

Barn og ungdom:

Kompetansebygging:

Økonomi:

Universell utforming, jfr bestemmelser i plan og bygningslov:

Alternative løsninger:

Forslag til innstilling:

Sør-Varanger kommunestyre avgir følgende høringsuttalelse til konseptvalgutredning for E6 Høybuktknoen - Kirkenes:

«

Kort sammendrag:

Sør-Varanger kommune er svært positiv til at KVVU-en anbefaler en ny stamnetterminal med vei i kommunen. Det viser at fagetatene og kommunen deler synet om at Kirkenes sin posisjon og potensial som knutepunkt i Barentsregionen, er av nasjonal betydning. Det er også positivt at KVVU-en inkluderer byutviklingstiltak.

Kommunen er likevel grunnleggende skeptisk til hovedkonklusjonene i KVVU-en, og da spesielt alternativ Høybukta vest. Det bygges blant annet på at kommunen mener at:

- lokaldemokratiet og kommunens egne behov er tillagt for liten vekt både i prosessen og

i konklusjonene

- tidsaspektet er underkommunisert; en planavklaring av området Høybukta vest vil i beste fall ta 3-5 år og trolig svekke Kirkenes sin konkurranseevne ovenfor andre havner med tanke på aktivitet i Barentshavet og 23. konsesjonsrunde
- konfliktnivået for Høybukta vest er kraftig undervurdert med tanke på dagens brukere/ressurser i området (forsvaret, reinbeite, nasjonal laksefjord, kulturminner og hytteinteresser)
- Ellingshamn har størst potensial om en skal utrede mer tidkrevende alternativer (bedre arealtilgang, bedre samlokalisering, lavere konfliktnivå og sannsynligvis lavere totale investeringskostnader)
- den økonomiske usikkerheten i stamnetthavnalternativenes totalkostnader (milliardklassen) for kommunen og eventuelt andre aktører er underkommunisert og tilsynelatende underordnet hensynet til statens veikostnader (i 100-millionersklassen)

Innledning:

Kommunen ser positivt på at fagetatene anbefaler en ny stamnetterminal og vei til denne gjennom konseptvalgutredning (KVU) for E6 Høybuktmoen - Kirkenes. Dette viser at Kirkenes er av nasjonal betydning og åpner mulighetene for kommunen til å posisjonere seg som et knutepunkt i Barentsregionen (iht. Joint Barents Transport Plan). Med det vekstpotensialet som ligger i Barentsregionen innenfor petroleumsnæring, fiskeri, transport og logistikk vil Kirkenes utpeke seg som et naturlig knutepunkt.

En statlig utbygging av infrastruktur gir innhold i regjeringens nordområdesatsing og statlige myndigheter har gjennom utbygging av infrastruktur mulighet til å tilrettelegge for betydelig vekst i Kirkenes.

Kommunen ser spesielt positivt på veiforbindelse over Slambanken og inn til Kirkenes sentrum, som tilgjengelig gjør 1000 da sentrumsnære nærings- og industriarealer og vil avlaste E6 som innfartsåre til Kirkenes. En utbygging vil være i tråd med gjeldende planer for arealet (Kirkenes Industrial Logistics Area, KILA) og kan trolig etableres forholdsvis raskt.

Kommunen er fornøyd med at det legges opp til byutviklingstiltak som kan bidra til å gi byen det løftet den fortjener som Barents hovedstad. Kommunen mener det vil være viktig at tiltakene utføres etter en helhetlig plan for Kirkenes sentrum og vi forventer at dette arbeidet gjøres i samarbeid med kommunen.

Utredningen viser at Sør-Varanger er i en særstilling når det kommer til gode havnelokaliteter. Selv om enkelte lokaliteter ikke tilfredsstiller de definerte kravene for stamnetterminal, viser utredningen at kommunen har svært gode utviklingsmuligheter for framtiden.

Prosessen:

Kommunens muligheter for involvering og innflytelse i utredningsarbeidet har vært svært begrenset. Kommunen mener organiseringen av utredningsarbeidet har vært en svakhet for KVVU-en, hvor lokaldemokratiet ikke har blitt godt nok involvert. KVVU-en har til hensikt å peke på lokalisering av en stamnetterminal. Dette er i hovedsak en offentlig kai, med bakareal hvor kommunen må stå for kostnadene ved utbygging og tilrettelegging.

Prosessene legger altså opp til at statlige myndigheter skal bestemme hvor kommunen skal tilrettelegge havnearealer som fullt utbygd vil innebære investeringer i milliardklassen. Fordelingen av investeringene KVVU-en burde tilsi at kommunen ble gitt mere innflytelse i valg av lokalisering av framtidig havn. Ettersom en KVVU er en behovsorientert utredning, burde også kommunens behov dannet grunnlag for utredningen.

Det framkommer ikke i KVVU-en hvilke innspill som er innkommet fra kommunen og andre aktører i prosessen, dette gjør at vegvesenets vurdering av disse innspillene ikke er dokumenterte og etterprøvbare.

Kommunen registrerer også at KVVU-ens hovedproblemstillinger er endret i forhold til oppdragsbrevet fra Samferdselsdepartementet 06.02.13, dette uten at kommunens innspill til oppstart og utfordringsnotat er ivaretatt. Det kan synes som om endringer i problemstillingene er tilpasset et ønske om å etablere en øst-vest korridor, jfr. Joint Barents Transport Plan, mer enn å bidra til de beste løsninger for Kirkenesområdet.

Kommunen vil trekke fram prosesser foregående for KVVU-en. I styringsgruppen for «Kirkenespakken» har Statens vegvesen og Kystverket over en periode fra 2009 til 2013 oppfordret kommunen til å fatte en beslutning om hvor den framtidige stamnetterminalen/hovedhavna skulle plasseres. Etter en lang kommunal prosess fattet så kommunestyret et vedtak om dette den 27.02.13 og igangsatte kommunedelplan for Tømmerneset. Det er klart at vedtaket ble gjort for å synliggjøre ovenfor statlige myndigheter hvor kommunen ønsket å bygge ut ny hovedhavn, slik at staten i dialog med kommunen kunne se på muligheter for å realisere havna og veiframføring til denne. Det arbeidet som styringsgruppa, og oppfølgingen fra kommunen i saken, synes vegvesenet ikke å ha vektlagt i denne konseptvalgutredningen.

Tidsaspekt:

Konklusjonene i KVVU-en om lokalisering av stamnetterminal synes kontroversielle i forhold til andre fagmyndigheters ansvarsområde, kfr. merknader og innsigelser til kommunedelplan for Tømmerneset. Kommunen antar derfor at planleggingen av stamnetterminalen med konsekvensutredninger vil ta svært lang tid og trolig måtte avgjøres på departementsnivå.

Den 23. konsesjonsrunde er nå utlyst og dersom aktører skal kunne benytte Kirkenes som havn, både i letingen og utvinning må Kirkenes ha tilgjengelige havnearealer. Spesielt i utvinningsfasen vil det være avgjørende for Kirkenes, dersom man skal kunne konkurrere med andre havner, at vi har tilgjengelige havnearealer.

Sør-Varangersamfunnet og lokalt næringsliv står ovenfor store utfordringer som følge av lave malmpriser, fallende rubel, stormaktssanksjoner og fallende oljepris. Dette medfører behov for en snarlig tilrettelegging for nye arbeidsplasser. Som KVVU-en viser, har kommunen store arealer som egner seg til store industri- og havneetableringer, men så langt er det ikke tatt beslutninger om å bygge disse ut. Skal Kirkenes lykkes i satsningen på olje og gass er vi avhengig av prosesser som gir snarlige investeringsbeslutninger. Kommunen mener tidsaspektet er viet for liten plass i KVVU-en. Dersom man går videre med de valgte konseptene frykter kommunen at vi står ovenfor mer en 3-5år med ytterligere planlegging før en beslutning kan tas. Dette vil, slik vi ser det, svekke Kirkenes sin posisjon fordi aktørene vil ha inngått kontrakter og etablert logistikkmessige løsninger før Kirkenes kommer på banen.

Kommunen ser positivt på anbefalingen om vei over Slambanken, dette kan muliggjøre en forholdsvis rask etablering av KILA hvor det er regulert for industri og havnearealer. Ettersom det i KVVU-en ikke er angitt en planperiode for bevilgningen, så frykter vi at konsekvensen er at ei slik bevilgning ikke vil skje ved revisjon av neste NTP-perioden 2018-2027. Vi vil derfor sterkt anmode om at ei bevilgning tidfestes.

Merknader til KVVU-en:

Usikkerhet i kostnader:

Kommunen mener kostnadene for utbyggingen av stamnetterminalen bør være et vesentlig moment i valg av lokalitet. I dette legger kommunen til grunn at det trolig vil være vesentlige kostnadsforskjeller mellom de forskjellige konseptene for selve utbyggingen av havna med bakarealer.

I utredningen er utbyggingskostnadene for alle havnene forutsatt lik. Dette mener kommunen ikke gjenspeiler realitetene da det er store forskjeller i topografi både på land og i sjø for de forskjellige lokalitetene. Det er også forskjellige typer løsmasser og mektighet av løsmasse i de forskjellige områdene som kan være avgjørende for realisering innenfor rimelige kostnadsrammer. Det vil trolig også være ulike kostnader for de ulike alternativene knytta til kulturminner og eventuelle avbøtende tiltak til reindrifta.

Kommunen har gjennom planarbeidet for kommunedelplan for Tømmerneset beregnet kostnader for framføring av infrastruktur, herunder vann og strøm. Beregningene viser at det er betydelige forskjeller i kostnader for å tilknytte de forskjellige lokalitetene med vann og strøm. Kommunen mener det har vært benyttet en alt for enkel tilnærming i kostnadsberegningene for stamnetthavnene, særlig når denne kan synes avgjørende for om

en utbygging i det hele tatt kan la seg realisere med kommunale midler. Det synes urimelig at valg av lokasjon for stamnetterminalen skal gjøres ved å sammenligne kostnader for veialternativ, mens kostnadene for de forskjellige konseptene for stamnetterminalen ikke er gjenstand for samme sammenlikning.

Samlokalisering:

Det hevdes i KVVU-en at Høybukta vest har størst utviklingspotensial på grunn av muligheten for samlokalisering av ulike funksjoner og størrelsen på arealet. Kommunen vil bestride størrelsen på arealet, som er oppgitt til både 9600da og 3600da. Den avgrensning som er satt for konseptet Høybukta vest tar ikke hensyn til topografiske forhold. Innenfor området (3600da) er det en høydeforskjell på inntil 50-70 meter på land. Kommunen har tillatt seg å gjøre en enkel kost/nytteberegning ut i fra de enkelte områders topografiske forhold i sjø og på land og derav beregnet utviklingspotensialet for de forskjellige lokalitetene:

- KILA 1000da.
- Leirpollen 1500da.
- Ellinghamn 1100da.
- Gamneset 1000da.
- Pulkneset 800da.
- Høybukta vest 660da.

Avgrensningen slik de framkommer av KVVU-en er ikke vurdert opp i mot kostnader for utbygging og hvor stort areal som er realiserbart innenfor kostnadseffektive rammer. Dette gjør at utviklingspotensialet for Høybukta vest ikke synes realistisk.

Samordna bolig-, areal- og transportplanlegging:

Kommunen har gjennom kommuneplanen fastsatt at Kirkenes skal styrkes som boområde. En etablering av stamnetterminal med 500 arbeidsplasser drøyt 15 km fra disse boområdene kan ikke ses å bidra til å styrke Kirkenes som boområde. Avstand mellom lokalitetene og framtidige boområder i Kirkenes er ikke vektlagt i KVVU-en. Lokaliseringen av stamnetterminalen vurderes ut i fra dette å stride med statlige planretningslinjer for samordna bolig-, areal- og transportplanlegging.

Nasjonal laksefjord:

Det framkommer av KVVU-en at alle havnelokalitetene ligger i Nasjonal laksefjord. Kommunen har imidlertid et mere nyansert syn på dette. Kommunen kan her vise til Miljødirektoratets avslag (08.09.15) på Norterminals søknad om oljeomlastning innerst i Korsfjorden på lokasjon benevnt SS5 i reguleringsplanen for området. Avslaget er bl.a. begrunnet med den nære avstanden til Neidenelva, som er grunnlaget for den nasjonale laksefjorden. Basert på dette forventer kommunen at en utbygging av stamnetthavn i dette området vil møte på

liknende problemstillinger.

Konsekvenser for reindrift:

Kommunen har til kommunedelplan for Tømmerneset fått gjennomført en konsekvensutredning for reindriften i området. Kommunen registrerer at det i konseptvalgutredningen ikke er benyttet samme metodikk for å vurdere konsekvensene. Kommunen må likevel stille spørsmål ved konklusjonen om at en utbygging av Høybukta vest er vurdert til «kun» *negativ* konsekvens. Erfaringene fra kommunedelplanen for Tømmerneset burde tilsi at en utbygging her ville gi tilsvarende konsekvens som for Pulkneset/Leirpollen, altså *stor negativ*. Det framkommer for øvrig i utredningen til kommunedelplanen at Tømmerneset benyttes av to distrikt, Pasvik (5A/5C) og Spurvneset/Skoogerøya (4/5B). I KVVU-en vises kun til førstnevnte distrikt.

Havneogistikk og samdriftsfordeler:

Samlokalisering av, eller kort avstand mellom logistikkstasjoner, sentrumsfunksjoner og destinasjoner, kan gi betydelige kostnadsbesparelser i form av reduserte mellomtransporter, bedre fyllingsgrad og høyere leveringsfrekvens, lavere enhetskostnader og reduserte miljøkostnader. Nærhet til allerede etablerte kapasiteter som servicebedrifter, industri og næringsarealer, havneanlegg og offentlige servicefunksjoner, bør derfor være et naturlig vurderingskriterium.

Kirkenes har i dag en etablert infrastruktur tilhørende drifta av eksisterende havneområder og farled. Uavhengig av hvor en lokaliserer ny havn, må en påregne en trinnvis utbygging der det i lang tid vil være nødvendig og ønskelig å utnytte eksisterende infrastruktur. Kommunen mener at KVVU-en i for liten grad har vurdert muligheter for samordning med eksisterende havner og mulige avstandssulempere ved valg av lokalitet for stamnetterminalen.

Nautiske farledskrav:

Kystverkets krav til farled innebærer at framtidig stamnetterminal i Sør-Varanger skal ha kapasitet til å ta i mot cruiseskip på over 300 meter lengde. Farledskravene er i KVVU-sammenheng definert som absolutte krav som må oppfylles for at alternative havneområder skal vurderes videre. Alternativer som ikke oppfyller absolutte krav er utelukket for videre utredning. Kravene gjelder likevel ikke kaianleggene. Denne avgrensningen medfører at cruisetrafikken som utgjør 4-6 promille av dagens aktivitet legger urimelige føringer på utforming av framtidig stamnetterminal.

For Sør-Varanger kommune er det hensiktsmessig at havneutviklingen sees i sammenheng med fortsatt bruk av eksisterende kaianlegg. Nærhet til sentrumsfunksjoner er særlig aktuelt for cruiseskipsanløp. Størsteparten av fartøyene som anløper logistikkstasjoner i landet er inntil

130 meter og dyptgående inntil 12 meter. Sør-Varanger kommune mener at kriteriene som er valgt for fartøytype derfor legger en unødvendig begrensning mht. lokaliseringalternativ.

Jernbane:

Det konkluderes i KVVU-en med at det er mulig å etablere en jernbaneterminal i alle konseptene. Det framkommer samtidig at krav knyttet til jernbanens linjekurvatur og stigningskrav kan gi betydelige forskjeller i konsekvenser mellom alternativene, herunder både kostnads- og inngrepskonsekvenser. Kommunen mener utviklingspotensialet og kostnadene for utbygging må tas inn i vurderingen for valg av konsept. Framtidige investeringer må være en del av vurderingen for valg av lokasjon, slik at en i neste omgang ikke er låst til en kostnadsdrivende løsning. Vi ønsker derfor at det også redegjøres for Jernbaneverkets vurdering av kostnadene for en etablering av jernbaneterminal knyttet til de ulike alternative forslag til stamnetterminal.

Bompenger:

Av KVVU-en kapittel 9.5 framkommer følgende:

«Det eneste punktet som er vurdert til å ha så mye trafikk at det vil gi bompengebdrag av noe størrelse, er E6 mellom Hesseng og Kirkenes sentrum. Beregningene er gjort uavhengig av konsept, og må anses som grove anslag av finansieringspotensialet. Det er ut fra dette et potensial for bompengefinansiering på 400 - 500 mill. kr.»

Kommunen kan ikke se at det er lagt opp til tiltak på den eneste strekningen som har trafikk av betydning i dag, nemlig E6 mellom Hesseng og Kirkenes sentrum. Kommunen finner det vanskelig å akseptere at det skal avkreves bompenger på E6 mellom Hesseng og Kirkenes sentrum for å utbedre veistrekningen mellom Hesseng og Høybukta. Det vil imidlertid trolig være mere akseptabelt dersom det kreves bompenger for konsept som gir nye veiløsninger/innfart til Kirkenes sentrum.

Kommunen kan ikke se at kostnadene for veiløsning over KILA er tatt med i beregningene for konseptene, det stilles derfor spørsmål til hvordan denne tenkes finansiert. Vi savner også en tidfesting av disse bevilgningene, jf. våre kommentarer om tidsaspektet over.

Utbedring av E6 mellom Hesseng og Høybukta:

Det er satt som forutsetning for alle konseptene at E6 mellom Hesseng og Høybukta skal utbedres. Sett i sammenheng med E105 tilrettelegger utbedringen for en øst-vest korridor. Innfarten til Kirkenes og en eventuell stamnetterminal har i KVVU-en utgangspunkt i påknytting fra denne vegen. Kommunen mener det burde vært gjort mer for å vurdere andre løsninger for kryssing av Langfjorden. Til de forskjellige konseptene burde også utbedringene på

dagens E6 vært differensiert, slik at sammenlikningsgrunnlaget for vei til de forskjellige konseptene ble mer rettferdig. Dette kan begrunnes med at Høybukta vest ligger lengst vest på akse Hesseng-Høybukta, dernest Pulkneset. For konseptet Leirpollen synes utbedringer vest for Strømmen bru som uvesentlig, samtidig burde konseptet synliggjøres med andre veiløsninger.

ÅDT i forhold til anbefalt konsept:

Kommunen vil påpeke at dagens ÅDT mellom Høybukta og Hesseng er 1540 kjøretøy i døgnet, altså noe mindre enn E105 mellom Elvenes og Hesseng (ÅDT 1820). Utbedringen forutsetter ingen tiltak på E6 mellom Hesseng og Kirkenes som har en ÅDT på 7670 kjøretøy i døgnet. Kommunen må ut i fra ÅDT-tallene stille spørsmål om begrunnelsen for valg av utbedring av strekningen Hesseng-Høybukta som grunnlag for alle konseptene. Kommunen mener ny innfartsvei til Kirkenes burde hatt mye større fokus for KVVU-en og at vei til ny stamnetterminal burde vært sett i sammenheng med dette.

Vurdering av andre konsepter/veiløsninger:

Kommunen har i KVVU-prosessen foreslått andre konsept, jf. vårt brev 27.03.15. Kommunen la da fram andre veiløsninger inn til Kirkenes og en alternativ lokalisering av stamnetterminalen. Som en ny innfartsløsning til Kirkenes foreslår kommunen at kryssing av Langfjorden flyttes lengre nord, som erstatning for dagens Strømmen bru. Trafikk til Kirkenes fra vest vil ledes via bru til KILA og tunnel til sentrum. Trafikk øst-vest ledes fra Hesseng via KILA over ny bru over Langfjorden og videre vestover. Veiløsningen vil for øvrig virke som avlastningsvei for dagens E6 mellom Hesseng og Kirkenes. Dette konseptet mener kommunen gjør at utgangspunktet om utbedring av E6 fra Hesseng til Høybukta ikke er nødvendig. Vi kan ikke se at dette konseptet er drøftet i KVVU-en.

Drøfting og anbefaling av konsept:

Kommunen finner det uheldig at det i sammenlikningen av fordeler og ulemper mellom de ulike konseptene, ikke er benyttet objektive parametere. Argumentasjonen som benyttes i oppstillingen kan heller ikke synes å være konsekvent ettersom hva som er fordeler og ulemper varierer mellom konseptene.

Det er for Høybukta vest listet som en fordel at det er mulighet for samlokalisering, som igjen vil redusere kostnadene for infrastruktur og som tar i bruk minst areal. Samtidig listes det for samme konsept som en ulempe at alle aktørene må bygge egen infrastruktur til sine havner på Tømmerneset. Dette gjør det vanskelig for kommunen å se hvilken vektning de forskjellige fordelene og ulempene er gitt i drøftingen.

Videre utredningsarbeid:

Det framkommer av KVV-en at endelig valg av konseptene rangert som nr. 1 og nr. 2 skal gjøres på bakgrunn av videre utredningsarbeid. Det samme gjelder status for ny innfartsåre over KILA (Slambanken). Det er for kommunen uklart når dette arbeidet skal gjennomføres og om det her er ment planarbeid etter plan- og bygningsloven eller tilsvarende utredningsarbeid som for denne KVV-en.

Nina Bordi Øvergaard
rådmann

- Dette dokumentet er godkjent elektronisk i Sør-Varanger kommune og har derfor ingen signatur. -



Statens vegvesen



KVU

E6 Høybuktmoen–Kirkenes

FRAMTIDAS TRANSPORTSYSTEM I KIRKENES

Juni 2015



Foto: Berni Nilsen



KYSTVERKET



Jernbaneverket

Innhold

FORORD	4
SAMMENDRAG	6
1 INNLEDNING	8
1.1 Bakgrunn for konseptvalgutredning.....	8
1.2 Mandat	8
1.3 Sør-Varanger kommune	8
2 SITUASJONSBESKRIVELSE	10
2.1. Kirkenes sin strategiske plassering	10
2.2 Geografi.....	13
2.3 Miljø	17
2.4 Næringsliv og sysselsetting	18
2.5 Samferdsel.....	31
2.6 Kirkenes havn	38
2.7 Flytrafikk	38
2.8 Jernbane	39
3 BEHOVSVURDERING	40
3.1 Innledning - om behov	40
3.2 Nasjonale behov	40
3.3 Interessegruppers behov	46
3.4 Regionale og lokale myndigheters behov.....	47
3.5 Etterspørselsbaserte behov.....	48
3.6 Behovsvurdering - prosjektutløsende behov	50

4	MÅL	51
4.1	Effekt mål	51
4.2	Ønskede sideeffekter	52
4.3	Betingelser som konseptene skal oppfylle	52
5	MULIGHETSANALYSE.....	54
5.1	Delanalyse for havn	54
5.2	Delanalyse overordna vegnett.....	60
5.3	Delanalyse for sentrum.....	64
5.4	Delanalyse 0+ og forkastede forslag	67
5.5	Delanalyse grunnforhold.....	67
5.6	Delanalyse for flytrafikk.....	68
5.7	Delanalyse om jernbane.....	68
6	KONSEPTER	70
6.1	Innledning	70
6.2	Byutviklingstiltak	72
6.3	Konsepter	74
7	TRANSPORTANALYSE.....	79
7.1	Transportanalyse sjø.....	79
7.2	Transportanalyse	80
7.3	Usikkerhet i transportberegningene på veg	83
8	SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE.....	84
8.1	Prissatte virkninger	84
8.2	Ikke prissatte virkninger	88
8.3	Samlet samfunnsøkonomisk vurdering	91
9	ANDRE VIRKNINGER	92

9.1	Netto ringvirkninger	92
9.2	Fordelingsvirkninger.....	92
9.3	Lokale og regionale virkninger.....	92
9.4	Fleksibilitet	93
9.5	Finansiering.....	93
10	MÅLOPPNÅELSE.....	95
10.1	Måloppnåelse	95
10.2	Oppnåelse av generelle samfunns mål/ønskede sideeffekter.....	96
10.3	Vurdering av betingelser/krav konseptene skal oppfylle.....	97
11	DRØFTING OG ANBEFALING.....	98
11.1	Drøfting og anbefaling av konsept.....	98
11.2	Kontraktstrategi.....	104
12	MEDVIRKNING OG INFORMASJON.....	105
13	VEDLEGG OG REFERANSER.....	106
13.1	Vedlegg	106
13.2	Referanser	106

FORORD

Konseptvalgutredningen (KVU) for E6 Høybuktnoen – Kirkenes vurderer ulike konsepter for ny havn og veg til havn som kan gi Kirkenes et effektivt transportsystem for å betjene internasjonal maritim virksomhet i Barentsregionen. Konseptene er av nasjonal og strategisk betydning med sin nære plassering til Russland og Finland. KVUen inneholder også sentrumstiltak for forbedre sentrumsmiljøet og en utbedring av E6 til Kirkenes.

Konseptvalgutredninger (KVU) skal kvalitetssikres av eksterne konsulenter i regi av Samferdselsdepartementet og Finansdepartementet. Dette kalles ekstern kvalitetssikring (KS1). Konseptvalgutredninger bygges opp i henhold til krav fra Finansdepartementet (Rammeavtale for kvalitetssikring av konseptvalg) i seks deler:

- Behovsanalyse
- Mål og strategidokument
- Overordnet kravdokument
- Mulighetsstudie
- Alternativanalyse
- Føringer for videre planlegging

Kapittelinnelingen i denne utredningen bygger opp om disse seks hoveddokumentene slik:

Finansdepartementets krav til struktur	Konseptvalgutredningens oppbygning og struktur
	1. Innledning
Behovsanalyse	2. Situasjonsbeskrivelse 3. Behovsvurdering
Mål og strategidokument	4. Mål og krav
Overordnet kravdokument	
Mulighetsstudie	5. Mulige løsninger 6. Konsepter
Alternativanalyse	7. Transportanalyse 8. Samfunnsøkonomisk analyse 9. Andre påvirkninger 10. Måloppnåelse
Føringer for videre planlegging	11. Drøfting og anbefaling
	12. Medvirkning og informasjon 13. Vedlegg, kilder og referanser

Prosjektgruppa har hatt følgende deltagere: Kystforvaltningssjef Arve Andersen (Kystverket), driftssjef regionale lufthavner Per Lillemark og lufthavnsjef i Kirkenes Knut Kristoffersen (Avinor), sjefingeniør Raymond Siiri (Jernbaneverket), plansjef Håvard Lund (Sør-Varanger kommune), Eirik Selmer (Finnmark fylkeskommune, rådgiver plan og forvaltning Finnmark, Bjarne Mjelde og prosjektleder Anne-Mette Bjertnæs (begge Statens vegvesen).

Intern prosjektgruppe i Statens vegvesen har bestått av: Tore Leirstein, Pål Gøran Digernes, Hans Richardsen, Veronika Wiik, Bjørn Eriksen, Bjarne Mjelde, Kari Karstensen, Sven Arne Moen og Anne-Mette Bjertnæs.

Styringsgruppen har bestått av: regiondirektør Frode Kjersem (Kystverket), direktør strategi og samfunn Gunnar Markussen (Jernbaneverket), fra Statens vegvesen: avdelingsdirektør vegavdeling Finnmark Bjørg-Anita Joki, strategisjef Unni M. Gifstad, overingeniør Hæge Håkedal Skjæveland, sjefingeniør Ulf Haraldsen og regionvegsjef Torbjørn Naimak, som har ledet gruppa.

Politisk samrådsgruppe: ordfører Cecilie Hansen og arealplanlegger Vegard Trasti (Sør-Varanger kommune), hovedutvalgsleder kultur og samferdsel Remi Strand og seniorrådgiver Eirik Strand (Finnmark fylkeskommune), strategisjef Unni M. Gifstad og regionvegsjef Torbjørn Naimak (Statens vegvesen).

Bodø 19. juni 2015

Torbjørn Naimak

regionvegsjef

SAMMENDRAG

Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er planer om å etablere ny maritim virksomhet i Kirkenes, som krever nye havneløsninger med vegtilknytning. Samtidig er det et stort potensial for økt næringsaktivitet og verdiskaping i hele Barentsregionen, særlig innen olje-gass, industri, sjømat og reiseliv.

KVUen gjøres i en tid hvor det er mer usikkerhet om samhandling med Russland, men denne utredningen legger til grunn at handelen og samarbeidet over grensene vil øke i framtida.

Plasseringen av dagens havn fører til mye tungtrafikk gjennom sentrum, noe som går ut over trafiksikkerhet, miljø og utviklingen av Kirkenes som et attraktivt senter.

En nasjonal stamnetterminal må oppfylle krav til å ha ulike kaier, landareal som gir rom for utvikling, og tilgjengelig industriareal i tilknytning til kaia. Det må være god vegforbindelse og mulighet for jernbane. Blant de nautiske farledskravene som må oppfylles er sjødybde, innseilings- og manøvreringsforhold for tankskip, ankringsmuligheter og vindeksponering.

Kystverket har vurdert 13 mulige lokaliteter for stamnetterminal. Noen er forkastet fordi de ikke tilfredsstiller de absolutte nautiske farledskravene, mens andre forkastes på grunn av lang avstand til sentrum og eksisterende veg. Gamneset utredes ikke som framtidig stamnetterminal fordi private aktører planlager oljeomlastning, som skal erstatte dagens skip-til-skip omlasting i Bøkfjorden. Oljeomlastning kan kombineres med annen virksomhet, gitt sikkerhetsavstand. Dette gjelder ikke lagring av gass, som ikke lar seg samlokalisere i stamnetterminalen.

Pulkneset, Leirpollen og Høybukta vest er de aktuelle havnekonseptene. I tillegg til å vurdere vegløsninger til de tre lokalitetene, inneholder konseptene utbedring av E6 mellom Høybukta og Hesseng og byutviklingstiltak for Kirkenes sentrum. Disse er like for alle tre konseptene. I tillegg er det vurdert 0+-konsept som bare omfatter utbedring av E6 samt mindre sentrumstiltak. Alle konsept er vurdert opp mot 0-konsept, som er å beholde dagens situasjon.

Kostnadene til adkomstveg fra E6 er anslått til 100 millioner kroner for Høybukta vest, 280 millioner kroner til Pulkneset, og mellom 460 og 1070 millioner kroner til Leirpollen, avhengig av løsning. Utbedring av E6 mellom Høybukta vest og Hesseng er anslått å koste 590 millioner kroner, mens byutviklingstiltakene er på 160 millioner kroner.

Ingen av konseptene har positiv netto nytte. Vekstpotensialet som ligger i ny stamnetterminal og nye næringsområder fanges ikke opp i de samfunnsøkonomiske beregningene.

Alle konseptene vil ha negative konsekvenser for reindrifta. Når det gjelder private aktører, vil valg av havnekonsept ha stor betydning for deres kostnader med å knytte seg til stamnetterminalen. Sør-Varanger kommune ønsker Leirpollen som framtidig stamnetterminal. Det er ikke lagt fram dokumentasjon av private interessenter som vil drive tung virksomhet i Leirpollen.

Kystverket og Statens vegvesen anbefaler en samlokalisering av virksomheter i en stamnetterminal, slik at man kan dra nytte av investeringene i infrastruktur og samtidig legge til rette for ny næringsvirksomhet. Det antas også å være en fordel for reindrifta at havne- og industriaktivitet samles ett sted slik at inngrepene på Tømmerneset fører til minst mulig belastning for reindrifta.

Konseptvalgutredningen konkluderer med at både Leirpollen, Høybukta Vest og Pulkneset er egnet for å etablere stamnetterminal. De to konseptene på vestsida av Tømmerneset vurderes å ha størst

utviklingspotensial på havnesida på grunn av muligheten for samlokalisering av ulike funksjoner, størrelsen på arealet og isforhold.

Det anbefales derfor å gå videre med konseptene Høybukta vest og Pulkneset, med en prioritering av Høybukta vest. Videre utredningsarbeid vil gi svar på hvor stor forskjell det er mellom disse konseptene når det gjelder muligheter for samlokalisering, konsekvenser for reindrift, grunnforhold og havnetekniske forhold.

En ny stamnetterminal utenom sentrum vil bedre sentrumsmiljøet i Kirkenes. For ytterligere bedring av miljø og utviklingsmuligheter i Kirkenes sentrum anbefales etablering av en vegforbindelse fra E6 til Slambanken.

1 INNLEDNING

Bakgrunnen for konseptvalgutredningen er planene for ny maritim næringsaktivitet som skaper behov for ny havn med vegtilknytning. Samferdselsdepartementet har fastsatt mandat for utredningen.

1.1 Bakgrunn for konseptvalgutredning

Kirkenes er i en særstilling i Norge på grunn av nærheten til Russland, Finland og Barentshavet. Barentsregionen har store ressurser innen olje, gass, mineraler, metall, skog, sjømat og reiseliv. Både lokale og nasjonale aktører planlegger ny næringsaktivitet og verdiskapning for å ta et større vekstpotensial i hele Barentsregionen. Aktiviteten er knyttet til den maritime virksomheten i Kirkenes, og det er derfor behov for å etablere ny havn med tilknytning til overordna vegsystem.

På bakgrunn av dette har Statens vegvesen anmodet Samferdselsdepartementet om å lage en statlig KVV. Det legges til grunn at beslutning om konsept kan tas rundt årsskiftet 2015/2016 slik at prosjekter kan innarbeides i Nasjonal transportplan 2018–2027.

1.2 Mandat

På bestilling fra Samferdselsdepartementet utarbeidet Statens vegvesen «Utfordringer for KVV E6 Høybukta – Kirkenes» våren 2014. Utfordringsnotatet beskriver hovedutfordringene, forslag til samfunns mål, tidsplan og organisering. Kystverket, Jernbaneverket og Avinor er bidragsytere og vil delta i utredningen. Med utgangspunkt i dette ga Samferdselsdepartementet 1. september 2014 mandat for arbeidet med følgende merknader:

- Vurdere konsepter for stamnetterminal og veg til denne fra overordna vegsystem.
- Vurdere tilrettelegging for gang-syssel og kollektivtrafikk, samt miljø og trafikksikkerhetstiltak på lokalvegnettet.
- Reelt forskjellige konsept.
- Usikkerhet i kostnadene må ivaretas.
- Større vekt på kontraktstrategier.
- Fremtidig vekstpotensiale i regionen, herunder hvordan dette vil ha betydning for statlige samferdselsinteresser.

1.3 Sør-Varanger kommune

Sør-Varanger kommune startet den 27. februar 2013 arbeidet med en kommunedelplan (KDP) med konsekvensutredning for Tømmernes. Planens formål var å utrede infrastruktur for framtidig havne- og industribygging. Planprogram for denne ble stadfestet av kommunestyret 26. mars 2014. I arbeidet med kommunedelplanen forutsetter kommunestyret at stamnetterminalen skal lokaliseres til Leirpollen. Statens vegvesens innspill til planprogram var at kommunedelplanen bør legge vekt på behov og at det ikke er gitt noen tilsagn om finansiering av vegen til havnen. Det har vært avholdt møter med kommunen om denne kommunedelplanen under hele KVV- prosessen. Statens vegvesen

har bedt kommunen om å avvente framlegging av KDP Tømmernes i påvente av denne KVU. Det er ikke gjort. Statens vegvesen har lagt inn innsigelse den 17. april 2015 på adkomstveg til Leirpollen i påvente av KVU E6 Høybukta – Kirkenes. Vegvesenet har opprettholdt innsigelsen i brev datert 5. mai 2015.

2 SITUASJONSBEKRIVELSE

Kirkenes har en unik strategisk beliggenhet som internasjonalt knutepunkt i en region som er rik på naturressurser, og med et stort potensial for vekst innen sjømatnæring, petroleum og mineralindustri. Godsmengden over Kirkenes havn har økt sterkt de siste årene, og oljeomlasting innebærer en mangedobling av sjøtransporten. Kirkenes sentrum har en høy andel tungtransport, som skaper støy og trafikkikkerhetsproblemer.

2.1. Kirkenes sin strategiske plassering

Oppmerksomheten rundt Nordområdene, Barentsregionen og Arktis er økende. Det er store forventninger til framtidig vekst, utvikling og samarbeid i denne regionen. Kirkenes har en strategisk beliggenhet nær Barentshavet, viktige internasjonale sjøruter, fiske- og energiressurser og store malm- og mineralforekomster. Med 12 km til russisk grense og ca. 45 km til finsk grense utgjør Kirkenes et viktig knutepunkt i Barentsregionen og Arktisk.

Barentsregionen defineres som de nordlige områdene i Norge, Sverige, Finland og Nordvest-Russland. Samarbeidet og handelen går flere århundrer tilbake i tid. Etter 50 år med kald krig og politisk spenning i nord, ble Barentssamarbeidet etablert i 1993. Hensikten var å styrke relasjonene mellom folk i regionen, og den første Kirkeneserklæringen ble vedtatt i 1993. Siden da har det grenseoverskridende prosjektsamarbeidet mellom landene i Barentsregionen vært omfattende.

I 2013 ble det utarbeidet en felles transportplan for Barentsregionen, i regi av Barentsrådets transportkomité. Joint Barents Transportplan (JBTP) peker ut transportkorridorer som bør prioriteres for utvikling. Den nordlige maritime korridor fra norskekysten via Kirkenes og Murmansk er en av tre internasjonale korridorer som framheves.

Den nye Kirkeneserklæringen som ble vedtatt under Barents-toppmøtet i 2013 fokuserer på å utvikle næringssamarbeidet mellom landene. Forsterkede utfordringer innenfor miljø og klima blir også understreket. Infrastruktur og mobilitet mellom nasjonene er et satsingsområde og en forutsetning for å realisere den ønskede utviklingen.

KVUen gjøres i en tid hvor det er mer usikkerhet om samhandlingen med Russland. Denne utredningen legger til grunn at handelen og samarbeidet over grensene vil øke i framtida. Kirkenes har i kraft av sin geografiske plassering og de stabile betingelsene for næringsvirksomhet svært gode forutsetninger for å styrke sin rolle som internasjonalt knutepunkt for petroleumsrelatert og annen maritim virksomhet i nord.



Figur 1 Kirkenes er et geografisk midtpunkt i Barentsregionen.

Grenseboerbevis

Ordingen med grenseboerbevis ble innført i 2012, og gjør det mulig for folk i grenseområdene å passere grensen uten visum. Personer som har vært fastboende i områder som ligger mindre enn 30 km fra riksgrensen kan søke om grenseboerbevis, og ordningen omfatter dermed rundt 9000 personer i Sør-Varanger og opptil 45.000 personer på russisk side. Siden ordningen ble innført i 2012 har 1749 nordmenn og 3547 russere fått et slikt bevis (nov. 2014).

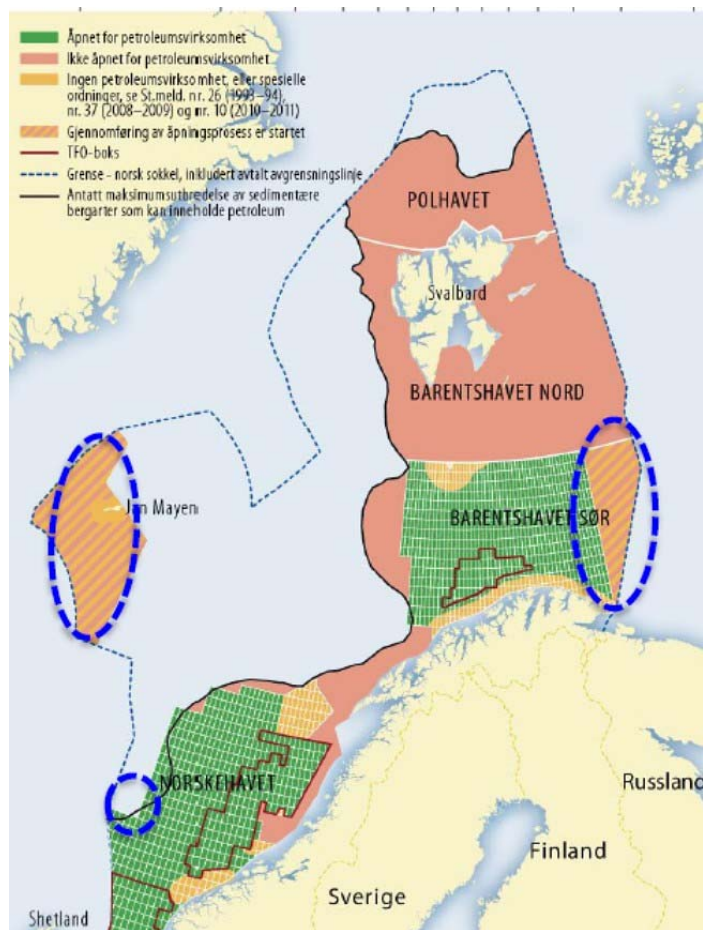


Figur 2 Kart over området for grenseboerbevis på norsk side.

Delelinjen i Barentshavet

Det ble i 2010 inngått en avtale om en maritim delelinje i Barentshavet og Polhavet mellom Norge og Russland. Dette er et havområde på 175.000 kvadratkilometer, noe som tilsvarer areal som Danmark, Sveits, Belgia og Nederland tilsammen. Avtalen omfatter bestemmelser om samarbeid innen fiskeri- og petroleumssektoren og åpner nye muligheter for samarbeid, arbeidsplasser og folk-til-folk-samarbeid på tvers av den norsk-russiske grense.

Det er betydelige olje- og gassfelter i Barentshavet. Delelinjeavtalen gir sikkerhet for hvilke områder som tilhører det enkelte land. Norske myndigheter har igangsatt et omfattende kartleggingsarbeid for å vinne mer innsikt om petroleums-potensialet i store deler av Barentshavet, inkludert områder inntil delelinjen mot Russland og allerede åpnete områder i Barentshavet sør.

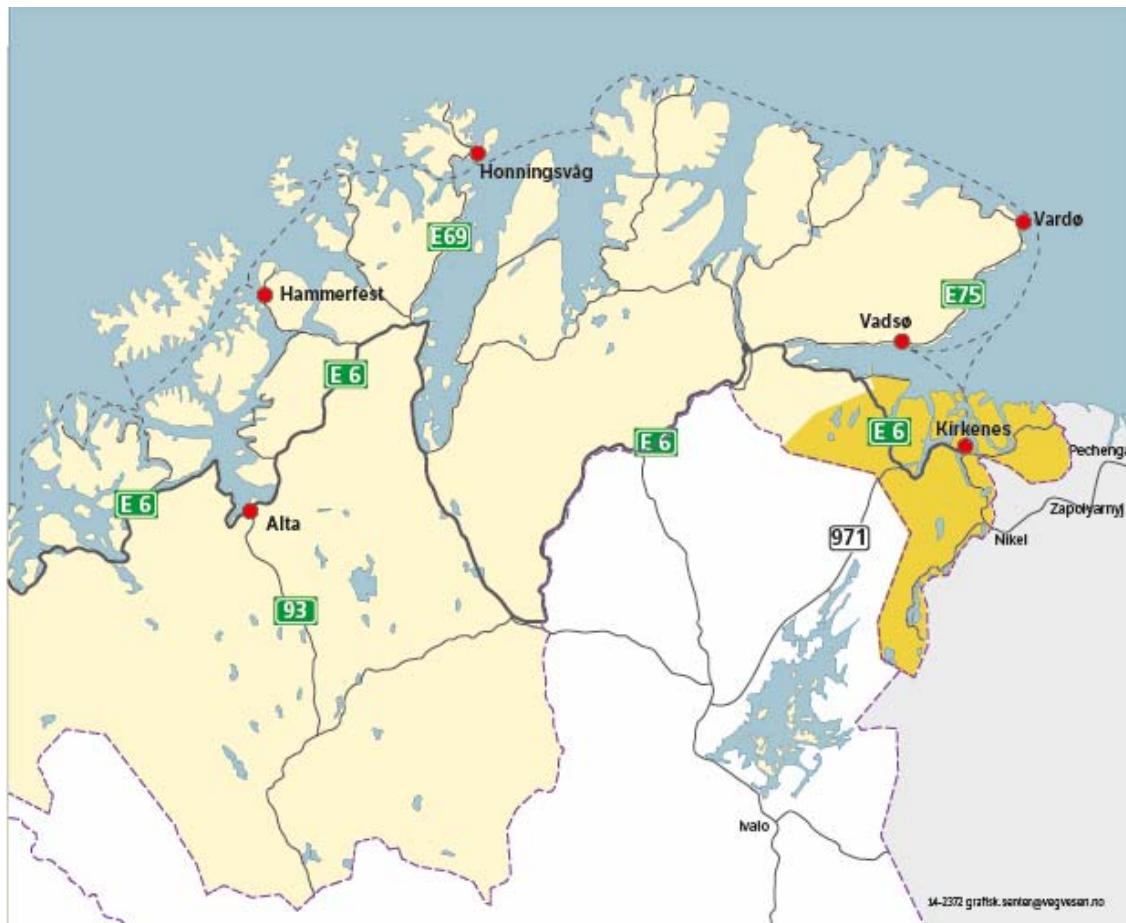


Figur 3 Innrिंगet, skravert område i Barentshavet Sør viser områder hvor det er åpnet for leteaktivitet tett på grenselinjen mot Russland. Kilde: Oljedirektoratet

Gjennom 23. konsesjonsrunde vil nye områder helt sørøst i Barentshavet åpnes for leteaktivitet, helt inntil grenselinja mellom Norge og Russland. Det er store uopdagede petroleumsressurser i nordområdene, og under offentliggjøringen av de nye blokkene i januar 2015 pekte regjeringen på at ressursene i Barentshavet har stor betydning for Øst-Finnmark og resten av Nord-Norge. Av de 57 blokkene/deler av blokker er det 3 i Norskehavet og 54 i Barentshavet. Søknadsfrist er 2. desember 2015, og regjeringen tar sikte på å tildele nye utvinningstillatelser første halvdel av 2016.

2.2 Geografi

Sør-Varanger kommune ligger øst i Finnmark, og grenser mot Russland og Finland, samt Nesseby kommune i vest. Kommunens areal er nesten 4000 km².



Figur 4 Kart over Sør-Varanger, Finnmark og naboland

Avgrensning av området

Konseptvalgutredningen har to prosjektområder.

Prosjektområde 1:

Omfatter i hovedsak Kirkeneshalvøya med befolkningssentrene Kirkenes, Hesseng og Sandnes/Bjørnevatn, samt Tømmerneset med lufthavn, garnisonen i Sør-Varanger, Pulkneset, Gamnes og Leirpollen.



Figur 5 Kart over Kirkenes omland, prosjektområde 1



Figur 6 Reisetider og avstander i prosjektområde 1

Prosjektområde 2:

Omfatter Kirkenes sentrum med boligområder, i hovedsak gjenreisningsbebyggelse, næringsområder og industriområder. Sentrum av Kirkenes har historisk interesse som gjenreisningsby etter krigen. Byen er også plukket ut som en av tre byer til Staten vegvesen og Riksantikvarens prosjekt «Våre gater og plasser». Prosjektet har som mål å vise rollen som bygater og offentlige rom har hatt og har i utviklingen av det norske samfunnet og bistå med en kvalitetsbevisst og miljøvennlig videreutvikling av disse i et samspill med lokale og nasjonale aktører.



Figur 7 Kart over Kirkenes sentrum, prosjektområde 2



Figur 8 Ortofoto over Kirkenes sentrum og boligområder

Hovedtyngden av befolkningen i Sør-Varanger bor og arbeider langs akse Sandnes/Bjørnevatn i sør via Hesseng til Kirkenes i nord, en strekning på ca. 9 km målt fra Håbeth ved Bjørnevatn til sentrum.

Regionalt influensområde: Påvirkning fra/til tilgrensende regioner.

Regionalt influensområde består av den øvrige delen av Øst-Finnmark, da spesielt Tana bru som trafikkknutepunkt, Vadsø med fylkesadministrasjonen og Vardø lengst i øst. Kirkenes har regionalflyplass, sykehus og ledelsen av det nye Finnmark politidistrikt. I tillegg fyller Kirkenes handels- og servicefunksjoner for et større omland.

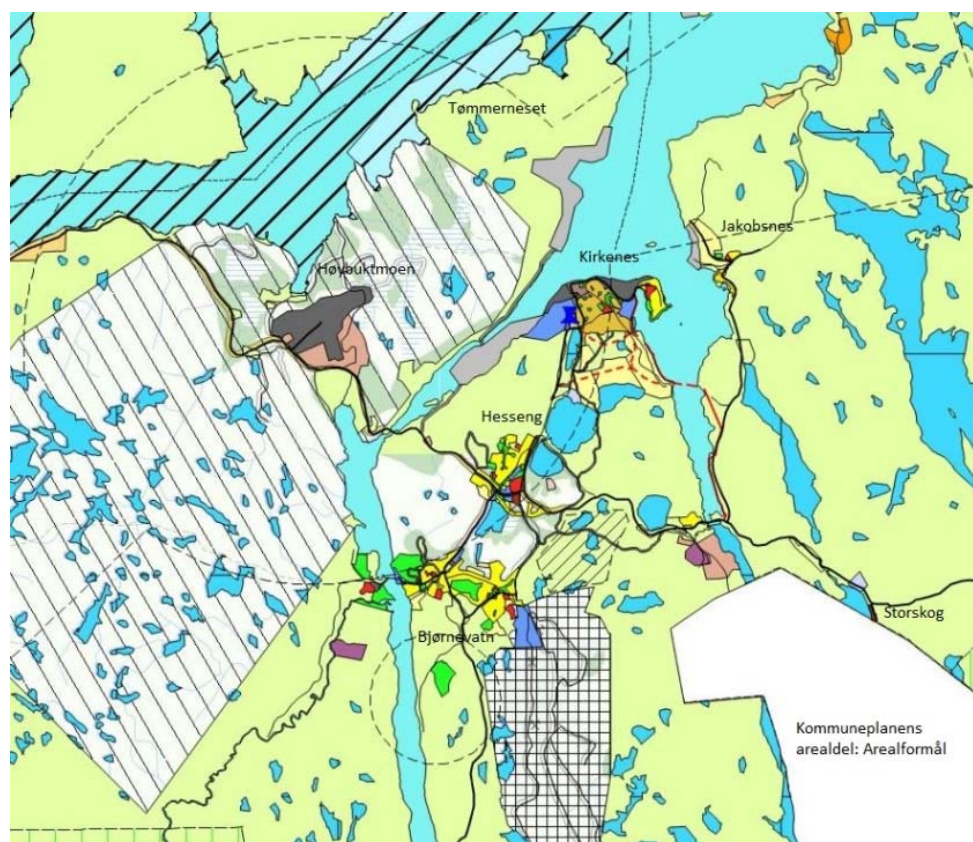
Internasjonalt influensområde

Byene Nikel (55 km), Zapoljaryj (66 km) og Murmansk (220 km) på russisk side kan regnes som en del av det lokale og regionale influensområdet. Sør-Varanger er forbundet med hovedvegsambandet i Finland via veg 971 og rv. 893 til Näätamö/Neiden til Kirkenes.

Influensområdet er størstedelen av Barentsregionen, ettersom Kirkenes er et knutepunkt for sjøverts transport, og aktuelt som import- og transitthavn for næringsliv i Finland og Nordvest-Russland og som en del av Den nordlige maritime korridor.

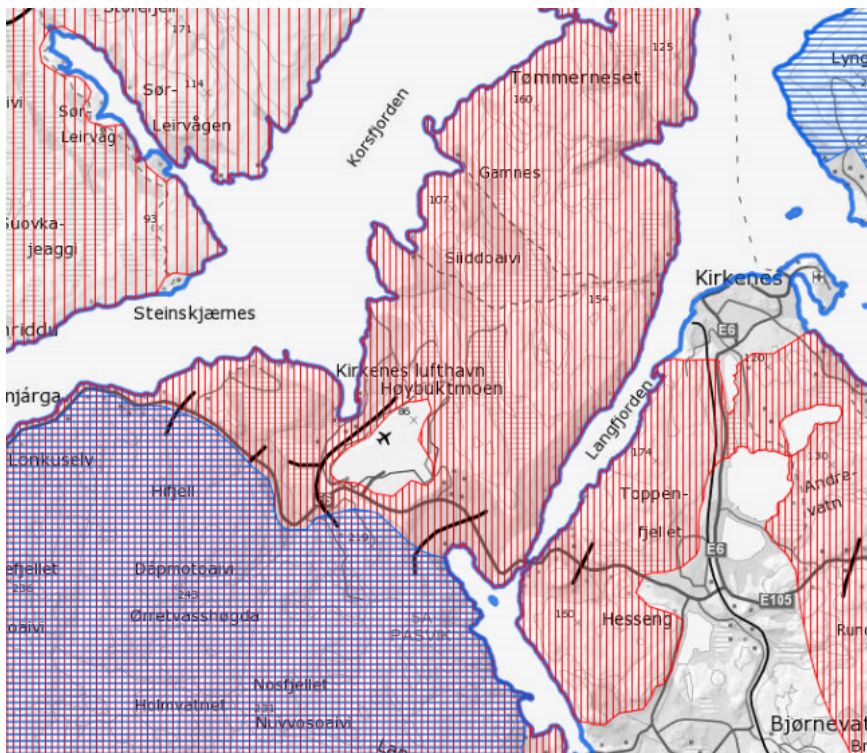
Arealbruk

Forsvaret båndlegger store arealer på Tømmerneset og sør for E6 (skravert hvitt område) til øvelsesområde og skytefelt (data fra kommuneplanens arealdel).



Figur 9 Forsvarets areal (skravert hvitt område).

Tømmernes og store deler av Kirkeneshalvøya er sommerbeite for reinbeitedistrikt 5A Pasvik. Distriktet har flere trekkleier over E6 til vinterbeitet sør for KVV-området (se nedenstående kart).



Figur 10 Kart over reinbeite og trekkveger.

Andre geografiske forhold

Planområdet er en del av landskapsregion 40 – Fjordene i Finnmark, slik den beskrives i Nasjonalt referansesystem for landskap. Området preges av dominante fjorder og mange øyer. Iseroderte terrengformer dominerer i et til dels sterkt kupert heilandskap som skifter mellom bart fjell og myrområder. Høyden er opp til 150 meter over havet. Berggrunnen domineres av gneis.

Vegetasjonen i lavereliggende strøk og i dalsøkkene preges av bjørkeskog, mens det er mindre vegetasjon lenger opp og til dels bart fjell i høyden.

Fjordsystemet er preget av gode dybdeforhold (ingen fjordterskler). De indre delene av fjordsystemet islegges ved lengre kuldeperioder.

2.3 Miljø

Naturmiljø, kulturmiljø, landskap og rekreasjonsområder

Landskapet er vidstrakt, åpent og storskala, med avrundede landskapsformer med høyde mellom 100 og 150 m.o.h. Fjordene er store og vide. Det ligger mange vann og tjern i høyereliggende områder, mens de lavereliggende daldragene inneholder skogsvegetasjon. Det er også myrområder og småskala ravinlandskap langs elvene som renner ut i Korsfjorden. Korsfjorden har en variert strandlinje med

mange nes og bukter, mens Langfjorden har en mer ensartet og rettlinjet strandlinje. (Kilde: Norconsult: Konsekvensvurdering landskapsbildet).

Berggrunnen er i hovedsak harde og næringsfattige bergarter. Området domineres av lav- og lyngdominerte heier, mindre myrpartier og frodig, men uproduktiv bjørkeskog. Det foreligger ikke eksisterende data om prioriterte naturtyper, rødlistede naturtyper eller rødlistede plantearter i området, verken i Naturbase eller i Artsdatabanken. Det finnes enkeltstående lokalt viktige lokaliteter (Kilde: Norconsult: Konsekvensvurdering naturmiljø).

De viktigste rekreasjonsområdene finnes i nærheten av befolkningsentrene, der det blant annet er et omfattende ski- og turløypenett, som til dels er lyssatt om vinteren. Et løypenett for snøskuter gir mulighet for lengre turer om vinteren. Sør-Varanger har også mange hytter og fritidsboliger, spredt over hele kommunen.

Det drives ikke ordinært landbruk i området. Det er ikke spesielt verneverdige kulturlandskap i området. Lokalt, særlig i Høybukta der Noselva renner ut i sjøen, er det relativt flere kulturminner.

Deler av Tømmerneset ligger i natur uten inngrep. Særlig gjelder dette den nordvestre delen som ligger 3–6 km fra inngrep. (Kilde: miljostatus.no).

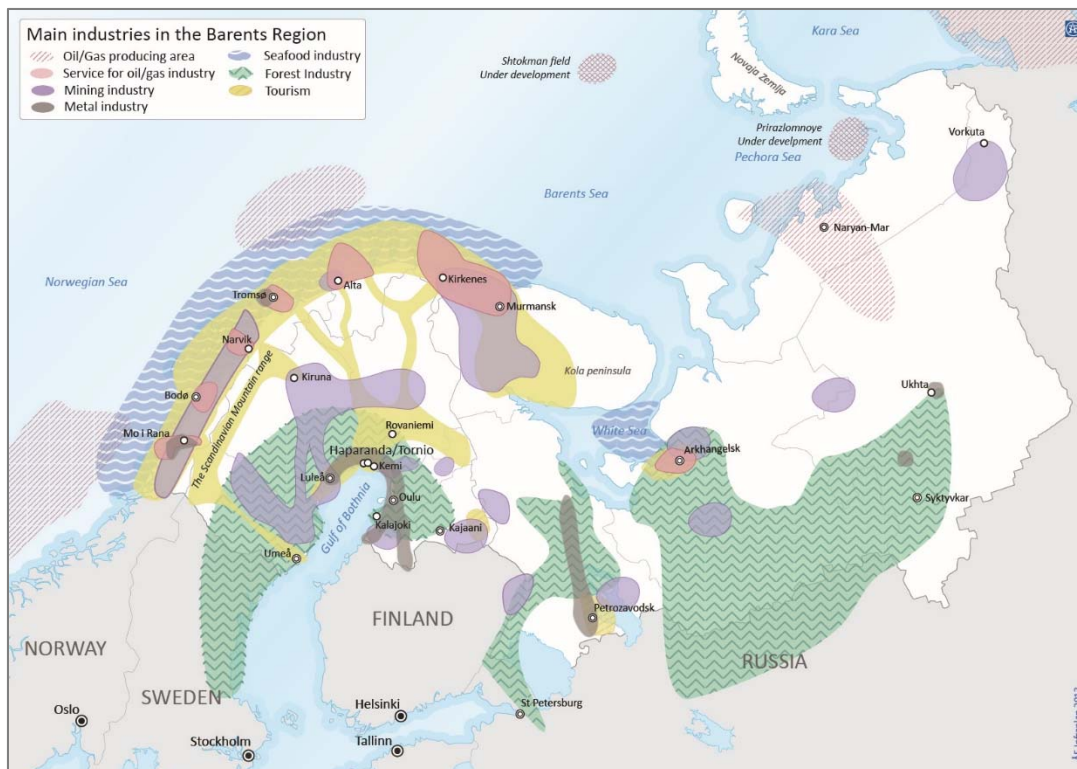
2.4 Næringsliv og sysselsetting

Næring og industri: Viktige utviklingstrekk i Barentsregionen

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 store mengder fisk og skalldyr, både gjennom fangst og oppdrett. Skogsindustrien har også betydning i Barentsregionen, spesielt i Russland, Sverige og Finland. Olje- og gassressursene er store i Norskehavet, Barentshavet, Karahavet og Tima-Petsjora-provinsen. Norge og Russland er store eksportører. Det sørlige Barentshavet er et område med muligheter for økt norsk-russisk samarbeid og næringsutvikling. Reiseliv er en raskt voksende næring og har behov for internasjonale forbindelser. Dette er alle forhold som har betydning for utvikling av havn i Kirkenes.

Polhavet i Arktis smelter og det er mulig å seile gjennom Nordøstpassasjen (forbinder Atlanterhavet og Stillehavet) og Nordvestpassasjen (langs kysten av Canada). Kirkenes er forbundet med begge passasjene i nord, noe som kan skape aktivitet knyttet til logistikk og transport langs sjørutene. Finlands tidligere statsminister Paavo Lipponen har ledet et arbeid som har lagt frem en rapport¹ knyttet til muligheter for næringsutvikling og økonomisk vekst i nord. Rapporten peker også på transport forbindelser fra Finland og til mulig havn langs Nordøstpassasjen. For den finske industriutviklingen pekes det på viktigheten av alternativ transportrute til/fra Østersjøen.

¹ A Strategic Vision for the North –economic growth in the Arctic region” Mai 2015



Figur 11 Hovednæringsveier i Barentsregionen. Kilde: Joint Barents Transport Plan

Malm og mineraler

Barentsregionen er et av få områder i Europa hvor det er mulig å finne og utvinne nye forekomster av malm og mineraler. Den globale etterspørselen etter malm og mineraler er økende og kinesisk etterspørsel har vært den største driveren her. Nordvest-Russland har lange gruvetradisjoner og flere prosjekter er under planlegging. Den nordnorske mineralnæringen er relativt liten sammenliknet med våre naboland, men har opplevd en betydelig økning i eksportvolumene samtidig som det er prisfall på verdensmarkedene. Det er anslått at produksjonsvolumene vil kunne øke med opptil 10 % hvert år, men at næringen må være forberedt på ytterligere prisfall.

Sjømatnæringen

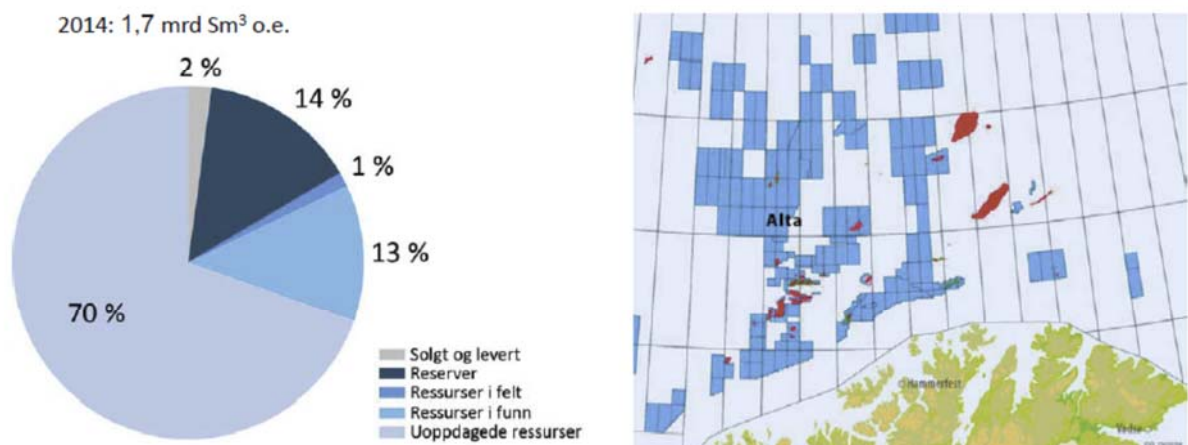
Barentshavet er et av verdens mest produktive havområder med viktige fiskeressurser. Sjømatnæringen er landsdelens største og viktigste eksportnæring. I 2013 ble eksporten 17 milliarder kroner, som utgjør 35 prosent av total sjømateksport fra Norge. Norge står for litt over 50 % av verdens totale lakseproduksjon, rundt 40 % av denne kommer fra anlegg i de tre nordligste fylkene. Det meste av fisken ble eksportert til Europa og Kina. De siste årene har sjømatnæringen i landsdelen hatt en formidabel eksportvekst på over 10 prosent per år. Prognoser tilsier at volumene fra Nord-Norge er forventet å øke med 5 prosent per år.

Olje og gass

Barentsregionen har stor olje- og gassproduksjon foregår i Barentsregionen, men regionen anses likevel for å være en umoden oljeprovins. Det er store forventninger til økt produksjon i årene framover. Også områder øst for Barentsregionen som Karahavet og på Jamalhalvøya har store

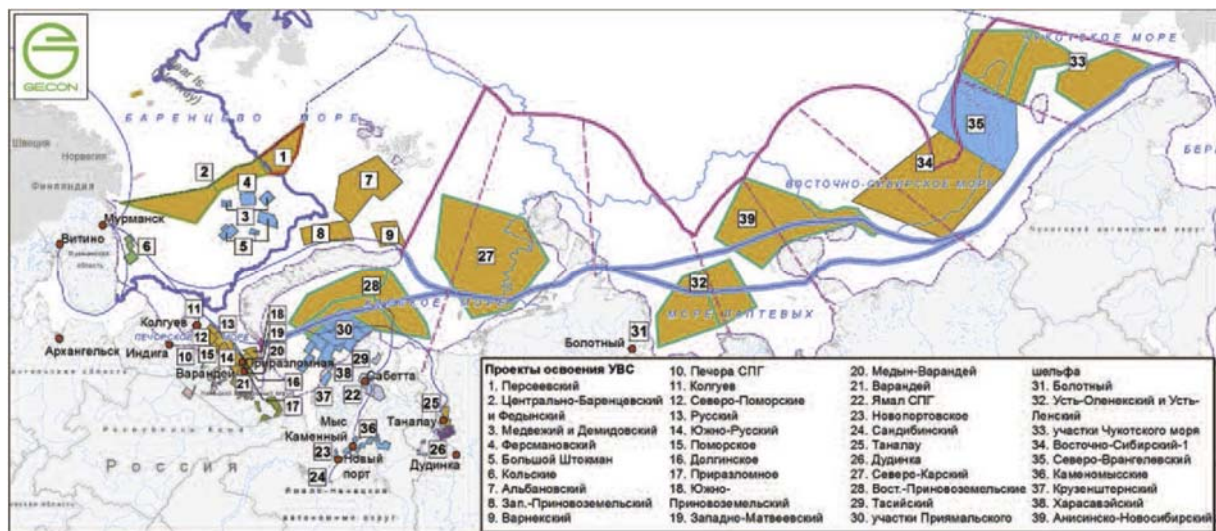
forekomster. Oljedirektoratet oppdaterer jevnlig sin prognose for uoppdagede olje- og gassressurser på den norske siden av områdene, men størsteparten av de antatte ressursene kategoriseres som uoppdaget ennå.

Barentshavet – utfordringer og muligheter



00 100016

Figur 12 Felt i Barentshavet og oversikt over kjente og uoppdagede ressurser. Kilde: Oljedirektoratet



Figur 13: Russiske lete- og produksjonslisenser i russiske Arktisk i 2014. Kilde GEOCON

Russland satser tungt på leting og utvinning av petroleum på egen sokkel og i kystnære områder ved Petsjorahavet, Karahavet og lengre mot øst. I dag er det utdelt 50 lisenser for leting og utvinninger i russisk Arktis, og disse er samlet innenfor 39 investeringsprosjekter.

I dag er Yamal LNG på Jamalhalvøya under utvikling med omfattende tilknyttet infrastruktur – blant annet bygging av en stor havn for import (RORO/LOLO, kapasitet 200.000 tonn stykk gods per 7 måneder/år) og eksport i Sabetta. Bygging av LNG-anleggets første trinn skal være gjennomført i 2017, noe som vil medføre omfattende maritim transport av moduler og annet utstyr i månedene juli – november fra 2015. Til sammen medfører prosjektet frakt av mer enn 240 store moduler med vekt opp til 5.500 tonn og flater på mellom 200 og 1500 m². Årlig fraktvolum til Yamal LNG vil ligge på 1–2 millioner tonn.

Kirkenes vurderes fra russisk side som aktuell havn for mellomlagring og omlasting av utstyr til Yamal LNG². Også andre russiske petroleumspjeksjter vil realiseres de kommende 15–20 årene, disse er det redegjort for i eget notat fra Akvaplan Niva som er vedlagt KVVU-rapporten.

Reiseliv

Den samlede nordnorske reiselivseksporten er i følge KBNN på over 3,2 milliarder kroner. Konjunkturbarometeret for Nord-Norge (KBNN) sine prognoser for utenlandske kommersielle gjestedøgn i sommerhalvåret 2014 i Nord-Norge tilsier en vekst på i overkant av 10 % fra 2013. Vinterturismen øker, og fra 2008 til i dag har nesten 80 % av volumveksten av utlendinger i Nord-Norge skjedd på vinteren. Fra vinteren 2010 til vinteren 2014 har inntekt per disponibelt romdøgn og

kapasitetsutnyttelsen for hotellene økt markant. KBNN anslår at makroøkonomiske forhold tilsier at eksportverdien av reiselivsnæringen i Nord-Norge vil få en fortsatt vekst på ca. 10 % årlig.

Eksisterende næringer/lokalt næringsliv

Generelt om næringsliv og sysselsetting i Sør-Varanger

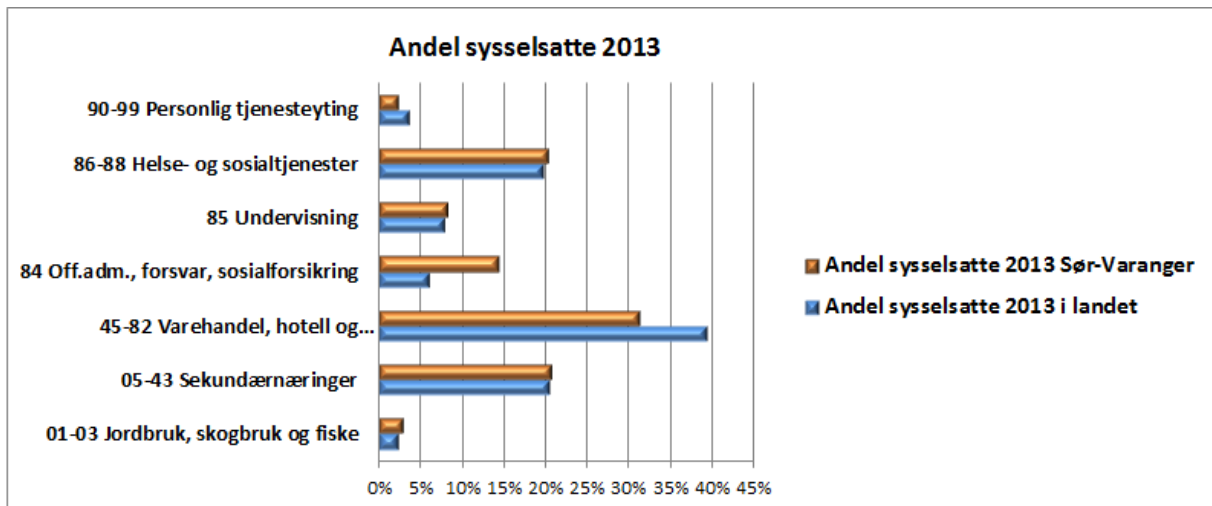
Den store arbeidsplassen i Kirkenes har siden århundreskiftet vært Sydvaranger AS. Sydvaranger AS gjenåpnet gruva og startet eksport av jernmalm i 2010. Med sin gruvedrift ved Bjørnevatn og malmeksport over Kirkenes havn sysselsatte selskapet på det meste 1700–1800 mennesker. Gruvedriften var innstilt i perioden 1997–2007, til den kom i gang i 2009 i regi av australskeide Sydvaranger Gruve AS.

I tiårsperioden uten gruvedrift har Sør-Varanger-samfunnet måttet omstille seg fra næringsmessig monokultur til et mer mangfoldig og innovativt næringsliv. I denne perioden er viktige private og offentlige kompetansearbeidsplasser utviklet. I dag er Sydvaranger Gruve igjen den største private arbeidsgiveren i Sør-Varanger, men strukturen i arbeids- og næringslivet preges av mye større mangfold. Kommunen er også en stor og viktig arbeidsgiver i byen, sammen med sykehuset. Statens innkrevingsentral er også lokalisert i Bjørnevatn, og totalt har Sør-Varanger 388 ansatte i statlige

² Dimitri Pospelov, Aker Arctic Technology, februar 2012 – Yamal LNG, marine transportation of dry cargoes for the project.

arbeidsplasser. Sør-Varanger kommune har høy sysselsetting i offentlig sektor sammenliknet med resten av landet.

I den private delen av næringslivet finner vi Kimek og flere industri- og servicebedrifter, i tillegg til Sydvaranger Gruve. Havnerelatert virksomhet har også blitt viktigere de siste årene, og serviceoppgaver for bedrifter i olje- og gasssektoren i Barentshavet er i vekst.



Figur 14 Andel sysselsatte 2013 i Sør-Varanger og landet for øvrig. (Kilde: SSB)

Handel og reiseliv

Sør-Varanger kommune og Kirkenes har en stor varehandelomsetning i forhold til befolkningsmengden. Sør-Varanger har ca. 10.000 innbyggere, og omsetningstallene per innbygger ligger litt høyere enn i de andre byene i Finnmark.

Det er flest arbeidsplasser innenfor varehandel, hotell, restaurant og forretningsliv. Kirkenes er årlig vertskap for internasjonale konferanser, og reiselivsnæringen har vært i vekst. Statistikk levert av Reiseliv i nord AS viser at spesielt overnattinger knyttet til kurs- og konferansemarkedet har hatt en sterk vekst fra 2013 til 2014.

Reiselivsnæringen ser et stort potensial for reiseliv i Varangerregionen, dersom man satser riktig og får til en kompetansedrevet utvikling av reiselivsnæringen. Sør-Varanger har utviklet et godt tilbud med et stort aktivitetsspekter innenfor en begrenset radius (gir mulighet for klyngearbeid) og høy kvalitet på leveranse. Hurtigruten er en premissgiver for en del av tilbudet, samtidig som flere aktører har klart å skape forretningsdrift uavhengig av Hurtigruten.

De årlige inntektene av den grensenære russiske aktiviteten innenfor handel og næring/industri er beregnet til 1,3 milliarder kroner, ifølge analysen «Den russiske faktoren» som er utarbeidet av det norske generalkonsulatet i Murmansk og Kirkenes næringsshage.

I tillegg til at bedriftene i området har en betydelig del av sitt marked og kunder fra Russland, er russisk arbeidskraft viktig for bedriftene og for flere offentlige virksomheter.

Havbruk og fiskeri

Lerøy og SalMar kjøpte i 2013 Villa Arctic AS, som var selskapet som drev med havbruk i Øst-Finnmark. I 2014 delte Lerøy og SalMar selskapet mellom seg. Lerøy Aurora AS har drift i Varanger og SalMar Nord AS har drift i Laksefjorden i Vest-Finnmark. Lerøy har 8 konsesjoner, fordelt på lokaliteter i Sør-Varanger og Nesseby.

Kirkenes Prossessing (KP) driver lakseslakteri på Jakobsnes. Selskapet er eid 50/50 av Lerøy og SalMar. Slakteriet ble etablert i 2000, under navnet Kirkenes Seafood AS.

Fiskeri- og havbruksnæringens landsforening (FHL) peker på Øst-Finnmark som et område med et meget stort potensial for vekst, både med tanke på arealer men også i forhold til de miljøkriteriene myndighetene fokuserer på når det gjelder fremtidig vekst. Lerøy ønsker å øke produksjonen i sjø i Øst-Finnmark.

Slaktevolumet på Kirkenes Prossessing har vært mellom 10.000 og 13.000 tonn i årene 2012 til 2014. Prognosen i 2015 er 8000 tonn, men selskapet opplyser at de har ambisjoner om minst å doble volumet innenfor dagens produksjonsregime, teknologi og lokalitetsstruktur.

Sør-Varanger har registret 45 fiskere og 38 båter. Landet kvantum i 2014 var 17.000 tonn, hvorav 14.700 kom fra utenlandske båter.

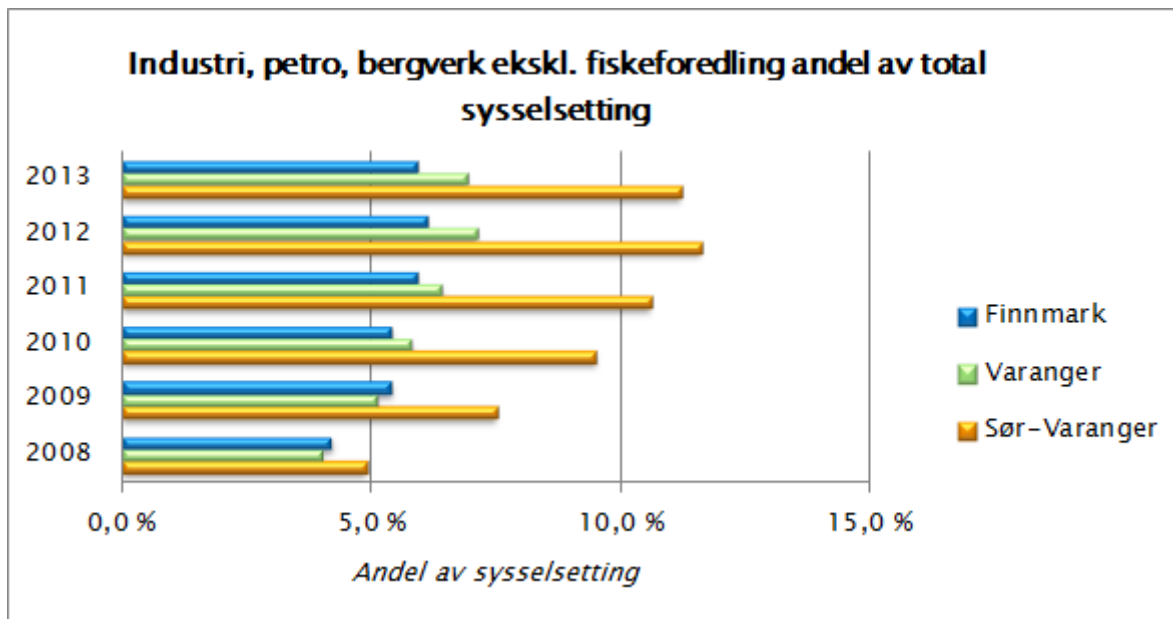
Det kjøpes fisk på ett anlegg. I tillegg finnes nøytralt fryselager i Kirkenes.

Industri og havnerelatert næringsvirksomhet

Skipsverftet **Kimek AS** ligger i dag midt i Kirkenes sentrum. Hovedaktivitetene er reparasjon av båter, industri, elektro, samt service og vedlikehold for oppdrettsnæringen. Omsetningen i 2013 var på 85 millioner kroner. Selskapet opplyser at over 50 % av omsetningen kommer fra russiske kunder. Antall ansatte er i underkant av 90 personer.

Sydvaranger Gruve AS produserer og eksportere høykvalitets jernmalm til bruk i stålindustri. Selskapet, som har ca. 500 ansatte, er heleid av det børsnoterte australske firmaet Northern Iron Limited ("NFE"). Jernmalm utvinnes fra Bjørnevatn og tre mindre gruver nær grensen mot Russland. Omsetningen i 2014 var 182 millioner dollar. Fallende malmpriser samt nedskrivninger og tap på valutakurs førte til et negativt driftsresultat i 2014. Gruva øker produksjonsvolumet for å holde tritt med fallende priser.

Gruva i Bjørnevatn er forbundet til oppredningsverk og havna i Kirkenes med en ca. 9 km lang jernbanelinje. Sydvaranger Gruve eier og er eneste bruker av jernbanen, og har tilgang til havnen gjennom langsiktige kontrakter med Tschudi Bulk Terminals AS. Det er lagt til grunn at utskipping av malm gjøres på samme sted som i dag dvs. malmkaia nordøst for Kirkenes sentrum.



Figur 15 Andel av sysselsetting industri, petro, bergverk

Kirkenes havn har aktivitet knyttet til:

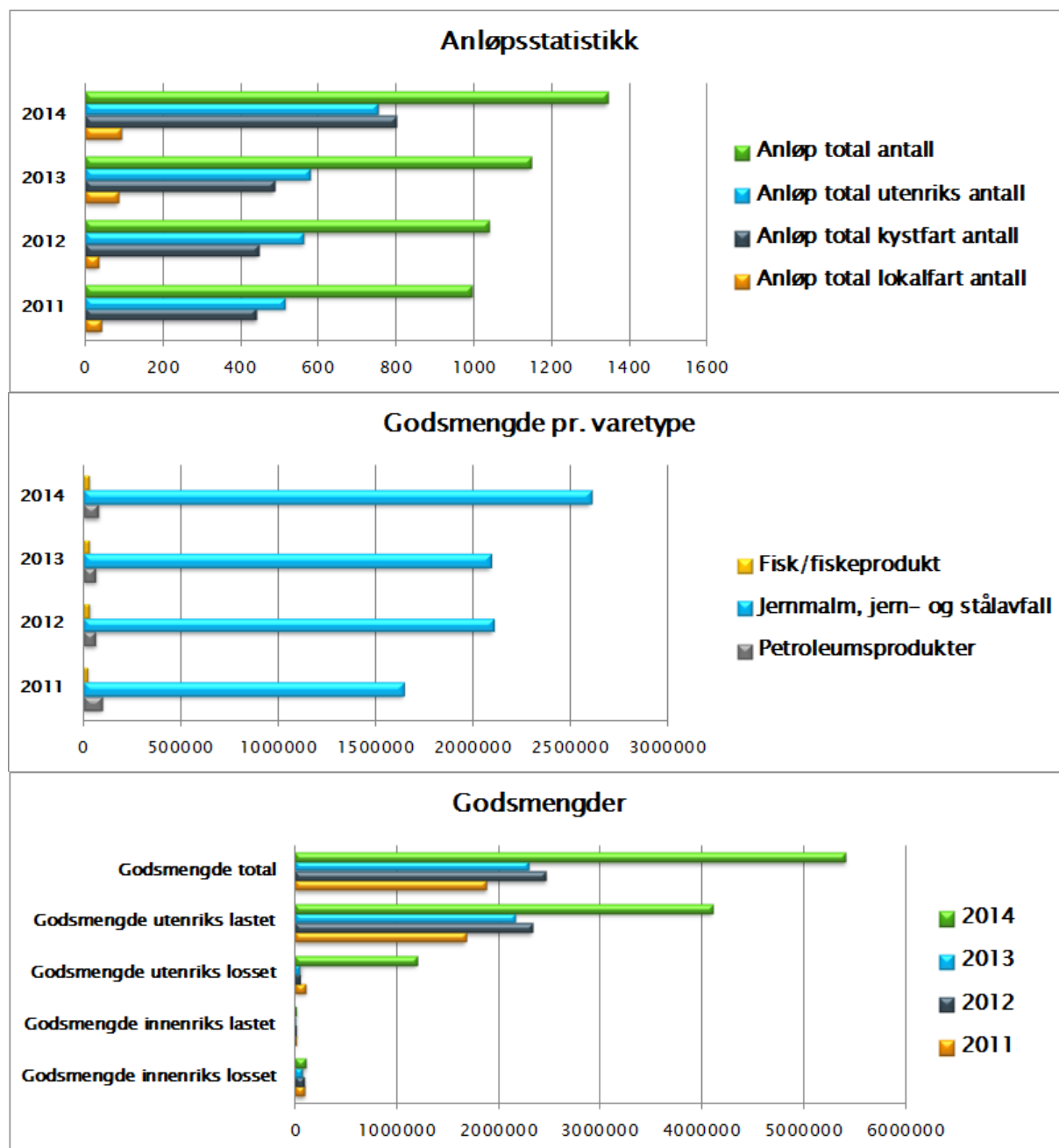
- Utskiping av malm fra Sydvaranger gruver (eksport til EU)
- Utskiping av stein
- Service for fiskeflåten og olje/gassvirksomhet
- Oljeomlastning
- Ordinær gods- og passasjertrafikk

Kirkenes havn en betydelig vekst i fartøy som server petroleumsnæringen samt seismikkfartøy som benytter havnen som basehavn. I Kirkenes går 400.000 tonn pukk på veg mellom Bjørnevatn og havnen i Kirkenes. Transporten berører fv. 885 og E6. Transportarbeidet er betydelig, selv om det ikke foregår hele året. Det ble eksportert pukk for ca. 28,5 millioner kroner siste år. Det meste av dette skipes ut fra Kirkenes i forbindelse med Sabettaprojektet i Nordvest- Russland.

Norterminal Floating Storage AS (Stolt-Nielsen) har tillatelse og lisens til å drive oljeomlastning i Bøkfjorden i form av skip til skip omlastning av råolje (STS). Dette er olje som kommer fra Russland og blir omlastet i Kirkenes for videre transport til verdensmarkedet. Denne aktiviteten foregikk i størsteparten av 2014 i Honningsvåg i Nordkapp kommune, fra og med oktober 2014 i Kirkenes. I 2014 ble det totalt omlastet i underkant av 5,8 millioner tonn (MT)³ olje. Frem til 1.april 2015 var det omlastet 2 MT. Prognosene for 2015 er 6,4 MT omlastet olje. Pr. april 2015 var det lastet om mer olje enn oljen som kommer inn til Stureterminalen i Øygarden kommune. Den årlige veksten i volum er anslått å være 8–10 % i årene fremover.

³ Basert på registrert volum fra Vardø sjøtrafikkentral NOR VTS og NORTERMINAL

Anløpsstatistikk:



Figur 16 Statistikk over anløp og godsmengde fra Kirkenes havn, fordelt på kategori.

Kimek Offshore AS er et selskap som server olje- og gassindustrien og har ca. 80 ansatte. Pr. i dag er det kun administrativt personell og ingeniørene som har fast arbeidssted i Kirkenes.

Kirkenes Maritime Park AS er tiltakshaver på områdeplan på Pulkneset hvor formålet er å tilrettelegge for base/industrialområde. Operatøren av et baseselskap på Pulkneset vil være **Kirkenesbase AS**. Kirkenesbase er et selskap eid av COST Center Base AS (CCB), Kimek og Barlindhaug. CCB er en del av NorSea group AS. Verdens ledende innen subsea senter. Virksomhet innenfor service- og forsyningstjenester, teknisk vedlikehold og havnedrift. CCB er hovedbase for forsyningsaktivitetene til

petroleumsfeltene i Tampen-området i Nordsjøen. Driver også Helgelandsbasen i Sandnessjøen og har kontrakt for kjøp av Mongstad base i Stavanger fra 1.juli 2015.

Tschudi Group er en gruppe basert på shipping, offshore og logistikk. Tschudi-konsernet har særlig fokus på lasthåndtering/godsstrømmer i Nord-Europa og spesialiserer seg på øst-vest handel og prosjekter som involverer Baltikum, Russland og de sentralasiatiske republikkene, inkludert transport og infrastruktur i Arktis. I Kirkenes er konsernet representert med Tschudi Arctic Transit, Tschudi Aggregates, Tschudi Bulk Terminal, Tschudi Northern Logistics og prosjektet Kirkenes Industrial Logistics Area (KILA).

KILA er et prosjekt som planlegges på Slambanken. Aktivitet på Slambanken er planlagt som næringsområde ved å tilby fasiliteter i en nasjonal klynge som betjener olje- og gassnæringen samt maritim transport i Barentshavet. Dette vil kunne omfatte følgende aktiviteter:

- Service- og forsyningstjenester til kommende petroleums- og gassvirksomhet til havs
- Maritim transport og logistikk
- Næringsvirksomhet generelt

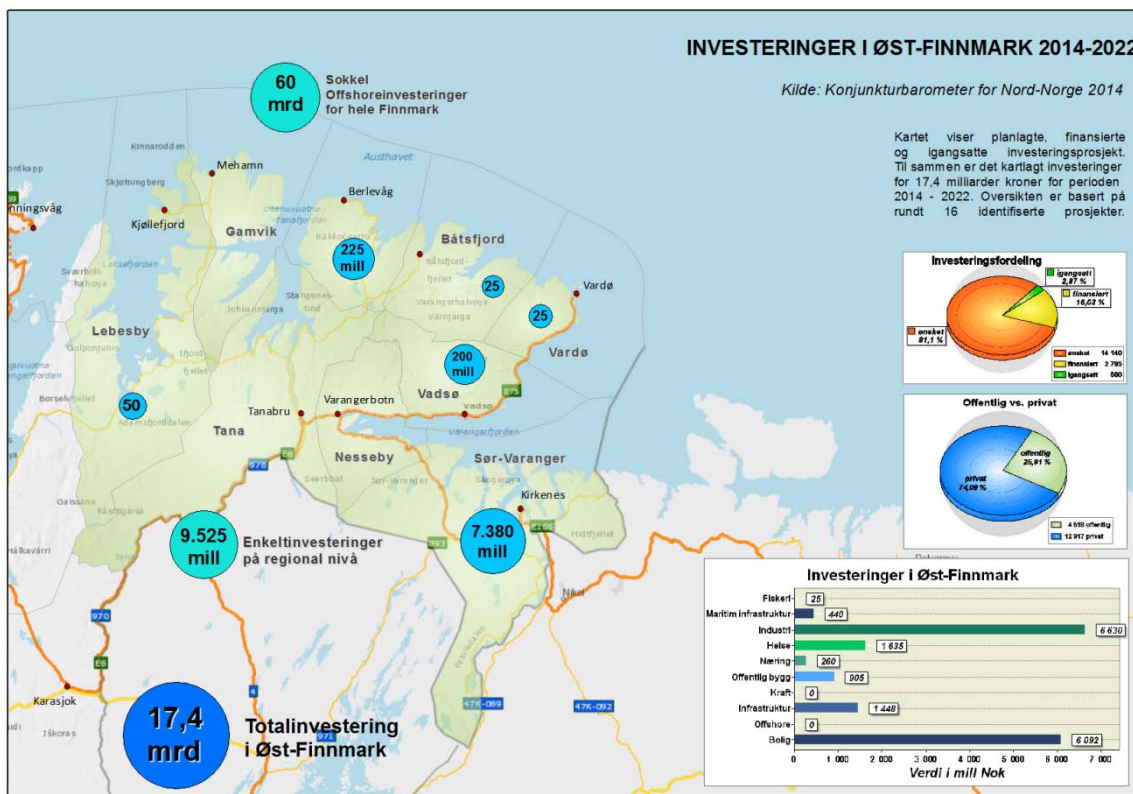
Det er ikke adkomst til Slambanken. Det er derfor viktig med adkomst til området.

Barel i Kirkenes lager elektronikk til den internasjonale belysningsindustrien. Firmaet satser på lysarmaturer som er godkjent for bruk i eksplosjonsfarlige områder. Det er strenge internasjonale sertifiseringskrav til produsenter av denne type utstyr, og Barel er en av verdens ledende aktører på området. De fleste av selskapets kunder er i maritim- og petroleumsindustrien, og det meste av leveransene på nærmere 60 millioner kroner i 2013 gikk ut av Norge. Barel har etablert et datterselskap i Murmansk, hvor mye av den standardiserte produksjonen foregår.

Næringsutvikling og vekstpotensialet et regionalt perspektiv

Konjunkturbarometeret for Nord-Norge (KBNN) ga høsten 2014 ut en rapport om økonomiske utvikling og næringsliv for landsdelen fram mot 2020. Rapporten peker på at vekstkraften i Nord-Norge er bra, fordi næringslivet i stor grad er eksportdrevet og dermed har lavere risiko for negativ økonomisk utvikling, sammenlignet med resten av landet. Nord-Norge eksporterte varer og tjenester for rundt 49 milliarder kroner i 2013. Det utgjør en tredel av verdiskapingen i de tre nordligste fylkene.

Næringslivet i landsdelen er altså mer eksportrettet enn norsk økonomi for øvrig og står for drøye 8 prosent av hele landets eksport utenom olje og gass. Av samlet eksport fra Nord-Norge i 2013, sto de fem næringene sjømat, kraftforedlende industri, maritim og offshore, reiseliv og mineral for nær 80 prosent.



Figur 17 Investeringer i Øst-Finnmark 2014–2022 (Kilde: KBNN)

Prognoser fra KBNN anslår at veksten innenfor eksportrettede næringer i Nord-Norge vil øke i årene framover.

I følge KBNN forventes det totalt investeringer på rundt 17,4 mrd. i Øst-Finnmark fram mot 2020, hoveddelen av dette knytter seg til industri og boliger. Innenfor industri er det flere havnerelaterte prosjekter under utvikling: Investeringer på sokkelen kommer i tillegg. Her er anslaget for hele Finnmark 60 milliarder kroner.

Oppsummering vekstpotensial

Det forventes at utviklingen av maritim transport av naturressurser fra Nordvest-Russland vil øke betraktelig i årene som kommer. Den økende godstrafikken vil skape behov for moderne havneinfrastruktur for omlasting, lagring og redistribusjon av last. Slike havner vil representere en plattform for handel med råvarer og produksjon og foredling på stedet. Utviklingen av denne typen havneanlegg i Nordområdene er både i norsk og russisk interesse, og også av interesse for Finland og andre EU-land.

Tilgangen til gode kaier, tilgjengelige arealer på land og god transportinfrastruktur til og fra havna er en forutsetning for at Kirkenes skal kunne framstå som en attraktiv og pålitelig tjenesteleverandør for petroleumsindustrien og internasjonale transportører.

Akvaplan Niva⁴ peker i sin rapport på at ved økt utbygging offshore vil eksempelvis Tschudi Aggregates trafikk og godsmengde i Kirkenes havn også kunne vokse gjennom leveranser av offshorekvalitets pukk fra Sydvaranger Gruve til undervannsinstallasjoner ved feltutbygging på norsk og russisk sokkel, samt landbaserte prosjekt i Karahavet. Tschudi har i dag kapasitet til å levere 1,8–1,9 millioner tonn (60–63 bulkfartøy, gjennomsnittlig 30 000 tdw) ved jevn fordeling ut over året, men kapasiteten kan økes gjennom investeringer.

En større trafikkøkning knyttet til eksport av pukk vil øke behovet for utvikling av mer kai plass med passende dybde og bakarealer i Kirkenes havn.

Vekstkraft i Kirkenes synes å være sterkt knyttet til havnerelatert næringsutvikling som følge av økt trafikk/aktivitet over havner i Kirkenes. Følgende mulighetsbilde avtegnes:

- Økt petroleumsaktivitet i Barentshavet og Karahavet (erfaringsvis effekt i både lete-, utbyggings- og anleggsfase jf. Hammerfest)
- Oljeomlastning
- Etablering av landbasert omlastingsterminal
- Etablering av nye forsyningsbaser
- Leverandørindustri, service knyttet til transport og logistikk/toll/shippingagentur
- Muligheter for positive ringvirkning knyttet til mellomlagring/omlastning fra Norild Nickel (Nikkel og kobber)
- Turisme og reiseliv: Cruise og passasjertrafikk i tillegg til Hurtigruten, vinterturisme, snuhavn, utvikling av russiske anløp.

Andre planer i området

Det foreligger flere planer for området som har direkte eller indirekte betydning for KVVU-arbeidet.

Type	Navn	Status	Kommentar
Områderegulering	Slambanken	Vedtatt 2012	Grunnlag for detalj-reguleringer for atkomster til Slambanken
Detaljregulering	Slambanken søndre atkomst	Klar for sluttbehandling	Atkomst til E6 vest for Hesseng
Detaljregulering	Slambanken nordre atkomst	Under arbeid	Forslag om tunnel til sentrum og rundkjøring mot E6
Kommunedelplan med KU	Tømmernes	Under behandling	Grunnlag for område-reguleringer for Forsvaret, Pulkneset og Gamnes
Områderegulering	Forsvarets skyte- og øvingsfelt	Klar for høring	
Områderegulering	Pulknes - Kirkenes maritime park	Klar for høring	
Områderegulering	Norterminal AS, Gamnes	Klar for høring	
Detaljregulering	Rådhusplassen 1	Høring gjennomført, endringer pågår	Planforslaget forutsetter mindre omlegging av E6 ved Amfiseret i sentrum

Tabell 1 Oversikt over planer i området.

⁴ Akvaplan Niva. Vekstpotensiale for Kirkenes havn.

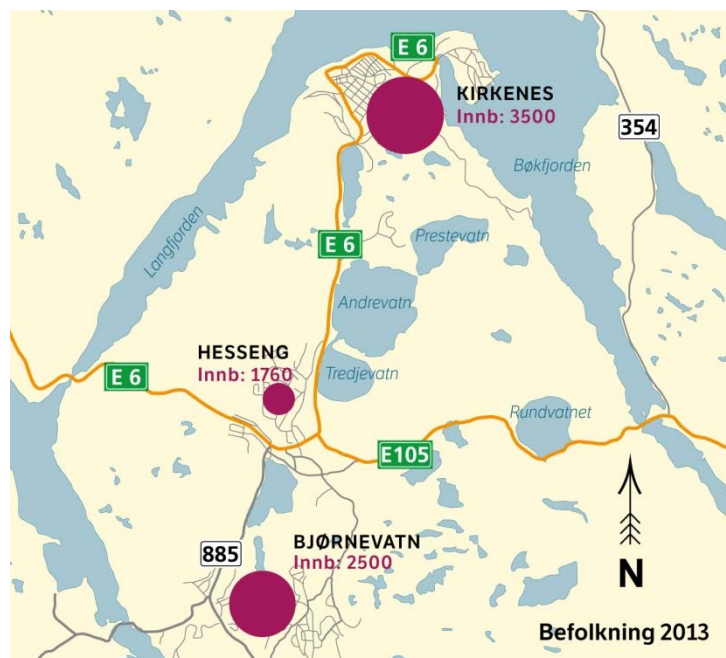
Sør-Varanger kommune har pekt ut Leirpollen som fremtidig stamnetterminal. Kirkenes er fortsatt stamnetthavn. Kommunen kan ikke bestemme dette selv, men ønsker Leirpollen som fremtidig terminal. Ny terminal krever forskriftsendring ⁵

Kommunen planlegger en stamnetterminal i Leirpollen med et havneområde på 1400 dekar. Det er også tenkt som et utviklingsareal for næringsformål. Kommunestyremøte har satt av 60 mill. kroner til havnetiltak i desember 2014.

Formålet med kommunens satsing på Leirpollen som ny stamnetterminal i Kirkenes er et strategisk grep for å utvikle en maritim infrastruktur i umiddelbar nærhet til de øvrige industriprosjektene, og et grep for å løse kommunens kritiske mangel på bakarealer med langsiktig utviklingspotensial.

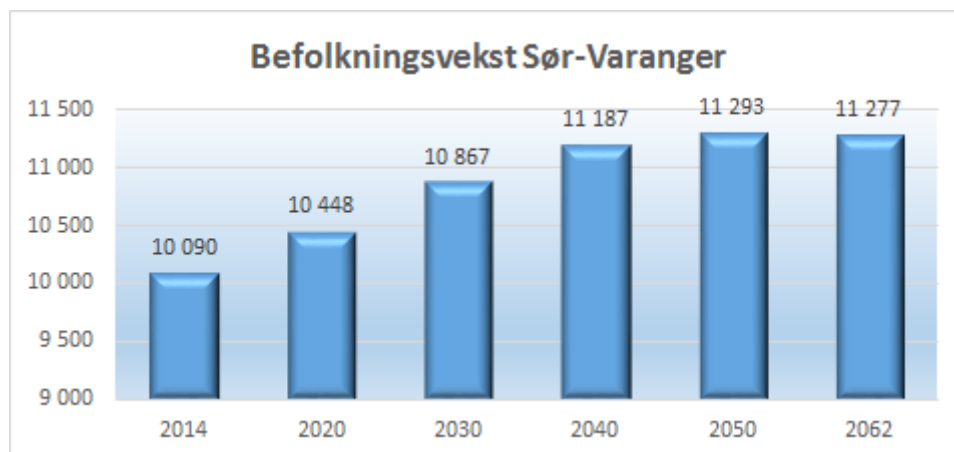
Bo- og arbeidsmarkedsregion

Kirkenes er sentrum i Sør-Varanger kommune. Sør-Varanger hadde 10.221 innbyggere pr. 1. jan. 2015. Omlag 75 % av innbyggerne bor i tettstedene Kirkenes, Hesseng og Bjørnevatn. Sør-Varanger er en av få kommuner i Finnmark som har hatt positiv vekst over flere år.



Figur 18 Befolkningsfordeling Kirkenes

⁵ Farledsutredning KVV Kirkenes. Vurdering av alternative lokaliteter for stamnetterminal. Kystverket mai 2015.



Figur 19 Prognose for befolkningsvekst Sør-Varanger. (Kilde: SSB 2014 og tilsendte sonedata fra SSB (2050 og 2062))

Befolkningsfremskrivingen er usikker, og avhenger av utviklingen for kommunen fremover. Økt aktivitet i Barentshavet kan gi en raskere vekst. I tabellen over er SSBs MMMM-alternativ lagt til grunn.

Kommunen har utarbeidet egen prognose for befolkningsutviklingen med høyere vekst, og beregner 12.000 innbyggere i 2025.

Til sammen pendler ca. 470 personer inn til kommunen og 550 ut av kommunen.

2.5 Samferdsel

Overordna transportsystem

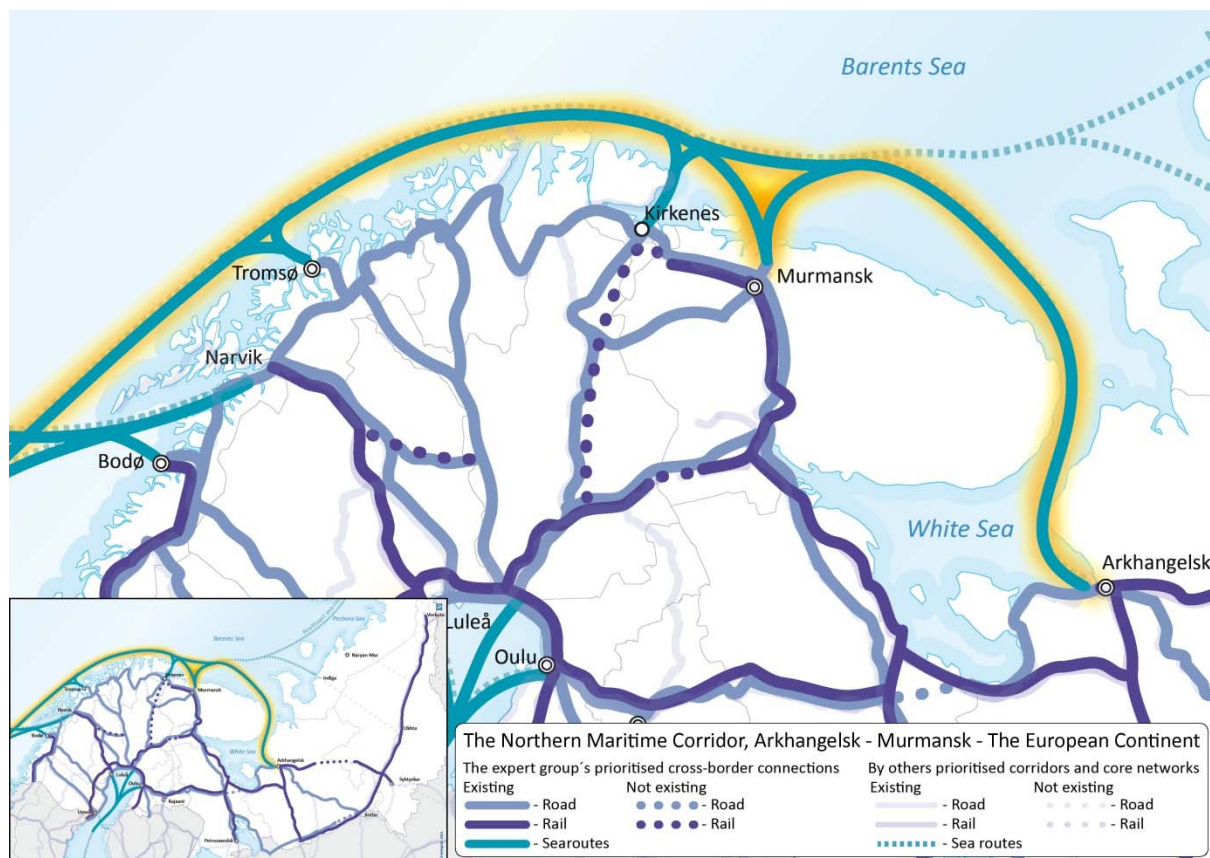
Viktige grensekryssende korridorer i Barentsregionen

JBTP definerte 14 grensekryssende transportkorridorer i Barentsregionen. Tre av disse korridorene har kopling til Kirkene:

- Arkangelsk – Murmansk – Det europeiske kontinent. Den nordlige maritime korridor, ca. 3500 nm. Har navnet «Motorways of the sea» i Det transeuropeiske transportnettverket, TEN-T.
- Petrozavodsk – Murmansk – Kirkenes. E105 og Oktoberbanen jernbane på russisk side og mulig jernbane på norsk side.
- Kemi – Rovaniemi – Kirkenes. E75 og riksveg 971 på finsk side og riksveg 893 og mulig jernbane på norsk side.

TEN-T er EU sitt definerte transportnettverk i Europa. TEN-T har tre kategorier, core (kjerne), comprehensive (omfattende) og prioriterte hovedkorridorer. «Den nordlige maritime korridor» og E105 over Storskog er i kjernenettverket, 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» er en av tre korridorer som framheves i Joint Barents Transportplan som prioritert for framtidig utvikling. Denne vil bedre mulighetene for sjøtransporten fra Kontinentet og Storbritannia, langs norskekysten og til Arkhangelsk i Nord-Vest Russland.



Figur 20 Grensekorridorer. «Den nordlige maritime korridor» (Kilde: JBTP)

Analyse av transport

E6 langs innfartsvegen til Kirkenes har en gjennomsnittlig årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 7000 – 8000 langs E6 Hesseng – Kirkenes sentrum. I sentrum er det ÅDT på 2500 – 4000.

Tungtransporten til havna foregår langs E6 og fylkesveg 367 til havna. Andelen tungtrafikk i sentrum er 11 %. Dette er høyere enn normalen på 5 %. Andel tungtransport tilknyttet dagens stamnetthavn er ca. 80 kjøretøy per døgn. Av det er ca. 70 kjøretøy jernmalm og pukk internt i Kirkenes. Resten kommer via E6 fra Varangerbotn⁶.

Det er ingen store kapasitetsproblemer for trafikken i Kirkenes. Det er framkommelighetsproblemer for tungtrafikken. I november 2011 ble det laget en trafikkanalyse for Kirkenesområdet:

«Transportanalyse på bakgrunn av økt aktivitet for Kirkenesområdet». Den tar for seg befolkning, befolkningsutvikling, næringsaktiviteter og trafikkutvikling i flere scenarier. Transportanalysen er oppdatert i desember 2014, og dagens trafikk er angitt i figuren nedenfor.

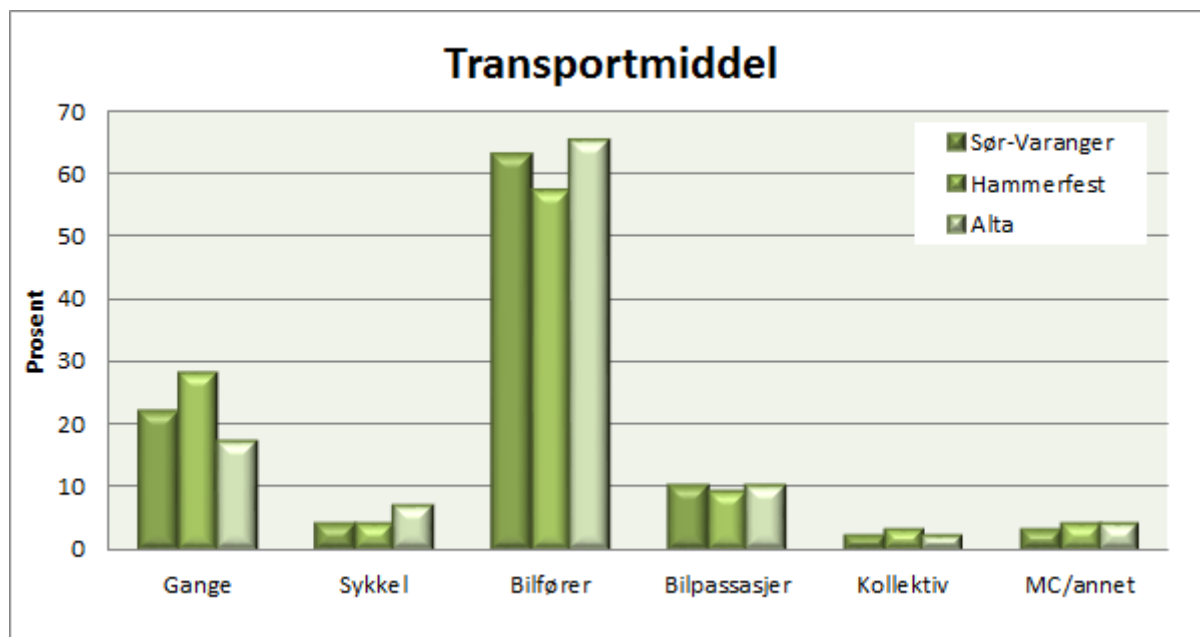
⁶ Finnmark fylkeskommune: Status 2014. Nærings- og godstransporter i Finnmark.



Figur 21 Kart over ÅDT

Reisemiddelfordeling

I forbindelse med den nasjonale reisevaneundersøkelsen 2013/14 ble det utført 500 ekstraintervjuer i Sør-Varanger. De foreløpige dataene fra denne undersøkelsen viser følgende reisemiddelfordeling i kommunen: Gange 22 %, sykkel 4 %, bilfører 68 %, bilpassasjer 10 %, kollektiv 2 % og MC/annet 3 %. Sammenlignet med Hammerfest og Alta, der det også er gjort utvidete undersøkelser, er fordelingen på reisemidlene i Sør-Varanger nær gjennomsnittet. Valg av transportmidler skiller seg ikke ut fra de andre kommunene i Finnmark.



Figur 21: Reisemiddelfordelingen i Sør-Varanger, Hammerfest og Alta.

Trafikksikkerhet

Trafikksikkerhetssituasjonen i Sør-Varanger, utenom sentrum, må sies å være tilfredsstillende. Det har vært få alvorlige trafikkulykker de siste ti årene. Området ved Strømmen bru skiller seg imidlertid negativt ut. Her har det de siste ti årene vært en dødsulykke og en ulykke med alvorlig skade. Innenfor KVU-området har det utenom Strømmen bru vært tre ulykker med alvorlig skade og ingen dødsulykker. Det har vært en del ulykker med lettere skadegrad, hvorav de fleste har skjedd i Kirkenes sentrum. Kartet viser oversikt over alvorlige ulykker de 10 siste år.

Det er viktig å få tungbiltrafikken ut av sentrum. Kombinasjon av tungbiltrafikk og myke trafikanter skaper stor ulykkesfare.



Figur 22: Kart over trafikkulykker siste 10 år

Kollektivtrafikk

Kirkenes har både bybuss og langruter. Bybussen dekker de mest befolkede områdene Bjørnevatt, Sandnes, Hesseng og sentrum. Bybussen i Kirkenes har ca. 100.000 betalte reiser pr. år. Bybussen har rute ca. hver time, og ca. hver halvtime i rushtida morgen og ettermiddag. Flere langruter betjener Øst-Finnmark og Murmansk daglig. Elvenes betjenes av langruter.

Fra 2016 innføres ny rutestruktur med bybuss og ringruter for de mest befolkede områdene. For langrutene legges det kun opp til mindre endringer.

Det mangler en kollektivterminal i Kirkenes. I dag står bussene og venter i sentrumsgatene mellom rutene. Dette gir dårlig vilkår for overgang mellom ruter og ulike ruter har forskjellige startsteder i sentrum. Ingen holdeplasser i Kirkenesområdet har universell utforming. Ved dagens hurtigrute kai er det en bussoppstillingsplass for turbusser

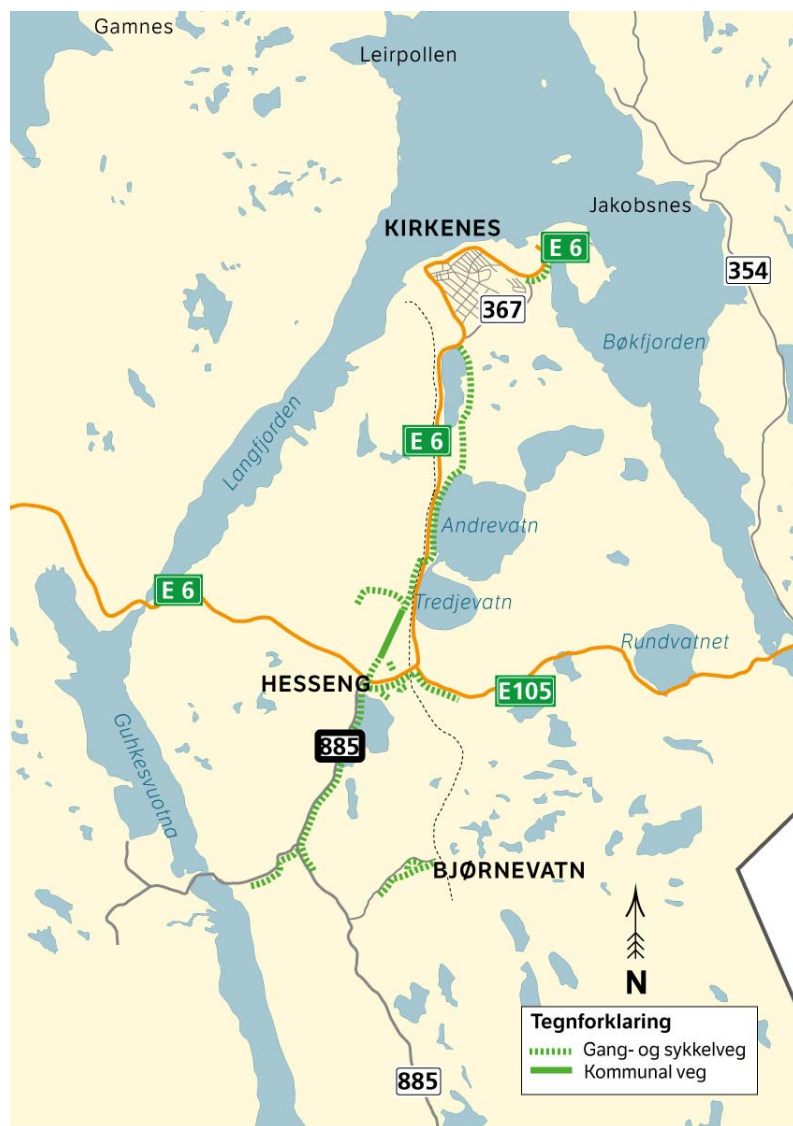
Flyplassen ligger på Høybukta, 12 kilometer fra sentrum. Hurtigruten har endepunkt i Kirkenes. Det medfører en del trafikk av enveispasasjerer mellom hurtigruten og flyplassen. Hurtigruten ligger til havn i Kirkenes i 3 timer og en del passasjer vandrer til og fra sentrum i denne perioden. Hurtigrutepasasjerene har ikke noe sammenhengende gangnett til sentrum, så gåingen foregår ustrukturert. Dette betyr at turopplevelsen er lite trivelig og at trafikkfarlige situasjoner kan oppstå.

Gang- og sykkelveger

Det er bygd gang-/sykkelveg fra Bjørnevattn til enden av Førstevann. Gang-/sykkelvegen fra Hesseng til Førstevann har dårlig dekke. Det er ikke gjort tellinger av sykkeltrafikken.

I dag mangler tilrettelegging for gange og sykkel for det meste av området fra Førstevann og gjennom sentrum til Prestøya samt til langs fv. 367 til skolen/idrettsanlegget. Fortauene i sentrumsområdet er av dårlig kvalitet, nedslitte og med lave kantsteiner. Det er i liten grad tilrettelagt med universell utforming i sentrum. Langs E6 mangler det fortau flere steder gjennom sentrum og fra sentrum og ut til hurtigrutekaia. Også fortau mangler delvis i boligområdene rundt sentrum. Det er i dag en del pendling av arbeidstakere og skoleelever på hele strekningen.

I Sør-Varanger er det ingen egen tilrettelegging for sykkel som sykkelfelt eller sykkelveg med fortau.



Figur 22: Kart over gang- og sykkelveger

Parkering

Det er i dag fri parkering i sentrum. Det står biler parkert, både langs gater, mellom butikker og fortau og på alle åpne plasser. Det gir stor utrygghet og ulykkesrisiko for gående, samt dårligere fremkommelighet. En slik fri parkering er trafikkfarlig og hindrer universell utforming, ved at biler krysser fortau for å parkere og står parkert på gangarealer. For bymiljøet er det også negativt at åpne byrom okkuperes av parkerte biler i stedet burde vært brukt til møteplasser for folk.

Spark er et mye brukt fremkomstmiddel om vinteren. Spark kan benytte samme infrastruktur som gående.



Figur 22: Det kan være vanskelig å komme frem mellom parkerte biler i sentrum. Foto: Statens vegvesen



Figur 23: Støysonekart

Støy og luftforurensning

E6 gjennom Kirkenes sentrum har i dag en ÅDT på i overkant av 4000 fra Førstevann og ned til Kimek. Fra Kimek til stamnett-terminalen er ÅDT på ca. 3000. For fv. 367 er det omtrent samme ÅDT-tall. Andelen tungbiler er relativt høy på 11 %. Det skaper støyproblemer for nærliggende boliger langs E6 og fv. 367 i sentrum og spesielt i motbakkene fra sentrum og opp mot Førstevann.

Når det gjelder klimagassutslipp står biltrafikk for 47 % av kommunens klimagassutslipp. Personbiler utgjør nesten halvparten av det med 23 % av totale utslipp.

2.6 Kirkenes havn

Kirkenes havn har 900 meter kaifront, hvorav 700 meter er i betong. Kaier med bakarealer tilbyr 200.0000 m² for lagring/mellomlagring. Det meste av dette er i tilknytning til den kommunale kaia på Prestøya. Tre kaier er ISPS-godkjente: Dampskipskaia på Prestøya (104 meter, 20.000 m²), Industrikaia på Prestøya (120 meter, 20.000 m²) og Dypvannskaia i Kirkenes (94 meter, 51.000 m²).

Det er i dag tidvis behov for mer kaiplass, blant annet fordi den kommunale Sentrumskaia (52 meter) benyttes av Norterminals slepebåter i tilknytning til oljeomlastning i Bøkfjorden. Dagens stamnetterminal har begrenset mulighet for videre utvikling.

Det arbeides fra kommunens side med å tilrettelegge denne som fremtidig liggekai for cruiseskip.

Dypvannskaia er i sommerhalvåret tidvis opptatt av tørrbulkfartøy størrelse 30.000–35.000 tdw, som laster stein fra Tschudi Aggregates for russisk petroleumprosjekt på Jamalhalvøya. I 2014 ble det lastet 400.000 tonn stein gjennom 17 anløp (også over AS Sydvarangers importkai). I 2015 vil volumet kunne bli høyere, da russisk behov er antydnet i størrelsesorden 900.000 – 1 million tonn.

Selv om anløp og godsmengde over Kirkenes øker betydelig, avvikles trafikken i dag uten større forsinkelser. Dette gjelder også i tilknytning til pågående oljeomlastning (31 anløp siste kvartal 2014), som representerer 10–20 % økt trafikk i havnen og vil mangedoble godsmengden i Kirkenes havn fra 2015. Oljeomlastingen representerer kun begrenset behov for kaiplass.

2.7 Flytrafikk

Avinor har levert et underlag som omfatter både trafikkhistorien – en framskrivning av trafikkprognoser som baserer seg på både næringsutvikling og reisevaneundersøkelser.⁷ Det vil gi en prognose i 2062 på ca. 500.000 passasjerer i et lavt og ca. 700.000 passasjerer i et høyt scenario.

De flytypene som benyttes på Kirkenes lufthavn er i hovedsak B737, A320 og DH8 med kapasitet på 39–189 passasjerer. De største versjoner av disse flyene har kapasitetsbegrensninger grunnet relativt kort rullebane. Avinor forlenget rullebanen i 2001, men denne kunne ikke benyttes fullt ut ved landing på grunn av et terrenghinder i innflygingssektoren. Denne begrensningen er ikke lenger aktuell, og investeringer for å ta i bruk hele rullebanen omfatter flytting av lys- og navigasjonsanlegg og etablering av 150 meter nytt sikkerhetsområde i øst. Dette er lagt inn i Strategisk plan i perioden etter 2020. Dette vil gi en landingsbane på 1905 meter i begge retninger samt avgangsbaner opp mot

⁷ Avinor. Notat og epost fra Avinor AS vs. KVV Kirkenes 2014 og 2015.

2200 meter, noe som gir økt kapasitetsutnyttelsen på flyene. Sommerstid vil de største versjoner av dagens flytyper få rekkevidde til Nord-Europa med full last. Interkontinentale flyginger med større flytyper, vil kreve rullebanelengde på minimum 2500 m, med en anslått investeringskostnad på 500–1000 mill. kr. Avinor AS sin Nordområdestrategi⁸ anbefaler ikke dette, men mener fokuset bør være på frekvensøkning.

2.8 Jernbane

I fremtiden kan det bli aktuelt med jernbane til Kirkenes både fra Finland og fra Russland. Det har vært gjennomført en pilotstudie av om jernbaneforbindelser fra naboland gjennom Kolartic-prosjektet Barents Freeway. Det er også gjort vurderinger knyttet til jernbaneforbindelser fra naboland i BEATA-prosjekt fra JBTP. Det pågår for tiden ikke utredninger om jernbaneforbindelser til Kirkenes fra norsk side.

Kolartic-prosjektet Barents Freeway desember 2014 har gjort disse vurderinger:

Nikkel-Kirkenes

Barents freeway-utredningen viser at strekningen er den mest lønnsomme av vurderte nye jernbaner i Barentsregionen. Grunnlaget er Kirkenes som import-/eksporthavn for gods mellom Asia og USA. Begrunnelsen er større effektivitet i vestlige havner, større skip sammenlignet med Østersjøen og dagens godskapasitet i Murmansk havn. Forutsetningene er bruk av den Transsibirske jernbane og en handelsvekst fra Asia til USA/Europa via Russland. Det er stipulert et godsvolum med hovedsak containere til USA på 12 mill. tonn pr. år. En ny jernbane på norsk side anslås til ca. 25 km.

Kemijervi -Kirkenes

Grunnlaget er i hovedsak basert på eksport av mineraler fra finske gruver til utskipping i Kirkenes. Forutsetningene er en betydelig utvikling i mineralindustrien i Lappland. Godspotensialet er vurdert til 3,5–4,5 mill. tonn pr. år. Gruvene som er grunnlaget for jernbanen er ikke kommet i produksjon.

Barents freeway-utredninger belyser at godsvolumet er som er vurdert er for lite til at en ny jernbane er lønnsom. En ny jernbane på norsk side anslås til ca. 30 km.

⁸ Avinor Nordområdestrategi 2014.

3 BEHOVSVURDERING

Behovsanalysen peker på to prosjektutløsende behov: Utvikling av Kirkenes havn som knutepunkt for verdiskaping i Barentsregionen og bedring av trafikkforholdene og miljøet i sentrum. Kirkenes har en internasjonal rolle for samarbeid og næringsutvikling i nord.

3.1 Innledning – om behov

Behovsanalysen oppsummerer med utgangspunkt i situasjonsbeskrivelsen de viktigste behovene for utvikling av vegsystemet i området, og er inndelt i fire grupper:

- Nasjonale behov
- Regionale og lokale myndigheters behov
- Interessegruppers behov
- Etterspørselsbaserte behov

3.2 Nasjonale behov

Nasjonale behov tar utgangspunkt i viktige nasjonale mål og føringer. Mange av de samme behovene finnes også i lokale/regionale dokumenter og vedtak, etterspørselsbaserte behov og/eller interessegruppers behov.

Grenseområdene mellom Russland og Finland har i århundrer vært av særskilt interesse for styresmaktene i Norge. En ny tid for grenseområdene begynte på 1990-tallet etter slutten på den kalde krigen. I 1993 ble den såkalte Kirkeneserklæringen undertegnet. Avtalen har som hovedmål å fremme samarbeid mellom Norge, Sverige, Finland og Russland for å redusere spenningen mellom landene. Dermed settes Kirkenes i ett internasjonalt perspektiv. Den nye Kirkeneserklæringen kom i 2013, og begge erklæringene vektlegger behovet for bedre transportnettverk i Barentsregionen. Siden er dette fulgt opp av alle regjeringer gjennom utredninger om Nordområdene og fokus på å prioritere bedre infrastruktur og samhandling mellom landene. Hovedideen er at økt samhandling vil redusere spenning og fremme utvikling for Barentsregionen.

Kirkenes med sin plassering nært Russland, Barentshavet, Petsjonrahavet og Karahavet er viktig for Norges posisjonering i Barentsregionen. Samferdselsdepartementet skriver i sitt mandat ⁹ for denne KVVU at transportsystemet i Sør-Varanger har en strategisk betydning nasjonalt og internasjonalt.

⁹ SD: Mandat for KVVU E6 Høybuktknoen – Kirkenes av 2. sept. 2014.

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

Stortinget har gjennom Nasjonal transportplan 2014 – 2023 vedtatt følgende overordna mål:

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

Mer gods fra veg til sjø.

NTP 2014 – 2023 har hovedmålsettinger innenfor framkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og universell utforming. Regjeringen har som målsetting å øke godstransport på sjø og at trafikkøkningen i byene skal være miljøvennlige, blant annet ved å tilby sammenhengende sykkelvegnett og tilrettelegge for kollektivtilbud. Ifølge NTP skal også flyrutetilbud være godt.

NTP 2014 –2023 sier for siste seksårsperiode: «dersom det blir aktuelt å bygge ut ny stamnetthavn ved Slambanken i Kirkenes, vil ny adkomst fra E6 bli prioritert».

For Kirkenes er det behov for framkommelighet til havn og bedre framkommelighet mellom overordna vegnett og havn. Havna ligger langs «Den nordlige maritime korridor» og det overordna vegnettet består av E6, E105 til Russland og E6/E75 til Finland.

Når det gjelder trafiksikkerhet er området ved Strømmen bru et ulykkepunkt hvor det er behov for bedre trafiksikkerhet. Trafiksikkerhet i sentrum, langs E6 og fv. 386, må også bedres for gående og syklende. I tillegg er Kirkenes sentrum plaget av støy og støv fra tungtrafikken gjennom byen og det er behov for å bedre miljøet. Det er et stort behov for å legge til rette for universell utforming i Kirkenes sentrum og å rehabilitere alle bussholdeplasser i sentrum og langs aksene sentrum – Bjørnevatn.

Det er et nasjonalt mål gjennom klimaforliket at klimagassutslipp skal begrenses. Det er ikke satt egne klimamål for denne KVUen. Klimagassutslippet vil bli beregnet ut pr. konsept.

Nasjonale behov i Barentsregionen

Norge har en egen strategi for Barentsregionen. Nedenfor gjengis utdrag fra sentrale utredninger som sier noe om Norges strategiske rolle i Barentsregionen og om behov for bedre infrastruktur.

Nordområdestrategi

I de siste 20 år har de ulike regjeringene sett mot Nordområdene og lagt fram mål og visjoner for nordområdestrategier. De mest sentrale dokumenter er:

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 framtidbilder for utviklingstrekk for viktige næringer i nord fram mot 2040. I rapporten for del 2 er framtidbildene bearbeidet videre. Transportbehovet som følge av skissert næringsutvikling, er analysert. Rapporten beskriver et samlet behov for utvikling av et transportnett på et overordnet nivå.

«Byggesteiner i nord» 2009 og 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.

Maritim infrastrukturrapport. Svalbard, Finnmark, Troms og Nordland – Mulige farleder for store skip. Kystverket 2012

Hovedformålet med rapporten er i første omgang å gi informasjon om hvilke maritime rammebetingelser Kystverket legger til grunn for farleder som skal trafikkeres av større skip. Vurderingene er gjort for fartøy som trenger dybder fra 11 meter til 28 meter, fra innseilingsled inn til havneområde. Kystverket ønsker at rapporten vil bidra til mer helhetlig planprosesser, samtidig som den legger klare rammer for den maritime delen av planleggingen. Rapporten vil bidra til at det ikke benyttes ressurser på planlegging av fremtidige anlegg i områder hvor de maritime forhold ikke er tilfredsstillende.

Retningslinjer for NTP 2018 – 2027 på Nordområdene

Samferdselsdepartementet ga 31. mars 2015 retningslinjer for strategifasen i NTP 2018 – 2027 om Nordområdene. Her heter det følgende:

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.

Nordkloden – Nordområdene 2014

Rapporten "Nordkloden: Verdiskaping og ressurser. Klimaendringer og kunnskap. Utviklingen nord på kloden angår oss alle" ble lagt fram av statsminister Erna Solberg og utenriksminister Børge Brende i Hammerfest 10. november 2014. Regjeringen vil prioritere følgende fem områder: Internasjonalt samarbeid, næringsliv, kunnskap, infrastruktur og miljøvern, sikkerhet og beredskap. Kirkenes er særlig nevnt i rapporten knyttet til den strategiske beliggenheten, både i forhold til internasjonalt samarbeid og utviklingen innenfor næring og industri i et internasjonalt perspektiv. (Se figur 24.)

Internasjonale avtaler som omhandler Kirkenes

En viktig bærebjelke i forholdet til Russland er Kirkeneserklæringene av 1993 og 2013. De er politiske avtaler mellom Russland og Norge som setter Kirkenes inn i et internasjonalt perspektiv. Begge erklæringene vektlegger behovet for bedre transportnettverk i Barentsregionen, spesielt en videre utbygging av øst-vestgående transportkorridorer.

Joint Barents Transport plan (JBTP) 2013

Det er laget en felles transportplan for Barentsregionen «Joint Barents Transport Plan» (JBTP 2013). Målet er å utvikle et felles transportsystem i Barentsregionen. Planen definerer 14 grensekryssende korridorer. Det medfører behov for å videreutvikle korridorer som omhandler Kirkenes. I denne KVUen er det «Den nordlige maritime korridor» med havna og det overordna vegsystemet med E6 til havna som berøres.

Mandat for videre arbeid med JBTP

Vegdirektørene i Norge, Finland og Sverige laget 24. jan. 2014 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 korridorene som er prioritert i 2014 på veg/jernbane har tilknytning til Kirkenes.

muligheter i nord
Illustrert oversikt

nordområdene

Viktig for Norge, viktig for verden.

Økende skipstrafikk

80 prosent av skipsfarten i Arktis går gjennom norske farvann. Antall overfarer gjennom den nordlige sjørute (Nordøstpassasjen) øker raskt, men den totale trafikken er fortsatt liten.

Stor fiskerinæring

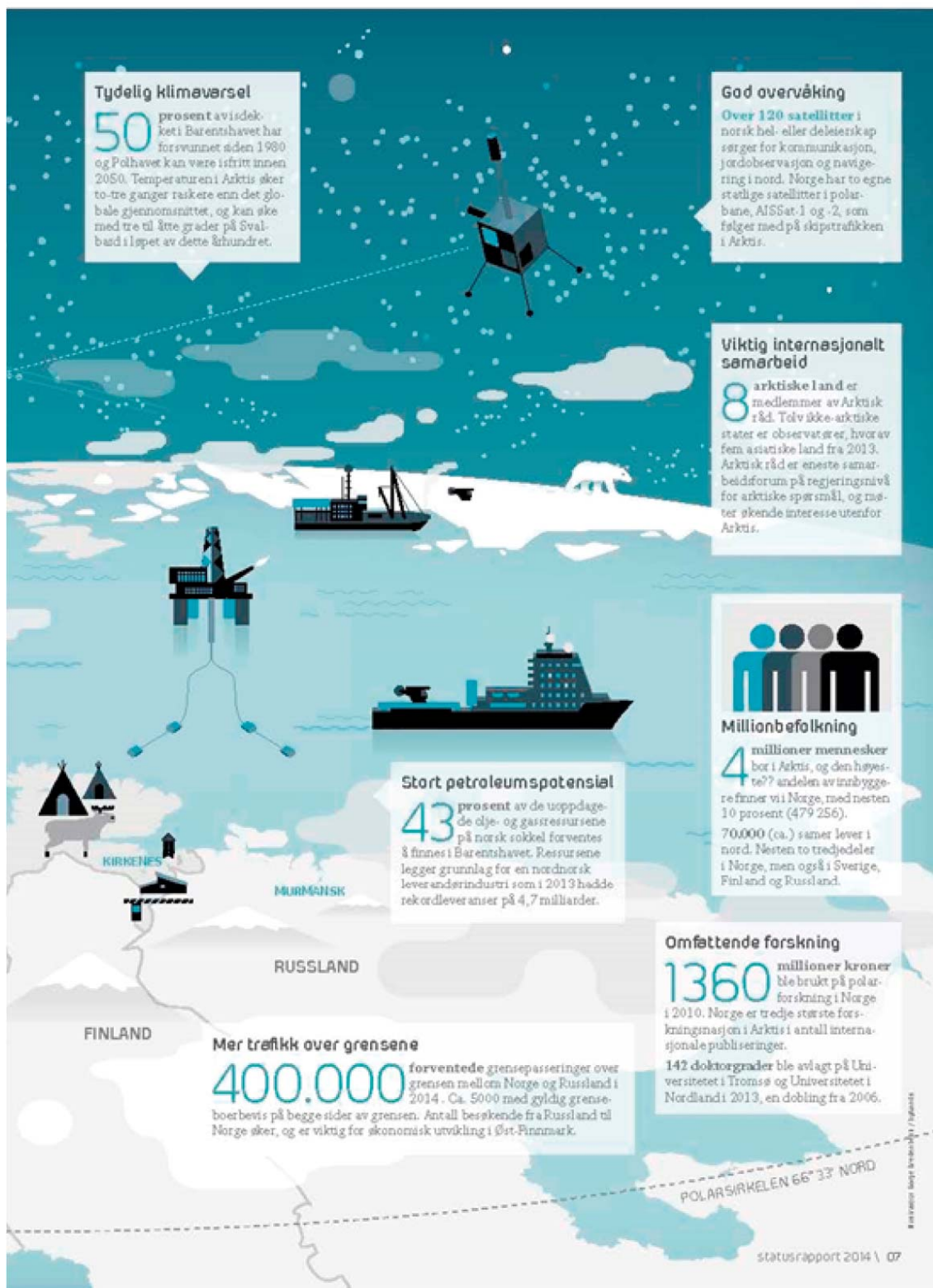
1 000 000

tonn torskekvote i Barentshavet 2013. Over halvparten av all fisk og skaldyr i Norge landes i nord, og en tredjedel av all oppdrett skjer i nord.

Betydelige mineralressurser

35 prosent av den norske verdiskapningen innen gruve- og mineralnæringen skjer i Nord-Norge.

06 / nordområdene



Figur 24 Nordkloden 2014. Kart med næringer. Kilde Utenriksdepartementet.

Oppsummering av regjeringens nasjonale behov i Barentsregionen

- Mer gods fra veg til sjø.
- Utnytte Kirkenes sin sentrale posisjon i Barentsregionen.
- Legge til rette for regional verdiskapning.

3.3 Interessegruppers behov

Ideverkstedet i 2010, dialogmøtet i september 2014 og møter med interessenter har gitt viktig innspill til definering av interessegruppers og deres viktigste behov. Behovene angir hva som skal endres, ivaretas og utbedres.

	Interessentgruppe	Behov
Primære interessegruppe	Næringsliv. Gruppen omfatter næringsliv som er avhengig av transport fra land til sjø og motsatt.	Behov for økt kapasitet i havna. Behov for landareal for havn og utvikling av havn. Behov for industriarealer i tilknytning til havn (bakarealer). Rasjonelle akser mellom havn, lufthavn, sentrum og store næringsområder.
	Reiselivsnæring. Hotell, servicesteder, kommersielle turistattraksjoner.	Moderne lufthavnkapasitet. Enkel tilgang til marka og friluftsområder. Et mer attraktivt sentrum med mindre tungtrafikk, støv og støy. Bedre tilrettelegging for syklende og gående.
	Faste lokale og regionale reisende. Pendlere og skoleungdom.	Ivaretakelse av jobb-pendling og skolareiser til og fra Kirkenes/Bjørnevatn. Trygg skoleveg.
Andre interessentgrupper	Beboere i sentrum	Tungtrafikk ut av sentrum. Mindre støv og støv i sentrum. Trygghet for gående og syklende. Trygg skoleveg. Bedre tilgjengelighet for kollektivtransport. Bedre estetisk kvalitet på veger i sentrum. Skape bolyst. Enkel tilgang til marka og friluftsområder

Tabell 2 Interessegruppers behov.

Oppsummering interessegruppers behov

- Flere store aktører i næringslivet som trenger arealer til multifunksjonell havn, spesielt innenfor service- og supplyfunksjoner og baseforsyning til offshoreindustrien samt transitthavn og senter i den nordlige sjørute.

- Det er et stort og økende behov areal til servicetjenester i forbindelse med letefasen som pågår i Barentshavet. Både næringslivet og reiselivsnæringa må ha god tilgjengelighet til flyplass for å kunne frakte turister og personell på en effektiv måte til og fra Kirkenes.
- Reiselivsnæringa og lokale beboere trenger trygge veger og et attraktivt sentrum uten tungtrafikk.

3.4 Regionale og lokale myndigheters behov

Behov for lokal og regional utvikling

Lokal utvikling

Kirkenes har en strategisk plassering i forhold til ressursene i Barentshavet og naboskapet med Russland. Sør-Varanger kommune har pågang av aktører som vil etablere seg i Kirkenes, og det er stort press på arealer. Dette er større og gjerne nasjonale næringsaktører som har behov for havnearealer med bakarealer. Noen har allerede etablert seg i Kirkenes, mens andre vurderer etablering. I situasjonsbeskrivelsen vises et fremtidsbilde for regionens vekstpotensial, så langt det er mulig å beskrive nå. Å gi en eksakt beskrivelse av framtidig omfang er umulig, og vil blant annet avhenge av internasjonale konjunkturer og forholdet mellom Russland, Norge og EU.

Gjeldende kommunedelplan har som mål at Kirkenes sentrum skal ha et levende sentrum. Det er et problem med støy og støv som forårsakes av tungtrafikken gjennom sentrum. Kommunen ønsker å avlaste trafikk i sentrum og på vegstrekningen Hesseng – Kirkenes, spesielt tungtrafikken. Kommunen oppgir at de vil styrke vegaksene: nord-sør på Kirkeneshalvøya og knytte Tømmerneset til Kirkenes sentrum. Kommunen vil minimere klimautslipp.

Sør-Varanger kommune har sammenfallende behov med næringslivet. Det er behov for nye næringsarealer fordi man ønsker å flytte næring ut av sentrum.

Oppsummert så er behovet for Sør-Varanger kommune å øke attraktiviteten og avlaste sentrum. I tillegg har kommunen behov for å tilby nytt sjøretta næringsareal.

Regional utvikling

Regional transportplan for Finnmark 2014 – 2023 har som samfunns mål «å skape et transportsystem som fremmer helse, miljø og verdiskapning og bidrar til en bærekraftig regional utvikling med attraktive byer og bygder i Finnmark». Regional transportplan beskriver behov innen kollektivtrafikk, vedlikeholdsetterslep, trafikksikring, fly og havn.

Innen kollektivtransporten er det uoversiktlige ruter og et komplisert innhold i billettproduktene. Fylkesvegnettet har et forfall og det er behov for å ta igjen vedlikeholdsetterslepet og styrke vedlikeholdet. Fylkeskommunen vil prioritere høgt trafikkerte veger og viktige næringsveger. Ulykker i Finnmark kjennetegnes av høy fart, utforkjøring og at det skjer i lokalmiljøet. Fylkeskommunen har behov for å drive forebyggende tiltak og holdningsskapende arbeid.

Når det gjelder riksvegnettet vil fylkeskommunen framheve behovet for utbedring av flaskehalser. Regional transportplan beskriver behov for økt kapasitet på Kirkenes lufthavn til å ta større rutefly av typen 738 (737–800) i begge baneretninger. Om havnesiden sier fylkeskommunen at Kirkenes havn

har et mål/behov for å utnytte framtidige muligheter knyttet til Barentshavet nord og øst, samt muligheter for den nordlige sjørute. Statlige midler dekker kun tiltak som går frem til kaikanten, og fylkeskommunen har som ambisjon å bedre statlige finansieringsordninger for å realisere og utvikle av industrihavner.

Fylkeskommunen vil se byutvikling i sammenheng med en større vekstregion som består av Kirkenes og Varangerområdet.

Oppsummering lokale og regional behov

- Det er behov for å bedre vilkårene for næringslivet ved å legge til rette for et effektivt transportsystem. Med effektivt transportsystem menes her er behovet for effektive overganger mellom veg og sjø.
- Det er behov for sjøretta industriarealer og industriarealer i tilknytning til havner (såkalte bakarealer).
- Det er behov for å etablere sentrumsnære nærings- og industriarealer for å frigjøre arealer i sentrum
- Det er behov for å redusere støy og støy fra tungtrafikken i sentrum.
- Det er behov for å bedre transportsystemet for gående og syklende i Kirkenes sentrum og tilgjengeligheten for kollektivreisende.

3.5 Etterspørselsbaserte behov

Etterspørselsbaserte behov er *trafikale* behov og behov knyttet til trafikkens virkninger på omgivelsene. Det handler om å identifisere behov som følger av mangler i transportsystemet (for eksempel som følge av trafikkprognoser eller ulykkessituasjonen).

Behov for økt kapasitet i transportsystemet

Basert på befolkningsprognosene vil trafikkutviklingen ikke gi kapasitetsproblemer i Kirkenesområdet.

Behov for bedre framkommelighet

Trafikken som går fra Hesseng langs E6 til eksisterende havn kjører E6 gjennom sentrum. Fra Førstevann går E6 ned Solheimslia til Kimek. Solheimslia har en stigning som er problematisk for tungtrafikken. Vegstandarden på E6 i området Høybukta – Hesseng har ikke tilfredsstillende bredde. Det er dårlig kurvatur på begge sider av Strømmen bru. Dette er nærmere beskrevet under trafiksikkerhetsbehov.

E6 før og etter Strømmen bru er en flaskehals. Smal veg, dårlig kurvatur og stigning opp fra og ned til brua gjør at farten må reduseres. E6 fra krysset inn til flyplassen og vestover har samme problemer med smal veg, dårlig kurvatur horisontalt og vertikalt og at dette ligger i stigning. Begge strekninger skaper framkommelighetsproblemer for trafikken og spesielt for tungtrafikken.

Behov for bedre tilgjengelighet

Gang og sykkel

Gjennom NTP og nasjonal sykkelstrategi er det et mål å få 8 % sykkelandel på landsbasis. For Kirkenes innebærer dette en dobling fra dagens sykkelandel på 4 %. Det er derfor behov for tilrettelegging for gange og sykkeltrafikk fra Førstevann til Prestøya via sentrum og skole/idrettsanlegg. Det må bygges anlegg som er sikre og trygge for både gående og syklende. I Kirkenes brukes mye spark vinterstid. Tilbud for syklende og gående vil kunne brukes av sparkende om vinteren. God tilrettelegging er en forutsetning for å øke andelen syklende og gående.

Kollektivtrafikk

Det er behov for bussterminal i sentrum for å betjene lokaltrafikk og langruter og overgang mellom disse. Det er behov for å tilrettelegge alle holdeplasser i prosjektområde 1 og 2 slik at de tilfredsstiller krav om universell utforming.

Godstransport

Det er behov for bedre tilgjengelighet mellom E6 og havna, som vil gi en mer effektiv transport mellom overordna vegnett og havn. Dagens transport går gjennom sentrum med lav fart og trafikale problemer, se kap. 2.5 Om Samferdsel, analyse av transport.

De private aktørene som ønsker å etablere seg på Tømmerneset har behov for god tilgjengelighet mellom E6, Kirkenes sentrum og Tømmerneset.

Trafikksikkerhetsbehov

Det er behov for å bedre trafikksikkerheten på deler av E6, særlig ved Strømmen bru og svingene vest for flyplassen. Strømmen bru har dårlig horisontalkurvatur og den ligger i lavbrekk over Langfjorden. Ved Strømmen bru var det en dødsulykke i 2014. Svingene vest for flyplassen har dårlig horisontalkurvatur og ligger i stigning. Ulykkesfrekvensen på strekningen fra Hesseng til Høybukta Vest er tilnærmet normal, det vil si det som er forventet ut fra hastighet og trafikkmengde.

Dagens situasjon med E6 og fv. 367 gjennom sentrum gir trafikksikkerhetsutfordringer med definering av gateløp, kryss, avkjørsler og regulering av sidearealer. Det er behov for å bedre trafikksikkerheten i sentrum. Løsninger for gående/syklende tilfredsstiller ikke dagens krav til trafikksikre sentrumsområder. Det er behov for å bedre tryggheten for gående og syklende i sentrum.

Behov knyttet til trafikkenes virkninger på omgivelsene

Tungtrafikken i sentrum som går på E6 og fv. 367 utgjør 11 %. Tungtransporten skaper støy og trafikksikkerhetsproblemer for sentrum og beboere i sentrum. E6 virker også som en barriere i

sentrum og mot havet på nordsiden av sentrum. E6 som barriere mot sjøen, blokkerer en utvikling av Kirkenes som sentrumsområde.

Behov for rekreasjon og opplevelse

Det er et behov for trygge gang- og sykkelforbindelser til naturområdene rundt Kirkenes generelt og spesielt til anlegg for friluft og sportsutfoldelse. Her kan nevnes området i Førstevannslia (østsiden av Førstevann ved Grenselandmuseet).

Det er i dag utbyggingsområder på Skytterhusfeltet med boliger og sykehus. En fortetting i dette området vil ha behov for tilknytning til eksisterende sykkelvegnett.

Oppsummering etterspørselsbaserte behov

- Flaskehalsene på E6 ved Strømmen bru og vest for flyplassen er et framkommelighets- og trafiksikkerhetsproblem. Det er behov for å utbedre E6 på disse strekningene.
- Det er behov for å redusere støy og støv i sentrum fra tungtrafikken i sentrum.
- Det er behov for å bedre trafiksikkerheten i Kirkenes sentrum og tilgjengeligheten for kollektivreisende.

3.6 Behovsvurdering – prosjektutløsende behov

Prosjektutløsende behov er dannet ut fra følgende behov:

- Nasjonale behov
- Interessentgruppers behov
- Lokale- og regionale myndigheters behov
- Etterspørselsbaserte behov

Prosjektutløsende behov:

Kirkenes har behov for å utløse potensialet som følger av byens posisjon i Barentsregionen. Dette medfører behov for:

- Å utvikle havna med tilhørende funksjoner til å betjene dagens og framtidens verdiskaping i Barentsregionen.
- At trafikkforholdene og miljøet i sentrum bedres for at byen skal være attraktiv som bosted og møteplass for internasjonalt samarbeid og næringsutvikling.

Viktig behov

Ut i fra framkommelighet- og trafiksikkerhets behov er det behov for utbedring av E6 forbi Strømmen bru og vestover til forbi flyplassen.

4 Mål

Samfunnsmålet er et uttrykk for den nytte eller verdiskapning som investeringstiltaket skal føre til for samfunnet. Samfunnsmålet skal vise intensjon og ambisjon med tiltaket.

Samfunnsmålet er:

Kirkenes skal i 2062 ha et effektivt transportsystem som betjener internasjonal maritim virksomhet, passasjerer og – godstrafikk i Barentsregionen.

Det er ikke satt eget samfunns mål for sentrum. Utvikling av sentrum er ivaretatt med de samfunns- og effektmålene som er satt for Kirkenes. Effektmålet er avledet av samfunnsmålet. Effektmålet setter mål om en reduksjon av tungtrafikk fra 11 % til 5 %, det fordrer at tungtrafikken til havna må flyttes ut av sentrum dvs. tungtrafikken til havna må reduseres og havna må flyttes ut. Ved at tungtrafikken flyttes ut av sentrum blir det plass til gjennomgående gang- og sykkelveg og dermed økes sykkelandelen. Disse målene tilsammen vil gi en grobunn for byutvikling i Kirkenes sentrum.

4.1 Effektmål

Effektmålene skal følge opp samfunnsmålet og det prosjektutløsende behovet. Effektmålet er et uttrykk for den direkte effekten av tiltaket, for eksempel den virkningen/effekten tiltaket skal føre til for brukerne. Det er satt et effektmål for havn og et for sentrum.

Samfunnsmål		Effektmål	Indikator
Kirkenes skal i 2062 ha et effektivt transportsystem som betjener internasjonal maritim virksomhet, passasjer- og godstrafikk i Barentsregionen	Havn	Multifunksjonell stamnetterminal som kan betjene ulike fartøystyper.	God/dårlig
	Veg og sentrum	Reduksjon fra 11 % tungtrafikk i sentrum til 5 % (kun varetransport). Økning av sykkelandel fra 4 % til 8 %.	Måles

Tabell 3 Samfunns- og effektmål

Det er viktig at stamnetterminalen skal ha rom for utvikling og fleksibilitet på fasiliteter. Utvikling av havna vil foregå over tid og henger sammen med markeds mekanismer i næringslivet. Et effektivt transportsystem i havna fordrer nok areal for ulike maritime virksomheter i havna og ulike kaianlegg. Det er også nødvendig med tilgjengelig industriareal i tilknytning til havna (bakarealer) fordi det er behov for dette for supplerende virksomheter. Det vil gi effektiv drift av havna at det er forskjellige næringsaktiviteter i nærheten. Det vil ha også ha som virkning at det er attraktivt for å etablere seg og bidra til verdiskapning i området.

Når det gjelder effektmål for sentrum legges det opp til to mål. Et effektmål er å redusere tungtrafikken fra 11 % til 5 %. Ved flytting av havn ut fra sentrum vil tungtransporten gjennom sentrum reduseres betydelig.

4.2 Ønskede sideeffekter

Det er en flytende overgang mellom ønskede sideeffekter og ringvirkninger. I dette kapitlet beskrives de nasjonale ønskede sideeffektene, mens ringvirkningene beskrives i kap. 9. De ønskede sideeffektene omhandler sikkerhet i farleden og på veg, og klimagass.

Kystverket har en visjon om å utvikle kysten og havområdene til verdens sikreste og reneste. Dette ved å bidra til effektiv sjøtransport, sikre trygg ferdsel i norske farvann samt hindre/begrense miljøskade som følge av akutt forurensning. Kystverkets visjon og mål ivaretas i KVVU-arbeidet ved å følge Kystverkets farledsnorm hvor de nautiske kravene er lagt til grunn.

Statens vegvesen har en nullvisjon som sier at det skal være null drepte på vegen. Dette ivaretas gjennom å utbedre trafikkfarlige strekninger til en bedre standard etter krav i Statens vegvesen vegnormaler.

De ønskede sideeffektene i denne KVVUen er:

- 1) Klimagassutslipp skal ikke øke.
- 2) Sikkerheten i farleden og stamnetterminalen skal være på dagens nivå eller bedre
- 3) Trafikksikkerheten på E6 skal bedres i forhold til dagens situasjon

4.3 Betingelser som konseptene skal oppfylle

Nautiske farledskrav – absolutte krav

Kystverket har vurdert de maritime forhold¹⁰ og vektlegger følgende elementer: Sjødybde, innseilingsforhold, manøvrering, sikkerhet, værforhold (vind, sikt og sjø), ankring, venteområde, bunkers og losbordingsområde. Dette er absolutte krav. Etablering av en landterminal for skipstrafikk krever at forholdene for dimensjonerende skip kan være inntil 400.000 TDW (dødvekttonn).

- Innseilingsleden må ha en bredde på 3700 meter og ikke mindre enn 1850 meter
- Dybde i farled bør være 35 meter.
- Manøvreringsareal ved anløpssted bør være 2–4 skipslengden av dimensjonerende skip. Dette vurderes spesielt i hver havn.
- Det bør være minst 3 ankringsområder med ankerdybde ikke større enn 70 meter og svingdiameter på 1000 meter.
- Gassomlastning kan ikke gjøres sammen med øvrig havneaktivitet (krever nedstenging).
- En framtidig stamnetterminal bør kunne ta imot dimensjonerende skip på inntil 300 meter.

Absolutte krav defineres i KVVU-sammenheng som krav som *må* oppfylles for at alternativene skal utredes videre. Alternativer som ikke oppfyller absolutte krav, siles ut og utredes *ikke* videre. Det er ikke generelle krav, men det er krav som er satt i denne utredningen. Det betyr ikke at havner som ikke

¹⁰ Kystverkets vurdering av mulige lokaliteter for etablering av stamnetterminal i Sør-Varanger kommune, april 2015.

tilfredsstillende absolutte krav i Kirkenes ikke kan brukes. De absolutte farledskravene som er satt gir god sikkerhet og effektiv drift av havna. De absolutte krav gjelder ikke kaianlegget.

Begrunnelsen for dimensjonerende på 300 meter. De største cruiseskipene som trafikkerer i nord er +/- 300 meter.

Krav på land – viktige krav

- Areal til å etablere kai på 12 meter og 22 meter og ytterligere flere kaier ettersom havna utvikles.
- Mulighet for industriareal i tilknytning til havn (bakareal).

Andre krav

Det er formet noen betingelser som konseptene skal oppfylle:

- God forbindelse veg – havn
- Mulighet for jernbane

Det er ingen krav til seilingshøyde for bru over Langfjorden syd for Slambanken og ny Strømmen bru.

5 MULIGHETSANALYSE

Totalt 13 havnelokaliteter er vurdert. Noen er forkastet fordi de ikke tilfredsstillende de absolutte maritime kravene, mens andre forkastes på grunn av lang avstand til sentrum og eksisterende veg. Pulkneset, Leirpollen og Høybukta vest utredes videre som stamnetterminal. Delanalysen for sentrum tar for seg tiltak for parkering, kollektivtransport, gange og sykkel, universell utforming og trafiksikkerhet.

5.1 Delanalyse for havn

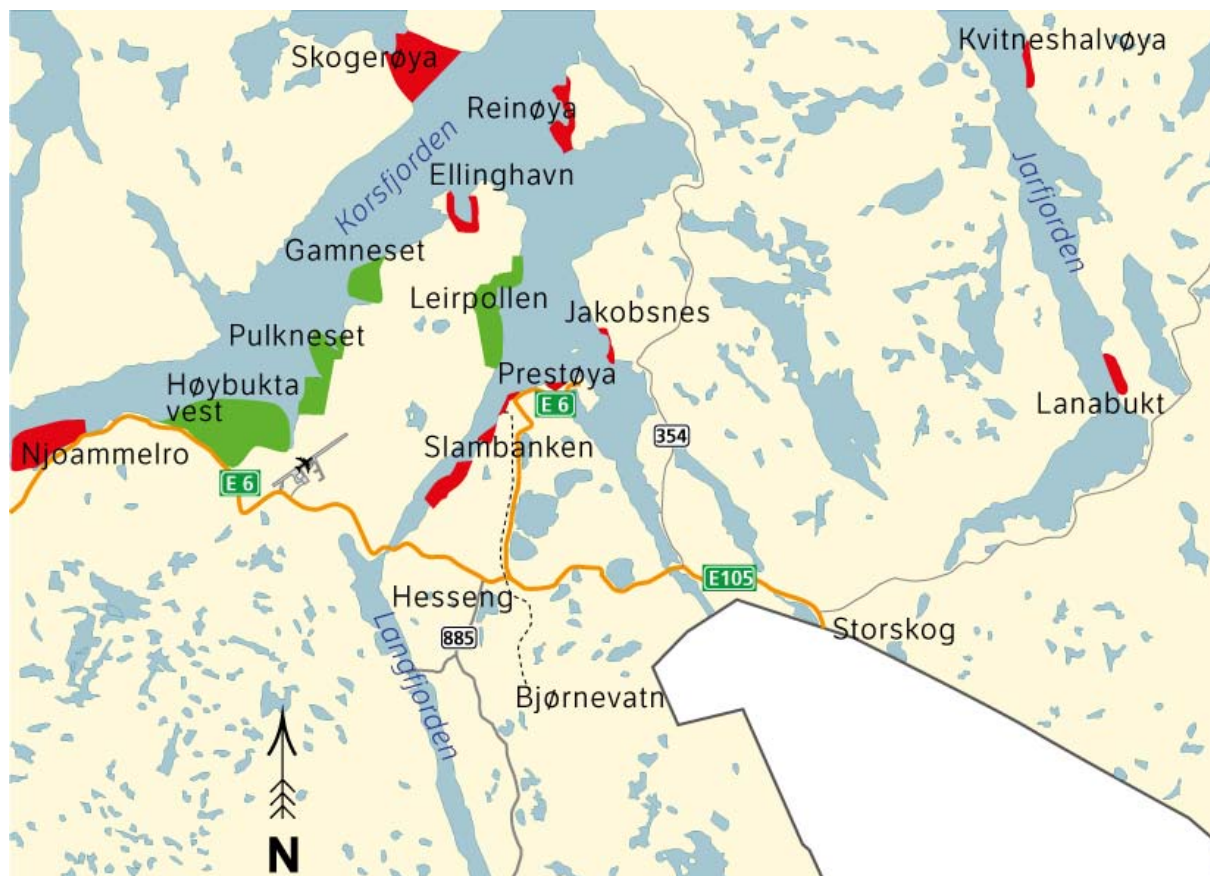
Det er utført en analyse om mulige havner¹¹. Utredningen baserer seg på dokumenter som foreligger fra Sør-Varanger kommune, Kirkenes havn og næringslivet, samt egne rapporter fra Kystverket.

Det er vurdert totalt 13 mulige lokaliteter for stamnett-terminaler for Sør-Varanger/Kirkenes havn, se kart under. Disse er vurdert ut ifra maritime forhold og har følgende elementer er vektlagt: Gode inn- og utseilingsforhold for LNG¹² og tankskip, manøvreringsrom og sikkerhet i havnebassenget, akseptable værforhold (vind, sikt og sjø), rolighet (lite drag) og vindbelastning ved kai, sikre ankringsplasser i nærheten av terminal, definert venteområde(r) utenfor kysten for skip som må vente på innklarering, tilgang på bunkers og skjermet losbordingsområde. Dimensjonerende fartøy er satt til inntil 400 000 DWT.

Nedenfor er det en oversikt over muligheter, maritime forhold, vegtilknytning og anbefaling. I kartet er områder egnet for stamnetterminal vist med grønn farge, områder som ikke er egnet er markert med rødt.

¹¹ Kystverket vurdering av mulige lokaliteter for etablering av stamnetthavn i Sør-Varanger kommune. Mai 2015.

¹² LNG – Liquefied Natural Gas – er flytende naturgass



Figur 25 Kart over mulige havner i Kirkenes og omland.

Havn Areal	Vurdering	Vegtilknytning	Kommentarer	Anbefales/Anbefales ikke
Lanabukt 1200 da	Ikke egnet for omlastingsterminal for oljeprodukter eller store godsmengder	Ved veg med lav standard 33 km til sentrum.	I tilknytning til fritidsboliger.	Lokaliteter forkastet pga. at de ikke tilfredsstiller maritime krav.
Kvitnes-halvøya 1200 da		33 km lavstandard veg + 3 km ny veg.	Tidvis is i fjorden. 33 km veg + 3 km ny veg.	
Jakobsnes 180 da		Ligger inntil fylkesveg med lav standard. 16 km fra sentrum.		
Prestøya 690 da		Trafikk til havn gir støy i sentrum.	Støy vil begrense type havneaktivitet pga. nærhet i til boliger.	
Slambanken 1000 da		Vegtilknytning er under planlegging.	Krever slepebåt for store båter.	

Njoammelro 800 da		Inntil E6. Adkomst behøves. 22 km fra sentrum.		
Skogsøya 2300 da	Egnet som omlastingsterminal for oljeprodukter	Langt utenfor vegnett.	Øya har ikke vegforbindelse	Forkastes pga. behov for stor veginvestering og lang avstand til sentrum.
Reinøya 800 da		Ikke tilknyttet vegnett. 25 km fra sentrum + ny bru og veg		
Ellinghavn		Ikke tilknyttet vegnett. Ligger lenger nord for Leirpollen.		Forkastet pga. stor veginvestering
Garneset 1300 da	Egnet som omlastings- terminal for olje- produkter eller store godsmengder. Ikke egnet for begge deler.	Vegtilknytning behøves	Norterminal AS planlegger olje-/ gassterminal.	Utredes ikke videre som stamnett- terminal.
Leirpollen 1450 da	Egnet som omlastingsterminal for oljeprodukter eller store godsmengder.	Vegtilknytning behøves	Utpekt av kommunen	Utredes videre som stamnett- terminal
Pulkneset 800 da ¹³	Egnet som omlastingsterminal for oljeprodukter eller store godsmengder.	Vegtilknytning behøves	Kirkenes Maritime Park AS	Utredes videre som stamnett- terminal
Høybukta vest 9600 da		Ligger inntil E6. Ny adkomst behøves.		

Tabell 4 Oversikt over mulige havner

Arealene er hentet fra Rambølls Mulighetsstudie for Kirkenes havn, unntatt data for Pulkneset og Prestøya. Prestøya er eksisterende havn og det er ingen ledige landarealer for havneutbygging. Det er mulig å øke arealet til eksisterende havn ved å fylle opp og få mer areal. Ved maksimal utfylling vurderes det at området kan gi 500 mål med byggearealer i tilknytning til de 190 da som er i dag.

8 lokaliteter forkastes fordi de ikke oppfylder maritime krav som er absolutte for denne utredningen. Skogsøya og Reinøya er havner som ligger for langt unna overordnet vegsystem til at de utredes videre. Ellinghavn ligger nord for Leirpollen på nordspissen av Tømmerneset. Den utredes ikke videre pga. store kostnader for vegtilknytning. Det er ikke naturlig å etablere stamnetthavn lengst nord på Tømmerneset framfor en havn som ligger nærmere overordna vegnett. Ellinghavn er av aktørene sett på som en mulig havn for etablering av havn for omlasting av gass seinere. Omlasting av gass krever avstand til all annen aktivitet.

¹³ Hentet fra Kystverket vurdering av mulige lokaliteter for etablering av stamnett-terminal i Sør-Varanger 6. januar 2015.

Det vil si at man står igjen med tre alternativer, Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest. Disse har kapasitet til å dekke funksjonen som stamnetterminal og den framtidige service- og forsyningsfunksjonen for petroleumsutviklingen i Barentshavet. Det bør derfor vurderes om disse to aktivitetene kan samlokaliseres i en fremtidig løsning.

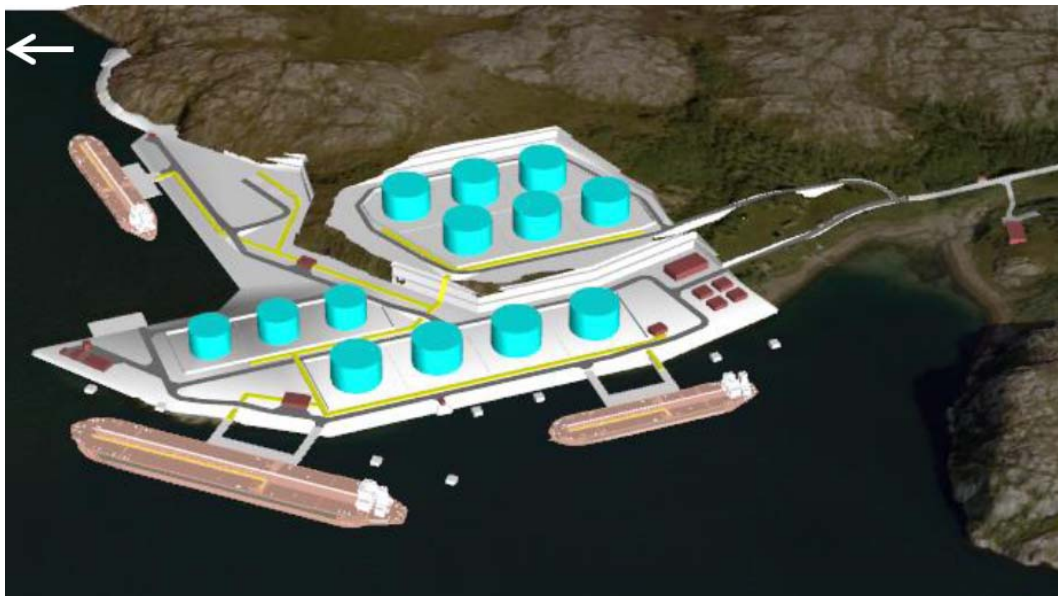
Ut fra de havnebehov som er registrert i Sør-Varanger vil etablering av en stamnetterminal med et utviklingsareal på over 1000 dekar forutsette at alle behov samlokaliseres til et havneavsnitt. Utbygginga kan finansieres som et offentlig/privat tiltak.

Mulige løsninger i havner

Det er utført utredninger for tre havner. Dette er private havner på Gamneset og Pulkneset samt kommunal havn på Leirpollen. Disse presenteres her med den informasjon som er gitt fra aktørene og kommunen.

Gamneset

Gamneset er egnet som omlastingsterminal for oljeprodukter eller store godsmengder.



Figur 26 Skisse av løsning for oljeomlastingshavn på Gamneset

Norterminal AS ønsker å etablere et regionalt logistikknutepunkt i Sør-Varanger kommune og bygge en lagringsterminal for mellomlagring og omlasting av råolje på Gamneset.

Tiltaket vil bidra med etablering av en fremtidsrettet infrastruktur for:

- Styrket miljø- og oljevernberedskap
- 50-100 nye fastlandsarbeidsplasser, samt enda flere i anleggsfasen
- Investeringsramme på 2-4 milliarder kroner
- Mulig anleggsstart i 2016, i operativ drift fra 2018/19

- Betydelig støtte for prosjektet lokalt og regionalt

Norterminal AS forutsetter før investeringsbeslutning blir fattet, at byggetillatelse og forpliktende forsikring om etablering av nødvendig infrastruktur fra statlige og kommunale myndigheter for veg, vann og strøm foreligger.

Norterminal AS opplyser at investeringsbeslutningen i tillegg er avhengig av at en løsning er på plass i 2018/19, noe som gir et stramt tidsvindu, med anleggsstart på Gamneset i 2016.

Pulkneset

Pulkneset er egnet som omlastingsterminal for oljeprodukter eller store godsmengder.



Figur 27 Skisse for løsning av havn og næringsbygg på Pulkneset.

Kirkenes Maritime Park AS (KMP) er et selskap etablert med formål å eie og utleie, utvikling og nybygg av eiendommer, samt investere i andre selskap. Selskapet har utarbeidet planer for etablering av Kirkenes Maritime Park AS på Pulkneset for å etablere en forsyningsbase, riggtjenester og annen industri. Det pågår ei områderegulering av Pulkneset, med formål å regulere 1330 dekar til nærings- og havnearealer.

Kirkenes Maritime Park AS planlegger trinnvis utbygging på Pulkneset, hvor trinn 1 er opparbeiding av 200 dekar nærings- og havnearealer. Full utbygging på Pulkneset omfatter totalt 800 dekar med nærings- og havnearealer. Tiltakskostnadene for trinn 1 er beregnet til 750 mill. kr i infrastruktur og omfatter veg, vann, kaier og strøm (delvis), men ikke bygninger for produksjonsbedrifter. Tiltakskostnadene for nødvendig infrastruktur ved full utbygging av Pulkneset antas å ligge mellom 2 og 3 milliarder kroner.

Kirkenes Maritime Park AS beregner at i fase 1 vil startbemanningen være på 4-5 ansatte de første årene, og så raskt øke til 30 ansatte. Utviklinga i Kirkenes kan sammenlignes med etableringer i Sandnessjøen, Polarbase Hammerfest og Vestbase Kristiansund, som i dag har fra 50 til 250 ansatte, og opptil 50 bedrifter på baseanlegget. Kirkenes Maritime Park AS mener at Pulkneset på sikt vil ha ei tilsvarende utvikling, og med full utbygging 200 til 300 medarbeidere.

Investeringer i infrastruktur vil skje gjennom privat kapital, OPS-tiltak og offentlig utbygging.

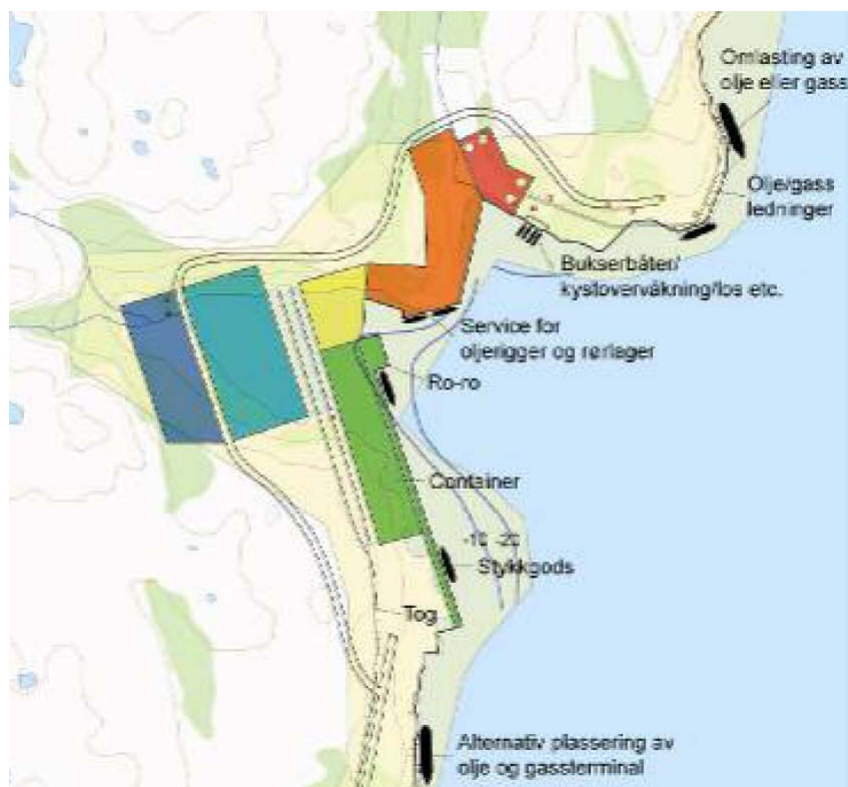
Kirkenes Maritime Park sier at de har vurdert andre lokasjoner og at Pulkneset er eneste sted som oppfyller de kriteriene de har satt for å drive sin virksomhet.

Leirpollen

Leirpollen er egnet som omlastingsterminal for oljeprodukter eller store godsmengder. Kommunen planlegger i kommunedelplan Tømmerneset en stamnetterminal i Leirpollen. Kommunens skisse til hvordan Leirpollen stamnetterminal kan se ut er vist nedenfor. Det skal være tilgang til gode kaier, tilgjengelige arealer på land. Det planlegges i tillegg transportinfrastruktur til og fra havna.

Kommunen ønsker at Kirkenes med ny stamnetterminal skal kunne framstå som en attraktiv og pålitelig tjenesteleverandør for petroleumsindustrien og internasjonale transportører.

Kirkenesbase AS / CCB har i brev av 20. 4. 2015 uttalt at østsiden av Tømmerneset / Leirpollen ikke egner seg til base aktivitet med bakgrunn i forholdet til sikkerhetskrav, is og støy.

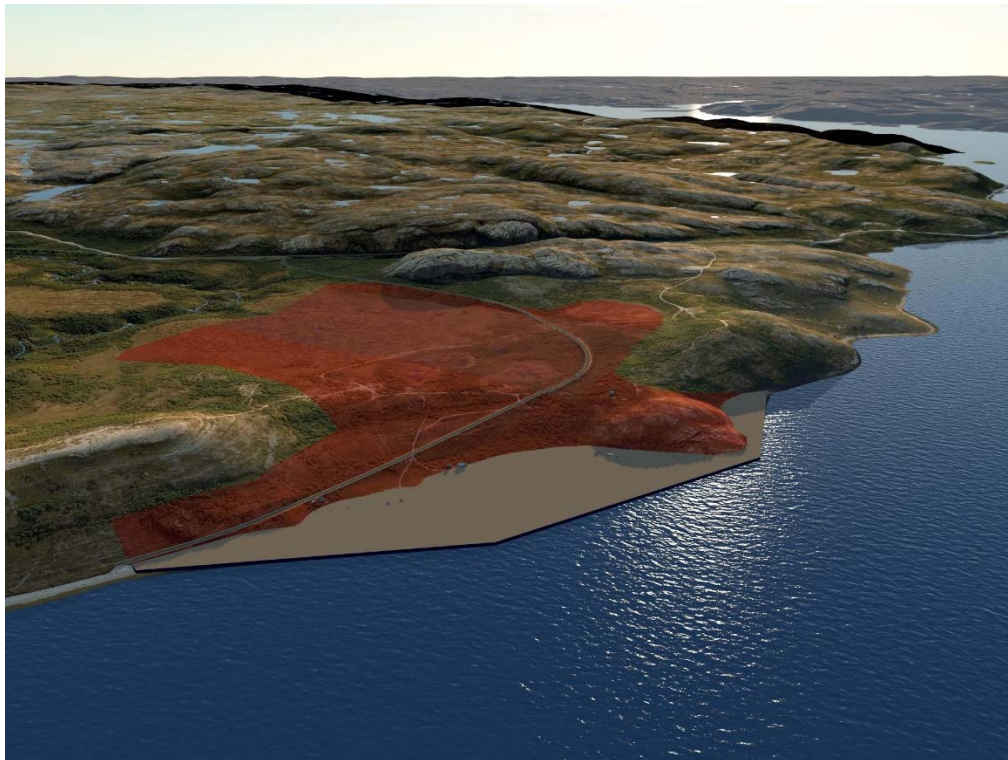


Figur 28 Løsning for havneterminal. Kilde Sør-Varanger kommune.

Høybukta vest

Har ikke tidligere vært utredet. Det er laget en illustrasjon på hvordan en fremtidig stamnetterminal i Høybukta vest kan se ut. Areal med grått felt er ca. 100 dekar. Feltet markert med rødt illustrerer mulig industriareal (bakareal), ca. 900 dekar. Det blir til sammen 1000 dekar. For sammenligning kan sies at arealet på Mongstad er 800 dekar.

Det presiseres at dette er en illustrasjon og det er ikke vurdert detaljer i havna og bakarealet.



Figur 29 Høybukta vest. Illustrasjon Statens vegvesen.

5.2 Delanalyse overordna vegnett

Det er gjennomført firetrinnsmetodikk etter Statens vegvesen sin metode for å vurdere hvilke mindre tiltak som kan gjøres for å påvirke transporten før det bygges nytt. Denne metodikken er lagt til grunn i delanalysen overordna vegnett og sentrum. I dette kapitlet presenteres resultatene for overordna vegtiltak. Resultatene for sentrum presenteres i kap. 5.3.

Firetrinnsmetodikken:

Trinn 1: Tiltak som påvirker transportetterspørsel og valg av transportmiddel:

- Plassering av havn, sykehus, boligområder, industri/ næringsområder og kjøpesenter.
- Bompenger
- Trafikk fra/til Russland
- Turisters valg av transportmiddel.
 - o *Oppfølges:* Trafikk på vegene og valg av transportmiddel er trafikantenes valg. Plassering av havn/stamnetterminal behandles i denne KVVU.

Trinn 2: Tiltak som gir mere effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur:

- Bompenger
- Skilting (stedsnavn og fartsgrenser)
 - o *Oppfølges med:* Det vurderes bompengepotensiale i kap 9.5. Skilting er mer detaljerte tiltak som ivaretas av kommunen, fylkeskommunen og Statens vegvesen på deres vegger i den årlige drift og vedlikehold av vegene.

Trinn 3: Forbedring av eksisterende infrastruktur:

- Utbedring av kryss og flaskehalsar
 - o *Oppfølges med:* Utbedring av kryss ved Førstevann er tatt med i 0+-konseptet. Utbedring av flaskehalsar er ivaretatt gjennom at utbedring av E6 som er lagt inn i alle konseptene.

Trinn 4: Nyinvesteringer og større ombygginger av infrastruktur:

- o *Oppfølges med:* Det foreslås ny stamnetterminal og ny veg til i alle konseptene, unntatt 0+-konseptet. Nedenfor er det gitt en oversikt over adkomstveg til ny stamnetterminal og vurderinger om dette.

Havne-konsept	Mulige vegadkomster	Dimensjoneringsklasse	Vurdering	Videreføres/ forkastes
Leirpollen	A: En adkomst til Slambanken med tunnel fra sentrum og en adkomst fra E6 ved Stormyra. Videre er det nødvendig med ei bru over Langfjorden på konsept A, B og C. Det er veldig grunt i området, så vegen er lagt på fylling med en kort bru over fjorden. Krysningspunktet for brua er lagt i sørenden av regulert område for KILA for ikke å dele arealet i to.	H2, T10,5	Dyr løsning. Kommunen ønsker denne løsningen	Tas med videre for å vurdere opp mot de andre konseptene
	B: Adkomstvegen fra Førstevann gjøres med en tilknytning og utfylling i Førstevann og tunnel ned til Slambanken. Adkomstene legges under jernbanen.	H2, T10,5	Dyrt alternativ	Videreføres
	C: Adkomstene legges under jernbanen.	H2, T10,5	Dyrt alternativ	Videreføres
	D: Adkomstvegen på vestsiden av Langfjorden til Leirpollen følger terrenget og har skjæringer og fyllinger.	H2	Billigste løsning for å komme til Leirpollen fra E6	Videreføres
Pulkneset	Adkomstvegen fra E6 til Pulkneset er lagt vest for flyplassen. Vegen kan legges på flere måter.	H2	Korteste veg til Pulkneset er på vestsiden.	Videreføres
	Tunnel fra Slambanken til Gamneset (ca. 4,5 km).		Forutsetter veg til Slambanken	Forkastet pga. høyere kostnad enn det dyreste konsept som presenteres 1A.
	Veg til Pulkneset fra Leirpollen via Gamneset,		Forutsetter veg til Leirpollen og Gamneset	Forkastet pga. for høy kostnad
Pulkneset og Leirpollen	Det er sett på veg midt på Tømmerneset til Leirpollen. Vegen skulle ta av øst for flyplassen.		Dette vil dele opp forsvarsareal i to.	Forkastet
Høybukta vest	Adkomstvegen til Høybukta vest er lagt nær fjellet mot vest.	H2	Vegen kan legges på flere måter.	Videreføres

Tabell 5 Analyse av adkomstveg til stamnetterminal.

Forkastet vegløsning

Aktører har vært utfordret til samlokalisering på Tømmerneset. Et forslag til løsningsalternativ med ca. 4,5 km tunnel fra Slambanken til Gamneset er vurdert og forkastet på grunn av for høye kostnader.

Valg av vegstandard

Adkomstveg

Adkomstvegene til havnene er lagt med dimensjoneringsklasse H2, det vil si fartsgrense 80 km/t og 8,5 meter vegbredde. For tunnelene på konsept Leirpollen fra sentrum, Førstevann og Andrevann er det forutsatt dimensjoneringsklasse T 10,5, det vil si tunnelbredde på 10,5 meter. Det vil bli plass til ordinær trafikk, tungtrafikk og eget felt for gående og syklende i tunnelene.

Utbedring av E6

Kurvaturen og stigning forbi Strømmen bru og vest for flyplassen er for smal, svingete og har for stor stigning og tilfredsstillende ikke dagens standard. E6 vestover til Varangerbotn har også behov for utbedringer, men dette omfattes ikke av denne utredningen. Det er derfor behov for å bedre fremkommelighet og trafikksikkerhet på hele strekningen innenfor KVVU-området som er fra Hesseng til Høybukta vest.

Tiltak	Beskrivelse	Standard	Vurdering	Videreføres/ forkastes
Mindre utbedringer			Vil ikke løse utfordringene	Forkastes
Utbedring med delvis omlegging 90 km/t	Vegforslaget følger dagens trasé fra Hesseng og vestover fram til Stormyra. Der legges vegen i egen trasé og krysser Langfjorden med ny Strømmen bru for så å følge dagens E6 igjen. Etter avkjøringen til flyplassen legges vegen i egen trasé på nordsiden av E6 forbi Noselva for å utbedre kurvaturen og stigningen. Dette gir bedre forhold for avkjøring til veg på vestsiden av Pulkneset. E6 vil få en innkorting på 1 kilometer.	H3	Rutevis utbedringer har mål om H3-standard. Endelig standard- og linjevalg gjøres i den videre planleggingen.	Videreføres
Ny trasé			Ikke behov. For store kostnader og konsekvenser i forhold til nytte.	Forkastet

Tabell 6 Analyse av utbedring av E6

Det legges til grunn at utbedring av E6 fra Hesseng til Høybukta vest gjøres i tråd med Riksvegutredning for rute 8b fra mars 2015, som viser riksvegutredningen dimensjoneringsklasse H3 for E6 Tana bru – Kirkenes, det vil si vegbredde 8,5 meter og fartsgrense 90 km/t. Ved planlegging av E6 skal det gjøres overordna vurderinger for valg av H2 kontra H3. Dette er ikke gjort i denne KVVU, men bør gjøres på neste plannivå. H3-standard ligger til grunn for kostnadsanslagene.

5.3 Delanalyse for sentrum

Firetrinnsmetodikken er lagt til grunn i analysen av sentrumstiltak. Dette er beskrevet i tabellen nedenfor. Alle tiltakene som er beskrevet nedenfor videreføres i byutviklingstiltakene som inngår i alle konseptene, unntatt 0-konseptet og 0+-konseptet.

Tema	Beskrivelse av tiltak	Trinn i firetrinns-metodikken	Vurdering
Parkering	Parkeringsrestriksjoner	1 og 2	Tiltakene vurderes til å gi bedre framkommelighet for gående og syklende.
	Rydde i parkering	1 og 2	
Gange og sykkel	Kampanjer		Tiltakene vurderes til å gi bedre framkommelighet for gående og syklende.
	Arealutvikling: Plassering av havn, sykehus, boligområder, industri/ næringsområder og kjøpesenter.	1	
	Opprusting av fortau i sentrum	1	
	Etablere hovednett for gående og syklende	1	
	Etablere havnepromenade i sentrum	1	
	Bedre drift og vedlikehold av gang/sykkel-veger	2	
	Skilting (stedsnavn og fartsgrenser)	2	Mer effektiv utnyttelse av trafikksystemet
Kollektiv	Kampanjer		Tiltakene vurderes til å få flere til å reise kollektivt.
	Økt frekvens i rush/tilgjengelighet	2	
	Traséendring	2	
	Bygge felles kollektivterminal i sentrum	2	
	Oppgradere holdeplasser til Universell utforming		Overordna mål i NTP
Universell utforming	Universell utforming av gangarealer i sentrum		Overordna mål i NTP
Trafikksikkerhet	Senke fartsgrense i sentrum	2	Vil gi bedre trafikksikkerhet.
	Etablere opphevede gangfelt	1	
	Separate løsninger for syklist		Vil gi bedre sikkerhet og øking av gående. Statens vegvesen sine normaler.
	Skilting	2	Vil gi bedre trafikksikkerhet

Tabell 7 Delanalyse sentrum

Parkering

Parkering mellom vegg og fortau bør forbys i hele sentrum. Parkering bør samles i et par større parkeringsplasser nært sentrum. Redusering av gateparkering langs fortauet vil gi en bedre by for gående og syklende og mer åpne byrom.

Gange og sykkel

Det bør tilrettelegges for å tryggere forhold for gående og syklende gjennom hele sentrumsområdet. Det bør etableres et hovedvegnett for gående og syklende. Nært sentrum der det kan forventes mange gående og syklende bør det bygges separate løsninger, det vil si sykkelveg med fortau. Det er god plass til å anlegge dette i en av bolig gatene inn til sentrum, og slik kan store inngrep i tomtene langs dagens E6 unngås. Utenfor sentrum kan det bygges felles gang- og sykkelveg. Det er mange som bruker spark om vinteren. Sparkende regnes som gående og disse vil ha nytte av et godt utbygd nett for gående og syklende.

Det foreslås å anlegge kyststi/havnepromenade fra hurtigrutekaia til Thonhotellet. Det vil bli en attraktiv gangadkomst inn til sentrum for passasjerer fra hurtigruten.

Kollektiv

Det bør bygges en felles bussterminal for turbusser og rutebusser ved hurtigrutekaia. Det vil kunne samle alle bussene og hindre parkering av busser i sentrum. Lokale og regionale ruter vil da også få forlenget ruten gjennom hele sentrum ut til Prestøya i stedet for å stoppe i sentrum, som i dag. Ved hurtigrutekaia er det god plass til en større oppstillingsplass med flere busser, samt venterom og ekspedisjonslokale.

Sør-Varanger kommune har i samarbeid med Statens vegvesen og Finnmark fylkeskommune laget en rapport om universell utforming av busstopp benyttet av lokalruter. En slik oppgradering vil gjøre bussene tilgjengelig for alle, og være en stor forbedring for tilgang til bussene.

Rutetilbudet må også være så godt at bussen blir attraktiv. Det tilsier hyppige avganger i rushtidsperioden. Rutene må legges slik at det ikke blir for stor avstand fra boligområdene til rutetraseene. Ved etablering av nye havner må bussrutene også dekke disse områdene.

Universell utforming

Selve sentrum og gjenreisningsbyen bør ha en større oppgradering med universell utforming av gangarealer. Kantsteiner bør heves for å hindre trafikk av biler inn på gangarealene. Ledelinjer og brede fortauer vil gjøre det mer attraktivt å gå gjennom sentrum. Ved kryssing av E6 i sentrumsområdet bør opphevede overganger benyttes. Dette bidrar til lavere fart på biltrafikken og tryggere kryssing for fotgjengere.

Trafikksikkerhet

For å øke trafikksikkerheten i sentrum, bør fartsgrensen senkes til 30 km/t i alle bygater og boligater. Opphevet fotgjengerkryssing bør brukes der fotgjengertrafikken og biltrafikken er stor, som for E6 gjennom sentrum. Separate løsninger for syklistene bør gjennomføres langs hovedvegnett. I andre gater vil sykling i blandet trafikk være akseptabelt når fartsgrensen er 30 km/t. Fortau i sentrumsområdet og langs hovedvegnettet bør rustes opp og det bør legges ny kantstein som hindrer biltrafikk i å kjøre opp på fortauet.

5.4 Delanalyse 0+ og forkastede forslag

I konsept 0+ beholdes stamnetterminalen i dagens havn i Kirkenes sentrum. Det er sett på muligheter for å tilfredsstille de absolutte maritime kravene til ny stamnetterminal i eksisterende havn. Det er også sett på muligheter for å legge E6 utenom sentrum som kunne avlastet sentrum. Følgende alternativer er vurdert:

- Utvidelse av eksisterende havn mot Sabelskjæret og omlegging av E6 fra Førstevann ved avkjøring til Grenselandmuseet i tunnel ned til Soldatbukta og veg i dagen videre til havna.
- Utvidelse av eksisterende havn mot Sabelskjæret og omlegging av E6 fra rundkjøring til nytt sykehus og veg i dagen syd og øst for Skytterhusfeltet med en liten tunnel til Soldatbukta. Vegen føres videre til havna.

Muligheten for å fylle ut eksisterende havn tilfredsstiller ikke de absolutte maritime krav, selv om vegen kunne vært løsbart. Aktiviteten i eksisterende havn vil også ha begrensninger pga. nærhet til bebyggelse. Alternativer med utfylling av eksisterende havn er derfor forkastet. Når det ikke er mulig å få til en fullgod havneløsning vil kostnaden for omlegging av E6 gjennom Kirkenes sentrum bli uforholdsmessig stor. Disse vegtiltakene er derfor forkastet.

5.5 Delanalyse grunnforhold

Det er ikke foretatt grunnundersøkelser til denne KVU. Nasjonal løsmassedatabase fra Norges geologiske undersøkelse¹⁴ gir en grov oversikt over løsmasseforhold som grunnlag for vurderinger, og er benyttet til kostnadsanslagene på veg. Løsmassedatabasen viser at det er antatt marine avsetninger på vegen til og i Leirpollen, på Pulkneset og Høybukta vest. Det kan ha potensial for leire/silt og kan medføre behov for geotekniske tiltak og tilpasninger. Generelt er likevel terrenget og grunnforhold slik at de skisserte vegtraséer er gjennomførbare. Mer felt- og geoteknisk undersøkelser og vurderinger er nødvendig i videre detaljert planlegging.

Kystverket har i sine analyser vurdert grunnforholdene på de undersøkte lokalitetene på Tømmerneset som tilnærmet like og har i kostnadsvurderingene benyttet samme beregningsgrunnlag. Av tilgjengelig geotekniske data og utarbeidede løsmasseregistreringer ser en at alle alternativer vil berøre byggegrunn med fjell, løsmasser og marine leireområder.

¹⁴ <http://geo.ngu.no/kart/losmasse>

Det er gjort vurderinger basert på nasjonalt aktsomhetskart for skred¹⁵. Det gir en grov oversikt over fareområder for stein- og snøskred. Det viser at det er noen mindre lokale skredområder fra lave åssider, som kan kreve mindre tiltak og tilpasninger.

5.6 Delanalyse for flytrafikk

Med bakgrunn i innspill fra Avinors Nordområdestrategi legges det i denne KVUen til grunn at det ikke er behov for større investeringer utover det som er planlagt i Avinors Nordområdestrategi, se pkt. 2.7.

Avinor er selvfinansierende og har ikke bevilgninger over statsbudsjettet. Lufthavnene drives slik at generert overskudd finansierer driften. Samferdselsdepartementet fastsetter krav til bedriftens avkastning og utbytte, mens investeringsbeslutninger fattes av selskapets styre. Ifølge Avinor kan ikke bygging av nye flyplasser i Nord-Norge eller en utvidelse av flyplassen i Kirkenes til 2500 meter, finansieres over dagens drift.

I Finnmark fylkeskommunes Regional transportplan for Finnmark står det at ambisjonen er å videreføre dagens lufthavnstruktur, deretter gjennomføre Avinors planlagte prosjekter (herunder rullebaneutvidelsen til 1905 meter). Dernest prioriteres ny lufthavn i Hammerfest, rullebaneutvidelse til 2500 meter i Kirkenes og helikopterbase i Øst-Finnmark.

Sør-Varanger kommunes prioritet er ny havn og veg til havna. Dernest kommer økt rullebanekapasitet til 2500 meter. Kommunen har lavere prioritet på rullebane når planlagt kapasitet på 1905 meter kan tas i bruk.

Statens vegvesens vurdering er at Avinors strategiske plan legges til grunn. Det vil si at å ta i bruk hele rullebanen etter 2020 og større fokus på frekvens og antall flyankomster/-avganger med nåværende flytyper og jevnere fordeling i åpningstiden. Dette vil kunne ta trafikkøkningen fram til 2040 og sannsynligvis 2062 med høyt scenario. Gjennom Barentsregionens transportsamarbeid (BEATA) vil transportetatene i nord følge opp arbeidet med å legge til rette for nye flyruter på tvers av landene i Barentsregionen.

Det er et potensial for vekst i reiselivsnæringen til Kirkenes. Hvis det blir behov for økt flykapasitet kan økning av lufthavnkapasiteten tas opp seinere.

5.7 Delanalyse om jernbane

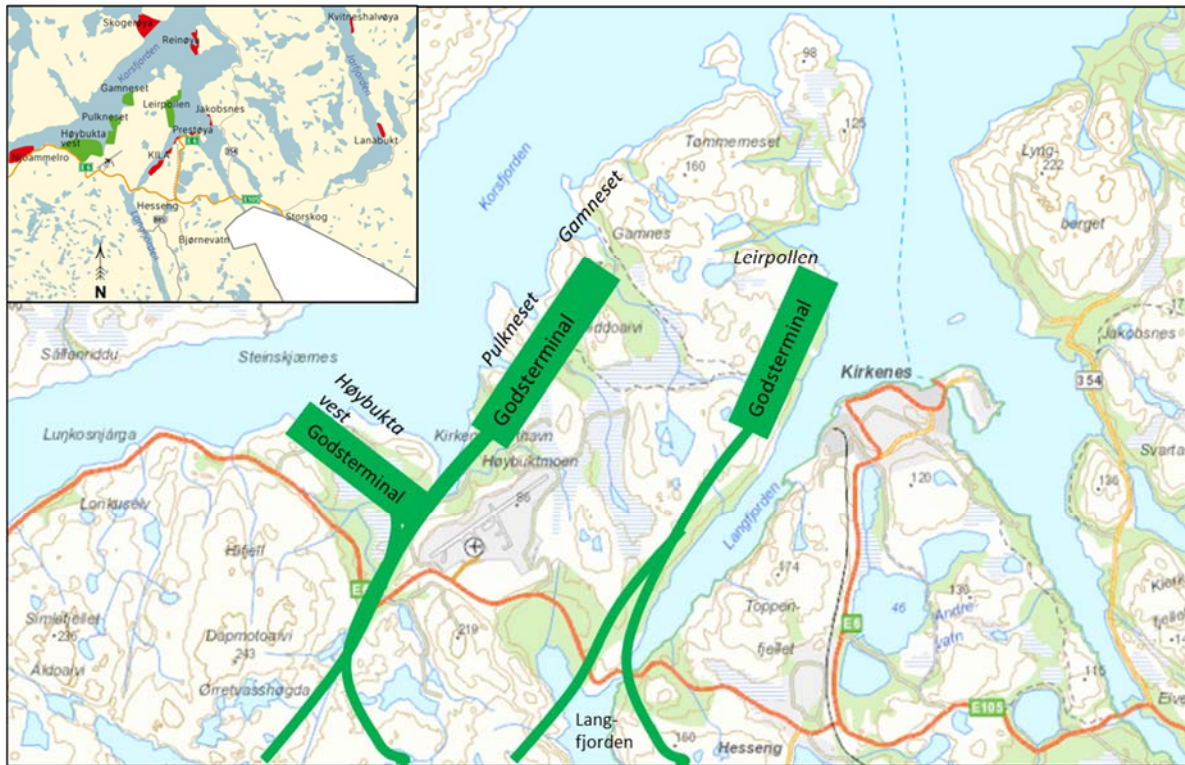
Det foreligger ikke behov for jernbanetilknytning mellom Kirkenes og øvrig jernbane i Norge. Jernbane legges derfor ikke inn som tiltak i konseptene i denne KVUen. I fremtiden kan det bli aktuelt med finsk eller russisk jernbanetilknytning til havn i Kirkenes. Det er derfor gjort en vurdering av om det er mulig å få til jernbanetilknytning og jernbaneterminal i de ulike konseptene.

Alle de 4 lokaliseringer av havn er mulig å integrere med jernbaneterminal¹⁶. En terminal for jernbane har betydelige større lengdekrav enn en enkeltstående stamnetterminal. Kartet viser 3 alternativer for lokalisering av jernbaneterminal. For Pulkneset og Gamneset vil terminalen være på samme sted. På

¹⁵ <http://www.skrednett.no>.

¹⁶ Jernbaneverkets vurdering av mulige lokaliteter for etablering av godsterminal i tilknytning med stamnetthavn i Sør-Varanger kommune 13. 03.2015.

Høybukta vest vil det være mulig å oppnå nok lengde, men det blir noe knappere kurvatur for jernbanen.



Figur 30 Kart med jernbaneterminaler.

Jernbanen har krav til kurvatur som kan gi forskjeller i konsekvenser mellom alternativene, herunder kostnads- og inngrepskonsekvenser. For ytterligere vurderinger om type terminaler, dimensjoneringskrav og belysning av jernbaneterminal vises til utredningen om mulige lokaliteter av Jernbaneverket.

Samferdselsdepartementet redegjorde i brev til Ministry of Transport and Communications – Finland ¹⁷ at det for tiden ikke er aktuelt med jernbaneforbindelser til naboland fra Kirkenes. Dersom det skulle komme initiativ til utredninger om dette fra transportmyndigheter eller større industriaktører i naboland, vil Norge kunne bidra i en slik studie.

¹⁷ Brev fra Samferdselsdepartementet til Ministry of Transport and Communications – Finland, datert 15.05.2014. ref. 11/1680

6 KONSEPTER

Det presenteres tre konsepter for plassering av ny havn med adkomstveg – Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest. Utbedring av E6 mellom Hesseng og Høybukta og byutviklingstiltak inngår i alle konseptene. I tillegg presenteres et 0+-konsept.

6.1 Innledning

Hovedmålsettingen er et effektivt transportsystem som skal betjene trafikk av passasjerer og gods på veg og sjø. Det løses ved å se på ny stamnetterminal og veg til denne. Alle konseptene inneholder byutvikling med tiltak for gående og syklende, trafikksikker og utbedring til UU (universell utforming) på holdeplasser og i sentrumsgater. Byutvikling inneholder også noen tiltak for å heve kvaliteten på gater og plasser. Kapitlet beskriver de fire konseptene: Leirpollen, Pulkneset, Høybukta vest og 0+.

Alle konseptene, også 0+-konseptet, inneholder en utbedring av E6 på strekningen Hesseng til Høybukta vest. E6 utbedres til H3-standard på en strekning på 8,8 km. Forskjellen mellom konseptene ligger i hovedsak på plassering av havn og forskjellige adkomster til denne. Alle konseptene gir kort avstand mellom overordna vegsystem fra E6, stamnetterminal og lufthavn.

Kostnadene er utarbeidet etter Statens vegvesens ANSLAG-metode på overordna nivå med en usikkerhet på +/- 40 prosent.

Utbedring av E6

Uavhengig av plassering av havn og stamnetterminal vil det være behov for å forbedre fremkommeligheten og trafikksikkerheten på E6. Alle konsepter inneholder derfor en utbedring av E6 fra krysset med fv. 885 på Hesseng og fram til Høybukta vest. Utbedringen inkluderer ny Strømmen bru. Total lengde på utbedring og bru er 8,8 km. E6 går videre 600 meter før den deles mot Kirknes og E105 går østover til den russiske grense. Denne strekningen er 10 km og er under utbedring og omlegging. Totalt vil dette ble en strekning på 19 km med meget god standard. Vegen er allerede utbedret på russisk side.

Prinsipper for alle konseptene

Alle konseptene er bygd opp etter disse prinsippene:

Prinsipp alle konsepter	
Tiltak	
Havn	Ny stamnetthavn
Veg	Ny adkomstveg til stamnetthavn
	Utbedring av E6 Høybukta vest - Hesseng
Byutviklingspakken	Gjennomgående g/s-veg i sentrum, tiltak for UU, kollektiv, trafikkisikring og estetikk plasser.

Tabell 8 Oppbygging av konseptene

Konsept 0, dagens situasjon

Konseptet består av dagens situasjon. Det legges ikke opp til noen opprusting av veg eller havn i dette konseptet.

Konsept 0+

Konsept 0+ består av dagens system, noe utbedring av gang- og sykkelveger i sentrum, tilrettelegging for UU, en rundkjøring ved Førstevann og en utbedring av E6 Hesseng – Høybukta vest. Rundkjøringen på E6 ved Førstevann er avkjøring til Grenselandmuseet og ny avkjøring til nærings- og boligutbyggingsprosjektet Sydvaranger park som ligger nord for Førstevann. 14.500 kvadratmeter forretnings-/kontorbygg og 130 boliger er under oppføring i området. Det er forutsatt at rundkjøringen skal finansieres av tiltakshaver, kommunen og Statens vegvesen.

E6 møter E105 fra Russland i Bjørkheimkrysset. E105 til Storskog grense er under opprusting, og prosjektet inkluderer ny rundkjøring i Bjørkheimkrysset. Det skal også bygges ny grensestasjon på Storskog for å håndtere den økende grensetrafikken. Det legges ikke opp til noen opprusting av havn i dette konseptet.

Konsept 0+		
Tiltak		Kostnadsoverslag (mill. kr)
Havn	Eksisterende havn	0
Veg	Rundkjøring ved Førstevann	8
	Utbedring av E6 Høybukta vest - Hesseng	590
Byutviklings-tiltak	UU på holdeplasser og vedlikehold kantstein	12
Sum veg og sentrumstiltak		610

Tabell 9 0+-konseptet

6.2 Byutviklingstiltak

Byutviklingstiltak inneholder tiltak i sentrum. Målet med byutviklingstiltakene er å svare på det prosjektutløsende behovet om *at trafikforholdene og miljøet i sentrum bedres for at byen skal være attraktiv som bosted og som møteplass for internasjonalt samarbeid og næringsutvikling.*

Sentrumstiltakene bygger på forutsetningene i NTP 2014–2023 om at mer trafikk skal gå med miljøvennlig transportformer som kollektiv, sykkel og gang. I tillegg er Kirkenes med i Statens vegvesen og Riksantikvarens prosjekt «Våre gater og plasser» som skal bidra til en kvalitetsbevisst og miljøvennlig videreutvikling av sentrum. Det er et mål for kommunen å ha et levende sentrum. Økt gange og sykkelbruk er en viktig del av dette.

Byutviklingstiltakene er de samme i alle konsept, unntatt 0+konseptet. Byutviklingstiltakene er oppbygd slik:

Byutviklingstiltak		
Tiltak		Kostnadsoverslag (mill. kr)
Gang/-sykkelveg/ fortau og utbedring av kjøreveg	E6 fra 30-sonen til hurtigrutekaia	63
	Fv. 367	27
	Storgata, kommunal veg	8
	Havnepromenade	12
Kollektiv	UU på alle holdeplasser	10
	Oppstillingsplass ved Hurtigruta	10
	Frekvensøkning buss	
Parkering	Parkeringsrestriksjoner/ parkeringsavgift	
Miljøtiltak	Tilrettelegging UU, estetikk gater/plasser og opphøyde gangfelt	30
Totalt byutviklingstiltak		160

Tabell 10 Innhold i byutviklingstiltak

Gang/sykkel

Det er sammenhengende gå- og sykkelvegnett fra Bjørnevatn og fram til nordenden av Førstevann. Ved å legge til rette for trygg ferdsel på eget gang- og sykkelvegnett i sentrum vil målet om økt gange og sykling kunne nås.

Gang- og sykkelveg fra Hesseng mot sentrum forlenges fra Førstevann og ned langs fv. 367 til barne-/ungdomsskolen. Videre langs fv. 367 bygges sykkelveg med fortau fram til kryss med E6. Langs E6 fra Thonhotellet til hurtigrutekaia bygges sykkelveg med fortau. Den forlenges langs fv. 366 og kommunal veg til boligbebyggelsen på Prestøya. Fra fv. 367 ned til sentrum bygges også sykkelveg med fortau langs Storgata, Carl Lundhs gate og Kongens gate. Dette blir hovedveg for syklende fra Hesseng inn til sentrum. Langs E6 fra Førstevann til Kimek opprustes dagens fortau på den ene siden av vegen. Fra Kimek til Thonhotellet bygges tosidig fortau. Alle fotgjengeroverganger bygges opphøyet.



Figur 31 Kart over løsninger i sentrum

Kollektiv/Bussterminal

Alle bussholdeplasser innenfor aksene Bjørnevatn – Hesseng – Kirkenes og Elvenes – Høybuktmoen opprustes og utbedres i forhold til universell utforming (jfr. Rapport Sør-Varanger kommune).

Det bygges ny bussterminal med venterom ved dagens hurtigrutekai med oppstillingsplass for turbusser, lokalbusser og langruter.

Nye ruter settes inn fra 2016 i henhold til Finnmark fylkeskommunes nye rutetabeller.

1. Bybuss som dekker sentrum opp til nytt sykehus.
2. Ringrute – Bjørnevatn, Hesseng, sentrum
3. Ringrute – Elvenes, Høybuktmoen, sentrum

Når ny havn er bygget, må man se på ruteplanen på nytt og inkludere buss til ny stamnetterminal og private terminaler. Det forutsettes også en økning av frekvensen i rushtiden slik at buss blir et attraktivt alternativ for jobb- og skolereiser.

Det må sikres enkel overgang mellom rutene på utvalgte knutepunkter.

Sentrum/Universell utforming

Hele handelssentrum tilrettelegges med universell utforming. Det medfører opprustning av gangarealer, tydeligere markering av fortau med kantstein, reduksjon av gateparkering og fjerning av all parkering på innsiden av fortau. Alle fotgjengeroverganger får nedsenket kantstein.

Ved å fjerne parkering mellom fortau og husvegger åpnes nye gaterom som kan tilrettelegges til bruk for gående og syklende med benker og utsmykking. Det gir hvile- og møteplasser for byens beboere.

Parkering

Det lages større parkeringsplasser utenfor handelssentrum for å samle parkeringen.

Restriksjoner

Det innføres parkeringsrestriksjoner i hele handelssentrum for å redusere antall parkerte biler. Fartsgrensen for hele området fra Førstevann settes til 30 km/t for å prioritere trafiksikkerhet for gående og syklende i sentrumsområdet.

Hurtigruten

Hurtigrutekaia beholdes på nåværende sted. Det foreslås å anlegge en havnepromenade fra hurtigrutekaia til sentrum. Dette for å vende» byen mot havet. Promenaden vil være en attraktiv for hurtigrutepassasjerer, turister, voksne med barn og for rekreasjon.

Trafiksikkerhet

Hastigheten senkes til 30 km/t i hele sentrumsområdet (fra Førstevann) for å øke sikkerheten for gående og syklende. Antall parkeringsplasser i gater innenfor handelsområdet i sentrum reduseres og all parkering på fortau fjernes.

Det bygges opphøyde gangfelt for kryssing av E6 i handelsområdet.

6.3 Konsepter

Etablering av stamnetterminal

Kostnader for etablering av havn på de ulike stedene er anslått til å være de samme. Kostnadene fordeles seg som vist i tabellen nedenfor. Det vises til Kystverkets rapport for mer detaljert oppstilling. Fordi kostnaden for å etablere havn og terminal ikke er statlig, men fordelt på kommunen og private, inngår ikke denne kostnaden i konseptenes kostnader.

Kostnader for tilknytning til vann/avløp og elektrisitet kan variere mellom alternativene og må utredes nærmere. Men det vurderes at disse ikke vil bli av en størrelsesorden som vil påvirke konseptvalget.

Ny stamnetterminal			
Tiltakshaver		Kostnadsoverslag (mill. kr)	
Staten	Farled	0	0
Kommunal del	Kaier	90	220
	Landarealer	100	
	Bygninger	30	
Private	Kaier, dybde 12 m	90	190
	Kaier, dybde 22 m	100	
Private	Byggeklart industriareal	1000	1000
	Bygninger	525	525
Sum stamnetterminal			2000

Tabell 11 Kostnader for etablering av stamnetterminal.

Konsept Leirpollen

Kommunen har utpekt Leirpollen i kommuneplanen som ny stamnetterminal i Leirpollen. Leirpollen-konseptet består av fire alternativer. Alternativ A, B og C inneholder tunnel fra henholdsvis sentrum, Førstevann og Andrevann. Det er lagt opp til tunneltverrsnitt hvor det er mulig å sykle eller gå i adskilt felt. Vegen går videre over Langfjorden på fylling og bru. Øvrig vegtrasé går i dagen.



Figur 32 Konsept Leirpollen

Nedenfor vises alternativene for Leirpollen-konseptene med kostnader.

Konsept Leirpollen		Kostnadsoverslag mill. kr			
Tiltak	Kostnads-overslag (mill. kr)	Leirpollen med to adkomster fra øst (A)	Leirpollen - Førstevann fra øst (B)	Leirpollen - Andrevann fra øst (C)	Leirpollen - vest (D)
Havn	Ny stamnetterminal på Leirpollen	*	*	*	*
Veg	Ny adkomstveg fra E6 til Leirpollen	1070	720	930	460
	Utbedring av E6 Høybukta vest - Hesseng	590	590	590	590
Byutviklings-tiltak	Gang/-sykkelveg/fortau, UU, estetikk gater og plasser og kollektiv	160	160	160	160
Sum veg og byutviklingstiltak		1820	1470	1680	1210

Tabell 12 Konsept Leirpollen

Konsept Pulkneset

Konseptet omfatter stamnett-terminal på Pulkneset på østsiden av Tømmerneset. Konseptet inneholder også byutviklingspakken, utbedring av E6 og adkomstveg fra E6 vest for innkjøring til Kirkenes lufthavn, se kart med overordna vegsystem.



Figur 33 Konsept Pulkneset

Konsept Pulkneset		
Tiltak		Kostnadsoverslag (mill kr)
Havn	Ny stamnetterminal på Pulkneset	*
Veg	Ny adkomstveg fra E6 til Pulkneset	280
	Utbedring av E6 Høybukta vest - Hesseng	590
Byutviklings-tiltak	Gang/-sykkelveg/fortau, UU, estetikk gater og plasser og kollektiv	160
Sum veg og byutviklingstiltak		1030

Tabell 13 Konsept Pulkneset

Konsept Høybukta vest

Det er mulig å bygge stamnetterminal på Høybukta vest for Tømmerneset. Konseptet har fått navnet Høybukta vest fordi det er tenkt at havna skal ligge vest for selve bukta. Konseptet inneholder byutviklingspakken, utbedring av E6 og adkomstveg fra E6 vest for innkjøring til Kirkenes lufthavn, se kart med overordna vegsystem.



Figur 34 Konsept Høybukta vest

Konsept Høybukta vest		
Tiltak		Kostnadsoverslag (mill. kr)
Havn	Ny stamnetterminal på Høybukta vest	*
Veg	Ny adkomstveg fra E6 til Høybukta vest	100
	Utbedring av E6 Høybukta vest - Hesseng	590
Byutviklings-tiltak	Gang/-sykkelveg/fortau, UU, estetikk gater og plasser og kollektiv	160
Sum veg og byutviklingstiltak		850

Tabell 14 Konsept Høybukta vest

Alle konseptene

Kartet viser konseptet Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest. En eventuell jernbane er også vist. Kartet er et temakart og temaene er ikke i målestokk.



Figur 35 Konsept Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest

7 TRANSPORTANALYSE

Stamterminalen vil generere forholdsvis lite vegtrafikk og har liten innvirkning på trafikksituasjonen i Kirkenes. Ved å flytte tungtrafikken ut av sentrum vil miljøet i sentrum forbedres.

7.1 Transportanalyse sjø

Kystverkets transportanalyse for framtidig sjøtrafikk i Sør-Varanger kommune vil bygge på de framtidsbilder og konkrete tiltak som er presentert i KVVU-arbeidet.

Kystverket har sett på sjøtrafikken som et resultat av følgende tiltak:

- **Flytting av stamnetterminal fra Kirkenes sentrum til Tømmerneset (flere lokaliteter)**

Dersom stamnetterminalen blir flyttet til en ny lokalitet vil dette alene ikke medføre ny trafikk, men trafikkøkningen antas å følge den generelle trafikkutvikling for nasjonal og internasjonal trafikk. SSB registrerte fra 2013 til 2014 en økning av anløp med norskregistrerte skip 2 % og på norskkontrollerte skip en nedgang på 2 - 3 %. I perioden fra 2009 - 2014 er økningene hhv. 43 % og 38 %. Kirkenes havn hadde i perioden 2012 - 2014 en økning i anløpene på 29 %.

- **Etablering av Norterminals oljeomlastingsterminal på Gamneset**

Norterminal planlegger et landanlegg for omlasting av oljeprodukter og har i sine analyser dimensjonert anlegget for omlasting av opptil 20 millioner tonn pr år. Ved en lik produksjon vil antall anløp være 1000 pr år.

- **Etablering av servicebase for olje og gass i Barentshavet**

Kirkenes Maritime Park planlegger etablering av oljeservicebase på Pulkneset på Tømmerneset. For å vurdere sjøtrafikkutviklingen til Pulkneset har Kystverket valgt å sammenligne denne etableringa med hva som skjer på Polarbase i Hammerfest. Vi har sett på sjøtrafikken til Polarbase sitt anlegg i Rypefjorden for årene 2012, 2013 og 2014. Antall anløp i 2012 var på 987 fartøy, og i 2013 var det 1347 anløp, en økning på 36 %. I 2014 var det 1867 anløp og økningen fra 2012 var på 89 %. Før 2015 var det produksjon på Snøhvit og i løpet av 2015 vil produksjon på Goliat starte opp. Det forventes ytterligere økning av trafikken når Goliat er startet opp.

- **Etablering av KILA som transportknutepunkt og servicebase**

KILA, eller Kirkenes Industrial and Logistics Area, har utarbeidet en forstudie for et basealternativ på Slambanken i Kirkenes. Forretningsplanen ser for seg et multifunksjonelt industriområde. Det meste av aktiviteten vil være sjørettet, og skape stor aktivitet på sjø. Det er ikke urimelig å anta at antall anløp vil være omkring 1000 pr. år.

7.2 Transportanalyse

Generelt

Basert på den regionale transportmodellen for Statens vegvesen Region nord (RTM-nord), er det etablert en delområdemodell (DOM), som innbefatter alle veger som er åpen for alminnelig ferdsel i Sør-Varanger kommune. DOM-Kirkenes er en overordnet modell med grov soneinndelingen, som gjør modellen uegnet til å beregne nøyaktige trafikk tall for sentrum.

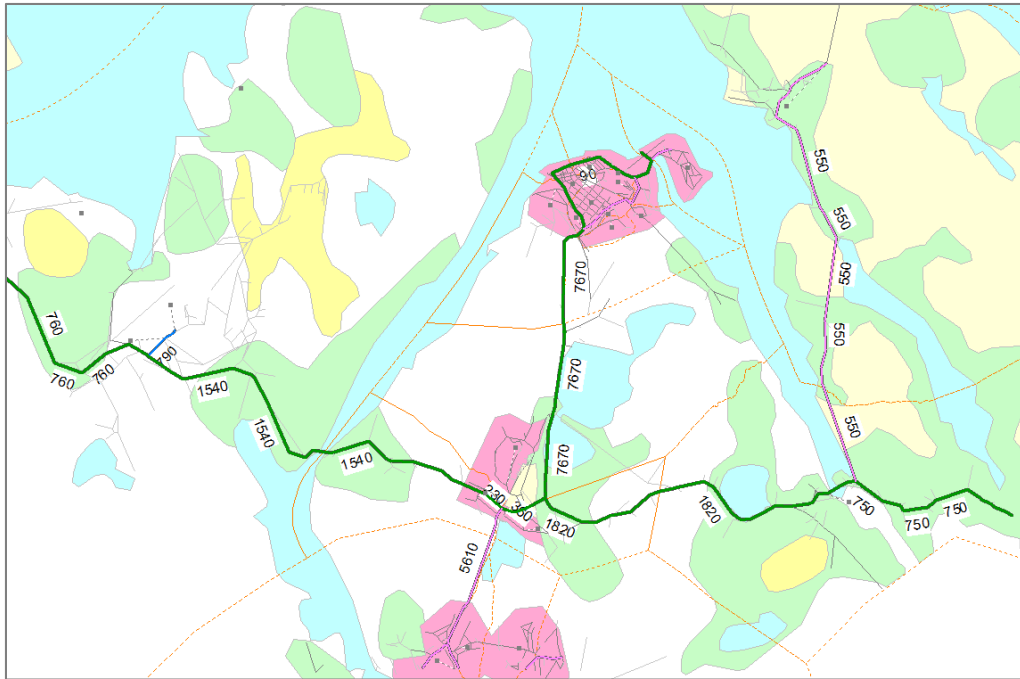
Som en sammenligning kan det nevnes at ÅDT inn til Polarbase i Hammerfest er 500. Polarbase er servicebase/havn for oljeaktiviteten utenfor Hammerfest. Trafikken til Polarbase omfatter også trafikken inn til noen bolighus.

Grunnlag for modellberegningen:

- Det er forutsatt 500 arbeidsplasser ved stamnetterminalen i alle konseptene.
 - Antall arbeidsplasser er vurdert med utgangspunkt i rapporten «Kystverkets vurdering av mulige lokaliteter for etablering av stamnetterminal i Sør-Varanger»:
 - Gamnes: 50–100 arbeidsplasser
 - Kirkenes Maritime Park: Totalt 200–300 arbeidsplasser
 - Ingen arbeidsplasser er konkret oppgitt for Leirpollen. Vi antar 100 arbeidsplasser.
 - Totalsum antatt 500 arbeidsplasser for felles stamnetterminal
- De nye arbeidsplassene er ikke lagt inn i modellen i 0-alternativet for 2014, 2022 og 2062.
- Det er benyttet SSB sine MMMM-prognoser for befolkningsutviklingen

0-alternativet 2014

Figuren nedenfor viser beregningsresultater for Kirkenes med gjennomsnittlig årsdøgnetrafikk (ÅDT) i Kirkenes og omegn i 2014 for dagens vegnett (0-alternativet).



Figur 36 Årsdøgntrafikk (ÅDT) i Kirkenes i 2014 for dagens vegnett (0-alternativet).

Trafikk for 2062

Åpningsåret er år 2022 for alle prosjekt som omtales i NTP 2018 – 2027. Analyseperioden er 40 år.



Figur 37 ÅDT for konseptene i 2062

Figuren ovenfor viser ÅDT for konseptene i 2062. Stamnetterminalen i de ulike konseptene generer forholdsvis lite biltrafikk, slik at trafikk tallene på hovedvegnettet blir forholdsvis lite endret i forhold til 0-alternativet. Unntaket er konsept Leirpollen med veg A (stamnetterminal ved Leirpollen), der den nye vegen til havna vil kunne fungere som avlastningsveg for E6. I beregningene er E6, fra kryss med E105 til sentrum, avlastet med cirka 1600 kjøretøy per døgn (år 2062).

På siste del av innfartsvegen på E6 til Kirkenes, er ÅDT for de ulike konseptene beregnet til mellom 8.000 og 9.850 kjøretøy per døgn (2062). Dette tilsvarer standardklasse H1, 2-felts veg med vegbredde 8,5 meter (60 km/t). Først ved ÅDT > 12.000 kjøretøy per døgn, vil det være krav om standardklasse H6, 4-felt veg med vegbredde 16,0 meter (60 km/t).

Mellom 2014 og 2062 er vegtrafikken i modellen økt med 21 %.

Modellberegningene viser at cirka halvparten av trafikken tilknyttet ny veg til Leirpollen er trafikk til/fra sentrum. Dette gjelder i grove trekk for konseptene Leirpollen, veg-alternativene A, B og C. Tilsvarende for konsept Leirpollen med veg D (vest for Langfjorden), er cirka 26 % av trafikken tilknyttet ny veg til Leirpollen, trafikk til/fra sentrum. Dette gjelder i stor grad også konseptene Pulkneset og Høybukta vest.

Cirka 37 % av trafikken på avlastningsvegen A (sør for forbindelsen over fjorden) i konsept Leirpollen, er tilknyttet trafikken til/fra Leirpollen. Resten av trafikken er avlastning av E6.

Stamnetterminalen vil generere forholdsvis lite trafikk og har lite innvirkning på trafikksituasjonen i Krikenes. Analysen viser at trafikkforholdene vil ha lite til ingen betydning for valg av konsept.

7.3 Usikkerhet i transportberegningene på veg

Det er SSB sine befolknings- og arbeidsplassdata som er grunnlaget for beregningene. I tillegg kommer forutsetninger om folks reisemønster. Det er lagt til grunn 500 arbeidsplasser ved stamnetterminalen og det samme antall for alle konseptene, se forrige kapittel. Utover dette er det vanskelig å si noe om aktiviteten i de nye havnene. Så her er det brukt skjønn for å kunne simulere trafikken til og fra havnene. Dette vil i utgangspunktet gi en del usikkerhet i modellkjøringene. Framskrivningen baserer seg også på SSB-data.

Soneinndelingen (grunnkretsene) er grov utenom de etablerte sentraene i kommunen. Ny bebyggelse og sykehusflytting har vært vanskelig å beregne siden disse havner i en svær grunnkrets som også inneholder størsteparten av Hesseng.

Avlastningen av dagens E6 fra Hesseng og inn til Kirkenes sentrum er noe usikker. Her vil det være liten forskjell mellom de to rutene. Modellen beregner billigste reiserute. I praksis er det også andre forhold som bestemmer bilisters vegvalg slik som vegstandard, sikkerhet, opplevelser langs vegen etc. Det er også en kjensgjerning at de kjørende ikke alltid klarer å vurdere hva som er den billigste ruten.

8 SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE

Høybukta vest er det konseptet som gir minst negativ netto nytte og der investeringskostnadene for veg er lavest. Omlegging/utbedring av E6 er ikke samfunnsøkonomisk lønnsom. Alle konseptene vil ha negative konsekvenser for reindrifta.

8.1 Prissatte virkninger

Det er for de prissatte samfunnsøkonomiske beregningene delt inn i følgende beregninger:

1. Samfunnsøkonomisk nytte/kostnad av utbedring/omlegging E6 Høybukt –Hesseng
2. Samfunnsøkonomisk nytte/kostnad for trafikanter for de ulike havnekonseptene
3. Samfunnsøkonomisk nytte/kostnad for skip og deres havneanløp for de ulike havnekonseptene

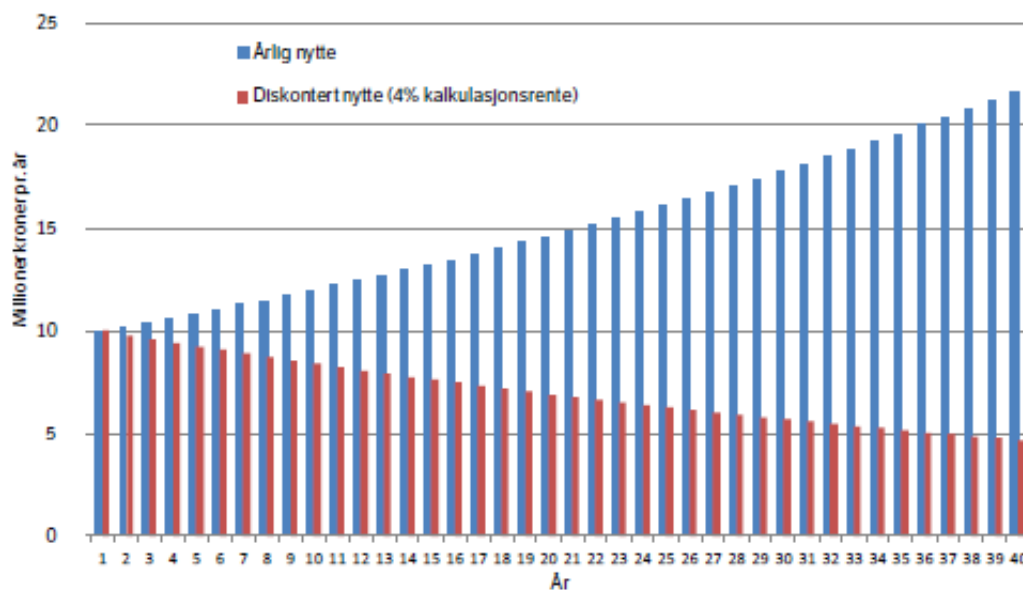
For 1 og 2 er det benyttet EFFEKT 6.6 til beregningene. For 2 er det brukt inndata fra DOM–Kirkenes med trafikantryttemodul. For beregningen av E6 er det brukt en egen EFFEKT–database uten inndata fra transportmodellen. Dette er valgt med bakgrunn i at utbedring av E6 er det viktigste tiltaket i dette konseptet, og at transportmodellen og trafikantryttemodulen ikke beregner nytte av endring av vegstandard like godt som i EFFEKT når EFFEKT beregner dette selv.

EFFEKT gir ikke nytte for de tiltak som ligger i sentrum, og verken nytte eller kostnader av disse er tatt med i beregningene av de prissatte samfunnsøkonomiske beregningene.

Forutsetninger for samfunnsøkonomisk prissatte beregninger

I de samfunnsøkonomiske beregningene av de ulike alternativene er det lagt til grunn at prosjektet skal åpnes for trafikk i 2022, som dermed blir prosjektets sammenligningsår. Alle virkningene av prosjektet beregnes over en 40 års tidshorisont fra 2022. Endringen/forskjellen for de ulike nytte- og kostnadskomponentene fra dagens situasjon uten tiltak beregnes for hvert år og neddiskonteres til sammenligningsåret. For sammenligningsalternativet (dagens/0-situasjonen) blir trafikken, vedlikeholdskostnader mm fremskrevet tilsvarende som for de ulike beregningsalternativene. Alle kostnader og økonomiske størrelser oppgis i 2018–prisnivå.

De prissatte tema diskonteres og summeres til nåverdi over analyseperioden.



Figur 38 Årlig nytte veg

Utvikling av årlig nytte forutsatt 2 % årlig vekst og med faste priser og diskontert verdi med 4,0 % rente. Figuren viser at selv om årlig nytte øker jo lengre fram i tid man kommer, så avtar betydningen fordi det er satt et krav til 4 % årlig forrentning. (Figur fra håndbok V712 Konsekvensanalyser.)

Et veganlegg medfører både fordeler og ulemper for utbygger, trafikanter og omgivelser. Prissatte konsekvenser er beregnet og viser hvor god samfunnsøkonomi det er i de ulike alternativene. Konsekvenser som prissettes og beregnes av Effekt versjon 6.6 er:

- TRAFIKANTNYTTE
 - Trafikanterers tidskostnader
 - Kjøretøyers driftskostnader
 - Næringstransportnytte (kjøretøy)
- DET OFFENTLIGE
 - Anleggskostnader
 - Drifts- og vedlikeholdskostnader
 - Rentekostnad
 - Skatte- og avgiftsinntekter
- NYTTE FOR SAMFUNNET FOR ØVRIG
 - Ulykkeskostnader
 - Støy og luftforurensning
 - Skattekostnader (kostnaden for det offentlige med å bevilge investeringen)

Samfunnsøkonomiske beregninger for veg

Beregningsresultater i millioner neddiskonterte kroner for vegtiltak:

	0+	Leirpollen				Pulkneset	Høybukta vest
		A	B	C	D		
Trafikanter og transportbrukere	133	-131	-128	-138	-140	-142	-152
Kjøretøykostnader *	32						
Tidskostnader *	101						
Det offentlige	-546	-1107	-793	-980	-550	-378	-207
Investeringer	-539	-1105	-791	-980	-557	-407	-240
Drift og vedlikehold	-	-38	-36	-36	-43	-17	-21
Skatte- og avgiftsinntekter	-7	36	34	36	50	46	54
Samfunnet forøvrig	-86	-321	-239	-280	-219	-162	-131
Ulykker	24	-86	-70	-73	-93	-70	-70
Støy og luftforurensning	-1	-13	-11	-11	-16	-16	-19
Skattekostnad	-109	-222	-158	-196	-110	-76	-42
Netto nytte (NN)	-499	-1559	-1160	-1398	-909	-682	-490
Netto nytte pr budsjettkrone (NN/B)	-0,9	-1,4	-1,5	-1,4	-1,7	-1,8	-2,4

Tabell 15 Samfunnsøkonomisk beregninger for veg

* for havnealternativene er dette beregnet i trafikantnyttemodulen i delområdemodellen

Omlegging/utbedring av E6 i 0+konseptet er ikke samfunnsøkonomisk lønnsom. Den gir relativt liten tidsbesparelse (1,5 min.) og nytte for trafikantene i forhold til investeringen. Utbedringen gir en reduksjon i ulykker.

For kostnadene for det offentlige er investeringsbehovet for sentrumstiltak tatt med. Det er ikke tatt med noen nytte for trafikantene for disse investeringene, da det ikke er metodikk for å beregne samfunnsøkonomisk prissatt nytte for gang- og sykkeltiltak.

For havnekonseptene er den beregnede nytten og kostnaden for **vegtrafikanter** til og fra de ulike havneplasseringene. Alle nye havneforslag gir lengere kjøreveg og økte kostnader for trafikantene østfra, og det skiller lite mellom konseptene. Det som kommer best ut er Høybukta vest som er det billigste alternativet. Her vil trafikantene fra Kirkenes/Hesseng også få nytte av tiltakene på E6.

Ut ifra de prissatte virkningene for veginvesteringer kommer en utbygging på Høybukta vest best ut.

Samfunnsøkonomisk nytte/kostnad for skip

Det er i dag 1324 skipsanløp til Kirkenes havn, i dette tallet er det passasjerskip og fiskefartøy som forutsettes ikke vil bruke den nye stamnetterminalen. Skipstyper som forventes til ny terminal er vist uthevet.

Fartøykategori	Antall anløp årlig	Gjennomsnittlig tidskostnad (kr/t)	Gjennomsnittlig km-kostnad (kr/km)
<i>Bulkskip</i>	365	1929	110,6
<i>Stykkogdsskip</i>	28	1741	135,4
<i>Passasjerskip</i>	356	2677	477,3
<i>Cruiseskip</i>	6	11396	481,6
<i>Offshore supplyskip</i>	63	4708	76,7
<i>Andre servicefartøy</i>	118	10838	174,7
<i>Fiskefartøy</i>	388	2582	540,2
Sum alle skip dagens havn	1324	3287	341
Skip til ny stamnetterminal	574	4 056	121

Tabell 16 Antall skipsanløp og gjennomsnittlig tidskostnad

Kystverket har beregnet endring av seilingslengder og gjennomsnittlig tidsbruk til de ulike havneløsningene. Med utgangspunkt i det er det beregnet de årlige endringene av kostnader og samlet neddiskontert nytte forutsatt 40 års analyseperiode og en antatt årlig økning av skipsanløp på 2,5 % for eksisterende aktivitet. Mens økningen vil bli større hvis vekstpotensialet i kap. 2.4 og kap. 7.1 blir realisert.

Positive tall er reduksjon av kostnader for skipstransport, negative tall er økning.

		Havn			
		Dagens	Leirpollen	Pulkneset	Høybukta vest
Innseilingslengde km		16	15	18	20
Endring	Km	-	-1,09	2,24	3,75
	Timer	-	-0,06	0,12	0,20
Endrede kostnader kr/år	Distanssekostnader	-	+ 151 743	-311 839	-522 052
	Tidskostnader	-	+ 279 399	-558 797	-931 328
	Sum kostnader	-	+ 431 142	-870 636	-1 453 380
Millioner neddiskontert nytte		-	13	- 26	- 43

Tabell 17 Millioner neddiskontert nytte for skip

I forhold til total seilingslengde og -tid for skipstrafikken er forskjellene relativt små mellom de ulike alternativene.

For skipstrafikken er Leirpollen det samfunnsøkonomisk beste alternativet. Dette alternativet gir reduksjon av seilingslengde og tid, de øvrige gir en økning.

Samlet samfunnsøkonomisk nytte prissatte virkninger for veginvesteringer og skipstrafikk:

	0+	Leirpollen				Pulkneset	Høybukta vest
		1a	1b	1c	1d		
Trafikanter og transportbrukere veg	133	-131	-128	-138	-140	-142	-152
Skipstrafikk	-	13	13	13	13	-26	-43
Samfunnet for øvrig for veginvesteringer	-86	-321	-239	-280	-219	-162	-131
Det offentliges kostnader for veginvesteringer	-546	-1107	-793	-980	-550	-378	-207
Netto nytte (NN)	-499	-1546	-1147	-1385	-896	-708	-533

Tabell 18 Samlet samfunnsøkonomisk nytte prissatte virkninger

Alle alternativer gir økte kostnader for trafikantene i forhold til dagens lokasjon og negativ nettonytte.

Forskjellen mellom konseptene når det gjelder nytte for skipstrafikken er av en beskjeden størrelsesorden sammenliknet med forskjellene mellom konseptene i netto nytte for vegtrafikk. Med bakgrunn i dette er det fortsatt Høybukta vest som kommer best ut når man ser de prissatte virkningene samlet.

Høybukta vest gir størst økte kostnader for bil- og skipstrafikk, men de lave investeringskostnadene gjør at konseptet gir det beste resultatet for netto nytte.

8.2 Ikke prissatte virkninger

Ikke prissatte virkninger er utredet for to nivåer:

1. Vegtilknytning til havnene
2. Havnekonseptene

Virkningene er utredet for temaene landskap, kulturmiljø, nærmiljø og friluftsliv, naturmangfold og naturressurser(reindrift). De ikke prissatte konsekvensene er synliggjort ved å benytte Statens vegvesens håndbok V712 Konsekvensanalyser, med tilpasning til det strategiske nivået i en konseptvalgutredning. Det er benyttet en femdelt skala for konsekvens i stedet for en nidelt skala. Dette kan i noen tilfeller gi et «avrundingsproblem».

Opplysningene baserer seg på konklusjonene som framkommer i KU-rapportene som er framlagt for kommunedelplan for Tømmernes og de forskjellige områdereguleringene, samt planbeskrivelsen for KDP Tømmernes. For konseptet Høybukta vest er det foretatt en egen vurdering basert på ovennevnte kilder, samt tilgjengelig informasjon fra Riksantikvaren, Artsdatabanken, NordAtlas og Fylkesmannen i Finnmark.

Vurderingene er gjort uten forslag til avbøtende tiltak. Det er laget en egen rapport¹⁸ hvor vurderingen av ikke-prissatte konsekvenser er belyst. Her presenteres hovedpoengene.

Landskap

Temaet landskapsbilde tar for seg de visuelle og estetiske kvalitetene i omgivelsene, og hvordan disse endres som følge av et vegtiltak. Temaet tar for seg hvordan tiltaket påvirker landskapet sett fra omgivelsene.

Kulturmiljø

Temaet kulturmiljø tar utgangspunkt i den kulturhistoriske verdien av berørte områder.

Nærmiljø og friluftsliv

Temaet nærmiljø og friluftsliv handler om tiltakets virkninger for beboere og brukere av berørte områder.

Naturmangfold

Temaet omhandler naturtyper og artsforekomster som har betydning for dyrs og planters levegrunnlag. Temaet avgrenses til å omfatte naturens egenverdi, ikke dens verdi og funksjon for mennesker.

Naturressurser (reindrift)

Temaet omhandler tamreindrift i de berørte områder.

Det er utarbeidet delrapporter som gir en nærmere beskrivelse av grunnlaget for vurderingen.

Sammenstilling av ikke prissatte konsekvenser:

De ikke prissatte konsekvenser er hentet fra konsekvensutredninger til kommunens kommunedelplan for Tømmerneset for Leirpollen og Pulkneset. Når det gjelder Høybukta vest baserer dette seg på vurderinger på overordna nivå.

Reindrifta kommer ut negativt ved alle havnekonseptene. Analysen av ikke prissatte konsekvenser viser stor negativ konsekvens for Leirpollen og Pulkneset og negativ for Høybukta vest.

Det landskapsmessige kommer ut negativt ved alle konsepter. Store havner vil utgjøre en varig endring i landskapet, men det kan gjøres mye ved å planlegge ut fra det stedlige landskapet. I landskapet vil havna synes mer enn vegene. Når det gjelder friluft, kulturmiljø og natur vil dette ivaretas av den videre planlegging med avbøtende tiltak.

Nedenfor er det presentert tabeller med de ikke prissatte konsekvensene for veg og havn.

¹⁸ Konsekvensutredning E6 Kirkenes. Statens vegvesen mai 2015.

De ikke prissatte konsekvensene er angitt i en femdelst skala fra stor negativ konsekvens til meget positiv konsekvens.

	Ikke prissatte konsekvens veg				
	Leirpollen alt. A	Leirpollen alt. B/C	Leirpollen alt. D	Pulkneset	Høybukta vest
Landskap	Negativ	Liten/ingen	Negativ	Negativ	Negativ
Kulturmiljø	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/ingen	Negativ	Liten/ingen
Friluftsliv	Negativ	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/ingen	Negativ
Naturmangfold	Negativ	Negativ	Negativ	Negativ	Liten/ingen
Reindrift	Negativ	Negativ	Negativ	Stor negativ	Negativ

Tabell 19 Ikke-prissatte konsekvenser veg

Tegnforklaring	Stor negativ	Negativ	Liten/ingen	Positiv	Meget positiv
----------------	--------------	---------	-------------	---------	---------------

	Ikke prissatte konsekvenser veg		
	Sentrum	Utbedring E6 Hesseng – Høybukta	Utbedring E6 vest for Høybukta
Bybilde/landskap	Liten/ingen	Liten/ingen	Negativt
Kulturmiljø	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/Ingen
Friluftsliv	Positiv	Liten/ingen	Liten/Ingen
Naturmangfold	Ikke vurdert	Liten/ingen	Negativ
Reindrift	Ikke vurdert	Negativ	Stor negativt

Tabell 20 Ikke-prissatte konsekvenser veg

	Ikke prissatte konsekvenser havn		
	Leirpollen	Pulkneset	Høybukta vest
Landskap	Stor negativ	Negativ	Negativ
Kulturmiljø	Liten/ingen	Negativ	Negativ
Friluftsliv	Liten/ingen	Liten/ingen	Negativ
Naturmangfold	Liten/ingen	Negativ	Negativ
Reindrift	Stor negativ*	Stor negativ	Negativ

Tabell 21 Ikke prissatte konsekvenser havn

* Noe mindre negativ konsekvens enn for Pulkneset.

8.3 Samlet samfunnsøkonomisk vurdering

	0+- konsept	Leirpollen med to adkomster fra øst (A)	Leirpollen - Førstevann fra øst (B)	Leirpollen - Andrevann fra øst (C.)	Leirpollen - vest (D)	Pulkneset	Høybukta
SAMFUNNSØKONOMISK ANALYSE HAVN OG VEG							
Investeringskostnad veg	610	1070	720	930	460	280	100
Netto nytte /(mill 2015 kr)	-499	-1419	-1008	-1254	-751	-504	-312
IKKE PRISSATTE KONSEKVENSER HAVN							
Landskap		Negativ				Negativ	Stor negativ
Kulturmiljø		Liten/ingen				Negativ	Negativ
Frluftsliv		Liten/ingen				Liten/ingen	Negativ
Natur		Liten/ingen				Negativ	Negativ
Reindrift		Stor negativ				Stor negativ	Negativ
IKKE PRISSATTE KONSEKVENSER VEG *							
Landskap	Liten/ingen	Negativ	Liten/ingen	Liten/ingen	Negativ	Negativ	Negativ
Kulturmiljø	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/ingen	Negativ	Negativ
Frluftsliv	Liten/ingen	Negativ	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/ingen	Liten/ingen	Negativ
Natur	Liten/ingen	Negativ	Negativ	Negativ	Negativ	Negativ	Liten/ingen
Reindrift	Negativ	Negativ	Negativ	Negativ	Stor negativ	Stor negativ	Negativ

Tabell 22 Sammenstilling av samfunnsøkonomiske beregninger og ikke-prissatte beregninger

* Tabellen viser konsekvenser for 0+-konseptet med utbedring av E6 Hesseng – Høybuktknoen. For strekningen vest for Høybuktknoen og sentrum, se kap. 8.2.

Samlet

Samlet sett kommer Høybukta vest best ut av den samfunnsøkonomiske analysen av de fire vurderte konseptene. Dette konseptet gir minst negativ netto nytte, og har lavest investeringskostnad. Den videre planlegging vil kunne redusere negative ikke-prissatte konsekvenser ved hjelp av tilpassing og avbøtende tiltak.

9 ANDRE VIRKNINGER

Ringvirkningene ved etablering av stamnetterminal kan bli betydelige for Kirkenes og resten av Barentsregionen i form av økt næringsaktivitet og verdiskaping. En effektiv stamnetterminal kan bidra til å overføre gods fra veg til sjø. Byutviklingstiltak legger til rette for økt miljøvennlig transport og vil øke Kirkenes sin attraktivitet som by.

Bompengepotensialet anslås til 400 millioner kroner ved en stasjon på E6 mellom Hesseng og Kirkenes og en takst på 15 kroner.

9.1 Netto ringvirkninger

Etablering av ny stamnetterminal i Kirkenes er av nasjonal betydning. Det vil gi Kirkenes en styrket posisjon i Barentsregionen. Det vil ha effekt på hele samfunnet, ikke bare i Finnmark, men også i de andre landene i Barentsregionen. Det vil være et uttrykk for Nordområdesatsing og styrke samarbeid med nabolandene.

Det vurderes at 0-konseptet og 0+ ikke vil gi ringvirkninger. For konseptene Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest vurderes det at ringvirkningene for Kirkenes og Øst-Finnmark kan bli betydelige og legge til rette for en økt verdiskaping. Til bygging og drift av havneanlegg og industrivirksomhet vil det bli behov for betydelige ressurser i form av kjøp av varer og tjenester og arbeidskraft i alle kategorier. Sør-Varanger kommune vil oppleve en vekst i innbyggertall og det kan forventes innpendling fra andre deler av Norge og fra utlandet. En sammenligning kan være Hammerfest, hvor samfunnet har opplevd oppgang etter utbygging av Snøhvit.

9.2 Fordelingsvirkninger

0-konseptet og 0+ inneholder ikke virkemidler som vil påvirke reisemiddelformidlingen. Byutviklingstiltakene som ligger inne i det tre øvrige konseptene. Byutvikling legger premisser for en utvikling mot mer miljøvennlig transport, blant annet med økt tilrettelegging for gående og syklende og et bedre kollektivtilbud. Dette sammen med et redusert parkeringstilbud vil kunne påvirke reisemiddelfordelingen slik at flere velger å reise kollektivt og å gå og sykle.

9.3 Lokale og regionale virkninger

Ringvirkning av konseptene vil ha stor påvirkning lokalt og regionalt.

Regionale virkninger

Kirkenes har en strategisk beliggenhet i Barentsområdet. Kirkenes kan tilby gode havneforhold med isfri havn og kort veg til Barentshavet. Kirkenes vil derfor være et viktig knutepunkt for aktiviteten i dette området.

Prosjektet tilrettelegger for etablering av ny stamnetterminal i Kirkenes. Dagens havn nær Kirkenes sentrum har begrenset plass og spesielt stor mangel på bakarealer. En ny stamnetterminal vil gi større arealer og tilrettelegge for etablering av mere sjørelatert næringsaktivitet. Dette vil gi økt verdiskaping for det lokale næringslivet og øke muligheter for nye arbeidsplasser.

Økt leteaktivitet og oljeutvinning i Barentshavet vil skape behov for serviceanlegg på land. Kirkenes ligger strategisk til for å romme flere av disse landbasene, og ny stamnetthavn vil være viktig for å åpne for etablering av ny oljerelatert aktivitet.

Kirkenes har en relativt stor grensehandel med russere fra Murmanskområdet. Når sentrumsområdet får mindre trafikk, og spesielt tungbiltrafikk går ned, vil det kunne gi et mer attraktivt sentrum å oppholde seg i. Det vil igjen kunne øke interessen for etablering av ny handel og næring.

Det planlegges flere private havner, se kap. 5.2 og underkapittel mulig løsninger havner. Disse havnene må ha påkoblingsmuligheter for veg kap. 11.1.

Lokal virkning

Gjeldende kommuneplan for Sør-Varanger kommune har som mål at sentrum skal være en levende by. Det er mange faktorer som kan påvirke dette. Gater og veger i byen er sentrale og vil gi godt grunnlag for å forbedre miljøet i byen. Temaer som er en del av dette er:

- Økt gåing og sykling til/fra sentrum og i sentrum.
- Økt bruk av kollektive transportmidler i området Bjørnevatn – sentrum – Tømmerneset/Høybukta.

Ved en økt tilrettelegging for gang og sykkel vil aktuelle gater i sentrum bli endret med ny kantstein, asfaltering og belysning. Erfaringsmessig så vil dette ha positiv innvirkning ved at gårdeiere vil pusse opp sine bygninger og arealer i forskjellig grad. Dette tilsammen vil bedre miljøet og sentrum vil bli en triveligere by og oppholde seg i og handle i.

9.4 Flexibilitet

Konseptene innebærer ikke vesentlige endringer i hovedstrukturen i vegsystemet. Framtidige muligheter for utvikling av øvrig infrastruktur og bebyggelse vil ikke endres strukturelt.

9.5 Finansiering

Finansiering av havn

Staten ved Kystverket har i dag ansvar for å opprette og etablere hoved- og biled med tilhørende navigasjonsinstallasjoner. Det foreligger ingen form for statlig finansieringsordninger til verken kaianlegg eller bakareal/industriareal tilknyttet en havn. Nærskipsfartsstrategien av 2013 og nasjonal havnestrategi av 2015 drøfter muligheter for større satsning på utvikling av havner. Havnestrategien drøfter intensivordninger for godsoverføring fra veg til sjø og tilskuddsordninger til investeringer i havn. Regjeringen har i den sammenheng sagt at disse ordningene må ses i sammenheng med godsanalysen som er under gjennomføring og havnenes finansielle utvikling samt eventuelle endringer

i rammebetingelser for havnekapitalen. Det vil bli lagt vekt på havnenes totale kapasitet i denne vurderingen. Som et resultat av nasjonal havnestrategi er det så langt etablert en tilskuddsordning for utvikling av havnesamarbeid.

Finansiering av øvrige tiltak

Kommunestyret i Sør-Varanger fattet i møte 25. januar 2012 følgende prinsippvedtak:

På nåværende tidspunkt er infrastrukturløsninger i Sør-Varangerpakken ikke framlagt kommunestyret. Kommunestyret ønsker imidlertid at arbeidet med Sør-Varangerpakken videreføres med differensierte finansieringsløsninger, herunder også bompengefinansiering. Kommunestyret ber om at sentrale distriktsveier, kollektivtransport samt gang- og sykkelstier inngår i utredningen.

Da vedtaket ble fattet var det fremdeles uavklart om det skulle settes i gang en konseptvalgutredning. Begrepet «Sør-Varangerpakken», tidligere «Kirkenespakken» omhandler imidlertid mange av de samme elementene som inngår i KVUen, blant annet helhetlige vegløsninger for Kirkenes-området. Vedtaket forutsettes derfor å ha gyldighet også i forhold til KVU-arbeidet.

Finmark fylkeskommune har gjort prinsippvedtak 21. mars 2012: *Utredninger av Sør-Varangerpakken med differensierte finansieringsløsninger, herunder også bompengefinansiering.*

Beregning av bompengepotensial

Det eneste punktet som er vurdert til å ha så mye trafikk at det vil gi bompengebidrag av noe størrelse, er E6 mellom Hesseng og Kirkenes sentrum. Beregningene er gjort uavhengig av konsept, og må anses som grove anslag av finansieringspotensialet. Det er ut fra dette et potensiaal for bompengefinansiering på 400 – 500 mill. kr.

10 MÅLOPPNÅELSE

Alle konseptene har god måloppnåelse, unntatt 0-konseptet og 0+-konseptet som ikke oppfyller effektmålet om å betjene ulike fartøystyper og heller ikke effektmålene om å reduksjon av tungtrafikk og økning av sykkelandelen i sentrum.

10.1 Måloppnåelse

Effektmål for havn: Multifunksjonell havneterminal som kan betjene ulike fartøystyper.

Det er god måloppnåelsen for alle konseptene, unntatt 0+konseptet, for en multifunksjonell havneterminal som kan ulike fartøystyper. 0+konseptet har ikke nok areal og tilfredsstillende ikke absolutte krav. 0+-konseptet vil i tillegg være begrensende pga. støy for nærliggende boliger i sentrum.

	Effektmål	0- konsept	0+- konsept	Leirpollen med to adkomster fra øst (A)	Leirpollen - Førstevann fra øst (B)	Leirpollen - Andrevann fra øst (C)	Leirpollen - vest (D)	Pulkneset	Høybukta
Havn	Multifunksjonell havneterminal som kan betjene ulike fartøystyper	Dårlig	Dårlig	God	God	God	God	God	God
	Rangering	3	2	1	1	1	1	1	1

Tabell 23 Effektmål for havn

Effektmål for veg og sentrum: Reduksjon av tungtrafikk til 5 % og økning av sykkelandelen til 8 %.

Alle konseptene, unntatt konsept 0 og 0+ flytter havnerelatert tungtrafikk ut av sentrum, og tungtrafikken vil reduseres kraftig. Etablering av nærings- og industriareal nær sentrum for bedrifter som ikke naturlig vil etablere seg i en stamnetterminal, vil det ligge til rette for ytterligere reduksjon av tungtrafikken.

Når tungtrafikken er flyttet ut og tiltak for gående og syklende er gjennomført, ligger det meget godt til rette for økt gåing og sykling. Konseptene inneholder også økt tilrettelegging for kollektivreisende. Alle disse tiltakene vil danne grobunn for at effektmålene kan oppnås og transporten i Kirkenesområdet vil bli mer miljøvennlig.

Undersøkelser de siste årene viser at økt tilrettelegging for trygg og sikker sykling fører til mer sykling. Siste lokale RVUer for Trondheim og Kristiansand, som er to byer som har gjort mye for tilrettelegging, viser en sykkelandel på rundt 9 %. I Finnmark har Alta i dag en sykkelandel på 7 % etter flere års satsing på sykkel som spesielt utvalgt sykkelby. Størst potensial for økt sykling ligger på reiser opptil 5 km. Det innebærer at det er et potensial for økt sykling mellom Hesseng og Kirkenes sentrum, samt mellom Hesseng og Bjørnevatn.

	Effektmål	0- konsept	0+ konsept	Leirpollen med to adkomster fra øst (A)	Leirpollen - Førstevann fra øst (B)	Leirpollen - Andrevann fra øst (C)	Leirpollen - vest (D)	Pulkneset	Høybukta
Veg/ sentrum	Reduksjon av tungtrafikk til 5 %	Dårlig	Dårlig	God	God	God	God	God	God
	Økning av sykkelandel til 8 %	Dårlig	Dårlig	God	God	God	God	God	God
	Rangering	3	2	1	1	1	1	1	1

Tabell 24 Effektmål for veg og sentrum

Oppsummering av måloppnåelse

	Effektmål	0- konsept	0+ konsept	Leirpollen med to adkomster fra øst (A)	Leirpollen - Førstevann fra øst (B)	Leirpollen - Andrevann fra øst (C)	Leirpollen - vest (D)	Pulkneset	Høybukta
Havn	Multifunksjonell havneterminal som kan betjene ulke fartøytyper	Dårlig	Dårlig	God	God	God	God	God	God
Veg/ sentrum	Reduksjon av tungtrafikk til 5 %	Dårlig	Dårlig	God	God	God	God	God	God
	Økning av sykkelandel til 8 %	Dårlig	Dårlig	God	God	God	God	God	God
	Rangering	3	2	1	1	1	1	1	1

Tabell 25 Oppsummering av effektmål

Tabellen ovenfor viser antatt måloppnåelse for konseptene. Med unntak av 0-konseptet og 0+-konseptet, oppfyller alle konseptene effektmålene.

10.2 Oppnåelse av generelle samfunns mål/ønskede sideeffekter

Sideeffektene er beskrevet i kap. 4.2. Alle konseptene bortsett fra konsept 0 og 0+ oppfyller de ønskede sideeffektene.

Beregninger av klimagassutslipp viser at klimagassutslippene vil øke i anleggsperioden, men reduseres etter at vegen er bygget og satt under trafikk.

Sikkerheten i farleden og stamnetterminalen vil økes ved at det vil bli nye anlegg som bygges etter nautiske krav. Utbygging av E6 til vegnormal standard vil gi bedre trafikksikkerhet. Sikkerheten blir også ivaretatt gjennom videre planlegging med egne risiko- og sårbarhetsanalyser og trafikksikkerhetsanalyser på de detaljerte planene.

10.3 Vurdering av betingelser/krav konseptene skal oppfylle

Alle konseptene unntatt konsept 0 og 0+ oppfyller betingelser/krav som er satt i kap. 4.3 om nautiske farledskrav og krav til ulike kaier. Andre krav som god forbindelse veg – havn vurderes å være gode for alle konsept unntatt konsept 0 og 0+. Det samme gjelder mulighet for etablering av jernbane. Alle konseptene vurderes, bortsett konsept 0 og 0+, til å ha utviklingspotensial for næringsarealer i tilknytning til havna.

11 DRØFTING OG ANBEFALING

Kystverket og Statens vegvesen anbefaler samlokalisering av maritime virksomheter i en felles stamnetterminal. Både Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest vil gi god måloppnåelse. De to alternativene på vestsiden av Tømmerneset vurderes å ha størst utviklingspotensial på havnesida på grunn av muligheten for samlokalisering av ulike funksjoner, størrelsen på arealet og isforhold. Det anbefales derfor å gå videre med konseptene Høybukta vest og Pulkneset.

11.1 Drøfting og anbefaling av konsept

Drøftingen er delt i to. Først drøftes hele ideen om ny havn og øvrig utvikling i området. Deretter drøftes de ulike konseptene.

For å belyse hovedinnholdet i KVUen er det benyttet en metode som gjør bruk av logisk rammeverk¹⁹ i tabellen nedenfor. Logisk rammeverk gir et raskt bilde av logikken i et forslag, årsaksfaktorer, sentrale usikkerheter og oversikt over helhetsperspektivet.

Drøfting av ny stamnetterminal

Det er flere usikkerheter knyttet til stamnetterminal. Disse kan deles i tre kategorier: Finansiering, avtaler med eksisterende virksomheter (Forsvaret og reindriftsnæringa) og vekstpotensialet. Denne KVU har som mål å legge til rette slik at resultatet kan tas inn i neste NTP 2018 – 2027. Den skal danne grunnlag for finansiering av offentlig veg til havna. Finansiering av selve havna med kaier, nødvendige bygg, vann, avløp og strøm er ikke en del av denne KVUen.

Forsvaret og reindriftsnæringa har tunge interesser i området som det må tas hensyn til gjennom avtaler. Dette er en usikkerhet for oppnåelse av målsettingene. Usikkerhet om vekstpotensialet og mulighetene i Barentsregionen er omtalt i situasjonsbeskrivelsen og nasjonale behov. Dette bygger på informasjon om forholdene og flere utredninger om Barentsregionen utgitt av regjeringene de siste 20 år, som beskrevet i kap.3.2. En anbefaling om ny havn og veg til denne bygger på en tro på et vekstpotensial som skal gi verdiskapning ut fra ressursene som er i nord. Statens vegvesen og Kystverket mener dette er tilstrekkelig utredet og synliggjør og anbefaler derfor en utbygging av ny veg til ny stamnetterminal.

¹⁹ Logisk rammeverk er anbefalt brukt av FN, OECD, EU i sine vurderinger. Logisk rammeverk er mye benyttet og anbefales brukt av forskningsprogrammet CONCEPT. CONCEPT er et forskningsprogram som driver følgeforskning knyttet til store statlige investeringsprosjekter. Programmet er finansiert av Finansdepartementet.

	Ressurser:		Resultatmål: Ny stamnett- terminalhavn Ny veg	Effekt mål: Multifunksjonell havneterminal som kan betjene ulike fartøystyper	Samfunns mål: Kirkenes skal i 2062 ha et effektiv transportsystem som betjener internasjonal maritim virksomhet, passasjer- og godstrafikk i Barentsregionen
Forutsetning	Konseptene er vurdert i et samfunnsøkonomisk perspektiv.	Kontekstuell usikkerhet	Det inngås avtale med reindrifts- næringa.	Økt godsmengde og maritim virksomhet over Kirkenes havn.	Økt lokal aktivitet pga. olje- og gassressurser i Barentsregionen.
	Stortinget vedtar å finansiere vegen.		Løsning for strøm, vann og avløp til havn.	Trafikk langs Nordlige sjørute vil bruke havna.	Økt lokal aktivitet pga. trafikk langs Den nordlige sjørute og Nordøstpassasjen.
	Havnen finansieres gjennom offentlig og private aktører.		Det inngås avtale med Forsvaret. ²⁰	Havna og vegen har kapasitet til å ta trafikken.	Dagens handel med varer og tjenester med Russland fortsetter å øke.
				Nok utviklingsarealer for havn og industri	Handel med varer og tjenester med Finland.

Tabell 26 Logisk rammeverk med mål og usikkerheter

Drøfting av øvrig næringsutvikling i Kirkenes

Det er flere aktører som vil etablere seg med maritim virksomhet i området, for tegning se kap. 5.3. Det er:

- Kirkenes Maritime Park AS har planer om å etablere seg på Pulkneset.
- Norterminal AS på Gamneset.
- Tschudi Kirkenes AS på Slambanken ved Kirkenes.

Kartet nedenfor viser avstanden fra de alternative stamnetterminalene til de ønskede etableringene.

²⁰ Alle konsepter, unntatt Leirpollen A, B og C.



Figur 39 Kart med avstander til private havner

Kystverket og Statens vegvesen anbefaler aktørene å samlokalisere seg i en havn. Det antas også at det vil være en fordel for reindrifta at havneaktiviteten samles til ett sted i stedet for å være spredt mange steder på Tømmerneset.

Kommunen har behov for flere nærings- og industriareal i Kirkenes. En størst mulig grad av samlokalisering av næring og industri på stamnetterminalen er ønskelig, men det er likevel behov for slike areal nær Kirkenes sentrum. Dette kan legge til rette for at transportgenererende næringsliv kan etablere seg utenfor sentrum, og dermed bidra til et mer attraktivt sentrum. Slambanken er et område som ikke er aktuelt som stamnetterminal eller del av denne, men svært aktuelt som sentrumsnært nærings- og industriareal som vil avlaste tungtrafikk i sentrum.

Drøfting av konseptene

Samfunns målet er: Kirkenes skal i 2062 ha et effektivt transportsystem som betjener internasjonal maritim virksomhet, passasjerer og godstrafikk i Barentsregionen. Det er to effektmål:

1. Multifunksjonell stamnetterminal som kan betjene ulike fartøytyper
2. Reduksjon fra 11 % tungtrafikk i sentrum til 5 %. Økning av sykkelandel fra 4 % til 8 %.

Nasjonalt transportplan 2014 – 2023 sier at dersom det blir aktuelt å bygge ut en ny stamnetterminal ved Slambanken i Kirkenes, vil ny adkomst fra E6 bli prioritert. Utredningen viser at Slambanken ikke er egnet som stamnetterminal, men at et nærings- og industriareal her vil redusere tungtrafikken i sentrum og bedre miljøet. Når Slambanken ikke blir stamnetterminal vil vegtilknytning til området normalt få en annen status enn riksveg.

Konseptvalgutredningen har utredet tre aktuelle konsept for stamnetterminal. Alle konseptene omfatter ny stamnetterminal utenom sentrum med riksvegtilknytning, tiltak i Kirkenes sentrum og utbedring av E6.

Det er ikke tilstrekkelige arealer i Kirkenes sentrum til å utvikle dagens havn i samsvar med framtidige behov. Hverken dagens situasjon (konsept 0) eller mindre tiltak vil oppfylle samfunn- og effektmålene, absolutte nautiske absolutte krav, viktige krav eller andre krav, se kap. 4.3.

De tre konseptene som er vurdert som aktuelle er Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest. En oppsummering av fordeler og ulemper ved de tre konseptene er gitt i tabellen nedenfor:

Konsept	Fordel	Ulempe	Ikke rangert
Leirpollen	Kommunen ønsker Leirpollen som stamnetterminal.	Dyreste vegadkomst Leirpollen A–C (1070–720 mill. kr.) Leirpollen D (460 mill. kr). Ved Leirpollen D må det bygges adkomst til Slambanken over Langfjorden. Kirkenesbase AS (på Pulkneset) kan ikke kunne bruke Leirpollen til baseaktivitet med bakgrunn i forholdet til sikkerhetskrav, is og støy.	Norterminal AS kan bygge veg fra Leirpollen til Gamneset ca. 3,3 km.
	Alternativ A – C gir adkomst til Slambanken.	Pr. i dag er det ikke mottatt dokumentasjon av interessenter som vil drive tung virksomhet i Leirpollen. Mer støy og visuelle inntrykk fra stamnetterminalen sett fra Kirkenes sentrum.	
Pulkneset	Nest lavest investeringskostnad på vegadkomst (280 mill.kr).		Norterminal AS kan bygge veg fra Pulkneset til Gamneset ca. 4,1 km.
	Skjermet for visuelle inntrykk fra Kirkenes sentrum og ingen støy fra terminalen til sentrum.		
	Plassering ivaretar sikkerhetskrav for basevirksomhet.	Adkomstveg til Pulkneset berører trekkveg for reindrift.	Det må bygges egen adkomst til Slambanken.
Høybukta vest	Mulighet for samlokalisering		Det må bygges egen adkomst til Slambanken.
	Lavest investeringskostnad på veg (100 mill. kr.) Beslaglegger minst areal til stamnetterminal og veg.		
	Skjermet for visuelle inntrykk fra Kirkenes sentrum og ingen støy fra terminalen til sentrum.	Alle aktører må bygge egen infrastruktur til sine havner på Tømmerneset.	
	En samlokalisering vil redusere kostnadene for infrastruktur og tar i bruk minst areal.		

Tabell 27 Konsepter og momenter for oppsummering.

Konseptene Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest tilfredsstiller maritime krav og oppfyller effektmålene. Ved alle konsept kan det etableres jernbaneterminal. Konsept Pulkneset og Høybukta vest vil være noe mindre utsatt for is enn konsept Leirpollen, men forskjellen vurderes ikke så stor at det skiller vesentlig mellom konseptene.

Det er ikke lagt fram dokumentasjon på interessenter som vil drive tung virksomhet i Leirpollen. Kirkenesbase AS (på Pulkneset) opplyser at de ikke kan bruke Leirpollen til baseaktivitet på grunn av sikkerhetskrav, is og støy. Konsept Høybukta vest og Pulkneset i Korsfjorden antas ut fra dette å ligge bedre til rette for samlokalisering.

Alle konseptene er negative for reindriften, konsept Pulkneset er det mest negative. Alle konseptene inklusiv dagens havn ligger i tilknytning til nasjonale laksefjorder.²¹

Kostnadene for etablering av stamnetterminal, sentrumstiltak og utbedring av E6 er lik for alle konseptene, mens kostnadene for adkomst til stamnetterminalen varierer. Adkomst til konsept Høybukta vest har lavest kostnad på 100 mill. kr. De fire alternative adkomstene til Leirpollen har høyest kostnad med 460 – 1070 mill. kr.

Kommunen ønsker at Leirpollen skal være stamnetterminal. Konsept Leirpollen vil også gi adkomst til Slambanken, et sentrumsnært industri- og næringsareal som vil avlaste sentrum for tungtrafikk. Utvikling av dette området kan bidra til at effektmålet om å redusere andelen tungtransport i sentrum oppnås bedre. I de øvrige konseptene må en eventuell adkomst til Slambanken etableres som et eget prosjekt. Kostnadene for tilknytning til Slambanken fra E6 er beregnet til 230 mill. kr.

Ingen av konseptene har positiv netto nytte. Det vekstpotensialet som ligger i ny stamnetterminal og nye næringsområder fanges ikke opp i de samfunnsøkonomiske beregningene. Tiltakene vil derfor ha større nytte enn dagens beregningsmodeller viser.

Anbefaling

For å styrke Kirkenes som knutepunkt i Barentsregionen anbefales det å etablere en ny stamnetterminal i Kirkenes.

Både Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest er egnet for å etablere stamnetterminal. De to konseptene med stamnetterminal på vestsiden av Tømmerneset vurderes å ha størst utviklingspotensial på havnesida på grunn av muligheten for samlokalisering av ulike funksjoner, størrelsen på arealet og isforhold. Det anbefales at konseptene på vestsiden av Tømmerneset legges til grunn for videre planlegging.

Konsept Høybukta vest rangeres som nummer en og konsept Pulkneset som nummer 2. Videre utredningsarbeid vil gi svar på hvor stor forskjell det er mellom disse konseptene når det gjelder konsekvenser for samlokalisering, reindrift, grunnforhold og havnetekniske forhold.

En ny stamnetterminal utenom sentrum vil bedre sentrumsmiljøet i Kirkenes. For ytterligere bedring av miljø og utviklingsmulighet i Kirkenes sentrum anbefales at det etableres en forbindelse til Slambanken fra E6. Hvilken status denne vegen skal ha, må avklares i den videre planlegging.

²¹ Hele fjordsystemet fra Varangerfjorden med Korsfjorden til Neiden og Bøkfjorden til Elvenes er nasjonale laksefjorder.

I det videre arbeidet bør man drøfte om et samlet finansieringsopplegg som inkluderer bompenger kan omfatte både riksvegtilkobling til stamnetterminal, utbedring av E6, tiltak i sentrum og vegtilkobling til Slambanken og andre industri- og næringsområder.

I en bompengepakke vil konseptet Høybukta vest, som har lavest kostnad for riksvegtiltakene, gi størst mulighet til å frigjøre midler til andre tiltak.

11.2 Kontraktstrategi

Investeringene i KVU-området kan deles i tre:

- Bygging av ny veg til stamnetterminal
- Standardheving E6 fra Høybukta vest til Hesseng
- Sentrumstiltak (som igjen kan deles)

Det er fra Statens vegvesens side ønskelig at lokalt næringsliv gis mulighet til å delta i konkurranser om våre prosjekter. Entreprenørmiljøet i Finnmark og særlig i Øst-Finnmark er imidlertid lite, og ikke godt dimensjonert for å ta på seg store utbyggingsoppdrag. Spesielt gjelder dette tunneldriving og brubygging. På E105 i samme kommune ser vi at det er store entreprenørselskap som er i posisjon til å få oppdrag. Mulighetene for lokalt næringsliv er derfor større når prosjektene deles opp. Her vil sentrumstiltakene egne seg for å dele opp for lokale entreprenører.

Utbedring av E6 fra Høybukta vest til Hesseng vil ikke nødvendigvis falle sammen i tid med veg til stamnetterminal. Det kan derfor være gunstig å bruke to kontrakter på disse tiltakene. I Kirkenes sentrum er tiltakene og omfanget i en annen størrelsesorden. Det kan også være aktuelt å dele sentrumstiltakene opp i flere kontrakter. Det er fullt mulig for entreprenører i Finnmark å konkurrere om disse kontraktene. Vi anbefaler derfor følgende kontraktstrategi:

- En kontrakt for veg til stamnetterminal
- En kontrakt for E6 Høybukta vest – Hesseng
- En eller flere kontrakter for sentrumstiltakene, vurdert ut fra type tiltak og når de enkelte tiltak skal gjennomføres

Byggetid

Det er gjort en overordnet vurdering for planleggings- og byggetid for konseptene. Byggetid for de tre alternative konseptene rangeres på dette nivået lik for Leirpollen, Pulkneset og Høybukta vest. Det gjøres med bakgrunn i følgende vurderinger:

- Leirpollen vil ha lenger byggetid og mindre planlegging fordi det er gjort kommunedelplan for den. Reguleringsplanen vil ta tid fordi den er et mer omfattende med bru og lengre veg enn de andre konseptene.
- Pulkneset vil ha noe mer planleggingstid fordi det må planlegges mer enn Leirpollen, men det blir kortere byggetid pga. kortere adkomstveg.
- Høybukta vest vil ha noe mer planleggingstid fordi det må planlegges mer og kortere byggetid pga. kortere adkomstveg.

Vurdering av planleggings- og byggetid må vurderes nærmere i den videre planleggingen.

12 MEDVIRKNING OG INFORMASJON

Det statlige utredningsarbeidet startet med et ideverksted på Svanhøvd i april 2010. Selv om det da ikke var vurdert å gjøre en KVVU, ble grunnlaget for medvirkningen i prosjektet lagt. Arbeidet ble fulgt opp av et dialogmøte i september 2014, hvor mange av de samme aktørene var til stede. Det er laget rapport både fra ideverkstedet og dialogmøtet.

Det er avholdt fire politiske samordningsmøter med Sør-Varanger kommune og Finnmark fylkeskommune.

I prosjektperioden er det avholdt møter i prosjektgruppa med Finnmark fylkeskommune, Sør-Varanger kommune, Jernbaneverket, Avinor og Kystverket. Det er holdt egne møter med Sametinget, reindriftsagronomen, forsvaret, kommunen og representanter fra næringslivet. Det er avholdt egne møter med aktører i næringslivet som planlegger maritim virksomhet i Kirkenes, kommunen, Kystverket og Statens vegvesen. Det er også avholdt åpent møte i regi av Kirkenes næringshage.

KVVU-utredningen har egen nettside på www.vegvesen.no/Europaveg/kirkenes

13 VEDLEGG OG REFERANSER

13.1 Vedlegg

Akvaplan Niva. Vekstpotensiale for Kirkenes havn 2015–2030.

Avinor. Notat fra Avinor AS vs KVV Kirkenes. 2014 og epost 2015.

Finnmark fylkeskommune/Kolarctic. KVV–Kirkenes: Vurderinger av aktuelle jernbaner til havn i Kirkenes. 12. des. 2014.

Kystverket. Kystverkets vurdering av mulige lokaliteter for etablering av stamnetthavn i Sør–Varanger kommune. Juni 2015

Jernbaneverkets vurderinger av mulige lokaliteter for etablering av godsterminal i tilknytning med stamnetthavn i Sør–Varanger kommune. 16. mars 2015.

Samferdselsdepartementet. Mandat for KVV E6 Høybukthoen – Kirkenes. 2. sept. 2014.

Samferdselsdepartementet til Ministry of Transport and Communications – Finland. Joint Barents Transport Plan – Norwegian position. 15.05.2014. ref. 11/1680

Statens vegvesen. Veg-/infrastrukturløsninger i Kirkenes–området. Referat fra verksted 26. og 27. april 2014.

Statens vegvesen. Konseptvalgutredning for Kirkenes. Rapport fra dialogmøte 16. sept. 2014

Statens vegvesen. Utfordringer for KVV E6 Høybukthoen – Kirkenes. Mai 2014.

Statens vegvesen. Trafikknotat. April 2015.

Statens vegvesen. KVV E6 Kirkenes. Ikke–prissatte konsekvenser. Mai 2015.

13.2 Referanser

A Barents Freeway – project report: Nikel – Kirkenes. Railway Study 2.okt. 2014

A Barents Freeway – project report: Rovaniemi – Kemijärvi – Kirkenes. Railway Study 2. Okt.2014

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen. Ny infrastruktur i nord. Del 1 Utviklingstrekk i viktige næringer og transportbehov fram mot 2010. Nov. 2010.

Avinor, Jernbaneverket, Kystverket og Statens vegvesen. Ny infrastruktur i nord. Del 2 Forslag til tiltak for transportinfrastrukturen. Juni 2014.

Avinor I Nordområdene. Muligheter og strategier. Mars 2014.

Confederation of Finnish Industries EK. A Strategic Vision for the North –economic growth in the Arctic region. Mai 2015

Barents Euro–Arktisk Transportområde (BEATA). Felles transportplan for Barentsregionen. Sept. 2014.

Finnmark fylkeskommune. Regional transportplan for Finnmark 2014 – 23. 2014

Rambøll. Mulighetsstudie for Kirkenes havn. 2008

Sparebanken Nord-Norge 1. Konjunkturbarometer for Nord-Norge. Høsten 2014.

Statens vegvesen KVV i Statens vegvesen. Skrivemal med veiledning. Des.–2014.

Sør-Varanger kommune. Kommuneplan

Utenriksdepartementet. Regjeringens nordområdestrategi. 2006.

Utenriksdepartementet. Nye byggesteiner i nord. 2009

Utenriksdepartementet. Nordområdemeldingen. Visjon og virkemidler. 2011.

Utenriksdepartementet. Nordkloden. Verdiskapning og ressurser. Klimaendringer og kunnskap. Utvikling nord på kloden angår oss alle. Nordområdene 2014.



Statens vegvesen
Region nord
Postboks 1403
8002 BODØ

Besøksadresse:
Dreyfushammarn 31/33,
8002 BODØ