



DET KONGELIGE
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

Kystverket hovedkontoret
Postboks 1502
6025 ÅLESUND

Deres ref

Vår ref
15/960-

Dato
18.02.2015

Forprosjekt Stad skipstunnel

1. Innledning

Vi viser til Kystverkets konseptvalgutredning (KVU) av Stad skipstunnel og Holte Consulting/ Pöyrys kvalitetssikring (KS1) av denne.

Videre viser vi til omtale i Prop. 1 S (2014-2015) for Samferdselsdepartementet der det legges opp til å gjennomføre et forprosjekt for Stad skipstunnel, som deretter skal gjennom ekstern kvalitetssikring fase 2 (KS2). Utgangspunktet for forprosjektet er det store tunnelalternativet, som er dimensjonert for at Hurtigrutas skip MS Midnatsol kan seile gjennom tunnelen.

Kystverket bes om å utarbeide følgende med de føringer/ rammer som er gitt ved dette brev:

- forprosjekt for Stad skipstunnel
- reguleringsplan for Stad skipstunnel
- konsekvensutredning (KU) for Stad skipstunnel

Kystverket bes også om å få utkvitert godkjent kommune(del)plan for Stad skipstunnel med de berørte kommunene.

2. Bakgrunn

Bakgrunnen for prosjektet er de spesielle seilingsforholdene rundt Stad. En kombinasjon av havstrømmer og undersjøisk topografi skaper krevende seilingsforhold med høye bølger, som kommer fra ulike kanter samtidig. Dette medfører blant annet at fartøy venter i stedet for å passere Stad under dårlige værforhold. Ulykkesrisikoen er også høyere enn på andre kyststrekninger.

Kystverket leverte i 2011 en konseptvalgutredning (KVU) med to ulike alternativer for Stad skipstunnel, liten og stor tunnel. Kvalitetssikringen (KS1) av KVUen om Stad skipstunnel ble ferdigstilt i 2012, og gir anbefalinger og føringer for en forprosjektfase.

I budsjettet for 2014 ble det bevilget 5 mill kroner til forundersøkelser om Stad skipstunnel, som grunnlag for å gå videre med prosessen i et forprosjekt. Kystverket leverte sin utredning ved oversendelse 31.12.2014. Forundersøkelsene følger opp enkelte av føringene/ anbefalingene i KS1-rapporten.

3. Mandat

3.1 Forprosjekt

3.1.1. Overordnede føringer

Kystverket skal utarbeide et forprosjekt for Stad skiptunnel ut fra følgende dimensjonerende fartøy, jf. KVU Stad skipstunnel (Kystverket, 22.12.2010) og KS1 Stad skipstunnel (Holte Consulting/ Pöyry, 13.3.2012):

- MS Midnatsol med bredde 21,5 meter, dybde under vann 5,1 meter og høyde 29,5 meter. Brovingen har en bredde på 27,5 meter.
- ringnottråler med bredde 13 meter og dybde under vann 8 meter
- fraktefartøy (fryseskip) med bredde 18 meter og dybde under vann 6 meter

Forprosjektet skal gjennomføres til slik detaljeringsgrad/ modenhet at det kan gjennomgå ekstern kvalitetssikring av styringsunderlag og kostnadsoverslag (KS 2) i henhold til Finansdepartementets ordning for ekstern kvalitetssikring av store statlige prosjekter. Forprosjektet skal omfatte følgende dokumenter:

- sentralt styringsdokument for prosjektet
- et komplett basisestimat for kostnadene
- ferdig utredning av minst to prinsipielt ulike kontraktsstrategier.

For innholdet i *sentralt styringsdokument, basisestimat for kostnadene og utredning av prinsipielt ulike kontraktsstrategier* vises det til vedlagte rammeavtale av mars 2011 fra Finansdepartementet om kvalitetssikring av konseptvalg, samt styringsunderlag og kostnadsoverslag for valg av prosjekteralternativ. Denne rammeavtalen er under revisjon. Det er ventet at ny rammeavtale vil foreligge nærmere sommeren d.å. Inntil videre kan Kystverket ta utgangspunkt i den tidligere rammeavtalen. Ny rammeavtale vil ettersendes når den foreligger.

Det vises også til vedlagte veiledere fra Finansdepartementet om kvalitetssikringsregimet:

- Veileder nr. 1: Det sentrale styringsdokumentet
- Veileder nr. 2: Felles begrepsapparat KS2
- Veileder nr. 4: Systematisk usikkerhet
- Veileder nr. 6: Kostnadsestimering
- Veileder nr. 7: Kontraktstrategi

For ytterligere informasjon og tilgang til Finansdepartementets øvrige veiledere for kvalitetssikringsregimet vises det til hjemmesiden for Concept-programmet på Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet (NTNU): <http://www.concept.ntnu.no/ks-ordningen>.

Kystverkets arbeid med forprosjektet skal bygge på relevant deler av KVVU Stad skipstunnel og KS1 Stad skipstunnel, herunder særlig vurderingene i KS1-rapportens innelende kapittel om konklusjoner og anbefalinger og kapittel 8 om føringer for forprosjektfasen.

Hva gjelder føringene i KS1 er disse delvis fulgt opp i de nevnte forundersøkelsene for Stad skipstunnel, og det vil være naturlig å bruke disse resultatene i forprosjektet så langt dette er hensiktsmessig.

3.1.2 Nærmere om arbeidet med det sentrale styringsdokumentet

Ut over de føringer som følger av KS1, rammeavtale og veiledere fra Finansdepartementet, vil vi presisere følgende:

Prosjektmål:

Det sentrale styringsdokumentet skal gi en oversikt over alle sentrale forhold i et prosjekt, som nærmere beskrevet i Finansdepartementets veileder om styringsdokumentet. I dette inngår en beskrivelse av de overordnede rammebetingelsene, herunder *prosjektmål* i et målhierarki/-struktur med samfunns mål, effektmål og resultatmål.

På bakgrunn av anbefalingene i KS1 ble Kystverket, ved departementets brev 20.2.2014, bedt om å bearbeide målstrukturen for Stad skipstunnel. Kystverkets har ved forundersøkelsene, delrapport – mål og krav, levert forslag til revidert målstruktur, som gir et godt grunnlag for det videre arbeidet med prosjektmål og forprosjekt.

Vi trenger noe mer tid for å vurdere blant annet de foreslåtte effektmålene med hensyn til realisme og målbarhet, herunder behov for eventuelle justeringer/ endringer.

For ikke å forsinke det øvrige arbeidet i forprosjektfasen kan Kystverket inntil videre legge til grunn etatens forslag til målstruktur gitt ved delrapport – mål og krav.

Samferdselsdepartementet vil på et senere tidspunkt komme tilbake til departementets vurdering av målstrukturen. Kystverket bes om å være forberedt på spørsmål underveis.

Krav:

I Kystverkets forundersøkelser, delrapport – mål og krav, legges følgende krav til grunn for tunnelsikkerhet:

- basert på selvbergingsprinsipp
- brann og redning i tunnelen skal håndteres av lokal beredskap.

Departementet er inneforstått med selvbergingsprinsippet, men ber Kystverket vurdere om det skal stilles eksplisitte krav til dimensjonering og utforming av rømningsveier, med utgangspunkt i passasjerkapasitet for MS Midnatsol.

Videre legger delrapport – mål og krav følgende til grunn hva gjelder krav til dimensjonerende fartøy:

- bredde dimensjonerende skip: 21,5 meter
- høyde dimensjonerende skip: 29,5 meter
- dybde dimensjonerende skip: 8 meter.

Med henvisning til KVVU og KS1 ber vi Kystverket vurdere om bredde på brovingen for MS Midnatsol skal inngå eksplisitt i kravene til dimensjonerende fartøy, eksempelvis:

- bredde på broving dimensjonerende skip: 27,5 meter.

3.1.3 Nærmere om arbeidet med basisestimer for kostnadene

Begrepet basiskostnad er forklart i Finansdepartementets Veileder nr. 2: Felles begrepsapparat KS2.

Ut over de anbefalinger og føringer som følger av KS1, rammeavtale og veiledere fra Finansdepartementet vil vi presisere følgende:

Geologiske undersøkelser:

Så vidt vi har forstått var ikke analysene av de gjennomførte geologiske undersøkelsene ferdigstilt ved Kystverkets oversendelse 31.12.2014 av forundersøkelsene. Imidlertid var det så langt ikke avdekket forhold som skulle tilsi dårligere geologiske forhold enn tidligere antatt.

Vi går ut i fra at Kystverket viderefører analysearbeidet i forprosjektfasen og vurderer behov for eventuelle ytterligere geologiske undersøkelser med hensyn til de krav til detalj-/definisjonsgrad og modenhet som stilles på forprosjektnivå i henhold til kvalitetssikringsregimet. Krav til detalj-/definisjonsgrad følger blant annet av Veileder nr. 6: Kostnadsestimering.

Endrede krav/ nye tiltak:

Av Kystverkets forundersøkelser, delrapport – administrative og økonomiske konsekvenser, fremgår så vidt vi kan se flere endrede krav/ nye tiltak (moloer og entringskaier, merketiltak og belysning, utdypning av Saltasundet) som ikke ligger inne i KVVU og KS1.

Vi legger til grunn at Kystverket innarbeider slike endrede krav/ nye tiltak i basisestimatene for kostnadsanslag.

Driftsopplegg:

I forundersøkelsene, delrapport – driftskonsept, legges det opp til fjernstyring og -overvåking av skipstrafikken som skal seile gjennom tunnelen. Vi ber om at Kystverket videreutvikler driftskonseptet med oppdaterte kostnadsanslag i overensstemmelse med krav til detalj-/definisjonsgrad og modenhet som stilles på forprosjektnivå i henhold til kvalitetssikringsregimet.

3.1.4 Nærmere om arbeidet med kontraktstrategier

Ut over føringer som er gitt i rammeavtale og veiledere fra Finansdepartementet, legger vi til grunn at Kystverket vurderer KS1-rapportens anbefalinger om kontraktstrategi og prosjektets organisering.

3.2 Reguleringsplan og kommune(del)plan

Før igangsetting av KS2 skal det foreligge godkjent kommune(del)plan og reguleringsplan.

Så vidt vi har forstått foreligger det en godkjent reguleringsplan fra 2006 for det lille tunnelalternativet, herunder med dumping av masse i Moldefjorden i nærhet til tunnelåpning. Videre har vi forstått det slik at foreliggende kostnadsanslag for det store tunnelalternativet er basert på en tilsvarende løsning for håndtering av masse (med dumping i nærhet av tunnelåpning).

Kystverket må følge opp prosessene med kommune(del)planer og reguleringsplan for det store tunnelalternativet, herunder spørsmålet om håndtering av masse. Videre må kostnadsanslag være oppdatert i henhold til de tillatelser, krav og spesifikasjoner som følger av godkjente planer.

3.3 Konsekvensutredning

Prosjektet Stad skipstunnel er av en form og størrelse som innebærer at det må utarbeides konsekvensutredning (KU) i henhold til forskrift 19.12.2014 nr. 1726 om konsekvensutredninger etter plan- og bygningsloven, Vedlegg I. Planer som alltid skal konsekvensutredes.

Vi ber om at Kystverket ivaretar dette i planarbeidet.

3.4 Gevinstrealiseringsplan

I Kystverkets forundersøkelser er det utarbeidet en gevinstrealiseringsplan, jf. delrapport 4.

Det vil være naturlig å arbeide videre med å oppdatere gevinstrealiseringsplanen gjennom forprosjektfasen, blant annet med hensyn til detaljeringsgrad og de anbefalinger som følger av KS1. Ved ferdigstilling av forprosjekt bør det foreligge en gevinstrealiseringsplan som er mest mulig ”operasjonell” med hensyn til ”gevinstrealiseringstiltak”.

Vi gjør også oppmerksom på vedlagte rammeavtale (som har utgått og ligger til revisjon) der det fremgår av punkt 6.3 Grunnleggende forutsetninger at kvalitetssikrer skal gjennomgå gevinstrealiseringsplan og vurdere sannsynligheten for at prosjektet vil greie å realisere akseptabel nytte.

4. Prosess – økonomiske og administrative styringssignaler

Kystverket må sette av tilstrekkelige ressurser til arbeidet med forprosjekt, kommune(del)planer, reguleringsplan og KU. Arbeidet med Stad skipstunnel må prioriteres innenfor Kystverkets ramme, herunder den økte bevilgningen på 20 mill kroner til transportplanlegging gjennom Stortingets behandling av Prop. 1 S (2014-2015) .

Prosess opp i mot Nasjonal transportplan:

Det bør tas sikte på en fremdrift i planleggings- og prosjekteringsarbeidet, slik at det vil være mulig å omhandle en eventuell prioritering av Stad skipstunnel i første fireårsperiode av Nasjonal transportplan 2018 – 2029, dvs. perioden 2018-2021.

Hovedregelen for prioritering i første fireårsperiode har vært at det skal foreligge kommune(del)plan og kostnadsoverslag med pluss/minus 20 pst.

Det bør tas sikte på at arbeidet har kommet tilstrekkelig langt til at Stad skipstunnel kan omhandles i forbindelse med planforslaget til etatene, som ventelig vil ha en leveringsfrist i månedsskiftet februar/mars 2016.

Prosess opp i mot KS2:

Som nevnt skal det foreligge godkjent reguleringsplan før forprosjekt sendes til KS2. Videre vil departementet vurdere forprosjektet med hensyn til detalj-/definisjonsgrad og modenhet før prosessen med KS2 settes i gang.

Kystverket bes om å prioritere prosjektet slik at KS2 kan igangsettes innen rimelig tid.

Vi ber om at Kystverket utarbeider forslag til tidsplan med milepeler (for forprosjekt, kommune(del)planer, reguleringsplan og KU) frem mot igangsetting av KS2, og oversender dette til departementet ***i løpet av april 2015***.

Før øvrig legger vi til grunn at Kystverket igangsetter arbeidet i tråd med bestilling ved dette brev.

Med hilsen

Thomas Kobro (e.f.)
avdelingsdirektør

Kim Ove Liaker
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer.

6 vedlegg