



Nordkappregionen Havn IKS
The port of North Cape

Møteinnkalling

Utvalg: Styret - Nordkappregionen Havn IKS

Møtested: Havnekontoret/Teams

Dato: 03.05.2022

Tidspunkt: 09:00

Medlemmer:

Yngve Kristiansen

LEDER

Hugo Salamonsen

NESTL

Ann Kristin Samuelsen

MEDL

Björg Sølvi Pettersen

MEDL

Toril Svendsen

MEDL

Torkjell Johnsen

MEDL

Arnkjell Bøgeberg

MEDL

Vararepresentantene møter etter nærmere beskjed.



Saksliste

PS 3/22 Godkjenning av innkalling, saksliste og forrige møteprotokoll

PS 4/22 Konsekvenser av at Hurtigruten – Kystruten - flytter sine anløp til Storbukt

PS 5/22 Bussparkering Kai Nord

PS 6/22 Rabattordninger – tilpasning av havnas prisliste

PS 7/21 Strategiplan

RS 8/22 Kanal Hopseidet

RS 1/22 Diverse orienteringer

- Planlegging av rundtur til havnedistriktets eier kommuner.
- Driftsavtale med Hurtigruten – Kystruten. **U/offentlighet, jf. Off. loven § 13, jf. Forvaltningsloven § 13,1 (2)**
- Status Hurtigrutekaaien i Kjøllefjord – setningsskade.
- Uenighet med Nordkapp kommune knyttet til fakturering av vann og avløp..
- Status for landstrøm og felles miljøkrav til cruisenæringer.
- Orientering om Norway day London 14.-15. mars 2022.
- Intern organisasjonstilpasning.
- Ekstern bistand til regnskapsføring og lønnskjøringer.
- Orientering om rentesituasjon fra KLP Banken.



Nordkappregionen Havn IKS
The port of North Cape

PS 3/22 Godkjenning av innkalling, sakliste og forrige møteprotokoll

Havnefogdens innstilling

Styret godkjenner innkalling, sakliste og møteprotokoll av 08.02.2022

Vedlegg:

Protokoll fra møte 08.02.2022

PS 4/22 Konsekvenser av at Hurtigruten – Kystruten - flytter sine anløp til Storbukt

Havnefogdens innstilling

Med bakgrunn i utredningen og den samfunnsøkonomiske analysen, finner havnestyret det ikke forsvarlig å bidra til oppbygging av et nytt havneavsnitt i Storbukt. Havnestyret ber havnefogden arbeide videre med mål om å heller etablere en langsiktig avtale med begge aktørene som opererer kystruten.

Saken oversendes Nordkapp kommune til orientering.

Saksutredning

I PS 24/21 vedtok havnestyret som følger: *«Havnestyret tar saken til orientering og ber havnefogden utrede mulighetene for å legge til rette for inngåelse av en langsiktig anløpsavtale med Hurtigruten og Havila Kystruten AS ved kai Syd samt vurdere også alternative løsninger»*

Med bakgrunn i samtaler med styrets leder og også daglig leder ved STOFI AS syntes det å være en alternativ løsning i «Hurtigrute-saken» at havnevesenet engasjerte seg finansielt i en kailøsning for Hurtigruten ved Storbukt Fiskeindustri. I og med at havna har en samfunnsrolle for tilrettelegging av maritim og avledet virksomhet var det nødvendig først å utrede samfunnsmessige konsekvenser ved å ev flytte Hurtigrutens anløp fra sentrum av Honningsvåg til Storbukt. Nordkapp kommune har også engasjert seg i saken ved å utrede ev bygging og drift av offentlig svømmeanlegg i tilknytning til det planlagte reiselivsanlegg i Storbukt (Fiskeri og havsbad). Dette fremkommer i kommunestyresak PS 48/2021 i møte den 29.09.2021. Denne saken ligger vedlagt.

En slik løsning vil følgelig være en radikal endring i f h t særlig det næringslivet som utøves i sentrum. For å få et bedre beslutningsgrunnlag - før det tas stilling til alternative løsninger for tilrettelegging for hurtigruten - engasjerte havnefogden Bedriftskompetanse AS til å vurdere de samfunnsøkonomiske konsekvensene av en slik ev endring. Rapporten er vedlagt på saken. Parallelt har følgelig havnefogden også tatt initiativ overfor Hurtigruten om inngåelse av en langsiktig avtale for fortsatt bruk av kai Syd som i dag – jf. RS 1/22.



Nordkappregionen Havn IKS
The port of North Cape

Den samfunnsøkonomiske vurderingen

Nordkapp kommune har et befolkningstall som for tiden er raskt nedadgående. Næringslivet har over tid derfor slitt med svikt i omsetning. Dette skyldes følgelig også pandemi. Selv om denne situasjonen trolig fordrer nytenking og nye måter å drive samfunns- og næringsutvikling på, er det viktig å være varsom med endringer av større samfunnsmessig karakter. Ev endringer må nødvendigvis baseres på kunnskap og innsikt i avledede ringvirkninger og de konsekvenser det medfører for befolkning, næringsliv og samfunn. Forhold til mer abstrakte elementer som bolyst, levende bysentrum, næringsutvikling, FNs bærekraftsmål og attraksjonskraft mm må selvfølgelig også vurderes opp mot kommuneplanens samfunnsplan 2021-2035.

I forlengelsen av overnevnte vedtak ønsket havnefogden, ved å engasjere Bedriftskompetanse AS, å få analysert de forventede samfunnsøkonomiske konsekvenser av at kystruten ev anløper i Storbukt i fremtiden. Hvor stort omfang av anløp fra kystruten må analysen ta høyde for? Vil ledig kaikapasitet i Storbukt også bli tilbudt til andre cruise skip?

Med bakgrunn i notatet om «Fiskeri og havsbad» hvor det begrunnes med; «*Den eksisterende ankringsplassen til Hurtigruta skaper fortetting i sentrum som genererer vanskelig logistikk for Honningsvåg. Samtidig er ikke byens potensiale innenfor fiskeri og reiseliv utløst. **Ved å flytte havna** og forbinde den med eksisterende fiske- og skaldyrsanlegg, samt opprette nytt opplevelsessenter, knyttes turismen direkte til lokal produksjon og frembringer nye næringsmuligheter og aktiviteter i området*», er det på det rene at analysen også må ta høyde for flytting av all aktivitet tilknyttet Hurtigruten til Storbukt. Fra utbyggers side vil en slik utvikling følgelig være helt naturlig for å kapitalisere best mulig på sin investering.

Flytting av havn med tilhørende maritim aktivitet sammen med flytting av næringsaktivitet fra sentrum til Storbukt Fiskeindustri – STOFI- sitt område er selve kjernen i vurderingene.

I kommunedirektørens overnevnte saksfremlegg til kommunestyre fremkommer dette klart i vedlegget om «Fiskeri og havsbad». Ett av disse er kopiert inn nedenfor:



Nordkappregionen Havn IKS

The port of North Cape



Analysen – et sammendrag

I scenario 1 – med et beskjedent omsetningstap på kun **15%** er nåverdien av en fremtidig kontantstrøm på 20 år har Bedriftskompetanse i sine analyser beregnet et omsetningstap på **430 mill kr.(!)**.

I scenario 2 – med 30% omsetningstap – forverres det til et **tap på 860 mill kr (!)**.

Havna alene vil ev måtte ta høyde for et årlig tap på i overkant av 3,3 mill kr. Eierkommunene vil da kunne komme i en posisjon hvor de må dekke ev fremtidige driftsunderskudd i havna over kommunebudsjettene.

Etter havnefogdens skjønn vil en flytting av kystruten til Storbukt i tillegg følgelig føre til ytterligere fraflytting, svekket attraksjonsverdi, svekket bolyst og videre bryte med kommunens etablerte bærekraftsmål. Andre ikke-prissatte virkninger fremkommer av Bedriftskompetanse AS sin rapport.

Etter havnefogdens vurdering av en ev flytting av Hurtigruten / kystruten til Storbukt vil det kunne avlede full krise i det sentrumsnære næringslivet vi kjenner i dag, til fordel for virksomhet(er) som ev skal/kan etableres på Storbukt Fiskeindustri sitt område.

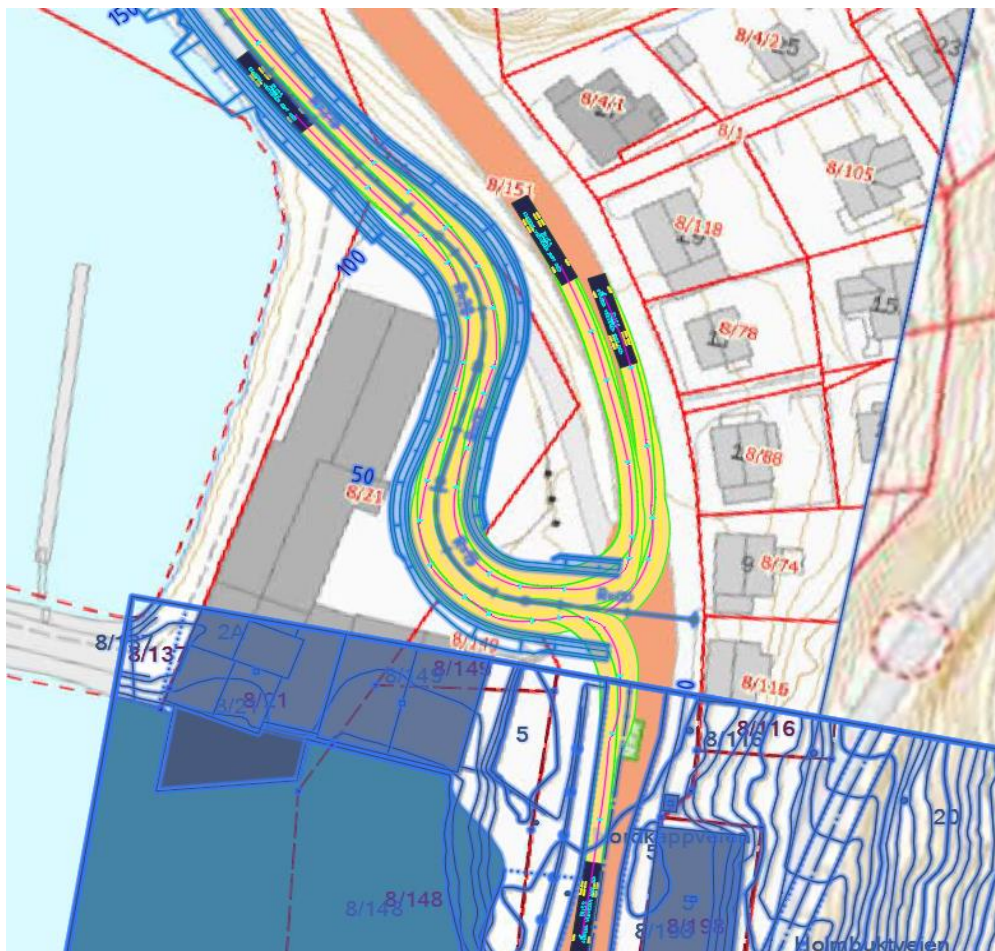
Hurtigruten / kystrutens valg av lokasjon for sine anløp vil derfor ha en avgjørende betydning for den videre utviklingen av Honningsvåg som samfunn.



Andre forhold

En mindre kjent konsekvens av etablering av et nytt havneavsnitt på Storbukt Fiskeindustri AS sitt område er at følgene ved økt trafikk med busser mm som skal til Nordkapp og andre steder, er at det må reguleres inn en veg med tilknytning til E 69. Dagens løsning er uoversiktlig og trafikkfarlig og tilfredsstillende ikke tekniske krav til tilslutning til en europaveg. Dette må kommunen ta høyde for i sin saksbehandling av et nytt kaianlegg med opplevelsessenter. I og med det er tilknytning til *Europaveg*, må utformingen være i tråd med tilhørende veg-normal. Ved etablering av også et offentlig basseng må kommunen trolig også erverve, eller ekspropriere grunn til kommunalt veg- og parkeringsareal for å sikre tilgang og tilgjengelighet.

Vurderinger og beregninger fra Aplan Viak viser at vegløsningen vil bli slik:



Arealbruken en slik veg krever vil føre til at adkomsten til Monte´r vil bli krevende og videre at utearealet bedriften benytter i dag i praksis blir eliminert. Konsekvensen blir ifølge daglig leder at bedriften enten må avvikles eller flyttes til en annen lokasjon.



Nordkappregionen Havn IKS The port of North Cape

Erfaringer fra andre havner

Fra Bedriftskompetanse AS sin rapport står det å lese erfaringer både fra Hammerfest, Tromsø og også Kirkenes. Felles er at en flytting av «hurtigruteterminal» ut av sentrum er svært uheldig.

«Allerede nå (mens de bygger nå ny terminal er Kystruten / Hurtigruten midlertidig flyttet ut av sentrum) opplever næringslivet i Hammerfest redusert omsetning og nedbemanning som følge av fravær av passasjerer i sentrum.»

«Styreleder i *Tromsø Havn* uttrykte da en stor lettelse og pekte på flere faktorer som hadde betydning for akkurat denne beslutningen. Et sentrumsnært anløp har stor betydning for

- Næringslivet
- Tilbudet til besøkende
- Byutviklingen i sentrum
- Tromsø kommune som havnens eier
- Utvikling av Tromsø by som reiselivsdestinasjon
- Lokalbefolkningen som oppfatter Hurtigruten som en viktig del av byens sentrum «

I *Kirkenes* er Hurtigruten fornøyd med beliggenheten utenfor sentrum, mens kommunen ønsker å flytte den nærmere sentrum. Foreløpig har ikke kommunen vært i stand til å finansiere ny kai nærmere sentrum.

Konklusjon

I vedlagte rapport skriver Bedriftskompetanse bl a følgende:

..... «Tall fra kun 30 bedrifter i Honningsvåg viser et stort samfunnsmessig bidrag i dag, og et stort samfunnsmessig tap over tid med et sentrum uten Hurtigruteanløp. Flere hundretalls millioner står på spill for næringslivet og inntekter for kommunen.....

.....I tillegg har ikke kommunen, med et slikt valg, levert på mål og aktiviteter i planer og strategier, og heller ikke på oppfyllelse av bærekraftsmål og bærekraftig utvikling. Våre definerte mål i denne analysen er utarbeidet med utgangspunkt i kommunens planprogram og vurderingen er at alternativ 1 og 2 ikke vil bidra til måloppnåelse.

Det viser seg tydelig i andre havner med lignende problematikk at man ser konsekvensene relativt hurtig som i Hammerfest, lettelsen over å forhindre flytting som i Tromsø, eller ønske om et anløp i sentrum som i Kirkenes.»

Hurtigruten / kystrutens valg av lokasjon for sine anløp vil derfor ha en avgjørende betydning for den videre utviklingen av Honningsvåg som samfunn.

Vedlegg

*Analyse av samfunnsøkonomiske konsekvenser Honningsvåg – Storbukt
Saksfremlegg og saksprotokoll kommunestyret PS 48/2021*



Nordkappregionen Havn IKS
The port of North Cape

PS 5/22 Bussparkering Kai Nord

Havnefogdens innstilling

Havnestyret tar saken til orientering og ber havnefogden arbeide videre med saken for å få byggetillatelse til prosjektet. Forslag til investeringsbeslutning fremmes for styret i forbindelse med budsjettbehandlingen for 2023.

Saksutredning

Covid-19 pandemien har ført til at cruisenæringen og vårt lokale næringsliv har behov for å legge til rette for en bedre helse-sikkerhet når de besøker vår havn. Sikkerheten mot smitte for våre gjester står nå i fokus for alle aktører inne også dette reiselivssegmentet.

For å ivareta passasjersikkerheten er det mange tiltak som gjennomføres og som ligger i ulikeplanverk avhengig av situasjonen. Helsedirektoratet har bl.a. utarbeidet veileder for kystcruise under covid-19-epidemien. For havnes vedkommende er det forventninger om at passasjerene fra samtidig anløpende skip kan separeres både i havneområdet og også på besøk hos de ulike aktørene / shore ex.

I den anledning har havnefogden engasjert faglig bistand fra Asplan Viak for å finne en løsning for cruiseskip som ligger ved kai Nord. Disse skissene ligger vedlagt:



Nordkappregionen Havn IKS
The port of North Cape

PS 6/22 Rabattordninger – tilpasning av havnas prislister

Havnefogdens innstilling

Havnestyret legger til en tilføyelse til Prisregulativet under pkt 3.1 - «Prisavslag – kaivederlag» som skal lyde som følger:

«Havnen har adgang til å inngå egne avtaler om rabatt til enkeltbrukere ved bruk av infrastruktur».

Endringen publiseres på havnas egen hjemmeside.

Saksutredning

I en havn som Nordkapp har vintercruise i stor grad vært fraværende frem til nå. Dette oppfatter havnefogden i stor grad skyldes vær og risiko med stengte veger til Nordkapp. Vi ser nå tendenser til at vintercruise er mer aktuelt enn tidligere. Vi vet også at de økonomiske ringvirkningene dette har for vårt samfunn og næringsliv er betydelig.

For å redusere den økonomiske risikoen for rederiene ved å anløpe Honningsvåg i vinterhalvåret samt styrke vår konkurranseevne mot andre havner for denne delen av reiselivssegmentet synes det riktig å dele den økonomiske risikoen med rederiene som en god løsning. Dette er basert på de erfaringer vi har gjort i år og etter samtaler med cruiseaktører.

For å legge til rette for en slik løsning har vi fått dette juridisk vurdert av vår advokat. Denne ligger på saken.

Styret inviteres å gjøre en tilpasning av vårt prisregulativ slik at det på en åpen og forutsigbar måte legges til rette for å inngå enkeltavtaler uten å diskriminere andre i hht havne- og farvannslov og konkurranseloven.

Med forbehold om styrets behandling av prisregulativet i sammenheng med neste års budsjettbehandling, legges det til grunn at rabattordningen skal virke f.o.m 2023.

Vedlegg:

Notat fra Advokatfirmaet Østgård



PS 7/21 Strategiplan

Havnefogdens innstilling

Havnestyret tar saken til orientering og overfører saken til Havnerådet for sluttbehandling.

Saksutredning

Havnefogden har med faglig bistand fra Nordkappregionen Næringshage AS utarbeidet og modifisert et strategisk styringsdokument for Nordkappregionen Havn IKS (NRH). Prosessen har inkludert flere behandlinger også i havnestyret. I den sammenheng henvises det til følgende saksfremlegg: PS 28/20, PS 2/21, PS 9/21 og PS 13/21.

Etter siste behandling i havnestyret ble saken oversendt alle tre eierkommunene for behandling; Nordkapp, Lebesby og Porsanger kommune. Utsendelsen ble gjort 8. og 15. oktober 2021. Kun Porsanger kommune ba om en gjennomgang sammen med formannskapet. Dette møtet ble avholdt den 28.10.21.

Ingen av kommunene har i ettertid kommet med merknader av noen art. Gitt tiden kommunene har brukt frem til nå, synes det å være unødvendig å forlenge den ytterligere.

Havnefogden legger til grunn at kommunene ikke har merknader skyldes tre enkle forhold;

1. strategidokumentet er bygget over samme lest og i all hovedsak med samme fokus som det foregående. Kommunene antas å være vel kjent med innholdet
2. havnestyrets behandling har vært gjennomgående og fulgt utviklingen under hele prosessen
3. også dette strategidokumentet har fokus som tilfredsstillende eierne på et relevant faglig grunnlag

Med bakgrunn i overnevnte anser havnefogden at den administrative behandlingen er fullført og dokumentene kan overføres havnerådet for sluttbehandling.

Vedlegg:

Strategidokument og kortversjon



Nordkappregionen Havn IKS
The port of North Cape

PS 8/22 Kanal Hopseidet

Havnefogdens innstilling

Havnestyret tar utredningen til orientering og oversender saken til Lebesby kommune for ev videre saksbehandling.

Saksutredning

Fiskeflåten i Finnmark har vært, er og vil fortsatt være preget av mindre kystfartøy.

De rike fiskefeltene vest, nord og øst for Nordkinnhalvøya har vært selve grunnlaget for bosetting og næringsliv i uminnelige tider. Slik vil det fortsatt være i tiden som kommer. Den største utfordringen for kystflåten i dette området er de utfordrende arbeidsforholdene vårt ekstreme vær skaper i store deler av året. Å flytte fiskefartøyene langs denne av kyst-Finnmark etter fisken har gjennom tidene tatt mange menneskeliv. Så sent som i januar i år mistet vi 2 personer.

Norges Fiskarlag har gjennom mange tiår jobbet med målrettede tiltak for å styrke sikkerheten for fiskeflåten. Fiskeryrket har høy risiko og et høyt antall uhell og ulykker. Landsstyret og satte derfor allerede i 2009 sin egen nullvisjon for tap av menneskeliv.

Nå i 2022 har også Stortinget endelig bedt regjeringen å fremme en handlingsplan for å styrke sikkerheten i fiskeryrket, bygd på en visjon om at ingen fiskere skal omkomme på havet i fremtiden. Fiskeriministeren har også selv engasjert seg i saken.

Med bakgrunn i overnevnte har havnestyrets leder tatt initiativ i saken og bedt havnefogden fremlegge en vurdering med skisse og en begrenset faglig utredning om hvordan en sikker seiling ev kan gjøres fra vest til øst gjennom Hopseidet. Ulike løsninger har vært vurdert tidligere også på Stortinget, allerede i 1865, og har siden vært diskutert på folkemunne, lokalt, regionalt og nasjonalt. Til saken ble Asplan Viak valgt til konsulent basert på bla. deres erfaringer med Stad skipstunnel i Vestland fylke.

Deres utredning og skisser ligger vedlagt på saken. I denne anledning må det understrekes at denne mulighetsstudien må vurderes som ett alternativ med de begrensinger vi har lagt inn som rammevilkår i prosjektet. Løsningen må betraktes som et innspill til videre oppfølging. Havnefogden ser det som forvaltningsmessig riktig at saken oversendes Lebesby kommune for ev. videre saksbehandling.

Vedlegg:

Mulighetsstudie kanal Hopseidet utarbeidet av Asplan Viak



RS 1/22 Diverse orienteringer

- **Planlegging av rundtur til havnedistriktets eier kommuner.** *Det diskuteres mulig opplegg og tidspunkt. Administrasjonen jobber videre med dette basert på styrets signaler.*
- **Driftsavtale med Hurtigruten – Kystruten.** *Vedlagt utkast til driftsavtale, **U/offentlighet**, jf. Off. loven § 13, jf. Forvaltningsloven § 13,1 (2)*
- **Status Hurtigrutekaaien i Kjøllefjord – setningsskade.** *Vedlagt notat fra Norconsult AS.*
- **Uenighet med Nordkapp kommune knyttet til fakturering av vann og avløp.** *Vedlagt brev til Nordkapp kommune.*
- **Status for landstrøm og felles miljøkrav til cruisenæringer.** *Vedlagt felleserklæring miljøkrav til Cruisenæringen.*
- **Orientering om Norway day London 14.-15. mars 2022.** *Vedlagt rapport.*
- **Intern organisasjonstilpasning.** *Vedlagt internt memorandum.*
- **Ekstern bistand til regnskapsføring og lønnskjøringer.** *Vedlagt internt memorandum.*
- **Orientering om rentesituasjon fra KLP Banken.** *KLP Banken gir en orientering.*