

Analyse av samfunnsøkonomiske konsekvenser av foreslåtte tiltak ved nytt anløp for Hurtigruten (Kystruten Bergen – Kirkenes)

2022



Forord

Honningsvåg Havn er den mest sentrale cruisehavnen i Nord-Norge. Det vurderes nå nytt anløp for Hurtigruten Coastal AS, heretter Hurtigruten (Kystruten Bergen – Kirkenes). Nordkappregionen Havn IKS har fra Havnestyret fått i oppdrag å vurdere alternative løsninger basert på følgende vedtak: «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».

I forlengelsen av dette vedtaket ønsker Nordkappregionen IKS å få analysert de forventede samfunnsøkonomiske konsekvenser av at Kystruten, samt cruisetrafikken får anløp i Storbukt.

Vår kontaktperson har vært Leif Gustav Prytz Olsen, Havnefogd Nordkappregionen IKS

Vi vil takke oppdragsgiver Nordkappregionen Havn IKS for oppdraget.

Bedriftskompetanse AS er ansvarlig for rapportens innhold.

Narvik, 24. april 2022

Ann Kristin Andreassen

Prosjektleder

Innholdsfortegnelse

| | | |
|-----------|---|-----------|
| 1 | Innledning | 5 |
| 1.1 | Bakgrunn | 5 |
| 1.2 | Metode og analysegrunnlag | 6 |
| 2 | Problemstilling | 7 |
| 2.1 | Beskrivelse av nullalternativet | 7 |
| 2.2 | Dagens situasjon | 7 |
| 2.3 | Fremtidige investeringer i nullalternativet | 9 |
| 3 | Mål | 10 |
| 4 | Tiltaksbeskrivelse og ulike alternativer | 12 |
| 4.1 | Alternativ 1: Hurtigruten (Kysttruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kysttruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag..... | 12 |
| 4.2 | Alternativ 2: Både Hurtigruten (Kysttruten) og Havila Kysttruten AS flytter sine anløp til Storbukt. | 13 |
| 5 | Samfunnsøkonomiske konsekvenser/virkninger | 13 |
| 5.1 | Berørte interessenter | 13 |
| 5.2 | Identifiserte virkninger for lokalsamfunnet | 14 |
| 5.3 | Identifiserte virkninger for næringslivet | 16 |
| 5.4 | Scenario 1 omsetningstap på 15 prosent..... | 18 |
| 5.5 | Scenario 2 omsetningstap på 30 prosent..... | 19 |
| 5.6 | Identifiserte virkninger for Nordkapp kommune..... | 19 |
| 6 | Bærekraftig utvikling | 24 |
| 7 | Vurdering av ikke-prissatte virkninger ,..... | 25 |
| 8 | Vurdering av måloppnåelse | 28 |
| 9 | Erfaring fra andre havner | 29 |
| 10 | Konklusjon | 30 |
| | Figurer og tabeller | 31 |
| | Referanseliste | 32 |

Sammendrag

Nordkappregionen Havn IKS er opprettet for å ivareta og samordne den kommunale havnevirksomheten i Nordkapp, Lebesby og Porsanger kommune. Selskapet har engasjert Bedriftskompetanse AS for å utarbeide en analyse for å få vurdere de samfunnsøkonomiske konsekvensene ved valg av lokasjon for anløp av Hurtigruten (Kystruten).

I denne analysen har vi fokusert på samfunnsøkonomiske konsekvenser av en eventuell flytting til Storbukt med utgangspunkt i problemstillingen «Valg av lokasjon av anløp for Hurtigruten (Kystruten Bergen-Kirkenes)». Videre er det utarbeidet samfunns mål og effektmål med bakgrunn i kommunens planprogram. De berørte interessentene ble etter samtaler med intervjuobjekter identifisert til å være lokalsamfunnet, næringslivet og Nordkapp kommune. Videre pekte det seg ut 11 ikke-prissatte virkninger: Attraksjonskraft, stedsutvikling, bolyst, levende bysentrum, lokalbefolkningens transporttilbud, profilering av Honningsvåg, kommuneøkonomi, merket for bærekraftig reiseliv, næringsutvikling, sysselsetting og gründerskap.

Alternativ 1 og 2 ble sammenlignet med nullalternativet.

De ulike alternativene

- Nullalternativet: Kystrutens anløp videreføres som i dag
- Alternativ 1: Hurtigruten (Kystruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kystruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag.
- Alternativ 2: Både Hurtigruten (Kystruten) og Havila Kystruten AS flytter sine anløp til Storbukt.

Samfunnsøkonomiske konsekvenser

Vurderinger av virkningene etter pluss-minusmetoden viser at både alternativ 1 og 2 vil ha negative virkninger for Honningsvåg bysentrum spesielt.

Med utgangspunkt i 30 bedrifter i Honningsvåg sentrum har vi hentet ut tallgrunnlag for Proff Forvalt. Disse viser at disse 30 bedriftene omsetter for 230 millioner kroner i året. I to scenarier med et henholdsvis omsetningstap på 15 og 30 prosent, viser nåverdiberegninger i millioner kroner:

| | År 1 | År 5 | År 10 | År 20 |
|--------------------------|------|------|-------|-------|
| Omsetningstap 15 prosent | 34,5 | 150 | 270 | 430 |
| Omsetningstap 30 prosent | 69 | 300 | 720 | 860 |

Et omsetningstap på 15 prosent for kun 30 bedrifter i Honningsvåg sentrum vil få store samfunnsmessige konsekvenser for Nordkapp kommune. I tillegg til direkte omsetningstap, vil vi se tap i avledet etterspørsel, tapt generert kjøpekraft og tapte inntekter for kommunen i skatter og avgifter.

Visit Nordkapp er klare på at bytte av lokasjon for Kystruten vil få økonomiske konsekvenser og tap av arbeidsplasser, blant annet fordi turistinformasjonen ikke vil ha de åpningstidene som i dag eller i ytterste konsekvens stenges helt.

Visit Nordkapps arbeid for å kunne levere på - *Merket for bærekraftig reisemål* bli betydelig vanskeligere, om ikke umulig. Det pekes spesielt på kriteriet nummer 9 «Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsdestinasjoner gjennom lokal verdiskaping» og nummer 10 «Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsbedrifter».

Nordkappregionen Havn IKS vil over en 20 årsperiode kunne forventes å komme i en posisjon hvor et underskudd samlet kan bli opp mot 100 millioner kroner. Skulle dette bli situasjonen vil Nordkapp kommune ifølge vedtekter for Nordkappregionen havna IKS måtte dekke driftsunderskudd solidarisk.

Valg av lokasjon vil påvirke kommuneøkonomien i stor grad. Tap av arbeidsplasser vil bety tap av skatteinntekter. Reduksjon i skatteinngangen vil bety dårligere tjenestetilbud til kommunens befolkning samt dårligere kommunal infrastruktur.

Det viser seg tydelig i andre havner med lignende problematikk at man ser konsekvensene relativt hurtig. Hammerfest ser nå de økonomiske konsekvensene av at Hurtigruten for en periode ikke har anløp i sentrum.

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Honningsvåg er Norges nordligste by og administrasjonssenteret i Nordkapp kommune er et av Norges største reisemål. Området er et fascinerende reisemål som befinner seg nord for tregrensen og har et landskap som er åpent og spektakulært. Kommunen er Nord-Norges reiselivskommune nr. 1, regionen preges av stor gründerånd, og er nærmest et «Norge i miniatyr» med de største norske hovedeksportnæringer energi, sjømat og reiseliv samlet på én plass. Nordkapp kommunes naturgitte fortrinn er nærhet til naturressurser, med den naturgitte utfordringen er avstand til markedet. Det vil derfor være viktig å finne gode løsninger for samferdsel og logistikk, for å gjøre det mer attraktivt å etablere bedrifter og kontorer i Nordkapp kommune.¹

Nordkappregionen Havn IKS er et interkommunalt havneselskap bestående av havner i henholdsvis Nordkapp, Lebesby og Porsanger kommune. Hensikten med det kommunale samarbeidet var og er å ivareta og samordne den kommunale havnevirksomheten i regionen.

Honningsvåg Havn i Nordkapp kommune er den mest sentrale cruisehavnen i Nord-Norge. Det vurderes nå nytt anløp for Hurtigruten (Kystruten Bergen – Kirkenes). Nordkappregionen Havn IKS har fra Havnestyret fått i oppdrag å vurdere alternative løsninger basert på følgende vedtak: *«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».*

I forlengelsen av dette vedtaket ønsket Nordkappregionen IKS å få analysert de forventede samfunnsøkonomiske konsekvenser av at Kystruten får anløp i Storbukt.

For en reiselivskommune som Nordkapp fører Kystruten med seg store økonomiske ringvirkninger lokalt. I Nordkappregionen Havn IKS anløper Kystruten 2 havner, Kjøllefjord og Honningsvåg 4 ganger daglig.²

¹ Planprogram for rullering av kommuneplanens samfunns- og arealdel 2021-2035

² <https://www.nordkapphavn.no/wp-content/uploads/2021/11/2021-11-10-Moteinnkalling-styremote-NRH-IKS-18.11.2021.pdf>

1.2 Metode og analysegrunnlag



En konsekvensanalyse skal bidra til at politikere og andre beslutningstakere får solide, gjennomsiktede og sammenlignbare beslutningsgrunnlag når de skal vurdere ulike tiltak.

I denne analysen utreder vi de forventede samfunnsøkonomiske konsekvensene av at Kystruten får anløp i Storbukt. Vi søker å synliggjøre ulike konsekvenser slik at det skal bli enklere å velge det beste tiltaket for lokalsamfunnet i Nordkapp kommune.

I utarbeidelsen av analysen har vi benyttet metodikken fra *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser*³ og tatt utgangspunkt i spørsmålene under.

1. Hva er problemet, og hva vil vi oppnå?
2. Hvilke tiltak er relevante?
3. Hvilke prinsipielle spørsmål reiser tiltakene?
4. Hva er de positive og negative virkningene av tiltakene, og hvem blir berørt?
5. Hvilket tiltak anbefales, og hvorfor?

Spørsmålene er blitt besvart i en stegvis prosess på fem faser som vist i figuren til venstre.

Figur 1 Stegene i analysen

Videre har vi innhentet informasjon fra både kvalitative og kvantitative datakilder med mål om å sikre en god og dekkende beskrivelse av situasjonen og ulike tiltak.

Som analysegrunnlag har vi benyttet følgende rapporter og planverk:

- NOU Norges offentlige utredninger 2020:12 «Næringslivets betydning for levende og bærekraftige lokalsamfunn»
- Planprogram for rullering av kommuneplanens samfunns- og arealdel 2021-2035, Nordkapp kommune
- Rapport ringvirkninger av Hurtigrutens virksomhet langs norskekysten, Menon-publikasjon nr. 54/2016

³ Direktoratet for økonomistyring

2 Problemstilling

Ved utforming av problemstillingen har vi tatt utgangspunkt i det utløsende problemet - at det vurderes et nytt anløp for Hurtigruten (Kystruten Bergen – Kirkenes) i Storbukt, noe som også har ført til igangsetting av utredningen. Videre har vi analysert hvilke grupper som berøres, hvordan de berøres og hvilke konsekvenser dette kan medføre.

Problemstilling: Valg av lokasjon av anløp for Hurtigruten (Kystruten Bergen – Kirkenes)

2.1 Beskrivelse av nullalternativet

Beskrivelsen av nullalternativet representerer i denne sammenhengen dagens situasjon og forventet videre utvikling uten andre tiltak. Dagens situasjon er at Hurtigruten (Kystruten Bergen – Kirkenes) har anløp i Honningsvåg havn. Nullalternativet vil senere i analysen sammenlignes med andre tiltak, alternativ 1 og 2.

2.2 Dagens situasjon

Kystruten Bergen - Kirkenes

Det er i dag to selskap som trafikkerer strekningen Bergen-Kirkenes, Hurtigruten og Havila Kystruten AS. Rederienes aktivitet skaper flere tusen arbeidsplasser langs kysten, og beregninger viser at salget av lokale utflukter er mer enn tredoblet siden 2013. Nesten all mat som serveres om bord er laget av norske råvarer. Når vi legger til at hurtigrutegjestene legger igjen store summer i anløpshavnene, ser vi at denne trafikken er viktig for lokalsamfunnene langs kysten. Kystruten bidrar spesielt til at reiselivsbedrifter langs kysten har et kundegrunnlag som rettferdiggjør helårsaktivitet. (Menon Economics (2016/17).

Hurtigruten

Siden 1893 har Hurtigruten vært livsnerven langs norskekysten. Med to daglige anløp i 34 havner, 365 dager i året, har de 11 rutegående skipene bundet lokalreisende, turister og gods sammen fra Bergen til Kirkenes i nesten 130 år. Hurtigruten er en bærebjelke i norsk infrastruktur, reiselivsindustri og næringsliv. I 2019 formidlet Hurtigruten salg av utflukter for 460 millioner kroner. Hurtigruten kjøpte i 2019 mat og drikke til restaurantdriften om bord for 236 millioner kroner. 80 prosent av dette er levert av norske leverandører. I følge Menon Economics er det 70 prosent høyere verdiskaping og 50 prosent høyere sysselsetting i reiselivet i nordnorske kommuner med anløp av Hurtigruten.⁴

⁴ <https://www.hurtigruten.no/hurtigruten-group/nyheter/livsnerven/>

«Hurtigruten skaper et unikt grunnlag for helårlige arbeidsplasser både til sjøs og på land. I anløpskommunene og hos de stadig flere lokale leverandørene av opplevelser og mat, skaper Hurtigruten store ringvirkninger i form av lokale arbeidsplasser, lokal vekst og lokal verdiskaping».

Daniel Skjeldam, konsernsjef i Hurtigruten

Havila Kystruten AS

Havila Kystruten er et norsk rederi som også seiler den klassiske kystreisen mellom Bergen og Kirkenes. På menyen i skipenes restauranter står kortreist mat fra lokale produsenter. Hovedkontoret ligger i den lille kystbyen Fosnavåg på vestkysten av Norge.⁵

Nordkappregionen Havn IKS

Nordkappregionen Havn IKS er opprettet for å ivareta og samordne den kommunale havnevirksomheten i Nordkapp, Lebesby og Porsanger kommune. Den interkommunale havnen skal ivareta de administrative og forvaltningsmessige oppgaver som påhviler de samarbeidende kommunene etter havne- og farvannslovens regelverk og annen lovgivning som gjelder havnesektoren. Havneanlegg og arealer skal disponeres med sikte på en best mulig ressursutnyttelse. Havnevesenet skal sammen med andre interesser bidra til et konkurransedyktig og kostnadseffektivt havnetilbud, og arbeide for en tilrettelegging av infrastruktur som sikrer en best mulig forbindelse mellom sjø- og landtransporten i samarbeidsregionen. For å opprettholde og videreutvikle den kommunale havnevirksomheten i samarbeidsområdet og denne virksomhetens trafikkgrunnlag, kan havnevesenet engasjere seg i havnetilknyttet virksomhet som er hensiktsmessig og fordelaktig for de samarbeidende kommunenes havneinteresser.

Nordkappregionen Havn IKS har begrensede midler til rådighet, og med de ambisjoner man har for framtiden vil man måtte ha et kontinuerlig fokus på effektiv og målrettet bruk av midlene. Et tap av inntekter vil kunne gjøre situasjonen svært vanskelig.

I Honningsvåg Havn anløper Kystruten 2 ganger daglig, Hurtigruten og Havila Kystruten AS er en av de viktigste bærebjelkene for Honningsvåg Havn. I tillegg til 3,3 millioner i inntekter fra Hurtigruten har Nordkappregionen Havn inntekter fra bussparkering knyttet til Hurtigrutens frakt av turister. Hurtigruten har 730 anløp i løpet av et år.

Storbukt

I mars 2019 lanserte Hurtigruten sine planer om å etablere aktivitet på Nordkapp-plataet og samtidig inngå samarbeid med Cape Fish om å bygge ny kai, opplevelsessenter og restaurant i Storbukt. Betingelsene var at de også fikk bygge hotell, restaurant og nytt opplevelsessenter på Nordkapp-plataet. Cape Fish er et fiskeriselskap eid av Bjørn Ronald Olsen som også har et eget hotell i Storbukt.⁶

Det argumenteres med at den eksisterende ankringsplassen til Hurtigruten skaper en fortetning i sentrum som igjen vil vanskeliggjøre dagens logistikk-løsninger.. Videre menes det at ved å flytte havna og forbinde den med eksisterende fiske- og skaldyr-anlegg, og i tillegg opprette et nytt opplevelsessenter, så knytter man turismen direkte til lokal produksjon og frembringer nye næringsmuligheter og aktiviteter i området (Reiulf Ramstad Arkitekter).

⁵ <https://www.havilavoyages.com/nb/om-havila>

⁶ <https://www.nord24.no/hurtigruten-vil-investere-sammen-med-fiskeribedrift-i-honningsvag-men-bare-om-de-ogsaa-far-bygge-pa-nordkapp/s/5-32-121347>

2.3 Fremtidige investeringer i nullalternativet

Fremtidige investeringer i nullalternativet - Honningsvåg Havn

I forbindelse med en videreføring av nullalternativet, at Kystruten Bergen-Kirkenes har anløp i Honningsvåg Havn og dermed Honningsvåg sentrum, kreves det oppgradering og noen endringer.

Følgende tiltak vil føre til bedre logistikk løsninger enn de som foreligger i dag:

- Forbudet mot innkjøring for busser ned til kai Sør / havnebygget fjernes
- Parkering / bussoppstilling på arealer ved kai Øst etableres
- Oppgradering og nybygging av 25 meter av kai Øst, mer konkret, trekaien rives og ny betongkai bygges

De to første punktene krever en endring av parkeringsbestemmelser, etablering av ny trafikk- og skiltplan samt ny reguleringsplan for det berørte arealet. Dette ansees som lite kostnadskrevende og forvaltningsmessig lite tidkrevende.

Med bakgrunn i den usikkerheten som synes å herske lokalt vedrørende Kystrutens anløp i Honningsvåg sentrum vs. anløp i Storbukt er det knyttet interesse i å få etablert en langsiktig anløpsavtale til havnas «Kai Syd». Kai Syd er sentrumsnært, har lager og godsterminal og kort gangavstand til parkeringsareal for busser til Nordkapp.

Her ligger det til grunn noen forutsetninger; det bør gjennomføres tiltak for å tilrettelegge for en bedre logistikk løsning enn i dag. Kostnadsoverslaget er som følger:

| | |
|---------------------------------------|-------------------|
| Oppgradering kai Vest (til parkering) | 5 000 000 |
| Etablering av landstrøm til Kystruten | 15 000 000 |
| Totale kostnader | 20 000 000 |

Tabell 1 Kostnader i nullalternativet

3 Mål

Samfunnsmålet i analysen skal beskrive tilstanden man ønsker å se innenfor et område.

I planprogram for rullering av Kommuneplanens samfunns- og arealdel 2021-2035 i Nordkapp, slår kommunen fast at kommunen har ansvar for å håndtere det regjeringen vektlegger som de fire største utfordringene i årene framover:

- **Å skape et bærekraftig velferdssamfunn**
- Å skape et økologisk bærekraftig samfunn gjennom blant annet en offensiv klimapolitikk og en forsvarlig ressursforvaltning
- **Å skape et sosialt bærekraftig samfunn**
- Å skape et trygt samfunn for alle

Videre refereres det til fem utfordringer innen lokal samfunnsutvikling som må håndteres:

- Strammere økonomiske rammer
- Endret befolkningssammensetning og folkehelseutfordringer
- Klima- og miljøutfordringer
- **Arbeidsliv og sysselsetting**
- **Infrastruktur og stedsutvikling**

En liten kommune med stor variasjon i næringslivet vil naturlig ha mange små og mellomstore bedrifter, alle med både muligheter og utfordringer. Variasjonsmessig ligger Nordkapp kommune som nummer tre i landet og nummer én i Nord-Norge med tanke på næringslivsammensetning.

Kommunen har plukket ut FNs bærekraftsmål nummer 11 Bærekraftige byer og samfunn som et aktuelt mål i arbeidet med bærekraftig utvikling. Videre er det fastslått at kommunen har et godt utgangspunkt for næringsrettede utviklingsprosjekter både på system- og bedriftsnivå. Og at nødvendige inputfaktorer for å ta ut regionens potensial vil i hovedsak vil være tilgang på kapital og kompetanse, samt tilrettelegging gjennom kommunale planer.

Planen definerer satsingsområder for Nordkapp kommune som lokalsamfunn og hvordan det er ønskelig at Nordkapp skal se ut i fremtiden.

Med bakgrunn i kommunens planprogram har vi utarbeidet samfunnsmålet slik en ønsket fremtidig tilstand ser ut.

Samfunnsmål

Kystruten bidrar til at Honningsvåg har et levende sentrum gjennom solide bedrifter som bidrar til en stabil sysselsetting.

Effektmålene skal bygge opp under samfunns målet og sier noe om hvilken effekt valg av lokasjon for anløp av Kystruten vil ha for Honningsvåg. Effektmålene skal konkret peke på hva som ønskes oppnådd for tiltakets interessenter. Våre utpekte interessenter er lokalsamfunnet, næringslivet og Nordkapp kommune.

Vi har formulert tre effektmål med betydning for valg av lokasjon.

Effektmål 1

Kystruten bidrar til at Honningsvåg har et levende sentrum gjennom solide bedrifter som bidrar til en stabil sysselsetting.

Effektmål 2

Kystruten bidrar til at Nordkapp kommune oppleves som en attraktiv kommune som legger til rette for næringsutvikling, stedsutvikling og bolyst.

Effektmål 3

Lokasjonen som velges skal ha færrest mulig negative konsekvenser for lokalsamfunnet, næringslivet og Nordkapp kommune.

4 Tiltaksbeskrivelse og ulike alternativer

I *Veileder i samfunnsøkonomiske analyser*, beskrives tiltak som handlinger og aktiviteter som igangsettes for å løse et problem. Det er i forkant av arbeidet med analysen definert 2 alternativer til nullalternativet.

- Alternativ 1: Hurtigruten (Kystruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kystruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag.
- Alternativ 2: Både Hurtigruten (Kystruten) og Havila Kystruten AS flytter sine anløp til Storbukt.

4.1 Alternativ 1: Hurtigruten (Kystruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kystruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag.

Alternativ 1 innebærer at Hurtigruten etablerer et nytt havneavsnitt i Storbukt for deres kystruter og cruiseskip. Gjennom samarbeidet med Cape Fish AS går alt av Hurtigrutens trafikk gjennom denne kaien.

I alternativ 1 skal det bygges ny kai, opplevelsessenter og restaurant i Storbukt, investeringen vil være store, budsjetterte kostnader her er ikke kjent og tiltaket er av privat karakter. Det er også foreslått bygging av svømmehall for å styrke det planlagte reiselivsprosjektet.

I opplevelsessenteret vil både Hurtigrutens gjester og andre turister få se produksjonen av fisk, lære om Magerøya og Finnmark. Senteret har håp om å skape cirka 30 arbeidsplasser. Hurtigruten vil samarbeide med flere lokale partnere om et bredt opplevelsestilbud. Nordlysturisme og ulike turer og utflukter nevnes spesielt. Det anslås at aktivitetene vil skape et tjuetalls arbeidsplasser hos lokale aktører.⁷

Alternativ 1 vil være et lukket privat anlegg som ikke er tilgjengelig for øvrig næringsliv. Avstand til Honningsvåg sentrum er 1,1 kilometer, det vil måtte foretas store utbedringer av vei inn til sentrum, budsjetterte kostnader foreligger ikke. Hurtigruten har et ønske om å gjøre eventuelle busser mellom Honningsvåg og Nordkapp-plataet elektriske. «*Men vi skal verken eie eller kjøre bussene. Hvis noen lokale vil skape dette tilbudet, så kan vi investere i det, men vi ønsker ikke å eie eller kjøre bussene*»⁸ Videre sies det at Hurtigruten ønsker å vise frem Honningsvåg sentrum hver dag. Honningsvåg sentrum skal ikke tømmes for gjester, men fylles med gjester. (Finnmarksposten).

I alternativ 1 vil Havila Kystruten AS videreføre sine anløp i Honningsvåg Havn med 2 anløp hver 11 dag.

⁷ <https://www.nord24.no/hurtigruten-og-scandic-i-innbitt-krangel-om-okonomisk-gullgruve-uarlig-pa-grensen-til-logn/s/5-32-124774>

⁸ <https://www.finnmarksposten.no/hurtigruten-og-scandic-er-uenige-om-nordkapp-plataet-utrolig-spennende-at-man-har-sa-lite-selvinnsikt-pa-eget-produkt/s/5-94-39892>

4.2 Alternativ 2: Både Hurtigruten (Kystruten) og Havila Kystruten AS flytter sine anløp til Storbukt.

I alternativ 2 har begge aktører i Kystruten anløp i Storbukt. Havila Kystruten AS har også valgt et samarbeid med Cape Fish og Hurtigruten. Alle kystrutens passasjerer loses via kaia i Storbukt til Nordkapp-plataet eller andre utflukter. De som ikke velger en organisert tur, ønsker kanskje å besøke Honningsvåg sentrum. Dette gjør de via en shuttlebuss eller til fots. Slik veinettet er i dag vil dette skape utfordringer knyttet til trafiksikkerhet. I vinterhalvåret vil en tur til fots være krevende, ikke bare for den aldrende delen av turistene. Nordkappregionen Havn IKS vil miste ytterligere inntekter.

Både alternativ 1 og alternativ 2 må ansees som rivaliserende tiltak, i konkurranse med nullalternativet.

5 Samfunnsøkonomiske konsekvenser/virkninger

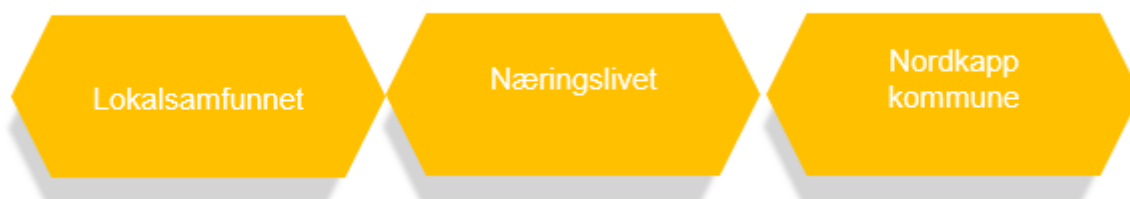
Valg av lokalisering vil berøre lokalsamfunnet, næringslivet i Honningsvåg sentrum og ikke minst Nordkapp kommune som administrasjon. Lokalsamfunnet som befolkning har et nært forhold til Hurtigruten som institusjon og transporttilbud. Gjennom generasjoner har Hurtigruten blitt en del av folkesjelen, å drikke kaffe og innta et måltid på Hurtigruten har en viktig sosial dimensjon og ikke minst – er viktig for bolyst.

Valg av lokalisering har stor betydning for det lokale næringslivet i Honningsvåg sentrum spesielt, men lokaliseringen har også ringvirkninger for regionalt næringsliv. Nordkapp kommune som administrasjon vil også berøres og oppleve endringer i etablerte strukturer og kulturer.

Arbeidsplassene i sentrum vil falle bort og muligheter for næringsutvikling, samt grunnlaget for etablering av nye virksomheter kan bli redusert.

5.1 Berørte interessenter

Valg av anløp vil berøre flere interessenter, vi har identifisert 3 hovedgrupper som vil bli vesentlig berørt. Lokalsamfunnet, næringslivet i Honningsvåg og Nordkapp kommune vil alle oppleve virkninger av en viss betydning. I arbeidet med å kartlegge relevante virkninger er det gjennomført intervjuer med relevante aktører fra næringslivet og reiselivsbransjen spesielt.



Figur 2 Interessenter

I samtaler med våre intervjuobjekt var det 11 virkninger som pekte seg ut.

Attraksjonskraft, stedsutvikling og bolyst, levende bysentrum, lokalbefolkningens transporttilbud, profilering av Honningsvåg, kommuneøkonomi, merket for bærekraftig reiseliv, næringsutvikling, sysselsetting og gründerskap. Disse virkningene er diskutert i kapitlene under.

5.2 Identifiserte virkninger for lokalsamfunnet

Attraksjonskraft

«Attraktivitet defineres som en stedlig egenskap som påvirker flyttestrømmen til et sted, enten ved at stedet tiltrekker seg næringsliv eller besøkende som skaper arbeidsplassvekst og derigjennom innflytting, eller at stedet er attraktivt som bosted uavhengig av arbeidsplassutviklingen» (Telemarksforskning TF-notat nr. 32/2014).

Ifølge Telemarksforskning er forklaringen på flyttemønsteret nettopp arbeidsplassvekst, en økning i antall arbeidsplasser tiltrekker seg tilflyttere og vice versa, en nedgang i antall arbeidsplasser vil påvirke flyttemønsteret negativt.

Videre ser vi at gjennom kommunale næringsstrategier fremkommer uttalte mål om vekst, ofte rettet mot utvalgte bransjer.

Nordkapp kommune med sine 2 967 innbyggere⁹ og Honningsvåg som administrasjonssenter, opplevde en netto tilflytting¹⁰ på -69 personer i 2020.

Slik Kystrutens anløp er lagt opp per i dag, er Honningsvåg sentrum en attraksjonskraft i seg selv. Gjестene dras gjennom hele bybildet og får møte lokalbefolkningen, bruken av sosiale medier er formidabel og setter virkelig Honningsvåg som by på kartet.

I forbindelse med gjenreisningen etter krigen ønsket arkitektene å bygge et livskraftig sentrum noe som tydelig fremkommer av byens arkitektur. Honningsvåg havn har i dag en unik plassering fordi man spaserer rett ut av skipene og rett ut i sentrum, et sentrum som er bygd opp rundt Hurtigruten.

Honningsvåg er en opplevelsesby og det gjøres stadig utbedringer og det legges til rette for nye tiltak som bidrar til attraktivitet både for fastboende og gjester.

Honningsvåg Turn og Idrettsforening, Nordkapptrappas Venner og Nordkapp og Omegn Turlag har tatt initiativ til en Sherpatrapp med cirka 1 000 trinn. Trappa skal hete Nordkapptrappa, og ved ferdigstillelse inkluderes i en tursti som starter på Brochmannhaugen, opp Storfjellet langs eksisterende sti, og videre østover før den kommer ned i Elvedalen og ender opp ved startpunktet.¹¹ Dette blir den mest sentrumsnære Sherpatrappa som er etablert i Norge. Fra toppen er det en flott utsikt mot fjord og fjell. I tillegg til å være et flott tilbud til lokalbefolkningen skal dette være et tilbud til turistene som ankommer byen, spesielt med tanke på Hurtigrutens gjester.

Havnepromenaden i Honningsvåg sentrum ble utbedret med finansiering fra fylkeskommunen og er tilrettelagt for at lokalbefolkning og turister skal kunne spasere og nyte et yrende folkeliv ved anløp av passasjerskip. Hurtigrutens liggetid ved nordgående anløp er unik med sine 3 timer og 15 minutter.

Gjестene møter lokalbefolkningen og i tilfeller med dårlig vær, der turen til Nordkapp-platået ikke lar seg gjøre, er et levende sentrum essensielt for en god besøksopplevelse. Lokalbefolkningen fikk kjenne på opplevelsen av manglende turisme under pandemien og har uttrykt at det opplevdes som et tomrom i lokalsamfunnet.

⁹ Tall per 3. kvartal 2021, Kostra

¹⁰ Antall personer som har flyttet til kommunen minus antall personer som har flyttet ut av kommunen.

¹¹ <https://www.radionordkapp.no/nordkapptrappa/>

I Planprogram for Områderegulering Honningsvåg sentrum sies det at:

«...Dersom sentrum også i framtiden skal være attraktivt som handelsområde, arbeidsplass, møtested, aktivitetsarena med mer, er det derfor viktig at ny plan utferdiges slik at den på en bedre måte møter dagens og framtidens behov, både med hensyn til bruk og vern av arealer. En sentrumsplan skal være en viktig drivkraft og premiss for vekst og utvikling...».

Stedsutvikling, bolyst og et levende sentrum

Følgende punkter er konkretisert i kommuneplanens samfunnsdel:

- Utvikling og vekst
- Levevilkår for unge og eldre
- **Nordkapp kommune skal være en tilrettelegger for næringslivet**
- **Nordkapp vil ha økt verdiskaping**
- **Å skape et bærekraftig velferdssamfunn**
- **Arbeidsliv og sysselsetting**
- **Infrastruktur og stedsutvikling**

I planprogram for rullering av kommuneplanens samfunnsdel og arealdel 2021-2035 «Ei fremtid i Nordkapp» vises det til at stedsutvikling innebærer å gjøre et sted til:

- Et levende sted, med gode offentlige rom og bokvaliteter
- Et trygt sted
- Et bærekraftig sted
- Et sunt sted som legger til rette for hverdagsaktivitet
- Et attraktivt sted å etablere seg, for både innbyggere og næringsliv

Videre refereres det til at stedsutvikling skjer etter både offentlig og privat initiativ og at kommunen bidrar først og fremst med tilrettelegging gjennom sine planer. Utbyggingsavtaler inngår som et av flere virkemidler kommunen kan bruke i gjennomføringen av arealplaner. Med utbyggingsavtaler menes en avtale mellom kommunen og grunneier eller utbygger om utbygging av et område, som har sitt grunnlag i kommunens planmyndighet etter plan- og bygningsloven.

Vi ser at en stadig større andel av arbeidsplassene er basert på lokalt marked som er lik lokal befolkning. Attraktivitet blir enda viktigere i framtida, og dermed også stedsutvikling.



Figur 3 Attraktivitetsmodellen¹²

Attraktivitetsmodellen avdekker de viktigste strukturelle drivkreftene for vekst i befolkning og arbeidsplasser, og åpner samtidig for at steder kan påvirke sin egen utvikling gjennom å bli attraktive for bosetting, bedrifter og besøk.¹³

Intervjuobjektene våre er redd at et eventuelt anløp i Storbukt vil føre til et tap for Honningsvåg som opplevelsesby, fordi man lager en barriereder sentrum bli mindre tilgjengelig. Selv ved lang liggetid vil en tur til Nordkapp-platået forhindre en tur inn til sentrum.

Profilering av Honningsvåg

Sosiale medier har fått enorm betydning for markedsføring og profilering. I turistsammenheng deler turistene informasjon og tagger eller kommenterer bilder. På Instagram er #Honningsvåg mye brukt i vakre bilder fra Honningsvåg Havn og sentrum. Det samme gjelder Facebook, SnapChat og TikTok. Disse bildene vil i stor grad utebli om sentrum blir liggende dødt. Da vil profileringen av Nordkapp kommune være ensbetydende med Nordkapp-platået.

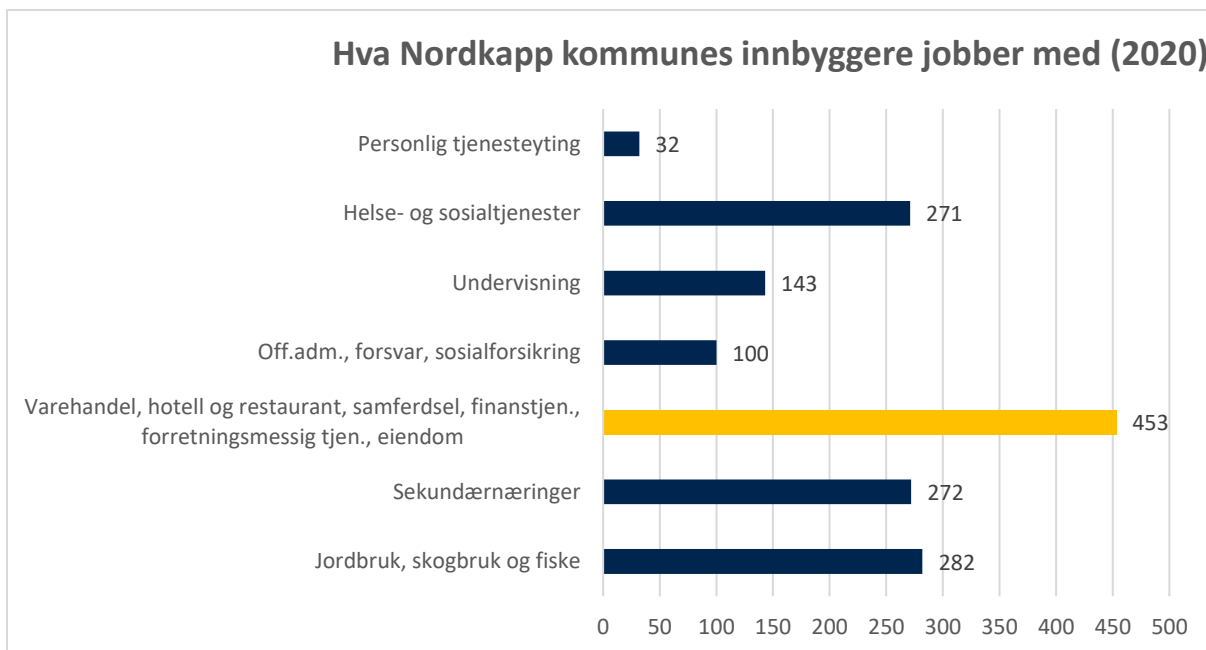
5.3 Identifiserte virkninger for næringslivet

Næringslivets kundegrnlag

Ifølge planprogrammet 2021-2035 er fiske og sjømateksport bærebjelken i næringslivet, i tillegg til at kommunen er Nord-Norges reiselivskommune nummer én. Videre preges regionen av stor gründerånd. Grafen under viser hvilke bransjer som sysselsetter Nordkapp kommunes befolkning. Reiselivsbransjen skiller seg ut med 453 sysselsatte i 2020.

¹² Stedsutvikling og næringsutvikling – hva vet vi om sammenhengene og hvordan få til de gode koblingene? Knut Vareide, Telemarksforskning

¹³ <https://distriktssenteret.no/wp-content/uploads/2020/05/Barekraftig-utvikling-i-sma-kommuner-Telemarksforskning.pdf>



Figur 4 Hva Nordkapps innbyggere jobber med¹⁴

Med utgangspunkt i **30 bedrifter** lokalisert i Honningsvåg sentrum har vi gjort beregninger basert på tall fra Proff Forvalt. Tall fra 2019 viser at disse 30 bedriftene omsatte for i overkant av 230 millioner kroner. På daværende tidspunkt var det rapportert inn 259 ansatte i disse bedriftene.

Bedriftene etterlater seg et betydelig fotavtrykk i løpet av et år gjennom bidrag til samfunnet via skatter og avgifter, kjøpekraft og underleverandører. I **skatter og avgifter** bidrar de med 20,5 millioner kroner i året. Gjennom sin lønn fra bedriften er de ansatte med på å **generere kjøpekraft** i lokalsamfunnet til en verdi av 45 millioner kroner per år, i tillegg til at bedriften er indirekte med på å **skape 32 årsverk** knyttet til eksterne kjøp av varer og tjenester i verdikjeden.¹⁵

Disse 30 bedriftene kjøper varer og tjenester både lokalt, regionalt, nasjonalt og internasjonalt og bidrar til at underleverandørene øker sin omsetning og kjøper varer og tjenester nedover i verdikjeden. Beregninger viser at bedriftene bidro med 87 millioner kroner i **avledet etterspørsel** som sprer seg videre gjennom norsk økonomi.

Bedriftene i Honningsvåg sentrum har bygd opp sitt virke rundt Hurtigruten, noen bekrefter at de har opptil 50 prosent av sin omsetning i forbindelse med Hurtigrutens anløp. Nedenfor har vi skissert 2 scenarier basert på alternativ 1 og alternativ 2, med utgangspunkt i de 30 bedriftene beskrevet over. Scenariene viser en fremtidig konsekvens ved valg av de ulike alternativene.

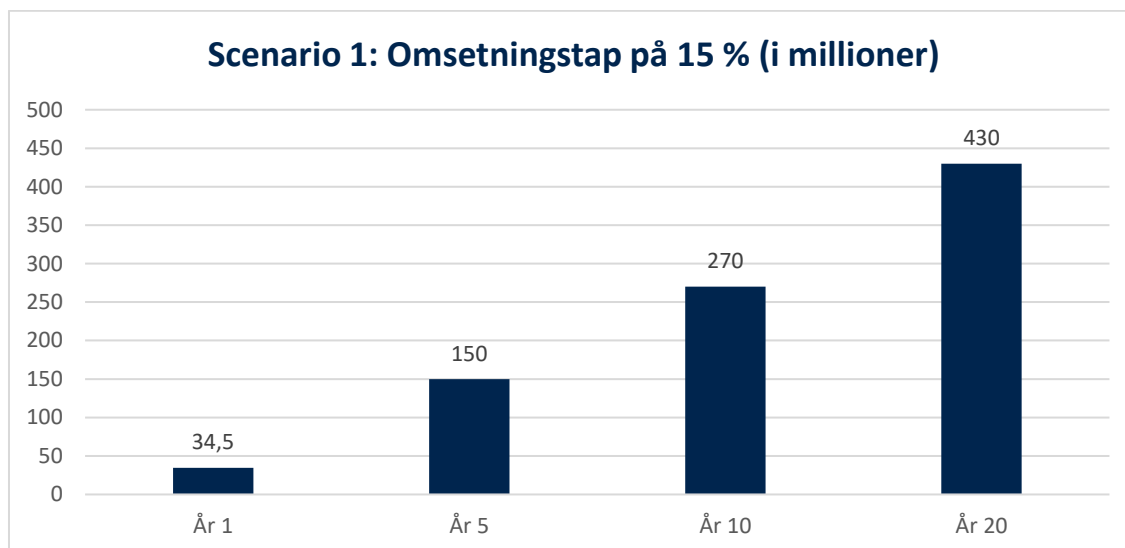
¹⁴ <https://www.ssb.no/kommunefakta/nordkapp>

¹⁵ <https://ringvirkninger.dnb.no/om-utregningen>

5.4 Scenario 1 omsetningstap på 15 prosent

Alternativ 1: Hurtigruten (Kystruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kystruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag.

Ved å beregne nåverdien¹⁶, som er verdien i dag av et fremtidig beløp, ser vi på grafen under at et omsetningstap på 15 prosent (34,5 millioner) i dag, har en verdi på 430 millioner i år 20.



Figur 5 Omsetningstap på 15 %

Videre vil et tap på 13 millioner i avledet etterspørsel i 20 år være på 162 millioner kroner.

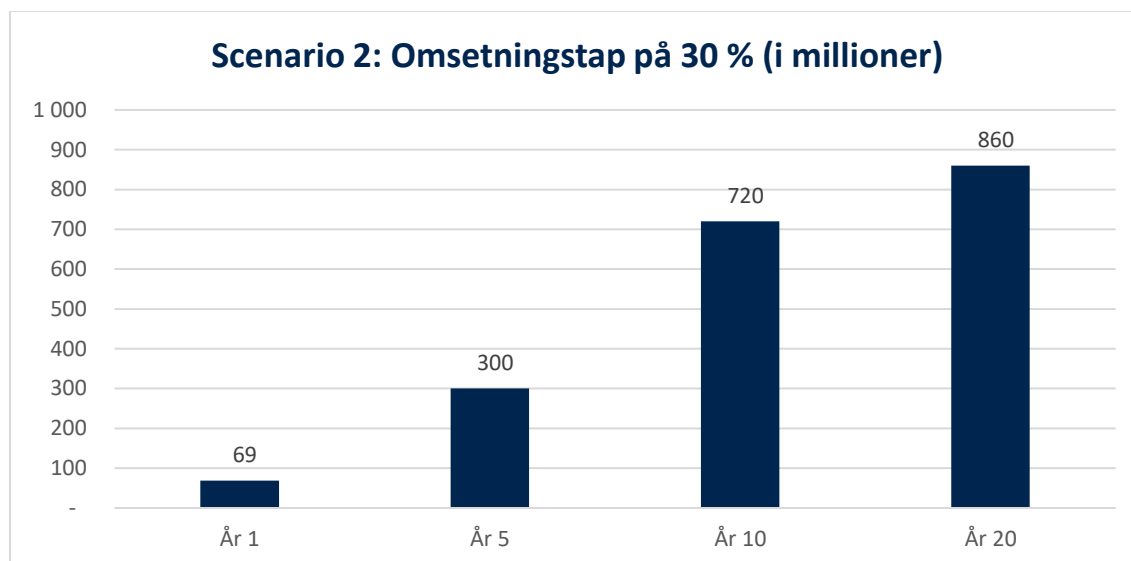
Gjennom å lønne ansatte skaper bedriftene ringvirkninger i form av økt kjøpekraft lokalt. Denne kjøpekraften vil kunne bidra til ytterligere verdiskaping og arbeidsplasser. Et tap av kjøpekraft på 6,8 millioner kroner i år 1 vil være på 85 millioner i år 20.

Dette viser at et omsetningstap på 15 prosent for kun 30 bedrifter i Honningsvåg sentrum kan få store samfunnsmessige konsekvenser for Nordkapp kommune.

¹⁶ Det er benyttet en diskonteringsrente på 5 % i utregningene

5.5 Scenario 2 omsetningstap på 30 prosent

Alternativ 2: Både Hurtigruten (Kystruten) og Havila Kystruten AS flytter sine anløp til Storbukt.



Figur 6 Omsetningstap på 30 %

Et omsetningstap på 30 prosent tilsvarer 69 millioner kroner i dag. Nåverdien av dette tapet om 20 år er på over 800 millioner kroner.

Dette samlede aktivitetstapet i verdiskaping i mange ledd, medfører også et påfølgende tap av skatter og avgifter til stat og kommune.

Pandemien vi nettopp har vært igjennom har vist oss hva fravær av turister kan gjøre med reiselivsnæringen. Næringen har ligget med brukket rygg, og flere av bedriftene omtalt i dette kapitlet har halvert egenkapitalen fra 2019 til 2020, og det samme med driftsinntektene, vi ser en halvering fra 2019 til 2020. Det fremkommer også at bedrifter har lagt ned sin virksomhet på grunn av manglende kunder fra Hurtigruten nå under pandemien

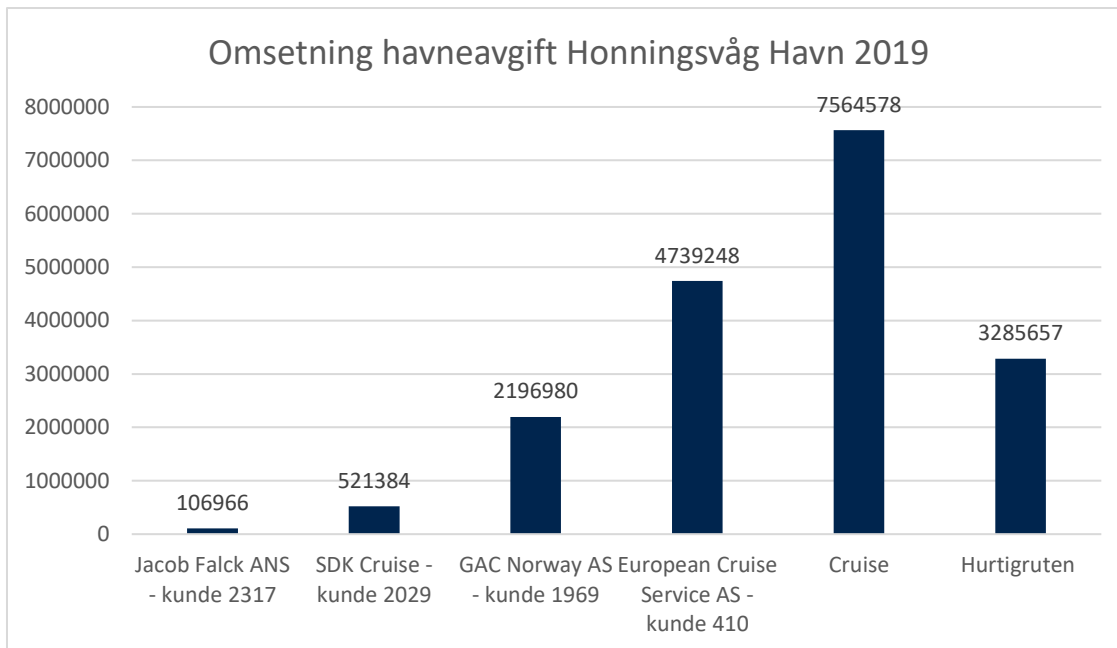
5.6 Identifiserte virkninger for Nordkapp kommune

Kommunen er en viktig bidragsyter til næringsutvikling og verdiskaping, og opererer fortrinnsvis som forvalter, tjenesteprodusent og entreprenør. Det viktigste verktøyet brukt i rollen som *forvalter* er plan- og bygningsloven. Med god planlegging og ved å hensynta lokale og regionale forutsetninger vil kommunen bidra til retningsgivende nærings- og samfunnsutvikling.

I entreprenørrollen er kommunen initiativtaker, utvikler og følger opp strategiske planer og deltar aktivt på lokale næringslivsarenaer. Dette som en tilrettelegging for næringslivsvekst. Sentrums- og stedsutvikling er også en viktig faktor i rollen som entreprenør. Og ikke minst er oppfølging av nærings-/samfunnsplan en sentral del. Tjenesteprodusentrollen bidrar til direkte bedriftsrettet innsats ved å yte tjenester til næringslivet, både eksisterende bedrifter og gründere. (NOU 2020:12).

Valg av lokasjon for anløp av Kystruten vil være avgjørende for kommunens forhold til eget næringsliv og oppfyllelse av eget planverk.

Nordkappregionen Havn IKS er 100 prosent offentlig eid, grafen under viser at Nordkappregionen Havn IKS vil tape i overkant av 3,3 millioner kroner i året på Hurtigruten alene, om ny lokasjon besluttes.



Figur 7 Omsetning Havneavgift

Skulle etableringen av et havneavsnitt i Storbukt også tilby kai til cruisenæringen, må kommunen påregne et ytterligere tap. Nordkappregionen Havn IKS vil over en 20 årsperiode kunne forventes å komme i en posisjon hvor et underskudd samlet kan bli opp mot 100 millioner kroner. Skulle dette bli situasjonen vil Nordkapp kommune ifølge vedtekter for Nordkappregionen havna IKS måtte dekke driftsunderskudd solidarisk.

Videre vil Hurtigruten etablere reiselivsnæring på et areal som i dag benyttes til fiskerivirksomhet.

Fiskerinæringen er den viktigste bærebjelken i hele Nordkappsamfunnet og også det viktigste satsingsområdet i Nordkappregionen Havn IKS sin strategiplan.

Visit Nordkapp er det ledende destinasjonsselskapet i Nordkappregionen og har Nordkapp kommune som største eier. Selskapet er klare på at bytte av lokasjon for Kystruten vil få økonomiske konsekvenser og tap av arbeidsplasser, blant annet fordi turistinformasjonen ikke vil ha de åpningstidene som i dag eller i ytterste konsekvens stenges helt.

Kommunens rolle i reiselivet - Merket for bærekraftig reisemål

Merkeordningen er utviklet for reisemål- eller destinasjonsselskap i tett samarbeid med kommunen og lokalt næringsliv. Merkeordningen er *et verktøy for å systematisere arbeidet med bærekraft på et reisemål. Ved å kartlegge kriterier hva gjelder miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft signaliserer destinasjonene at de er i gang med et langsiktig arbeid for økt bærekraft.*

Krav og forutsetninger som må innfris er blant annet:

- Reisemålet må ha et velfungerende destinasjonsselskap som utfører fellesoppgaver på vegne av reiselivsbedriftene
- Det må eksistere et system for finansiering av fellesoppgaver hvor medlems-/reiselivsbedriftene har skriftlig avtale om økonomisk bidrag
- Kommunen som omfattes av reisemålet kjenner til og er positive til satsingen, og ønsker å være aktivt involvert i prosessen
- Reisemålet bør ha en plan eller strategi for sin reiselivsutvikling som tydelig setter retning

10 prinsipper for et bærekraftig reiseliv

- 1. Kulturell rikdom**
Å respektere, videreutvikle og fremheve lokalsamfunnets historiske kulturarv, autentiske kultur, tradisjoner og særpreg.
- 2. Landskapets fysiske og visuelle integritet**
Å bevare og videreutvikle landskapskvalitet, både for by og bygd, slik at landskapets fysiske og visuelle integritet ikke degraderes.
- 3. Biologisk mangfold**
Å støtte bevaringen av naturområder, dyreliv og habitater, og minimere ødeleggelser av disse.
- 4. Rent miljø og ressurseffektivitet**
Å minimere reiselivsbedrifters og turistenes forurensning av luft, vann og land (inkludert støy), samt og minimere genereringen av deres avfall og forbruk av knappe og ikke-fornybare ressurser.
- 5. Lokal livskvalitet og sosiale verdier**
Å bevare og styrke livskvaliteten i lokalsamfunnet, inkludert sosiale strukturer, tilgang til ressurser, fasiliteter og fellesgoder for alle, samt unngå enhver form for sosial degradering og utnyttning.
- 6. Lokal kontroll og engasjement**
Å engasjere og gi kraft til lokalsamfunnet og lokale interessenter mht, planlegging, beslutningstaking og utvikling av lokalt reiseliv.
- 7. Jobbkvalitet for reiselivsansatte**
Å styrke kvaliteten på reiselivsjobber (direkte og indirekte), inkludert lønnsnivå og arbeidsforhold uten diskriminering ut fra kjønn, rase, funksjonshemminger eller andre faktorer.
- 8. Gjestetilfredshet, trygghet og opplevelseskvalitet**
Å sørge for trygge, tilfredsstillende og berikende opplevelser for alle turister uavhengig av kjønn, rase, funksjonshemminger eller andre faktorer.
- 9. Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsdestinasjoner gjennom lokal verdiskaping**
Å sikre levedyktigheten og konkurransedyktigheten til reiselivsdestinasjoner i et langsiktig perspektiv, gjennom å maksimere reiselivets verdiskaping i lokalsamfunnet, inkludert hva turistene legger igjen av verdier lokalt.
- 10. Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsbedrifter**
Å sikre levedyktigheten og konkurransedyktigheten til reiselivsbedrifter i et langsiktig perspektiv.

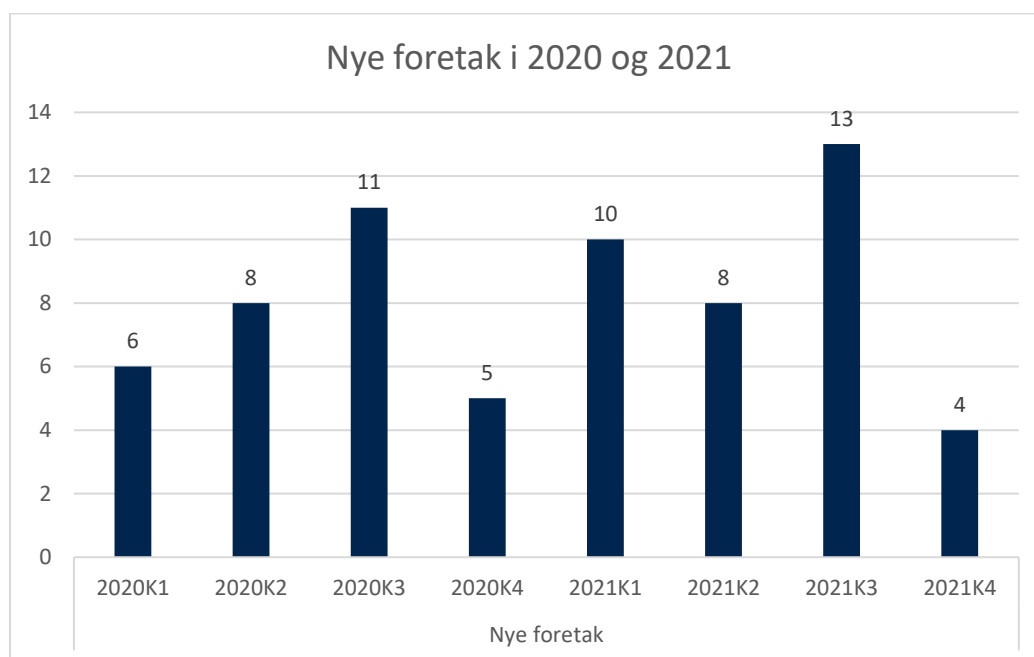
Figur 8 Ti prinsipper for bærekraftig reiseliv

Som de 10 prinsippene over viser vil Visit Nordkapps arbeid for å kunne levere på - *Merket for bærekraftig reisemål* bli betydelig vanskeligere, om ikke umulig. Gjennom samtaler med aktører i reiselivsnæringen fremkommer det at dette arbeidet vil på mange vis ødelegges, man klarer ikke å

innfri de 10 kriteriene. Det pekes spesielt på kriteriet nummer 9 «Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsdestinasjoner gjennom lokal verdiskaping» og nummer 10 «Økonomisk levedyktige og konkurransedyktige reiselivsbedrifter».

Gründerskap og næringsutvikling

Nordkapp kommune var i perioden 2013- 2018 omstillingskommune og fikk finansiering fra daværende Finnmark fylkeskommune. Kommunen slet med utfordringer knyttet til fraflytting, ensidig næringsliv og strukturendringer i fiskerinæringen. Under omstillingsperioden var satsing på gründere, vekst og utvikling i eksisterende næringsliv samt sikring av eksisterende arbeidsplasser grunnlaget for omstillingsarbeidet. Man ønsket å legge til rette for nyetableringer.



Figur 9 Nye foretak Nordkapp kommune 2020 og 2021¹⁷

Grafen over viser nyetableringer i 2020 og 2021, unntatt offentlig forvaltning og primærnæring.

Her ser vi at det i 2020 ble registrert 30 nye bedrifter i Nordkapp kommune, tallet for 2021 var 35 nyregistrerte bedrifter. Dette er fine tall som viser at det finnes gode muligheter for satsing på egen virksomhet.

Norge, Nord-Norge og Nordkapp kommune er avhengig av nyetableringer og gründere som skaper nye arbeidsplasser. Valg av lokasjon for anløp av Kystruten kan ha betydning for kundegrunnlaget også for nyetablerte. Satses det på oppstart av bedrift i Honningsvåg sentrum kan det bli vanskelig om Kystruten ikke har anløp i Honningsvåg Havn. Legges anløpet til Storbukt vil det, i all hovedsak for opplevelsesnæringene, være muligheter for satsing i forbindelse med det nye kaianlegget og opplevelsessenteret.

Kommuneøkonomi

Valg av lokasjon vil kunne påvirke kommuneøkonomien i stor grad. Tap av arbeidsplasser vil bety tap av skatteinntekter. Reduksjon i skatteinngangen vil bety dårligere tjenestetilbud til kommunens

¹⁷ <https://www.ssb.no/statbank/table/08076/tableViewLayout1/>

befolkning samt dårligere kommunal infrastruktur. I neste omgang kan dette bety nedlagte skoler og barnehager, samt færre sykehjemsplasser.

Lokalbefolkningens transporttilbud

Hurtigruten har alltid vært et viktig transporttilbud for lokalbefolkningen langs kysten. Å anløpe alle de avtalte havnene langs kysten er Hurtigruten forpliktet til i sin kontraktfestede avtale med staten. Når det gjelder denne virkningen vil ikke valg av lokasjon for anløp være av stor betydning.

6 Bærekraftig utvikling

I 2015 vedtok FN Agenda 2030 med 17 mål og 169 delmål for bærekraftig utvikling fram mot 2030. Samtlige av FNs medlemsland har forpliktet seg til å lage nasjonale handlingsplaner for arbeidet med bærekraftsmålene. For kommuner og regioner er det frivillig å lage slike planer. Imidlertid slår et FN-notat fast at 65 prosent av de 169 delmålene ikke kan oppfylles uten omfattende deltakelse av eller samordning med lokale og regionale myndigheter. Som bindeleddet mellom innbyggerne og beslutningstakerne er lokale og regionale myndigheter de mest egnede for å forene de globale målene med den lokale virkeligheten.¹⁸

I Planprogram for kommunalplanens samfunns- og arealdel 2021-2035 peker Nordkapp kommune på følgende bærekraftsmål som relevant for videre arbeid med planverket.

Økonomisk dimensjon

- 8) Anstendig arbeid og økonomisk vekst
- 9) Innovasjon og infrastruktur
- 12) Ansvarlig forbruk og produksjon

Sosial dimensjon

- 3) God helse
- 4) God utdanning
- 11) Bærekraftige byer og samfunn

Miljødimensjonen

- 13) Stoppe klimaendringene
- 14 Liv under vann
- 15) Liv på land

FNs bærekraftsmål er globale mål, men løsningene er lokale. Det er viktig å ta med seg i det videre arbeidet og satsningene for Nordkapp kommune.

Kommunesektoren arbeider bredt med bærekraftsmålene, og Nordkapp kommune har plukket ut viktige og relevante mål. Men målene må sees i sammenheng for å løses, alle virkningene beskrevet tidligere, attraksjonskraft, stedsutvikling og bolyst, levende bysentrum, lokalbefolkningens transporttilbud, profilering av Honningsvåg, kommuneøkonomi, merket for bærekraftig reiseliv, næringsutvikling, sysselsetting og gründerskap går igjen i bærekraftsmålene. Ofte kan det oppleves som å stå i spagat mellom målene, men det er viktig å ikke slå i hjel det ene for å fremme det andre.

¹⁸ <https://www.ks.no/fagomrader/barekraftsmalene/barekraft/barekraftsmalene/>

7 Vurdering av ikke-prissatte virkninger,

De fleste konsekvensanalyser har flere virkninger som ikke kan prissettes i kroner, men kan allikevel være avgjørende for om et tiltak bør iverksettes eller ikke. I denne analysen er vurderingene av disse virkningene en del av målet. Vi benytter her en kvalitativ metode kalt pluss-minus metoden som det refereres til i Veileder til samfunnsøkonomiske analyser. Ved bruk av metoden skal man vurdere virkningene etter betydning og omfang som til sammen utgjør en konsekvens, som igjen er endringen sammenlignet med nullalternativet.

Klassifisering av virkninger

Konsekvensmatrisen har følgende nidelte skala for å vurdere konsekvens: ++++ Meget stor positiv konsekvens +++ Stor positiv konsekvens ++ Middels positiv konsekvens + Liten positiv konsekvens 0 Ubetydelig/ingen konsekvens – Liten negativ konsekvens -- Middels negativ konsekvens --- Stor negativ konsekvens ---- Meget stor negativ konsekvens.

| | Liten | Middels | Stor |
|------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|--|
| Stort positiv | ++ Middels positiv konsekvens | +++ Stor positiv konsekvens | ++++ Meget stor positiv konsekvens |
| Middels positiv | + Liten positiv konsekvens | ++ Middels positiv konsekvens | +++ Stor positiv konsekvens |
| Lite positiv | 0 Ubetydelig konsekvens | + Liten positiv konsekvens | +++ Middels positiv konsekvens |
| Intet | 0 Ingen konsekvens | 0 Ingen konsekvens | 0 Ingen konsekvens |
| Lite negativt | 0 Ubetydelig konsekvens | - Liten negativ konsekvens | -- Middels negativ konsekvens |
| Middels negativt | - Liten negativ konsekvens | -- Middels negativ konsekvens | --- Stor negativ konsekvens |
| Stort negativt | -- Middels negativ konsekvens | --- Stor negativ konsekvens | ---- Meget stor negativ konsekvens |

Tabell 2 Klassifisering av virkninger

Under er de 11 virkningene klassifisert etter pluss-minus metoden.

Tabell 3 Konsekvens av endring i attraksjonskraft

| Alternativ | Betydning | Omfang | Konsekvens |
|--|-----------|----------------|------------|
| 1 Hurtigruten ASA (Kystruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kystruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag | Stor | Lite negativt | -- |
| 2 Både Hurtigruten ASA (Kystruten) og Havila Kystruten AS flytter sine anløp til Storbukt. | Stor | Stort negativt | ---- |

Tabell 4 Konsekvens av endring i stedsutvikling og bolyst

| Alternativ | Betydning | Omfang | Konsekvens |
|--|-----------|------------------|------------|
| 1 Hurtigruten ASA (Kystruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kystruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag | Middels | Lite negativt | - |
| 2 Både Hurtigruten ASA (Kystruten) og Havila Kystruten AS flytter sine anløp til Storbukt. | Middels | Middels negativt | -- |

Tabell 5 Konsekvens av endring av et levende bysentrum

| Alternativ | Betydning | Omfang | Konsekvens |
|--|-----------|----------------|------------|
| 1 Hurtigruten ASA (Kystruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kystruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag | Stor | Stort negativt | ---- |
| 2 Både Hurtigruten ASA (Kystruten) og Havila Kystruten AS flytter sine anløp til Storbukt. | Stor | Stort negativt | ---- |

Tabell 6 Konsekvens av endringer i kundegrunnlaget for næringslivet

| Alternativ | Betydning | Omfang | Konsekvens |
|--|-----------|------------------|------------|
| 1 Hurtigruten ASA (Kystruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kystruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag | Stor | Middels negativt | --- |
| 2 Både Hurtigruten ASA (Kystruten) og Havila Kystruten AS flytter sine anløp til Storbukt. | Stor | Stort negativt | ---- |

Tabell 7 Konsekvens av endring i transporttilbud for lokalbefolkning

| Alternativ | Betydning | Omfang | Konsekvens |
|--|-----------|--------|------------|
| 1 Hurtigruten ASA (Kystruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kystruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag | Middels | Intet | 0 |
| 2 Både Hurtigruten ASA (Kystruten) og Havila Kystruten AS flytter sine anløp til Storbukt. | Middels | Intet | 0 |

Tabell 8 Konsekvens av endringer i profilering av Honningsvåg by

| Alternativ | Betydning | Omfang | Konsekvens |
|--|-----------|------------------|------------|
| 1 Hurtigruten ASA (Kostruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kostruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag | Stor | Middels negativt | --- |
| 2 Både Hurtigruten ASA (Kostruten) og Havila Kostruten AS flytter sine anløp til Storbukt. | Stor | Stort negativt | ---- |

Tabell 9 Konsekvens av redusert kommuneøkonomi

| Alternativ | Betydning | Omfang | Konsekvens |
|--|-----------|------------------|------------|
| 1 Hurtigruten ASA (Kostruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kostruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag | Stor | Lite negativt | -- |
| 2 Både Hurtigruten ASA (Kostruten) og Havila Kostruten AS flytter sine anløp til Storbukt. | Stor | Middels negativt | --- |

Tabell 10 Konsekvens av Merket for bærekraftig reiseliv

| Alternativ | Betydning | Omfang | Konsekvens |
|--|-----------|------------------|------------|
| 1 Hurtigruten ASA (Kostruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kostruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag | Stor | Middels negativt | --- |
| 2 Både Hurtigruten ASA (Kostruten) og Havila Kostruten AS flytter sine anløp til Storbukt. | Stor | Stort negativt | ---- |

Tabell 11 Konsekvens av endring i næringsutvikling

| Alternativ | Betydning | Omfang | Konsekvens |
|--|-----------|------------------|------------|
| 1 Hurtigruten ASA (Kostruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kostruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag | Stor | Middels negativt | --- |
| 2 Både Hurtigruten ASA (Kostruten) og Havila Kostruten AS flytter sine anløp til Storbukt. | Stor | Stort negativt | ---- |

Tabell 12 Konsekvens av endring i sysselsetting

| Alternativ | Betydning | Omfang | Konsekvens |
|--|-----------|------------------|------------|
| 1 Hurtigruten ASA (Kostruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kostruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag | Stor | Liten negativt | -- |
| 2 Både Hurtigruten ASA (Kostruten) og Havila Kostruten AS flytter sine anløp til Storbukt. | Stor | Middels negativt | --- |

Tabell 13 Konsekvens av endring i gründerskap

| Alternativ | Betydning | Omfang | Konsekvens |
|--|-----------|-----------------|------------|
| 1 Hurtigruten ASA (Kystruten) får nytt anløp i Storbukt. Havila Kystruten AS opprettholder anløpet i Honningsvåg som i dag | Stor | Liten negativ | -- |
| 2 Både Hurtigruten ASA (Kystruten) og Havila Kystruten AS flytter sine anløp til Storbukt. | Stor | Middels negativ | --- |

Både alternativ 1 og 2 har samlet sett en negativ virkning på samfunnet sammenlignet med nullalternativet, at anløpet av Kystruten forblir i Honningsvåg Havn. Resultatet er fremkommet med bakgrunn i innspill fra våre intervjuobjekter og satt opp mot de utvalgte interessegruppene.

Attraksjonskraft har stor betydning for Nordkapp kommune og for Honningsvåg sentrum spesielt. Endringen i attraksjonskraft til sammenligning med dagens situasjon har et lite negativt omfang for alternativ 1, da Kystruten gjennom Havila Kystruten AS fortsatt legges til kai i Honningsvåg.

Ved alternativ 2 er konsekvensen maksimalt negativt. Honningsvåg sentrum har ikke lenger et levende bysentrum med folkeliv og åpne butikker. Gjennom en slik utvikling vil kundegrunnet for sentrumsbutikkene bli borte. Profileringen av Honningsvåg by gjennom sosiale medier vil reduseres betraktelig. Næringsutvikling i Nordkapp kommune vil endres i en retning som ikke tjener næringslivet i Honningsvåg sentrum, det vil bli svært vanskelig å skape lønnsomme bedrifter og arbeidsplasser i sentrum av Honningsvåg.

Stedsutvikling og bolyst henger i sammen med attraksjonskraft. Honningsvåg sentrum vil definitivt bli mindre attraktivt, nedlagte butikker, redusert sysselsetting og ikke minst redusert kommuneøkonomi. Arbeidet med Merket for bærekraftig reiseliv vil vanskeliggjøres da flere av kriteriene ikke vil kunne oppfylles. Av disse 13 virkningene vil transporttilbudet for lokalbefolkningen bli minimalt berørt.

Det vil alltid foreligge usikkerhet knyttet til ikke-prissatte virkninger, og ikke minst er konfliktpotensialet stort. Men det er overveiende sannsynlig at Honningsvåg sentrum vil oppleve svært store negative konsekvenser om anløpet av Kystruten flyttes til Storbukt

8 Vurdering av måloppnåelse

Definert samfunns mål for analysen er «Kystruten bidrar til at Honningsvåg har et levende sentrum gjennom solide bedrifter som bidrar en stabil sysselsetting».

| Effektmål | Nullalternativet | Alternativ 1 | Alternativ 2 |
|---|------------------|--------------|--------------|
| Kystruten bidrar til at Honningsvåg har et levende sentrum gjennom solide bedrifter som bidrar en stabil sysselsetting. | Grønn | Gul | Rød |
| Kystruten bidrar til at Nordkapp kommune oppleves som en attraktiv kommune som legger til rette for næringsutvikling, stedsutvikling og bolyst. | Grønn | Gul | Gul |
| Lokasjonen som velges skal ha færrest mulig negative konsekvenser for lokalsamfunnet, næringslivet og Nordkapp kommune. | Grønn | Gul | Rød |

Tabell 14 Vurdering av måloppnåelse

9 Erfaring fra andre havner

Hammerfest

Hammerfest Havn KF hadde i januar 2022 byggestart for ny terminal i sentrum av byen. I byggeperioden, som er estimert til å vare i to og et halvt år, vil Hurtigruten legge til kai på Fuglenes. Fuglenes ligger 2,8 km fra Hammerfest Havn. Næringslivet merker allerede tapet, både i form av redusert omsetning, men også manglende folkeliv, sitat «*Hammerfest vil bli en trist by på formiddagene fremover*» Rune Angel Olsen.¹⁹

Allerede etter knapt 4 måneder uttaler Visit Hammerfest at selskapet har måttet nedbemanne og kutte i tilbud på grunn av nedgang i besøkstall. Slik det er i dag er det ikke busskapasitet til å frakte 4-500 passasjerer til sentrum, dermed går de ut for å ta bilder og returnerer deretter til skipet.²⁰

Tromsø

I 2017 falt beslutningene om at Hurtigrutens anløp ikke skulle flyttet ut av sentrum etter flere år med uenighet. Striden handlet om kostnader ved anløp av den nye havneterminalen på Prostneset. Hurtigruten lanserte planer om å bygge et helt nytt havneanlegg i Eidkjosen på Kvaløya, men har etter å ha oppnådd rabatterte priser besluttet å bli værende i Tromsø 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

Kirkenes

Siden starten av 1980-tallet har Hurtigruten holdt til på dypvannskaia i industriområdet ved Prestøya ved Kirkenes. Tilbake i 2013 ble det vurdert å flytte Hurtigruten tilbake til området rundt sentrumskaia i Kirkenes. Tanken og argumentasjonen bak tiltaket var at man ved å flytte hurtigrutekaien tilbake til sentrum bidro til å utvikle næringslivet i byen.²¹

Videre vises det til at Hurtigrutens kai slik den ligger i dag er 1,5 kilometer fra Kirkenes sentrum og at turistene sendes ut på en trafikkfarlig vandring langs en bilvei uten fortau. Flyttingen av kaia har vært ønsket lenge, men de styrende kommunepolitikerne ser seg foreløpig ikke i stand til å betale for ny kai nærmere byen. Årsaken til at tiltaket ikke er gjennomført er økonomi, samt at Hurtigruten er fornøyd med eksisterende beliggenhet.²²

¹⁹ <https://www.ifinnmark.no/rune-vil-ha-lengre-liggetid-for-hurtigruten-turistene-ma-fortsatt-fa-muligheten-til-a-handle-i-byen/s/5-81-1529864>

²⁰ <https://www.ifinnmark.no/kaptein-svein-erik-ber-hjembyen-skjerpe-seg-turistene-kommer-seg-ikke-til-sentrum/s/5-81-1578828>

²¹ <https://www.ifinnmark.no/nyheter/vil-flytte-til-sentrum/s/1-30002-6818841>

²² <https://www.ifinnmark.no/sor-varanger/kirkenes/hurtigruten/vil-flytte-den-1-5-kilometer-etter-a-ha-betalt-for-andre-prosjekter/s/5-81-442329>

10 Konklusjon

Ut ifra de opplysninger som foreligger i dag fremstår nullalternativet som samfunnsøkonomisk klart best. Det er mange fordeler ved å opprettholde tilbudet slik det er i dag. Bedriftene i sentrum leverer per i dag gode tall, og bidrar til sysselsetting, skatteinntekter og andre bidrag til samfunnet. Nordkappregionen Havn IKS leverer gode tall og har mulighet til å levere på sitt mandat og sin strategi.

Honningsvåg har et levende bysentrum med et godt kundegrunnlag. Lokalbefolkning trives som «vertskap» og har igjennom pandemien opplevd et folketomt sentrum. I en eventuell fremtidig flytting av Hurtigrutens anløp til Storbukt vil dette bli hverdags realiteten. Flyttingen vil gå utover sentrum som attraksjon, med lite folkelig og tomme lokaler, slike faktorer vil ha konsekvenser for bolysten.

Visit Nordkapp har ansvar for turistinformasjonen som i dag har åpent for Kystrutens gjester. Selskapet ser for seg store konsekvenser om Kystruten får anløp i Storbukt, både med tapt omsetning og sysselsetting, men også et redusert tilbud til turister. Nordkapp kommune er Nord-Norges reiselivskommune nr. 1, konsekvensene ved å ikke levere på kriterier knyttet til Merket for bærekraftig reiseliv vil være merkbare, dette er en prosess som er godt i gang.

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. Nordkapp Havn IKS alene vil over en 20 årsperiode kunne forventes å komme i en posisjon hvor underskudd samlet kan bli opp mot 100 millioner kroner.

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.

Figurer og tabeller

| | |
|--|----|
| Tabell 1 Kostnader i nullalternativet | 9 |
| Tabell 2 Klassifisering av virkninger | 25 |
| Tabell 3 Konsekvens av endring i attraksjonskraft | 26 |
| Tabell 4 Konsekvens av endring i stedsutvikling og bolyst | 26 |
| Tabell 5 Konsekvens av endring av et levende bysentrum | 26 |
| Tabell 6 Konsekvens av endringer i kundegrunnlaget for næringslivet..... | 26 |
| Tabell 7 Konsekvens av endring i transporttilbud for lokalbefolkning | 26 |
| Tabell 8 Konsekvens av endringer i profilering av Honningsvåg by | 27 |
| Tabell 9 Konsekvens av redusert kommuneøkonomi | 27 |
| Tabell 10 Konsekvens av Merket for bærekraftig reiseliv..... | 27 |
| Tabell 11 Konsekvens av endring i næringsutvikling..... | 27 |
| Tabell 12 Konsekvens av endring i sysselsetting | 27 |
| Tabell 13 Konsekvens av endring i gründerskap | 28 |
| Tabell 14 Vurdering av måloppnåelse..... | 28 |
| | |
| Figur 1 Stegene i analysen..... | 6 |
| Figur 2 Interessenter | 13 |
| Figur 3 Attraktivitetsmodellen | 16 |
| Figur 4 Hva Nordkapps innbyggere jobber med | 17 |
| Figur 5 Omsetningstap på 15 %..... | 18 |
| Figur 7 Omsetningstap på 30 %..... | 19 |
| Figur 9 Omsetning Havneavgift..... | 20 |
| Figur 10 Ti prinsipper for bærekraftig reiseliv..... | 21 |
| Figur 11 Nye foretak Nordkapp kommune 2020 og 2021 | 22 |

Referanseliste

Avisa Nordland, <https://www.an.no/oslo/bodo/reiseliv/queen-elizabeth-kommer-til-bodo/s/5-4-453391>

Dalen, Morten og Riis, Christian, *Konkurranse for innovasjon*, 2005

Direktoratet for økonomistyring - Veileder i samfunnsøkonomiske analyser

Distriktssenteret, <https://distriktssenteret.no/wp-content/uploads/2020/05/Barekraftig-utvikling-i-sma-kommuner-Telemarksforsking.pdf>

DNB, <https://ringvirkninger.dnb.no/om-utregningen>

Finnmarksposten, <https://www.finnmarksposten.no/hurtigruten-og-scandic-er-uenige-om-nordkapp-plataet-utrolig-spennende-at-man-har-sa-lite-selvinnsikt-pa-eget-produkt/s/5-94-39892>

Havila, <https://www.havilavoyages.com/nb/om-havila>

Ifinnmark, <https://www.ifinnmark.no/kaptein-svein-erik-ber-hjembyen-skjerpe-seg-turistene-kommer-seg-ikke-til-sentrum/s/5-81-1578828>

Ifinnmark, <https://www.ifinnmark.no/rune-vil-ha-lengre-liggetid-for-hurtigruten-turistene-ma-fortsatt-fa-muligheten-til-a-handle-i-byen/s/5-81-1529864>

Ifinnmark, <https://www.ifinnmark.no/sor-varanger/kirkenes/hurtigruten/vil-flytte-denne-1-5-kilometer-etter-a-ha-betalt-for-andre-prosjekter/s/5-81-442329> Publisert: 20.02.17 21:16

Horwath Consulting, Samlerapport Cruiseport Nordkapp

Hurtigruten, <https://www.hurtigruten.no/hurtigruten-group/nyheter/livsnerven/>

KS, <https://www.ks.no/fagomrader/barekraftsmalene/barekraft/barekraftsmalene/>

Nord24, <https://www.nord24.no/hurtigruten-vil-investere-sammen-med-fiskeribedrift-i-honningsvag-men-bare-om-de-ogsaa-far-bygge-pa-nordkapp/s/5-32-121347>

Nord24, <https://www.nord24.no/hurtigruten-og-scandic-i-innbitt-krangel-om-okonomisk-gullgruve-uarlig-pa-grensen-til-logn/s/5-32-124774>

Nordkapp Havn, <https://www.nordkapphavn.no/wp-content/uploads/2021/11/2021-11-10-Moteinnkalling-styremote-NRH-IKS-18.11.2021.pdf>

NOU Norges offentlige utredninger 2020: 12 «Næringslivets betydning for levende og bærekraftige lokalsamfunn»

Planprogram for rullering av kommuneplanens samfunns- og arealdel 2021-2035, Nordkapp kommune <https://www.nordkapp.kommune.no/planprogram-for-rullering-av-kommuneplanens-samfunns-og-arealdel-2021-2035.6413556-272954.html>

Radio Nordkapp, <https://www.radionordkapp.no/nordkapptrappa/>

Rapport ringvirkninger av Hurtigrutens virksomhet langs norskekysten, Menon-publikasjon nr. 54/2016

SSB, <https://www.ssb.no/kommunefakta/nordkapp>

SSB, <https://www.ssb.no/statbank/table/08076/tableViewLayout1/>

Telemarksforskning TF-notat nr. 32/2014

TFFK, [https://www.tffk.no/ f/p1/i28ba0b77-1e8f-44c6-a401-ea424f4d6ce5/referat-20210429-sak-1-honningsvag-sentrum-nordkapp.pdf](https://www.tffk.no/f/p1/i28ba0b77-1e8f-44c6-a401-ea424f4d6ce5/referat-20210429-sak-1-honningsvag-sentrum-nordkapp.pdf)

Vareide, Knut *Attraksjonskraft og identitet*, Foredrag

Vareide, Knut, *Stedsutvikling og næringsutvikling – hva vet vi om sammenhengene og hvordan få til de gode koblingene?* Telemarksforskning