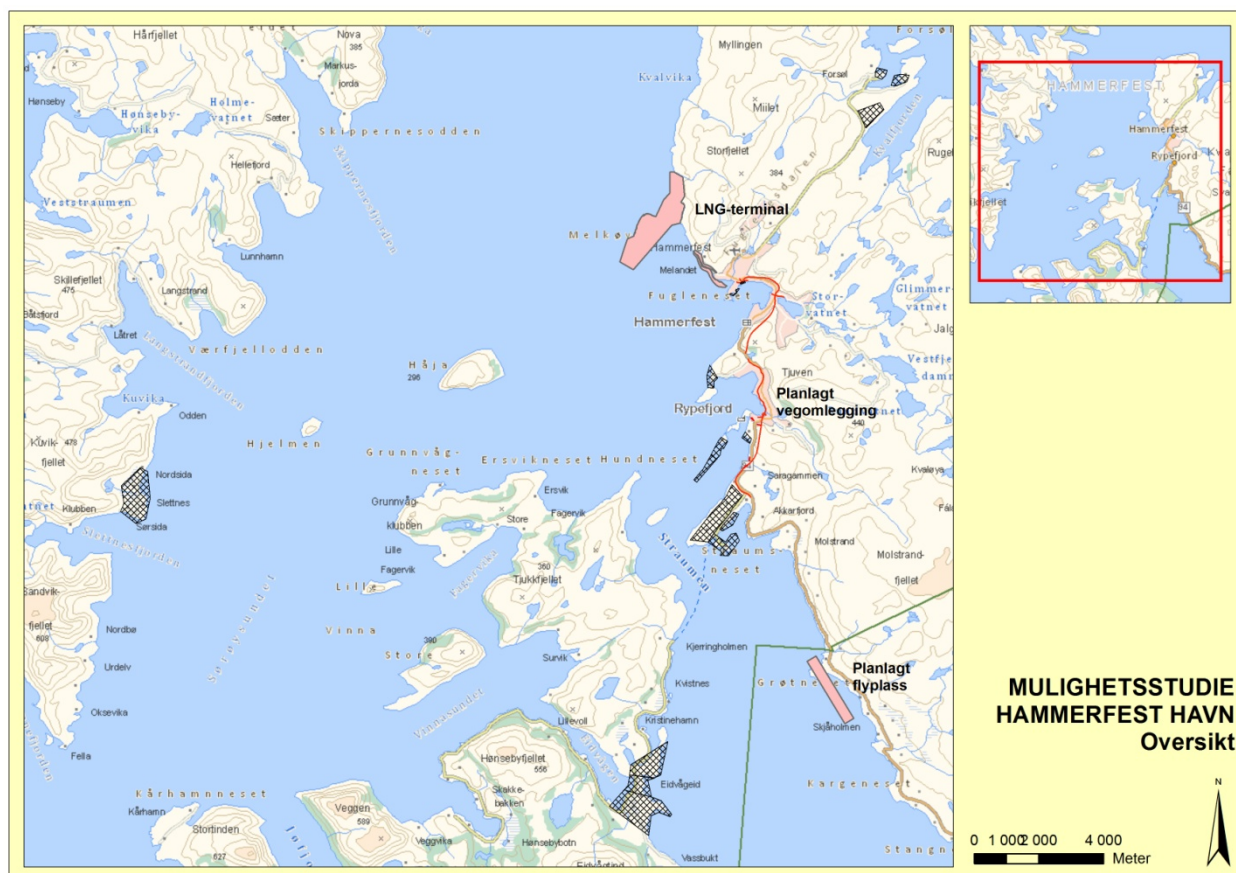


Hammerfest Havn KF

Mulighetsstudie Hammerfest Havn



Tittel: **Mulighetsstudie, Hammerfest Havn**

Forfattere: Hilde Grimstad, samfunnsøkonom
Rikard Karlstrøm, sivilingeniør
Tom Langeid, landskapsarkitekt mnla

Oppdragsnr.: 9973

Oppdragsgiver: Hammerfest Havn KF

Rapportstatus: Endelig

Tilgjengelighet: Åpen

Oppdragsansvarlig: Tom Langeid

Kvalitetssikrer: Rikard Karlstrøm

Antall sider: 46 sider

Filreferanse: E:\9973HAMS\Dokumenter\Avd-Pa\H
festHavn_fase2_mulighetsstudie_180511.docx

Adresse: **Barlindhaug Consult AS**

Postadresse: Postboks 6154, 9291 Tromsø
Besøksadr.: Sjølundveien 2
Telefon: 77 62 26 00
Telefaks: 77 62 26 99
Epost: firmapost@bc.barlindhaug.no
www.barlindhaug.no

Innholdsfortegnelse

1.	Forord.....	1
2.	Bakgrunn	1
3.	Prosess	1
3.1	Tilnærming og metode.....	2
4.	Overordnet utvikling.....	3
4.1	Nordområdet	3
4.2	Nord-Norge	3
5.	Overordnede rammer	4
5.1	Regjeringens nordområdesatsing	4
5.2	St. meld. nr. 12 (2008-9): Nasjonal transportplan 2010-2019.....	5
5.3	Kystverket (2007) "Infrastruktur og beredskap. Olje- og gassvirksomhet i Finnmark"	5
5.4	Ny havne- og farvannslov	6
5.5	Regionale planer	6
5.5.1	Fylkesplan for Finnmark 2008-09.....	6
5.5.2	Regionalt utviklingsprogram 2008-09 (RUP).....	6
5.5.3	Regional samferdselsplan for Finnmark 2010-2013	8
5.5.4	Energistrategier for Finnmark 2010-2013.....	8
5.6	Kommunale planer.....	9
5.6.1	Kommuneplanens arealdel for Hammerfest kommune 2010-2022.....	9
5.6.2	Kommunedelplan for Hammerfest (1997).....	9
5.6.3	Kommunedelplan for Rypefjord (1997)	10
5.6.4	Strategisk næringsplan 2009-2018	10
5.6.5	Forslag til kommunedelplan for Rv94	10
5.6.6	Andre forestående planoppgaver	12
6.	Utvikling og status	12
7.	Virksomhetsområder med et sjørettet transportbehov.....	13
7.1	Havbruk og fiskeri	13
7.1.1	Oppdrettsnæringen	13
7.1.2	Hvitfisk, fangstledd og industri	14
7.2	Reiseliv og passasjertrafikk	15
7.3	Olje og gass, offshore.....	17
7.3.1	Polarbase	17
7.3.2	Statoil og Snøhvit	18
7.3.3	Eni Norge og Goliat	18
7.4	Gods og varetransport	19

8.	Ambisjoner	20
8.1	Utviklingsperspektiv	20
8.2	Nærings-/virksomhetsområdene	23
8.2.1	Generelt, infrastruktur	23
8.2.2	Havbruk og fiskeri	23
8.2.3	Reiseliv og passasjertrafikk	23
8.2.4	Olje, gass, offshore	23
8.2.5	Gods og varetransport	24
9.	Havne- og arealbehov for sjørettede virksomheter	25
9.1	Dagens situasjon	25
9.2	Kortsiktige behov	26
9.3	Langsiktige ambisjoner for Hammerfest-området	26
9.4	Områder med potensial for nye sjørettede virksomheter	27
9.4.1	Forutsetninger	27
9.4.2	Fuglenes	28
9.4.3	Forsøl	30
9.4.4	Rypklubben	32
9.4.5	Polarbase-området	34
9.4.6	Leirvika	35
9.4.7	Straumsneset	37
9.4.8	Slettnes	39
9.4.9	Eidvågeid	41
10.	Mulighetsområder. Oppsummering av fase 1 og 2	43
10.1	Nærings- og industriarealer	43
10.2	Om Hammerfest Havns rolle	44
11.	Videre arbeid	45

1. Forord

Hammerfest Havn KF har gjennomført en mulighetsstudie som grunnlag for helhetlig planlegging, og fremtidsrettete strategier knyttet til havnerelaterte aktiviteter.

Arbeidet har vært en prosess mellom Hammerfest Havn, næringsaktører og interessenter i Hammerfest, sektor- og planmyndigheter som Kystverket, Hammerfest kommune og Finnmark fylkeskommune. Prosessen og mulighetsstudien har vært ledet av Barlindhaug Consult i Tromsø.

Denne rapporten omfatter arbeidets to første faser; forberedende arbeid inkl. overordnede arealvurderinger, og mulighetsstudie knyttet til både arealer og virksomhetsområder.

Som en del av arbeidet har en søkt å avklare områder i kommunen som kan være egnet til sjørettede virksomheter som har størrelse og potensiale til å møte de langsiktige ambisjoner som er framsatt.

Beliggenheten i forhold til flyplass eller andre service- og kulturfunksjoner og evt. interessekonflikter for områdene, for eksempel knyttet til kulturminner, naturverdier eller reindriftsinteresser, er bare i begrenset grad vektlagt.

Vurderingene er med andre ord gjort ut fra rene tekniske/maritime hensyn, framtidige studier forutsettes å gå mer i dybden.

Arbeidet er i utgangspunktet ment å legges til grunn for kommunens videre strategiarbeid.

2. Bakgrunn

Hammerfest Havn ønsker å få utarbeidet et grunnlag for en helhetlig planlegging og valg av framtidsrettete strategier for havnerelaterte aktiviteter. Arbeidet gjennomføres i samarbeid med kommunen, Finnmark Fylkeskommune og private aktører.

Målsettingen for studien er å kunne legge premisser og langsiktige føringer for arealutnyttelse og næringsutvikling innenfor kommunens land- og sjøområder.

Det er nedsatt en styringsgruppe for studien. Barlindhaug Consult AS (BC) er engasjert for utredningsarbeidet.

3. Prosess

Arbeidet med mulighetsstudien for Hammerfest Havn har vært delt inn i faser. Oppstartsmøtet 13. nov. 2009 gjennomgikk arbeidsopplegg, sammensetningen av styringsgruppen, og gjorde enkelte utdypinger og presiseringer.

Prosjektet har hatt følgende styringsgruppe:

- | | |
|----------------------------|---|
| - Hammerfest Havn | John Wahl, havnestyrets leder. Styringsgruppens leder |
| - Hammerfest Havn | Roll Harto Stiansen, havnesjef |
| - Hammerfest kommune | Odd Edvardsen, Plan- og utviklingssjef
(Maria Wirkola har også møtt) |
| - Hammerfest kommune | Trond Rismo, Næringssjef |
| - Finnmark Fylkeskommune | Eirik Selmer, spesialrådgiver samferdselsavdelingen |
| - Kystverket | Arve Andersen, Plansjef (Charles Hansen har også møtt) |
| - Polarbase | Herold Paulsen, Daglig leder |
| - Hammerfest Næringsinvest | Ketil Holmgren, Investeringsdirektør |

Første fase innebar forberedende arbeider med fokus på havnebehov (for ulike transport- og logistikkfunksjoner), ambisjonsnivå, målsettinger og overordnede arealvurderinger.

Arbeidet i andre fase var beskrevet slik at problemstillinger fra første fase ble utdypet med;

- i) statusanalyse (utviklingstrekk, føringer, rammer),
- ii) SWOT-kartlegging¹ på definerte virksomhetsområder
- iii) skisse, mulighetsrom
- iv) oppsummering, videre arbeid.

Utarbeidelse av en strategisk plan er definert som en tredje fase i tilbudet fra BC.

På første møte i februar 2010 ble det holdt flere innledninger på problemstillinger som gjelder havn, utviklingstrekk, utfordringer, rammer og offentlige planer.

Basert på intervju og næringskartlegging, ble statusbeskrivelser for 4 virksomhetsområder presentert i møte. Styringsgruppen drøftet utfordringer og muligheter for:

- Havbruk og fiskeri
- Reiseliv og passasjertrafikk
- Olje og gass, offshore
- Gods og varetransport

Et utkast til strategisk notat ble drøftet på styringsgruppens andre møte i mai 2010, herunder ble konkrete SWOT-problemstillinger tatt opp. Styringsgruppen ønsket at også perspektiver knyttet til forventninger på olje og gass, ble belyst nærmere med tanke på utviklingsmuligheter for Hammerfest-regionen.

Dette dokumentet oppsummerer arbeidet fra første og andre fase.

3.1 Tilnærming og metode

Til grunn for arbeidet med mulighetsstudien har vi blant annet benyttet analyser basert på SWOT-metodikk, som er et planleggings-/analyseverktøy for å se eget utviklingspotensial, gitt eksterne rammebetingelser. Arbeidsmetoden synliggjør styrker/svakheter på den ene siden, mot muligheter/trusler på den andre siden. En SWOT-analyse inngår ofte som beslutningsgrunnlag for strategiutforming, beslutninger og definering av tiltak.

Styrke og svakheter er interne faktorer, og påvirkes/avhenger av egne avgjørelser. Styrke og svakhet defineres i forhold til konkurrentenes. Muligheter og trusler er eksterne faktorer som ikke påvirkes/avhenger av egne avgjørelser (for eksempel lover, myndighetskrav).

I det foreliggende arbeid, er statusanalysen gjort ved bruk av intervju med næringsaktører og bruk av statistikk.

I arbeidsoppleggets første to faser har vi arbeidet mye med å få frem hvilke ambisjoner Hammerfests næringsaktører har med tanke på videre utvikling av egen virksomhet, sysselsetting, satsing på nye forretningsområder, osv. Dette for å få frem etterspørselsforhold knyttet til virksomhetsområdene. Eksempelvis kan dette være flere olje og gassfunn, økt skipstrafikk som følge av nye transportruter, osv.

Der det er forskjell mellom dagens aktivitetsnivå og forventninger til økt etterspørsel, er det utviklingsmuligheter for Hammerfest Havn og næringsaktører (mulighetsrom).

Med utgangspunkt i uttalte ambisjoner og behov, gjøres videre en vurdering av mulige områder i kommunen som kan være egnet til sjørettede virksomheter, og som har størrelse og potensial til å møte disse.

Denne rapporten oppsummerer arbeidet i prosjektets fase 1 og 2: vurderinger av Hammerfests muligheter. Mulighetsstudien er ment å legges til grunn for Hammerfest Havns videre strategiarbeid.

¹ SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats). Styrker, svakheter, muligheter og trusler.

4. Overordnet utvikling

4.1 Nordområdet

Presset på utvikling av ressursene i et samlet nordområde vokser år for år. Selv om Nordområdepolitikk berører de fleste samfunnsområder, er mye av oppmerksomheten rettet mot energi / miljø og da spesielt i forhold til petroleumsutvikling i Barentshavet.

Etter en delelinjeløsning i Barentshavet, er det forventninger knyttet til at Norge skal ivareta sine interesser ved å spille en aktiv rolle på det nye sokkelområdet. Slik delelinjeavtalen er skissert, legges samme prinsipper til grunn for deling av grenseoverskridende olje- og gassfelt, som mellom Norge og Storbritannia i Nordsjøen. I tidligere omstridt område er det, av flere grunner, svært sannsynlig at seismikk- og leteboring iverksettes/forseres.

De framtidige miljøutfordringer er mange og miljøfokus vil være sterkt, men klimaendringene vil også innebære nye store muligheter for nye transportruter.

Både i Barentssamarbeidet og EU, er den framtidige transportinfrastruktur mot Russland sett på som et av de viktigste satsingsområdene. Etablering av morgendagens handelsveger til Russland er derfor en sentral oppgave for norske myndigheter. Norske interesser må fastlegge strategier og iverksette tiltak som på en god måte bidrar til å realisere vårt potensial.

En overordnet strategi skal lede til mer bærekraftige transportsystemer i Europa. Flere virkemidler er innført for å nå målsetningene, blant annet Marco-Polo programmet for å fremme nærskipsfarten og STRATMOS-prosjektet (tidligere NMC - Northern maritime Corridor). EU arktiske strategi (2009) hviler på bærekraftig utvikling og miljø, ikke minst gjelder dette transport og logistikk.

Også russisk satsing i nordområdene er viktig å forholde seg til strategisk.

Petroleumsutvinningen foregår både onshore og offshore. Offshore arbeides det for at Shtokman-feltet skal være i drift fra 2016/2017². I en maritim kontekst pågår det et betydelig utviklingsarbeid i Murmansk havn for å styrke Russlands rolle i Nord. Transport av petroleumsprodukter langs norskekysten forutsettes å øke sterkt, ikke minst når terminalen i Varandey og evt. rørledning fra Sibir (Kharyaga) til utskipningsterminalen i Indiga, blir operativt. På grunn av isforholdene nord for Sibir, vil oljeproduktene bli skipet på relativt små, isforsterkede spesialbygde skip. Derfor er spørsmål om omlasting til større skip i nordnorske farvann, fortsatt en aktuell problemstilling.

4.2 Nord-Norge

Begrensede kommunikasjonsmuligheter og betydelige mangler på transportmessig infrastruktur begrenser samkvem og utviklingsmuligheter i nord. Både økningen i petroleumssektoren og forventet økning i transport av gods og personer, vil kreve omfattende utbygginger og oppgradering av den regionale transportinfrastrukturen.

Det er omforent at Nord-Norge står ovenfor spennende muligheter. Overordnede nasjonale prosesser og internasjonale / nasjonale utviklingstrekk skaper nye mulighetsrom i forbindelse med utviklingen i nord. For etablerte maritime miljøer og infrastrukturtilbydere er det naturlig å rette oppmerksomheten mot elementer som;

- fremtidig trafikk over Polhavet
- økt olje- og gassvirksomhet i Barentshavet / økte oljetransporter fra Nordvest-Russland
- økte godsstrømmer over sjø til Murmansk og Arkhangelsk, dvs. forbi Nord-Norge

² Shtokman Development AG: "Board of Directors approve way forward on Shtokman". Press release 05.02.2010

Dette innebærer et behov for en forsterket kystnær oljevernberedskap.

Nordnorske havner som ønsker å ha en rolle i det nasjonale transportnettverket, og som ønsker å være en arena for regional maritim verdiskaping, må ha en klar bevissthet om hvilke roller og funksjoner en ønsker seg, og hvilke strategier / tiltak som bør igangsettes for å nå målene.

5. Overordnede rammer

Framtidig utvikling av maritime virksomheter i Hammerfest bør forankres i dokumenter og planer som skaper en overordnet ramme for virksomheten, i en tidlig fase for å avklare mulighetsrom:

- 1) Regjeringens nordområdesatsing "Nye byggesteiner i nord"
- 2) Nasjonal transportplan (NTP) – Spesielt kap. 8.4
- 3) "Infrastruktur og beredskap – Olje og gassvirksomhet i Finnmark", Kystverket (2007)
- 4) Kystverkets arbeid (pågår) med kartlegging av basehavner i Øst-Finnmark og tiltaksplan om havnesamarbeid i Finnmark (og Skjervøy, Tromsø)

Videre vil ny havnelov gi føringer for en framtidig utvikling, sammen med fylkeskommunale og kommunale planer.

5.1 Regjeringens nordområdesatsing

Regjeringens nordområdesatsing "Nye byggesteiner i nord" signaliserer sterkt at Norge og Nord-Norge skal spille en viktig rolle i den forventede utviklingen, både på kort og lang sikt. I et utviklingsbilde hvor både EU, USA og Russland har planer om et sterkt engasjement i nord, vil etablering av moderne og framtidsrettet infrastruktur være en kritisk faktor og et premiss for en positiv samfunns- og næringsmessig utvikling. Ikke minst i en situasjon hvor Norge ønsker å være i forkant av utviklingen.

I "Nye byggesteiner i nord" og i spesielt i kap. 8.4 "Nasjonal Transportplan 2010 - 19" fremgår forventninger knyttet til maritim utvikling og spesielt på to kategorier av maritime oppgaver:

- a. Hvordan effektivisere og målrette havnestrukturen i dette nye utviklingssenario?
- b. Hvordan utvikle infrastrukturen i deler av Nord-Norge til en næringsstrategisk plattform for den nasjonale satsingen?

Kystverket er i gang med å vurdere oppgave a), og da med fokus på samarbeid og arbeidsdeling mellom havnene i Finnmark når det gjelder nasjonale oppgaver. Dette arbeidet vil naturlig også bli vurdert i en helhetlig nordområdestrategi.

Videre er ønsket om å utvikle deler av Nord-Norge til en nasjonal næringsstrategisk plattform det aller viktigste. Dette både ut fra at det alt vesentligste av fremtidig næringsaktivitet i nord vil ha et betydelig maritimt innhold, og at den maritime dimensjon er meget viktig for Norges posisjonering i nordområdene.

Regjeringen presiserer en overordnet målsetting om å skape økt kunnskap, aktivitet, og nærvær i nord og samtidig legge grunnlag for en bærekraftig økonomisk og sosial utvikling fremover.

Konkret på infrastrukturen ønskes det å styrke forbindelsen mellom Russland og områder lenger vest og sør i Nord-Norge, herunder utbedring av riksvegnettet i Finnmark og Troms, både i retning Russland og Finland. Spesielt aksene mellom den norsk-russiske grense - Hammerfest -Tromsø trekkes frem.

Sjøsikkerheten i nordområdene skal styrkes og innenfor havneutvikling trekkes spesielt samarbeid frem: "Norske havner i nord bør posisjonere seg og utvikle hensiktsmessig samarbeid for å tiltrekke seg eventuell økt maritim aktivitet i nord. Fiskeri- og

kystdepartementet har derfor bedt Kystverket koordinere et samarbeid mellom havner nord i Norge.

Videre nevnes Statnetts planer om å investere ca 3 milliarder kroner i nye 420 kV ledninger på strekningen fra Ofoten til Balsfjord og videre til Hammerfest. Utbyggingen er helt nødvendig ved utbygging av Snøhvit trinn II og Goliat.

5.2 St. meld. nr. 12 (2008-9): Nasjonal transportplan 2010-2019

Ny NTP prioriterer drift og vedlikehold foran investeringer for å ta best mulig vare på infrastrukturen i transportkorridorene/stamnettet. NTP slår fast at samferdselsdelen av Regjeringens nordområdestrategi skal følges opp av fagdepartementene: Maritim infrastruktur og viktige havner må styrkes for å ivareta logistikkbehovet knyttet til petroleumsvirksomheten i nord.

Innfartsåren til Hammerfest, RV 94 fra Skaidi er i dag eneste innfartsveg til byen og kommunens viktigste transportåre og kategorisert under "øvrige riksveger". Rv 94 inngår i en transportakse mellom Vest-Finnmark og Kirkenes/Murmansk. Forvaltningsreformen innebærer at øvrige riksveger, inkludert fergesamband, blir fylkenes ansvar fra 1. januar 2010.

Men i NTP er RV 94 lagt inn under Statens vegvesens forvaltning på grunn av dens betydning og økte trafikk til Melkøya. Fra 2010 blir RV 94 kalt riksveg til Hammerfest Havn. Regjeringen vil sette av midler til oppgradering av strekningen RV 94 Skaidi – Hammerfest i perioden 2014-2019.

På Grøtnes, sør for Hammerfest, planlegges ny lufthavn for å erstatte dagens værutsatte lufthavn. NTP vektlegger den strategiske betydningen av å ha nødvendig infrastruktur i Hammerfest for å styrke utviklingen av industrimiljøet og gjøre det til en regional drivkraft.

5.3 Kystverket (2007) "Infrastruktur og beredskap. Olje- og gassvirksomhet i Finnmark"

Sokkelen utenfor Vest- og Midt-Finnmark er i ferd med å bli en betydelig olje- og gassprovins. Ulike aktører intensiverer arbeidet med å fremme planer om nye ilandføringssteder m.v. Derfor har Kystverket Troms og Finnmark utarbeidet en rapport som retter fokus mot de faglige forutsetningene for slike etableringer.

Rapporten presenterer Kystverkets faglige vurderinger som grunnlag for anbefalinger om lokasjoner for innseilingsleder og havnestruktur knyttet til olje- og gassaktiviteten. I disse vurderingene er det tatt hensyn til areal, seilingskrav, god regularitet, vern og næringsutvikling. Rapporten tar også for seg sjøsikkerhet og beredskap i forhold til petroleumsaktiviteter. Fokuset rettes først og fremst mot oljeselskapenes ansvar, samt statens og kommunenes roller og ansvar (herunder kommunale havner).

Kystverket peker på følgende lokaliteter som egnet for de forskjellige formål:

- *Nye store gassprosesseringsanlegg (LNG, Rørterminal evt. GTL):* Veidnes i Porsanger - Kifjordområdet i Lebesby - Skogerøya i Sør-Varanger.
- *Landbaserte prosesserings- og terminalanlegg for olje:* Slettnes i Hammerfest - Klubbukt i Kvalsund - Sarnesfjorden i Nordkapp - Kifjordområdet i Lebesby - Skogerøya i Sør-Varanger - Jarfjorden i Sør-Varanger.
- *Omlastning av oljeprodukter skip til skip (STS) eller ved et flytende lagerskip (FSO):* Sørøstsiden av Sørøya (kun FSO) - Klubbukt i Kvalsund - Sarnesfjorden i Nordkapp - Kifjordområdet i Lebesby - Bøkfjordområdet i Sør-Varanger og Varangerfjorden vest.

Kystverket ønsker å stimulere til mer helhetlige planprosesser, samtidig som den legger rammer for maritim del. Rapporten ble utarbeidet som et innspill til NTP for å synliggjøre utfordringer man står overfor mtp. infrastruktur tilpasset ny industriell utvikling i Finnmark.

5.4 Ny havne- og farvannslov

I følge informasjon fra Kystverket er de viktigste endringene i den nye havne- og farvannsloven, som trådte i kraft 01.01.10, knyttet til at;

- havnedistriktene avvikles
- alle kommunene får ansvar i eget sjøområde
- statens ansvar i hovedled og biled er presist avgrenset
- havneavgiftene er avviklet – kostnadene skal dekkes gjennom vederlag og anløpsavgift

Havne- og farvannsloven legger forvaltningsansvar og myndighet til henholdsvis departementet (Fiskeri- og kystdepartementet) og kommunen.

Utgangspunktet er at departementet har forvaltningsansvar og myndighet etter loven, med mindre noe annet følger av bestemmelser gitt i eller i medhold av loven, jf. § 7, 1. ledd.

Kommunen er gitt forvaltningsansvar og myndighet "innenfor området hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven", jf. § 9, 1. ledd. Dette kalles "kommunens sjøområde" og omfatter området innenfor 1 nautisk mil utenfor grunnlinjen.

Fra dette er det gjort unntak for hovedleder og bileder som fastsatt i farledsforskriften. Her har departementet forvaltningsansvaret og myndigheten, jf. § 7, 1. ledd. Fiskeri- og kystdepartementet har delegert mesteparten av sin myndighet til å fatte enkeltvedtak etter havne- og farvannsloven til Kystverket.

For Hammerfest sin del betyr dette at staten har ansvaret for hovedleden *inn til kai* ved stamnettshavnene Polarbase og Melkøya. Også biledene til hhv sentrumshavna og Leirvika, har staten ansvaret for.

5.5 Regionale planer

5.5.1 Fylkesplan for Finnmark 2008-09

Fylkesplanen er retningsgivende for kommunal og statlig planlegging og aktivitet i fylket. Planen fastlegger mål og strategier for utvikling i regionen og er av generell/overordnet karakter.

5.5.2 Regionalt utviklingsprogram 2008-09 (RUP)

RUP skal realisere fylkesplanens visjon, mål og innsatsområder.

På området samferdsel, pekes det på følgende tiltak i forhold til å nå målsetningen om "å etablere infrastruktur som bidrar til næringsutvikling i Finnmark":

- Arbeide for gode helårige flytilbud både internt øst/vest og til/fra fylket
- Tilpasse flyrutemønstret i fylket til innbyggernes behov
- Arbeide for at felles kommunikasjonsutfordringer i fylket styrkes
- Gi aktivt innspill til Nasjonal Transportplan
- Gjennomføre planlagte infrastrukturutbygginger i fylket

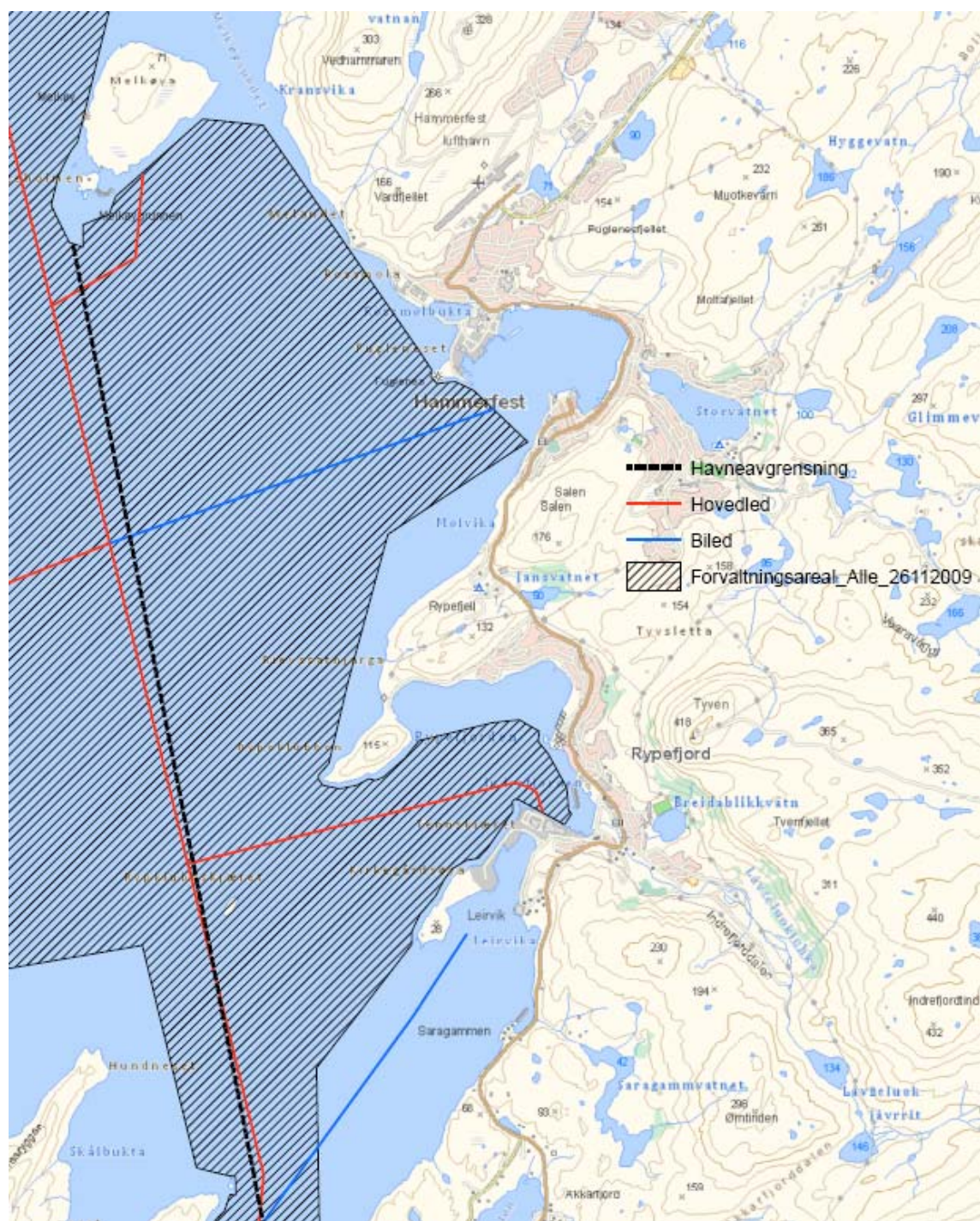


Fig. 1 Hammerfest havn: Forvaltningsareal, farleder, avgrensninger. Kilde: www.kystverket.no

5.5.3 Regional samferdselsplan for Finnmark 2010-2013

Planens strategier og tiltak legger føringer for samferdselspolitikken i Finnmark og vil følges opp i årlige handlingsprogrammer og budsjett.

Samferdselsplanlegging gjelder vegnettet, kollektivtrafikk/rutegående transport, luftfart, trafiksikkerhet, sjøtransport, fiskeri- og stamnetthavner, kystovervåking - i tillegg til andre utfordringer som transportordningen for funksjonshemmede, løyver og miljøutfordringer.

For Hammerfest Havn vil det særlig være riksveg 94 fra Skaidi til Hammerfest, planlagt ny lufthavn på Grøtnes samt havneinfrastruktur/-tiltak som har interesse. Følgende utfordringer defineres i samferdselsplanen:

- Redusere etterslepet på riksvegene. De omklassifiserte vegene gjennom Indre Finnmark og til Hammerfest vil også øke behovet og utfordringene
- Forsere utbedringer av RV 94 for å ha tilfredsstillende standard før nye industriutbygginger finner sted i Hammerfest
- Ny lufthavn i Hammerfest

Samferdselsplanen ber staten om å bruke investeringsmidler til å utvikle infrastrukturen i stamnetthavnene.

Fylkestinget anser målet i Nasjonal Transportplan 2010–19 om å gjøre Finnmark til en næringsstrategisk plattform til å være et nasjonalt utviklingsprosjekt. Behovet for opprustning/ investering i nødvendig infrastruktur, er så store at det må bevilges ekstraordinære statlige midler for å løse disse utfordringene.

5.5.4 Energistrategier for Finnmark 2010-2013

Finnmark fylkesting registrerer at Stortinget vil øke den fornybare energiproduksjonen betydelig samt legge til rette for økt utbygging av nettkapasitet mellom landsdelene og til utlandet.

Energien i naturgassen kan utnyttas direkte i husholdningen til oppvarming og matlaging, til industriformål, til drivstoff for transport og til å lage elektrisitet i gasskraftverk. Finnmark som petroleumsfylke bør tilføres bedre rammebetingelser for å kunne dra større nytte av naturgass som en alternativ energikilde.

Det er flere grunner til at investeringer i fornybar energi vil bli stadig mer aktualisert:

- Klimaendringer tvinger frem en gradvis overgang fra fossile energikilder til former som ikke bidrar til utslipp av klimagasser
- Begrenset tilgang til rimelige olje- og gassressurser
- Utbygging av store industrikompleks i Finnmark krever større lokal energiproduksjon på sikt
- Finnmark har stort potensial for å utvikle fornybare energiresurser som en betydelig eksportnæring

Strategidokumentet tar utgangspunkt i følgende visjon:

”Finnmark skal bli Nordområdenes ledende energiregion gjennom aktiv satsning på utvikling av petroleumsressurser og fornybare energikilder”.

Visjonen konkretiseres i 2 innsatsområder

1. Petroleumssektoren

Det overordnede målet for videre utvikling av petroleumssektoren i Finnmark er:

"Å etablere Finnmark som en kompetent olje- og gassregion i nært samarbeid med industrien, nasjonale myndigheter og lokale ressurser."

Strategiske innsatsområder som prioriteres i perioden 2010–2013:

- Rammevilkår for utvikling av petroleumssektoren i Finnmark
- Nærings- og industriutvikling
- Norsk-russisk næringssamarbeid
- Klima- og miljøhensyn
- Sjø sikkerhet og oljevern
- Forskning, utdanning og kompetanseutvikling

Bidra til at Finnmarks erfaringer og interesser blir ivaretatt i den forestående revisjonen av «Forvaltningsplanen for Barentshavet»

2. Fornybar energi

Det overordnede målet for satsing på fornybar energi i Finnmark er:

"Finnmark skal bli en vesentlig leverandør av fornybar energi basert på lønnsomme utbyggingsløsninger som gir store verdier tilbake til samfunnet".

Følgende strategiske innsatsområder prioriteres i perioden 2010–2013:

- Rammebetingelser
- Regionale forhold
- Nærings- og industriutvikling
- Klima- og miljøforhold
- Forskning, utdanning og kompetanseheving

5.6 Kommunale planer

5.6.1 Kommuneplanens arealdel for Hammerfest kommune 2010-2022

I gjeldende arealdel til kommuneplanen (vedtatt 16.12.10) er det i følgende bynære områder avsatt til eksisterende og framtidige byggeområder:

- Sentrumsområdene omkring Hammerfest
- Rypefjord
- Forsøl

Mens både Akkarfjord og Slettnes er avsatt til eksisterende byggeområder, er området omkring Straumsneset båndlagt med tanke på avklaring gjennom en egen kommunedelplan.

5.6.2 Kommunedelplan for Hammerfest (1997)

I gjeldende kommunedelplan for Hammerfest (vedtatt 27.06.97) er det i følgende områder avsatt arealer til sjøretta næring:

- Fuglenes
- Rossmolla

Arbeidet med revisjon av kommunedelplanen er planlagt igangsatt i 2011.

5.6.3 Kommunedelplan for Rypefjord (1997)

I gjeldende kommunedelplan for Rypefjord (vedtatt 27.06.97) er det i følgende områder avsatt arealer til sjøretta næring:

- Klubben
- Stornes
- Indre Rypefjord
- Baseområdet inkl Leirvika

Arbeidet med revisjon av kommunedelplanen er planlagt igangsatt i 2011.

5.6.4 Strategisk næringsplan 2009-2018

I gjeldende strategiske kommunedelplan for næring som har undertittelen "Sammen for en bærekraftig og nyskapende fremtid i nord", er følgende hovedmål og strategier nedfelt under satsingsområdet "Infrastruktur og logistikk":

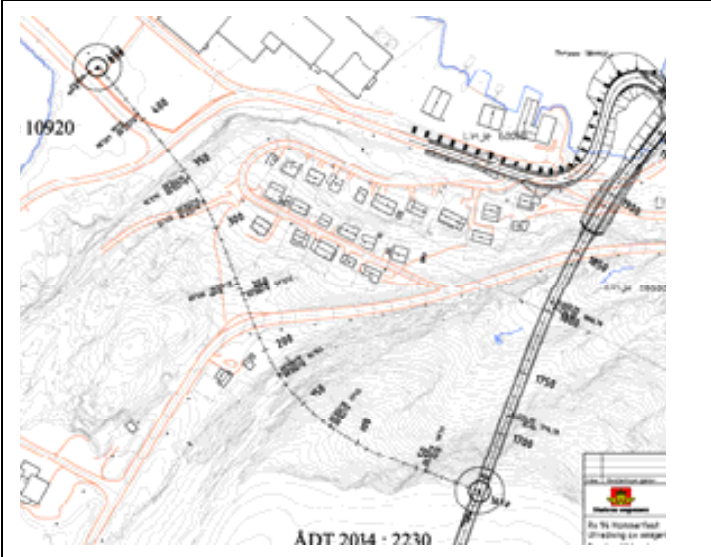
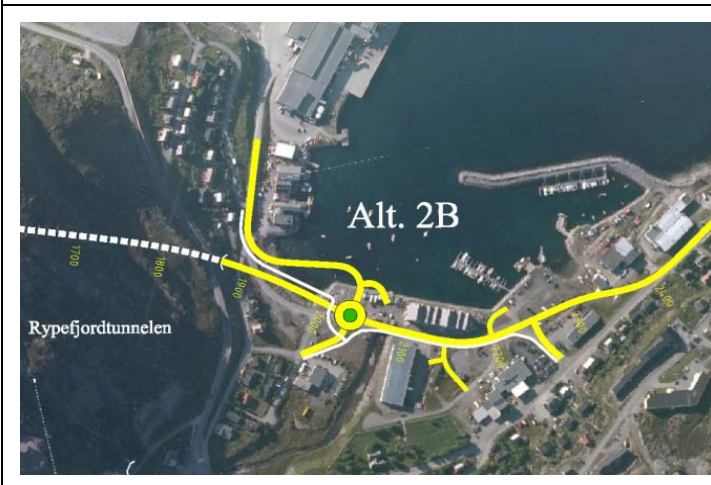
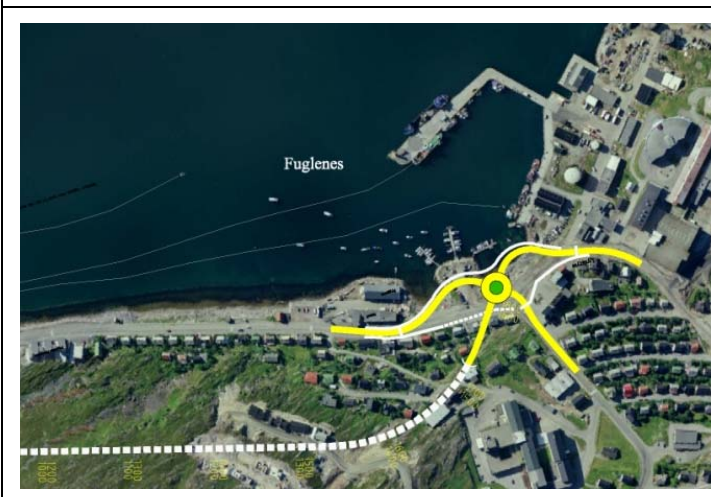
- Hammerfest skal være et knutepunkt for utviklingen i nord med konkurransedyktig infrastruktur og logistikk-løsninger
 - Arbeide for å styrke infrastrukturkapasiteter og kvaliteter innenfor biltrafikk, sjørettet virksomheter og luftfart i Hammerfest
 - Arbeide for å få på plass en ny flyplass
 - Arbeide for å styrke infrastrukturkapasiteter og kvaliteter som styrker industri- og næringsutviklingen
 - Bidra til å utvikle sterke bedrift og kompetansemiljø innenfor logistikk- og transportløsninger

5.6.5 Forslag til kommunedelplan for Rv94

Kommunedelplan for omkjøringsvei/tunnel i sentrale deler av Hammerfest kommune med konsekvensutredning, skal til endelig behandling i kommunestyret i juni 2011.

I planen vurderes en rekke alternative løsninger knyttet til utvalgte parseller, hvorav følgende valgte løsninger berører sjønære arealer, enten i form av arealbeslag eller kjøreatkomst:



	Tunnel til polarbase En avkjøring til Polarbase med kryss i tunnel i Indre Rypefjord er vurdert. Med bakgrunn i at dette ikke sparer areal i fiskerihavnen, koster mye, og er i strid med vegvesenets vegnormaler, har prosjektgruppen valgt å utelate vegforslaget.
	Rypefjord Polarbase AS får atkomst som i dag, via ny rundkjøring ved Indre Rypefjord. Medfører noe arealbeslag i indre deler av fiskerihavna, men berører ikke baseområdet.
	Fuglenes Ny rundkjøring i krysset Fuglenesveien x Forsølveien medfører noe beslag av potensielle næringsarealer.

Det er verdt å merke seg at de planlagte vegprosjekter utløser store mengder steinmasser, som en i planen foreslås nyttiggjort gjennom deponering, f.eks. ved Stigen/Rossmolla, Fuglenesbukta, Ryklubben, Polarbase, Leirvika eller tildekking av forurenset sjøbunn ved sentrum.

Her bør kommunen/havna være aktive i drøftelsene med Statens Vegvesen slik at det oppnås mest mulig samfunnsnyttig utnyttelse av sprengsteinsmassene.

5.6.6 Andre forestående planoppgaver

Kommunen har planer om igangsetting av arbeid knyttet til kommunedelplan for Straumsnes, samt reguleringsplan av masseuttak/næringsareal på Rypklubben.

6. Utvikling og status

Hammerfest Havn har hatt en positiv trafikkutvikling på 2000-tallet, mye som en direkte følge av økt næringsaktivitet med utbyggings- og driftsfasen på Snøhvitfeltet. Hammerfest Havn tilbyr havneanlegg til sjørettet næringsaktivitet, og disse kan grovt sett grupperes i 4 virksomhetsområder:

- Fiskeri og havbruk
- Reiseliv og passasjertrafikk
- Olje og gass, offshore
- Gods- og varetransport

Hammerfest Havn er organisert som et kommunalt foretak (KF). Ny havnelov vil medføre organisatoriske endringer i forhold til eier, Hammerfest kommune. Hvilken løsning som velges, er ikke avklart ennå.

Registreringer fra Hammerfest Havn viser følgende aktivitet:

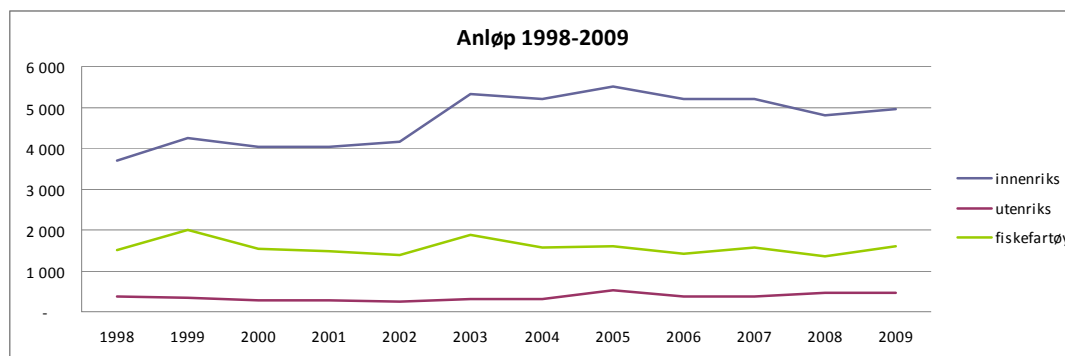


Fig. 2 Antall anløp.

Fiskefartøy under 80 bruttotonn er ikke tatt med over. Den blå linja som viser anløp av innenriksfartøy, har en markant økning fra 2002 til 2003. Dette tilskrives utbyggingsstart på infrastruktur for Snøhvitfeltet, økt byggeaktivitet i byen, osv.

Havnas betydning for fiskerinæringen synes relativt uforandret i perioden. Flytting av flytebryggeanlegget fra Rypklubben til Hammerfest sentrum ble ferdigstilt i 2009 og har vært et godt tilskudd til allmenningsavsnittet i sentrum både for små og mellomstore fartøystyper.

Mulighetsstudien, som skal vedtas som en (strategisk) delplan av Hammerfest kommune, ble startet opp i 2009 og arbeidet skal ferdigstilles inneværende år. Av øvrige tiltak/prosesser som er igangsatt siste år nevnes:

- Miljø- og grunnundersøkelser ved Fuglenes i samarbeid med Rieber Salt Hammerfest. Tiltaket har vært ute på anbud. Oppstart havneutbygging inneværende år.
- Konsekvensutredning av omlasting (oljeprodukter) i Hammerfest Havns forvaltningsområde

Sysselsettingsstrukturen i Hammerfest viser en økning i antall sysselsatte siste 9 år, over 12 prosent opp fra 2000 til utgangen av 2008. Økningen er noe over landsgjennomsnittet. Sysselsettingsregistreringene viser blant annet endringer innen næringer med havnerett

virksomhet: antall sysselsatte innenfor primærnæringene (herunder fiske og fangst) går ned, det er en reduksjon innen transport og kommunikasjon.

Størst forholdsmessig sysselsettingsøkning fra 2000 til 2008 finner vi innen forretningsmessig tjenesteyting (nær en fordobling), bygg- og anlegg, kraft- og vannforsyning.

Sysselsatte i Hammerfest per 4. kvartal, etter bosted, næring	2000	2002	2004	2005	2006	2007	2008
00-99 Alle næringer	4.799	4.819	4.995	5.030	5.156	5.312	5.392
01-05 Jordbruk, skogbruk og fiske	260	257	234	211	191	191	208
10-37 Industri, bergverksdrift, olje- og gassutv.	457	428	467	546	567	580	586
40-41 Kraft- og vannforsyning	39	47	60	57	60	48	58
45 Bygge- og anleggsvirksomhet	225	282	277	305	333	333	360
50-55 Varehandel, hotell- og restaurantv.	834	818	878	878	877	990	953
60-64 Transport og kommunikasjon	483	442	437	439	422	406	407
65-67 Finansiell tjenesteyting, forsikring	74	72	62	60	55	60	59
70-74 Forretningsmessig tjenesteyting, eiendomsdrift	240	259	342	417	498	490	475
75 Off.adm. og forsvar, sosialforsikr.	325	285	307	340	366	384	392
80 Undervisning	445	431	474	396	408	411	416
85 Helse- og sosialtjenester	1.246	1.328	1.280	1.214	1.199	1.218	1.277
90-99 Kulturell og personlig tjenesteyting	140	144	159	151	166	187	182
00 Uoppgitt	31	26	18	16	14	14	19

Tabell 1 Registerbasert sysselsettingsstatistikk. Kilde: SSB

Etter kommunens næringsavdelings oppsett, var det sysselsatt 1.879 personer i 2008 i maritimt rettede stillinger i kommunen³.

7. Virksomhetsområder med et sjørettet transportbehov

7.1 Havbruk og fiskeri

7.1.1 Oppdrettsnæringen

Norge har en ledende posisjon i verden som produsent av oppdrettet laks og ørret. Havbruksnæringen er en relativt ny næring, er svært konkurranseutsatt, men har et godt fotfeste i Vest-Finnmark med gode lokaliteter og sunn drift. Siste årene har man sett flere eierskifter der gründere har solgt seg ut.

I Rypefjord ligger Mainstreams lakseslakteri. Mainstream har 28 konsesjoner i Finnmark. Laks hentes hit med brønnbåt fra egne anlegg i Kvalsund, Loppa, Alta og Hammerfest kommuner. Mainstream har også konsesjoner i Måsøy kommune, men de er p.t. ikke i drift. Brønnbåten tar rundt 90 tonn, og anskaffelsesprosess av ny båt er startet for å øke kapasiteten.

Slaktevolumet har en kapasitet på ca. 120 tonn/dag, og de produserer rundt 17.000 tonn/år. Selskapet har bygd ut slakteriet, utvidet sin kapasitet og planlegger for produksjon opp til 30.000 tonn/år. Mainstream dimensjoneres opp til en nær dobling av produsert kvantum.

Fisken fraktes på bil til markedet, både som fersk (iset) og frossen vare.

I dag sysselsetter lakseslakteriet 28 personer. Planlagt utbygging og effektivisering, vil sannsynligvis ikke medføre økt behov for arbeidskraft. Bedriften opplyser imidlertid at videreforedling vurderes.

I tillegg til Mainstream, har også Grieg Seafood⁴ Finnmark konsesjoner i Hammerfest.

³ Hammerfest Havn, Årsberetning 2008

7.1.2 Hvitfisk, fangstledd og industri

Fiskerinæringen kjennetegnes av at ressursgrunnlaget er fornybart, det er (fortsatt) desentraliserte strukturer og et fangstledd ofte med internasjonalt ståsted. Næringen har opplevd stadige strukturendringer, eierskifter, svingninger i fangst og kvoter, effektivisering av fangst og restruktureringer av flåten, m.v.

Et annet kjennetegn ved fiskerinæringen, er at det genereres stor aktivitet rundt basisaktivitetene, dvs. fangstleddet gir store ringvirkninger. Skip og bruk trenger reparasjoner og service, mannskap trenger forpleining, skip skal bunkres og klargjøres, osv.

Inneværende sesong har ressursmålinger, bl.a. fra Havforskningsinstituttet, vist en rekordhøy torskebestand.

Hammerfest ligger nært rike fiskefelt, har god havn og godt utbygd næringsliv og service rettet mot flåte og fangstledd. Aktiviteten knyttet til fiske og fangst illustreres med antall fartøy og landet fangst. Siste 3 år viser følgende:

Lengdem.	2007	2008	2009
-> 11 m	73	70	59
11-15	10	13	10
15-21	6	6	2
21-28	5	7	10
28 ->	5	4	5
	99	100	86
Fartøy, pelagiske arter (fra Norges Sildesalgslag)			
	9	9	7

Tabell 2 Antall fartøy i Hammerfest kommune fordelt på år og lengdemeter.

Kilde: Norges Råfisklag og Norges Sildesalgslag.

Hammerfest-flåten har nedgang på de minste fartøystørrelsene, dvs. sjarker, som fisker på blad⁵ B. Dette stemmer med trenden for øvrig i næringa; Det blir færre små fartøy, mottaksstrukturen gjør at gangtid for små fartøy blir for lang for å levere fangst, eierne flyttes over på blad A, osv. Større fartøy er relativt stabilt i antall siste 3 år.

I tabellene som viser landet fangst, ser man en svak nedgang fra fiskere som leverer i egen kommune. Samtidig øker landet fangst til andre kommuner sterkt, og hovedårsaken til dette antas å komme av at fangsten de senere årene ikke har foregått rett utfor Hammerfest. Dermed har båtene levert til mottak nærmere fiskefeltene, og fangsten har da blitt registrert i andre kommuner.

Hammerfest-flåten	2007	2008	2009
1) Hammerfest	10.378.617	10.330.539	9.579.011
2) Øvrige kommuner	8.700.550	9.116.163	15.303.108
..			
Øvrig flåte			
3) Hammerfest	23.095.477	20.755.555	26.025.642

Tabell 3 1) Landet fangst i Hammerfest kommune av fartøy registrert i Hammerfest.

⁴ Grieg Seafood Finnmark sysselsetter 140 personer og inkluderer salgssavdelingen for hele Norge. Matfiskaktiviteten er i 4 regioner i Vest-Finnmark med til sammen 24 matfiskkonsesjoner. Settefiskanlegget og prosessanlegget har i den senere tid gjennomgått betydelige oppgraderinger.

⁵ Fiskermannntallet er delt inn i blad A (fiske som biyrke) og blad B (fiske som hoveddyrke). Retten til offentlige tilskudd, sosiale ordninger o.l. er knyttet til registrering i manntallet.

2) Landet fangst i andre kommuner av fartøy registrert i Hammerfest kommune.

3) Landet fangst i Hammerfest av fartøy registrert i andre kommuner.

Kilde: Norges Råfisklag og Norges Sildesalgslag.

I Rypefjord ligger Aker Seafoods Finnmark sitt anlegg. Nytt fabrikkianlegg til 150 millioner kroner ble åpnet i 2002. Produksjonen er basert på ferskt, iset råstoff hvorav ca. 75 prosent ilandføres med egne trålere. Produksjonen er i det vesentligste ordrestyrt, og fangsten fordeles noenlunde jevnt over hele året. Det er rundt 130 ansatte i Hammerfest, og årlig råstofforbruk er på rundt 8.000 tonn. Bedriften produserer ferske produkter (loins, haler, porsjoner), IQF produkter (loins, haler, porsjoner), vakumiserte produkter, lettsaltede og kaldrøkte produkter og blokk. Foredlet og fersk vare fraktes i thermotransit til Europa, hovedsakelig Frankrike. Frosne produkter fraktes på skip (Eimship).

Trålerflåten til Hammerfest Industrifiske AS sysselsatte 66 personer i 2008 og omsatte for 88 mill.kr. Selskapet administreres av Aker Seafood og leverer til Akers anlegg.

Aker Seafood i Hammerfest opplyser videre at de har satt opp en isfabrikk for å forsyne både eget anlegg og trålerflåten. I tillegg har Aker i Hammerfest en pågående (og økende) forsyning av is, og mottak av fangst fra flåte som (egentlig) leverer til Stamsund i Lofoten. Fangsten fraktes ubearbeidd på bil fra Hammerfest til Stamsund, og flåten sparer ett døgn på å slippe å gå til Lofoten for å levere.

7.2 Reiseliv og passasjertrafikk

Reiselivs- og cruisenæringen i nordområdet er i fremvekst, og det foregår flere satsinger hvor det arbeides for at denne trafikken skal bidra med positive økonomiske ringvirkninger.

Cruiseskipene er blitt større og antall passasjerer i snitt per skip har økt de senere år. Antall cruiseanløp er ikke tatt med her, men utviklingen har vært nedadgående fra 36 årlige anløp i 1999-2000, 25 skip i 2007 og i 2008, og 18 skip som det laveste i 2009.

I Hammerfest har utviklingen vært at antall skip reduseres, men at antall passasjerer er relativt stabilt. Dette samsvarer med erfaringer fra andre anløpssteder i Nord-Norge.

Cruisetrafikken i Hammerfest er ikke veldig stor målt i antall anløp, men like fullt viktig for byen. I 2010 er det foreløpig anmeldt 17 anløp. Bergen har flest cruiseanløp i Norge per år, og hadde 260 anløp i 2009. Tromsø hadde 89 og Honningsvåg/Nordkapp 104. Tall fra Cruise Norway viser følgende utvikling:

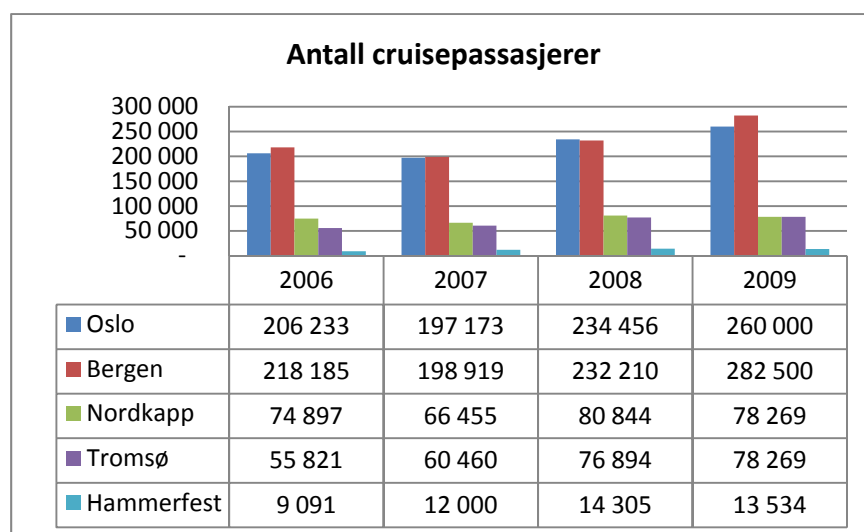


Fig. 3 Passasjertall fordelt på år og utvalgte havner. Kilde: Cruise Norway AS

Satsingsområdet for Hammerfest Turist er i stor grad sjørettet i den forstand at hovedkundegruppene, og -satsingsområdene, er

- Fisketurister
- Cruisepassasjerer
- Hurtigrutepassasjerer

Førstnevnte gruppe er mye individuelt reisende og små grupper, gjerne utlendinger. Disse leier seg inn på hotell, camping, rorbu- og reiselivsanlegg, og leier seg også båt. Fra Hammerfest Turist opplyses det at denne kundegruppen er voksende, og at man ser potensialet for ytterligere vekst.

Hurtigrutepassasjerer representerer en viktig kundegruppe både for Isbjørnklubben og for byen. I hovedsak er dette passasjerer på sørgående, da de har liggetid i byen midt på dagen. Nordgående hurtigrute anløper Hammerfest 05.30, men Hammerfest Turist vurderer også å etablere et tilbud for disse passasjerene, muligens knyttet til Isbjørnklubben. Utflukter for hurtigrutepassasjerer er et viktig forretningsområde for Hammerfest Turist, og de hadde opp mot 4.000 gjester med på utfluktene (sommer 1. juni-1.sept., vinter 1.nov.-15.mars).

Som knutepunkt for persontransport med båt, har Hammerfest en sentral rolle i Vest-Finnmark. Søylediagrammet under viser blant annet økningen i passasjertrafikk på lokalruter (og reduksjon i fjernbuss) fra 2002 når Snøhvitutbyggingen startet.

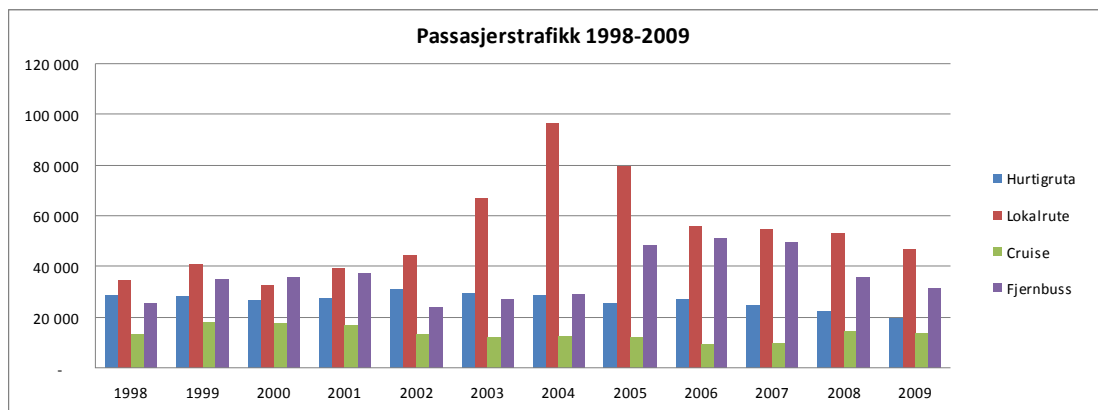


Fig 4 Passasjerstatistikk fra Hammerfest Havn.

I tillegg til trafikk tallene vist i diagram over, kommer passasjertrafikk til/fra Melkøya i 2002 og 2003, før tunnelen fra Meland åpnet. I 2002 utgjorde dette 27.443 passasjerer, og i 2003 hele 153.577.

Passasjertrafikk med båt til/fra Hammerfest er hurtigbåtruter mellom

- Hammerfest - Kårhamn - Hasvik - Øksfjord. Ruten går 5 dager/uke. Alta anløpes 1 dag/uke
- Hammerfest - Akkarfjord - Kårhamn - Lotre, og små steder på signal. Bygderuta i Sørøysund går daglig.
- Hammerfest - Øksfjord (og Loppastedene) går 6 dager i uka
- Hammerfest er forbundet 2 dager/uke med ruta Havøysund - Måsøy - Rolvsøy - Ingøy - Honningsvåg.

Rutene er kombinerte passasjer- og godsruter. Statistikk fra Hammerfest Havn viser følgende passasjerutvikling fra 2000-2009:

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
32.557	39.048	44.748	66.691	96.139	79.557	55.817	54.605	53.402	

Tabell 4 Passasjertall, lokalruter

"Snøhvitexpressen", som hurtigbåtruta Alta-Hammerfest ble kalt, startet i 2002 og hadde opp mot 60.000 pax/år i utbyggingsfasen av Snøhvit. Veolia opplyser at ruten de siste årene har hatt et passasjertallet på rundt 18.000 pax/år og at dette antallet var fallende. De reisende var ukependlere, sykehustrafikk og (noe) trafikk til/fra Alta Lufthavn og stamrutenettet.

Fylkeskommunen valgte å legge ruten ned i 2010, av økonomiske hensyn, men også begrunnet med at båten gikk parallelt med bussruten mellom Alta og Hammerfest. Siste båtrute gikk 27. juni, båten er nå omdisponert og går i rute på Loppa-stedene og i Rognsund.

7.3 Olje og gass, offshore

Måten Hammerfest Havn deltar på inn mot olje- og gassnæringen, er blant annet gjennom medeierskap i havneanlegg på Polarbase.

I mulighetsstudiet og strategiarbeidet, ønsker havna å ha en beredskap og plan for lokalisering av mulig fremtidig industri med maritimt rettet transportbehov. Dette ble også aktualisert etter Barentshavkonferansen 2010, herunder utfordrende innspill fra Norges Forskningsråds "Gassmaks" for industriell utnyttelse av naturgass. Her ble det hevdet at Norge kunne tjent 40 ganger mer på gassressursen ved å bygge industri på land og foredle gassen selv.

7.3.1 Polarbase

Selskapet og basen ble etablert i 1984 og eies i dag av NorSea Group og Ishavsolje AS. På Polarbase, 5 km fra Hammerfest sentrum, er forsyningsvirksomhet for olje- og gassindustrien og flere servicefirma lokalisert.

Polarbase har:

- Sertifisert ISPS-havn
- Utendørs areal 220.000 m²
- Innendørs areal 8.000 m²
- Kai 1: 295 m, 10 m dybde
- Kai 2: 90 m, 12 m dybde
- Kai 3: 80 m, 8 m dybde
- Flytekaier 120 m, 7 m dybde
- Brønnbåtkai
- OCTG rørinspeksjonshall: 16x25 m
- NOFO oljevernutstyr for Barentshavet
- Krankapasitet opp til 200 tonn
- Bulktanker (sement, baritt og bentonitt) og brine (salt)

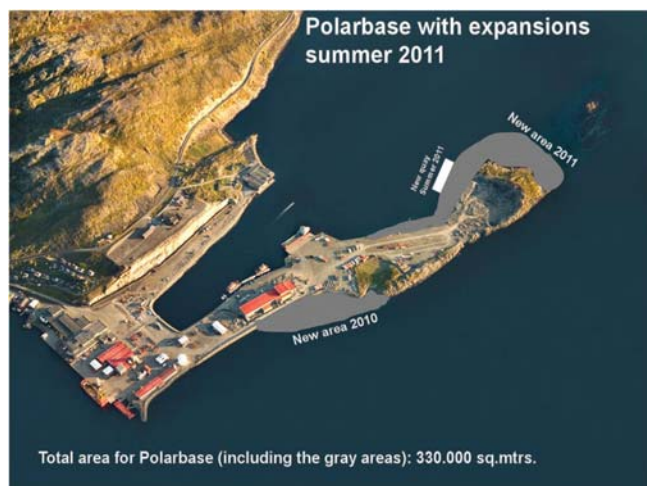


Fig. 5 Planlagt utvidelse. Kilde: Polarbase

Selskapet planlegger utvidelser av arealer, i første omgang nedsprenkning og utfylling på Kirkegårdsøya, deretter Finnøya og skjærene på utsiden. Polarbase eier byggene inne på baseområdet og leier ut til næringsaktører, og er således i løpende og nær dialog om behov. I tillegg driver Polarbase logistikktenestene som kran, lasting/lossing, trucktjenester, o.l.

Polarbase er nå inne i en tidlig vekstfase med funksjonelle logistikktenester etablert. Snøhvitfeltet gir relativt små ringvirkninger til Polarbase i driftsfasen. Det forventes at valgte offshoreløsning på Goliat vil kunne gi større ringvirkninger i driftsfasen til basen⁶.

Et utbyggingsprosjekt man har jobbet med fra Hammerfest og Polarbase, er bygging av dokk. Blant annet inngikk dette i et tilbud fra Aker til Eni Norge om plassbygging av flyter i Hammerfest for Goliat. Ideen om dokk er ikke skrinlagt, og Polarbase har uttalte ambisjoner om å realisere utbyggingen.

7.3.2 Statoil og Snøhvit

Snøhvit anlegget på Melkøya kom i drift i 2007. LNG-fabrikken har egne havneanlegg som anleggskaier og eksportkaier på øya. Ved fremtidige utvidelser vil nye, spesialiserte havneanlegg også bli plassert innenfor terminalens område.

Statoil opplyser at Snøhvit Tog 2 planlegges med en kapasitet på 70-100% av det Snøhvit Tog 1 har. Snøhvit Tog 2 planlegges med full elektrifisering basert på strøm fra overføringsnettet. Tog 2 prosjektet befinner seg nå i en første planleggingsfase. Nødvendige landarealer ble ervervet i 2009. Arkeologiske undersøkelser startet i 2009 og skal avsluttes i 2010. Investeringsbeslutning og PUD (plan for utbygging og drift) gjøres tidligst i 2013, og da er tidligste produksjonsstart for Tog 2 i 2018.

Når det gjelder næringsareal vil Statoil fortsette å bruke Polarbase, i tillegg til det arealet de disponerer på Melkøya/Kvaløya rundt Meland. Offisielt opplyses at selskapet p.t. ikke har planer eller behov for ytterligere areal. Dette kan endre seg ved videre industriell utvikling og aktivitetsøkninger/-endringer.

7.3.3 Eni Norge og Goliat

Eni Norge AS er i gang med utbyggingsfasen på Goliatfeltet. Valgt utbyggingsløsning er en FPSO (floating, production, storage and offloading vessel), en s.k. flyter. Flyteren bygges i Asia, og kun mindre utrustninger er antatt utført i Hammerfest før etableringen på oljefeltet. Til produksjonsfeltet skal det legges en strømkabel fra land. Oljen prosesseres ombord i flyteren og lastes på skip. Senest 2 år før produksjonsstart skal det foreligge en plan for hvordan gassen i feltet skal tas ut. Planlagt produksjonsstart på Goliat er november 2013.

⁶ "Forventet utvikling innenfor petroleumsrelatert industri i Hammerfest-regionen - Behov for næringsareal og lokaler", Hammerfest Næringsinvest 20.04.2009



Fig. 6 Illustrasjon, Goliat FPSO. Fra <http://www.sevanmarine.com>

St.prp. nr. 64 Utbygging og drift av Goliatfeltet (2008-2009) er Eni Norges plan for utbygging og drift, og her fremkommer blant annet policy for kontraktstildeling, m.v. Det vises særlig til:

- Tiltak fra operatøren som vil øke petroleumsrettet kompetanse og rekruttering til næringen i landsdelen (boks 3.3, s. 19)
- Tiltak fra operatøren som vil øke regionale og lokale ringvirkninger (boks 3.4, s. 20)

Landbaserte funksjoner i driftsfasen vil være knyttet til supply, service, passasjertransport, prosjektledelse og administrasjon. Mange av disse tjenestene leveres av underleverandører (på kontrakter). Driftsorganisasjonen er ikke etablert ennå, men sysselsettingsbehovet er anslått til opp mot 40 stillinger. Offshore, på flyteren, vil det anslagsvis være ca. 110 stillinger i driftsfasen. Eni Norge som selskap, har ikke til nå definert egne behov for spesifikke havne-, kai- og industriområder knyttet til utbygging og drift av Goliat.

Det antas at Polarbase vil dekke Enis servicebehov i Hammerfest-området. Ut fra kjennskap til etableringer andre steder, vil det være naturlig å tro at selskapet kan få behov for tilleggsarealer og fasiliteter for aktivitetsøkninger, støttefunksjoner, buffersoner, m.v.

7.4 Gods og varetransport

Ved Dampskipskaia i sentrum leier Vest-Finnmark Gods' i Hammerfest Havns terminalbygning.

Mesteparten av alt gods som kommer inn på skip eller trailer, håndteres og lastes om for videre distribusjon her. På gods har Alta overtatt volum og aktivitet (for Tollpost, Schenker, Bring), og fungerer nå i større grad som et knutepunkt enn hva Hammerfest gjør.

Vest-Finnmark Gods er agent for Bring, Hurtigruta og Nor-Lines. Bring kommer med 5 trailere/uken fra Tromsø + 2 fra Oslo. Nor-Lines kjører med trailer fra Tromsø de dagene Hurtigruta ikke går.

	Total godsmengde	Lastet godsmengde	Losset godsmengde	Godsmengde i innenriksfart	Godsmengde i utenriksfart
Våt bulk	2.634.189	2.568.265	65.924	598.248	2.035.941
Tørr bulk	61.172	26.083	35.089	57.042	4.130
Containere - lolo	18.512	8.479	10.033	18.512	0
Roro selvgående	25	0	25	25	0
Roro ikke selvgående	433	347	86	433	0
Annet stykkgoods	33.836	16.334	17.502	32.771	1.065

Tabell 5 Statistikk, Hammerfest Havnevesen KF, 2008. Kilde: SSB

Polarbase har en terminalfunksjon for leveranser til Snøhvit og annen industri. De har planer om bygging av en "samdriftsterminal" i Rypefjord med kapasitet til å håndtere dagens gods-og varestrøm, i tillegg til behovene fra leietakerne på Polarbase.

En eventuell flytting og samlokalisering må vurderes nøye av direkte og indirekte berørte parter. De ulike transportselskapene konkurrerer, og flere aktører i bransjen hevder at dersom selskapene mister eksklusivitet, avviker de fremfor å øke/flytte aktiviteten i et allerede marginalt markedsområde.

Hammerfest Sentrum er anløpssted for Hurtigruta. Standpunktet som Hurtigruta ASA generelt forfekter, er at de som reiselivsaktør ikke ønsker å legge til på et industriområde utenfor byen. Av hensyn til passasjerene, ønsker de anløp i sentrum.

Særlig på nordgående rute er det til dels store godsmengder som sendes med Nor-Lines og Hurtigruta, og dette landes ved terminalen i byen. Dette foreligger det ingen planer om å endre på.

8. Ambisjoner

8.1 Utviklingsperspektiv

Aktivitet i Nordområdene har fått andre perspektiver/rammer ettersom det er oppnådd enighet mellom norske og russiske forhandlingsdelegasjoner om trekkingen av en grenselinje i Barentshavet og Polhavet. En felles uttalelse fra Russland og Norges utenriksministre er forankret i den felles erklæringen som statsminister Jens Stoltenberg og president Medvedjev skal signere.

Den anbefalte løsningen innebærer at det omstridte området på omkring 175 000 km² deles i to tilnærmet like deler.

Løsningen vil også omfatte bestemmelser om samarbeid på fiskeri- og petroleumssektoren. Det gjenstår noe teknisk kontrollarbeid før selve avtalen kan legges fram for undertegning. Deretter skal avtalen behandles av de to lands respektive nasjonalforsamlinger.

Hvilke nye muligheter kan dette åpne for Hammerfest, nærhet til naturressurser, havn/trafikk, osv.?

Barentshavet har flere interessante områder med lovende bergstruktur for olje- og gassfunn, spesielt østover. Når Dumaen og Stortinget (forventningsmessig) i løpet av vinteren 2010/2011 har ratifisert den endelige delelinjeavtalen, forventes det en forsert seismikk- og leteboringsaktivitet i det som til nå har vært "omstridt område". Også Norge kan gjøre nye undersøkelser i områdene opp mot delelinjen.

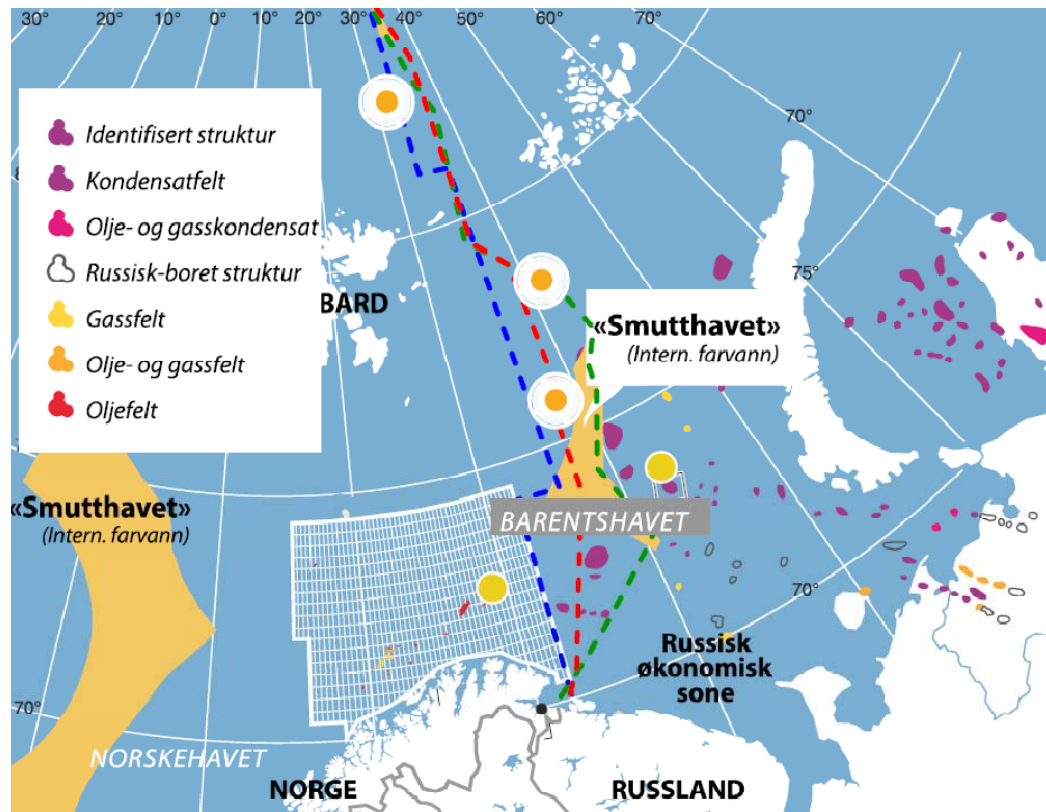


Fig. 7 Kilde: www.nyhetsgrafikk.no 28. april 2010

Det er en allmenn oppfatning innenfor energi-/fagmiljø, at tyngdepunktet for Norges olje- og gassvirksomhet flyttes nordover. Feltene i Nordsjøen tømmes gradvis, og det er knyttet store forventninger til funn i de nordlige områdene. Russerne har påvist til dels store olje- og gassfelt også opp mot delelinjen, og dette antas å være en av grunnene til at delelinjeforhandlingene har tatt lang tid.

Oljeselskapene håper først og fremst å finne olje når de borer. Oljefelt er rimeligst å bygge ut, og oljen kan enkelt fraktes med tankskip til et stort antall mottaksanlegg over hele verden, ikke minst i Europa. Når de islagte sjøområdene stadig minker, kan også oljefrakt over Polhavet aktualiseres. Dermed reduseres transporttid og -kostnader til de store markedene i Asia betraktelig.

Det anses som lite sannsynlig at det i fremtiden bygges store oljeterminaler på land. Flytende oljeterminaler med tilhørende bøyelastinger er mest aktuelt, noe utbyggingsløsningen for Goliat-feltet bekrefter. Hva som kan forventes av ringvirkninger er godt dokumentert i konsekvensutredninger for Goliat-utbyggingen. Nivået her anses som det mest sannsynlige dersom olje avdekkes i flere felt i Barentshavet. På land vil det være behov for forsyningstjenester i vid forstand, ref. forsyningsbasen i Kristiansund.

Flere fagfolk tror på funn av mer gass i nord. Statoil forbereder for neste byggetrinn på Melkøya, og håper på noen tilleggfunn før dette iverksettes. I Barentshavet finnes det enorme Shtokman-feltet, og russerne planlegger å selge gass herfra etter 2016 – 2017. Gassen vil bli tatt på land i Teriberka, 12 mil etter vei øst for Murmansk. Gassen vil dels bli fraktet derfra i rør over land til Finskebukten, før den går over i sjøledning til Tyskland/Europa. Den andre delen planlegges omdannet til LNG, og fraktes med skip til Amerika eller Europa.

LNG-markedet er under press for tiden. I USA jobbes det med utvinning av skifergass fra enorme innenlandske felt, og det antas at gass fra dette kan være kommersielt utnyttbar innen kort tid. Dette vil påvirke prisen på LNG på kort sikt, og vil sannsynligvis også influere på

investeringsbeslutningen som skal gjøres høsten 2011 om utbygging av et kostbart LNG-anlegg for Shtokman-gassen.

Hva vil så skje dersom det blir funnet et større gassfelt i de lovende strukturene på norsk side av delelinjen i Barentshavet? Det finnes i dag bare to reelle muligheter for eksport: Som rørgass (som fra Ormen Lange på Møre-kysten til England) eller som LNG (som fra Melkøya).

Gassleveransene fra Norge som i dag går i rør til Europa, er forventet å avta betydelig de neste tiårene. For å utnytte ledig kapasitet i denne infrastrukturen, vil ett scenario være at disse rørene i framtiden forlenges videre nordover langs norskekysten, kanskje helt opp til Barentshavet. Nye gassfunn vil da kreve at gassen renses tilstrekkelig enten på flytende anlegg på feltet, i nyutviklete undervannsprosessanlegg eller på tradisjonelle landanlegg (eks. Nyhamna på Aukra for gass fra Ormen Lange).

LNG-terminaler er svært kompliserte og kostbare anlegg, flere titalls milliarder kroner pr byggetrinn, og stiller store krav til både landområder og maritime forhold. Men dersom det blir funnet større gassfelt øst i det norske området, kan etablering av en ny LNG-terminal i Øst-Finnmark bli vurdert nøye av oljeselskapene. Økonomisk vil det være mest gunstig at gass fra mindre felt også utenfor Øst-Finnmark vil bli ført i rør til Melkøya for prosessering. Det er derfor all grunn til å tro at LNG-terminalen på Melkøya vil ha lengre levetid enn gassen fra Snøhvit-feltet. Det anses som realistisk at LNG-terminalen på Melkøya minst har et 50-års perspektiv.

Det forskes på en rekke nedstrømsaktiviteter for gass:

- Energi for energikrevende industri. Eks. Hydro har vært med å bygge en stor aluminiumsfabrikk i Qatar, hovedsakelig pga av billig energi fra gass. Et annet eksempel er industrien i Grenlandsområdet som i mange år har jobbet for å få gassledning fra Kårstø.
- GTL – "gas to liquid": Flybensin, miljøvennlig diesel, etc. produsert fra gass
- Fiskefôr

Videre kan en se for seg utnyttelse av gassen som energikilde til bearbeiding av råvarer, spesielt fra Finnmark:

- Foredling av kobber fra Kvalsund
- Foredling og videre bearbeidelse av jernmalm fra Kirkenes (og fra Kiruna/Nord-Sverige)
- Foredling av andre råvarer/mineraler fra regionen

Gassen fra Melkøya har altså et stort potensial for videre bruk både som råvare og energikilde. I media uttaler avtroppende sjef Bernt Reitan fra aluminiumsgiganten Alcoa, at Finnmark *"...passer perfekt til bygging av gasskraftverk og aluminiumsverk"*. Videre poengterer han at Norge har en unik mulighet grunnet høy kompetanse på aluminium og tilgjengelig energi i form av gass. Men, iflg. Reitan, står det på politisk vilje (jfr. CO₂-debatten).

Det langsiktige tidsperspektivet for gassforsyningen til Hammerfest, gjør regionen attraktiv for nedstrømsaktiviteter. Men det kan være vanskelig å konkretisere hva som bør gjøres av forberedelser for slike aktiviteter. Regjeringen har imidlertid "invitert" Nord-Norge til å spille en sterkere nasjonal rolle, og bli et nasjonalt tyngdepunkt. Dette kan kun gjøres dersom det vises i kommunene og regionene at det satses. Det er et uttrykt samfunnsansvar å identifisere utviklingsområder, og tilrettelegge for eksisterende og nye etableringer av betydelig størrelse. Kun de store visjoner vil kunne regne med å få den nødvendige støtte fra sentralt hold.

Men den viktigste forutsetningen for videre utnyttelse av gassen i regionen vil derfor være om det vil bli overordnet politisk vilje i Norge til at vi selv skal kunne bruke mer av den energien

som vi i dag selger ut av landet, jfr. gasskraftverk, dvs. økt CO₂-utslipp i Norge. Før dette skjer, vil større nedstrømsaktiviteter for gass omtrent være umulig å realisere.

8.2 Nærings-/virksomhetsområdene

8.2.1 Generelt, infrastruktur

For videre utvikling i Hammerfest - som nyetableringer og utvidelser - er god infrastruktur og gode logistikk-løsninger viktig. Dette er et gjensidig avhengighetsforhold, og det kan variere hva som kommer først av infrastruktur og næringsetableringer. Mens noen næringsaktiviteter har løsninger som kompenserer for avstandsulempe, er andre mer stedbundne.

Generelt vil det være viktig for Hammerfest å ha god vegstandard og høy regularitet på fly. Dersom transport representerer en flaskehals, kan etableringer legges andre steder. Status i forhold til kjente infrastrukturtiltak, er omtalt i kap. 4: Ny flyplass og utbedring av RV94 er lagt inn i Nasjonal Transportplan. Førstnevnte tiltak er foreløpig ikke finansiert.

Kraftforsyning i form av ny overføringslinje til Finnmark, er et arbeid som er igangsatt i Statnetts regi.

Flere studier påpeker behov for ny infrastruktur fra 2010 og frem mot 2018/2020, og både flyplass, veg og kraftlinje anses som svært viktige å få realisert. Bygging av kaier/maritimt rettet infrastruktur for riggvedlikehold og reparasjoner, er også trukket frem som et infrastrukturbehov. I tilknytning til dette følger behov for nye industriarealer.

8.2.2 Havbruk og fiskeri

I dag har Aker Seafood et relativt nytt anlegg i Rypefjord, og det foreligger ikke konkrete planer om utvidelser. Mainstream er i gang med utvidelser, og ser et potensial for bl.a. økt foredling og verdiskaping. Det opplyses at planene i så fall ikke har arealmessige konsekvenser utover det arealet bedriften allerede disponerer.

Å styrke Hammerfest som liggehavn for både hjemme- og fremmedflåten, kan ha et nærings(klynge)potensial i den forstand at vare- og tjenesteleverandører til flåte og mannskap kan styrke sitt driftsgrunnlag. Knyttet til en slik satsing, kan Hammerfest Havn også utfordres på fiskerihavnutbygging.

8.2.3 Reiseliv og passasjertrafikk

For reiselivsnæringen vil videre satsing på sjøretta opplevelser og aktiviteter fortsette. I tillegg vil Hurtigrutepassasjerene fortsatt være viktige, både for reiselivsaktører og for byen som handelssted. Reiselivsnæringen har ingen egne, definerte sjøretta arealbehov.

Cruiseturisme er et satsingsområde flere steder i Nord-Norge. Generelt er det mange utfordringer knyttet til infrastruktur og transport- og logistikk-løsninger. Eksempelvis kan nevnes kapasiteten som kreves for å ta 1000 passasjerer på sightseeing: Dette krever minimum 20 turistklasse busser, guider/turledere som behersker ulike språk, stor kapasitet på severdigheter/attraksjoner og hos opplevelses- og aktivitetsleverandører. Få destinasjoner i Norge kan stille slik kapasitet til rådighet for kortvarige og "sporadiske" besøk, og til en akseptabel pris. Hammerfest Turist har ingen definert cruisesatsing som tilsier at de på tilbudssiden har behov for noen kapasitetsøkning.

8.2.4 Olje, gass, offshore

Oljeselskapene som er etablert i Hammerfest, har løst sine transportbehov for pågående og planlagt virksomhet: I tillegg til fasilitetene på Melkøya og på Meland har Statoil et stort verksted-/lagerbygg samt uteområder på Polarbase's område. Eni Norge har ikke definert noe behov som ikke kan dekkes på Polarbase.

Det er store utfordringer til hvordan man kan styrke det næringsmiljøet som leverer til olje- og gassindustrien. Driftsgrunnlaget til mange bedrifter som etablerte seg i Hammerfest og Nord-Norge sviktet, i den forstand at oppbygd kapasitet og kompetanse kunne nyttes på nye utbygginger som kom tett nok (tidsmessig) innpå Snøhvitutbyggingen.

Det er imidlertid forventet god aktivitet på Polarbase i de nærmeste sesongene som følge av den planlagte borevirksomheten utenfor Finnmark.

Strategisk bør lokalt og regionalt næringsliv arbeide for - og samarbeide om - å skape sterkere og mer konkurransekraftige leverandørklynger. I så fall bør man se ut over egen region og sikte seg inn på hele den norske sokkel som marked, og deler av den russiske.

Hammerfest Havn har en viktig rolle som tilrettelegger for næringsaktører som har et maritimt transportbehov. Herunder ny virksomhet, som ennå ikke har konkretisert sine transport- og arealbehov.

På Barentshavkonferansen, ble en rapport fra Norges Forskningsråd presentert, hvor hovedbudskapet var at Norge har "gitt fra seg inntekter" ved å ikke foredle gassen selv (fra www.oilinfo.no).

Den antas at det er bred enighet om at de industrielle mulighetene knyttet til gass som energikilde, kan ivaretas/utnyttas bedre. Det er imidlertid ikke alltid klart hvem som skal være pådrivere for slike oppgaver, når den industrielle aktøren ikke selv står frem eller er pådriver.

8.2.5 Gods og varetransport

Gode trafikk- og logistikk-løsninger er sentralt for transportnæringen i Hammerfest. I dag synes ikke godsmengdene og trafikkbelastningen ved Vest-Finnmark Gods å være så stor, at ikke byen skulle "tåle" dette. Mange detaljister får sine leveranser direkte, og ikke via speditør. Denne trafikken vil fortsette, uavhengig av hvor eventuell ny terminal lokaliseres.

På den ene siden er dagens terminal i sentrum uhensiktsmessig og lite effektiv for gods. Den mangler også venterom og fasiliteter for passasjerer. På den andre siden, er Hurtigruta som transportør helt sentral, og de ønsker ikke å flytte ut av sentrum.

Det foreligger planer om at tidsriktige lokaler skal stilles til rådighet i nytt bygg på Polarbase. Det er ikke kjent hvilke aktører som skal inn her.

Dersom den øvrige godstrafikken flyttes ut av sentrum, vil det være aktuelt å legge til rette for en begrenset godshåndtering (hovedsakelig til/fra Hurtigruta) i kombinasjon med andre funksjoner ved dagens havneterminal.

9. Havne- og arealbehov for sjørettede virksomheter

9.1 Dagens situasjon

Gjennom studien er dette identifisert som de viktigste havneområder i Hammerfest i dag:

- Melkøya-området:
Brukes i sin helhet av LNG-terminalen. Her finnes både anleggs- og spesielle eksportkaier kun for terminalens eget behov. Området har muligheter for utvidelser, og dette er avsatt til terminalutvidelser.
Området blir ikke vurdert videre i denne rapporten.
- Meland – Rossmolla:
Arealer uten mulighet for kaibygginger pga. bølgepåvirkning fra Sørøysundet. Store deler av arealene er allerede tatt i bruk eller kjøpt/øremerket til ny virksomhet.
Området blir ikke vurdert videre i denne rapporten.
- Fuglenes-området:
Store deler har by-bebyggelse (forretninger, skoler, boliger). Kun deler av sørøstsiden brukes til sjørelatert virksomhet i dag. Er under press for ytterligere by-bebyggelse pga sentral beliggenhet. Potensiale for strukturering av havneanleggene, samt for de nærmeste landarealene.
Havneanlegg (regnet fra ytterst ved moloen) (ref. Den Norske Los):
 - * Mindre flytekaier, trepirer og slipp
 - * Havnevesenets kai: 58 m kaifront, vanndyp rundt 7m
 - * Rieber: 68m kaifront, vanndyp rundt 5m
 - * "Mackkaia": 40m kaifront, vanndyp 3,6m – 4,3m
 - * Bølgebryterkaia: Ytterside: 70m + 142m kaifronter, vanndyp 4m til 12-15m.
 - Innerside: 65m + 130m kaifronter, vanndyp 5m til 11-12m
 - * Flere fiskerikaier: 45m + 85m kaifront, vanndyp rundt 5m
- Sentrumsområdet:
Historisk det viktigste havneavsnittet i kommunen. By-bebyggelsen ligger tett opptil sjøen, og havna er under press for ytterligere bybebyggelse/-behov. Jevnlige anløp av Hurtigrute, godsbåter, hurtigbåter, fiskebåter, samt båter fra distriktet. Lastebiltrafikk til havneområdet går tvers gjennom sentrumsgatene og er dermed omstridt/uønsket, og de nye planene for innfartsveien til Hammerfest vil ikke endre dette.
Området foran nedlagte Findus er tidligere vurdert som mulig lokalisering for ny cruisebåtkai.
Havneanlegg (regnet fra Batterimoloen) (ref. Den Norske Los):
 - * "D/S-kaia": ca 175m + 73m + 46m kaifronter, vanndyp fra 8m til 12m på utsiden til 6m til 3m på innsiden.
 - * Flere faste og flytende kaier i indre havn for mindre båter, fiskefartøyer. Vanndyp 3 til 6m
- Rypklubben:
Tidligere brukt av Esso til bunkersanlegg. Eksisterende kaier av dårlig standard. Kommunalt industriområde er under opparbeidelse. Adkomstveien er utsatt for snøras.
- Fiskerihavna i Indrefjord (Rypefjord):
Større sjark-/småbåthavn bak molo. Slipp og mindre almenningsskai.
- Polarbase-området:
Opprinnelig bygget for Polarbase AS, men området er utvidet til totalt 250 da. Flere aktører er etablert nært opptil – og delvis inne på – det opprinnelige baseområdet,

bl.a. Aker Seafood, Mainstream Lakselakteri, samt fryseri og fiskekassfabrikk. Havneanleggene m.m er videre beskrevet i kap. 6.3.1 foran.

Havneanleggene på basen eies av Polarbase og Hammerfest Havn i fellesskap. Denne måten å finansiere og drifte havneanlegg på har vært en suksess, og denne type samarbeid bør videreføres.

- Leirvika:

Mindre område med 67m kai med vanndyp 4m til 6m.

I tillegg er det flere mindre steder på Sørøya og Seiland som har flere mindre havneanlegg hovedsakelig for fiskebåter, samt ferjeleier noen steder. Disse stedene vil ikke bli drøftet videre i denne rapporten.

9.2 Kortsiktige behov

Ut fra kartleggingsarbeidet er følgende kortsiktige behov avdekket:

- Tilgjengelige sjørettede industriarealer mangler i dag (utenom arealene som Polarbase disponerer og som er under utvidelse)
- Hurtigruten skal legge til i sentrum ved terminalen der godshåndteringen foregår.
Det vil være aktuelt å legge til rette for en begrenset godshåndtering i kombinasjon med andre funksjoner ved dagens havneterminal.
- Havneanleggene på Fuglenes trenger å forbedres/utvides, og det er inngått samarbeidsavtale med Rieber om utvikling av havneanlegg på Fuglenes. Nye anlegg vil ha ledig kapasitet, og da kan gods flyttes hit fra sentrum (se punktet ovenfor)
- Det er behov for ei cruisebåtkai, men dette behovet kan løses på den planlagte nye kaien på Fugleneset
- I indre havn er de maritimt beste kaiområdene utbygd, og det er heller ikke plass til nye arealer. Sjøområdet kan om nødvendig utbygges med flere flytekaier dersom liggekai-kapasiteten trenger å økes.
- Hammerfest Havn i samarbeid med Polarbase har under planlegging ei ny felles eid kai på Polarbase sitt område.
- Polarbase planlegger et nytt terminalbygg på eget område.

Ambisjonene for Hammerfest må være større enn de kortsiktige behovene viser. På lengre sikt bør ambisjonene være å tilrettelegge for egnede sjørettede arealer med potensial for å møte en (stor) økning av olje- og gassvirksomheten i Barentshavet. Herunder kommer arealer for industri avledet fra olje- og gassvirksomheten.

9.3 Langsiktige ambisjoner for Hammerfest-området

Basert på gjennomført kartleggingsarbeid og prosess i styringsgruppen, kan de havnerelaterte ambisjonene for Hammerfest oppsummeres slik:

- Den viktigste fiskerihavna i Finnmark:
 - o Å ha alle nødvendige servicefunksjoner tilgjengelig i Hammerfest-området
 - o Å sikre utviklingspotensial for eksisterende fiskeribedrifter
 - o Å ha tilgjengelige arealreserver for nye virksomheter
- Knutepunkt for sjøveis godsdistribusjon for ytre del av Vest-Finnmark:
 - o Å tilgjengeliggjøre arealer som er konkurransedyktige på logistikk-løsning (og pris?)

- o Stimulere til samling av gods fra bil og båt i én lokasjon
- Hammerfest-området skal ha den viktigste forsyningsbasen for olje- og gassvirksomhet fra Lofoten og nordover i Barentshavet:
 - o Å støtte Polarbase i deres utvidelsesplaner
 - o Å tilrettelegge det overordnede kommunale planverket slik at Polarbase har all den utvidelsesmuligheten som er realistisk for dem
- Det viktigste området for nedstrøms industrivirksomheter basert på lett tilgjengelig olje- og/eller gass:
 - o Å identifisere og tilrettelegge nye og store arealer hvor ny industri kan etableres pga. lett tilgjengelig gass/LNG som råvare og/eller energikilde.

9.4 Områder med potensial for nye sjørettede virksomheter

I det etterfølgende søker vi å avklare områder i kommunen som kan være egnet til sjørettede virksomheter som har størrelse og potensiale til å møte de langsiktige ambisjoner som er framsatt.

9.4.1 Forutsetninger

Hammerfest har ikke lett tilgjengelige sjønære arealer som enkelt og relativt billig kan bygges ut. Topografien tilsier at mye fjell må sprenges og utfylles før arealene kan brukes, noe som betyr at utbyggingskostnadene vil bli høye. Men dette er et faktum som gjelder for de fleste kommuner i regionen/Nord-Norge.

I denne vurderingen er det forutsatt at nye arealer ikke har fjellskjæringer over 30 – 35m høyde. Volumberegninger er ikke gjort. Vi kjenner ikke til grunnforholdene på de aktuelle lokalitetene, og disse kan medføre endringer i forhold til hva vi foreslår her.

Foruten nærheten til framtidig hovedvegnett (i figurene er anbefalt trasé for ny Rv94 vist med rødt strek), er ikke beliggenheten i forhold til flyplass eller andre service- og kulturfunksjoner vektlagt i vurderingen.

Ellers har vi bare i begrenset grad vurdert evt. interessekonflikter for områdene, for eksempel knyttet til kulturminner, naturverdier eller reindriftsinteresser.

Vi har med andre ord gjort vurderingene ut fra rene tekniske/maritime hensyn.

Med bakgrunn i at forannevnte behov i større grad er basert på visjoner enn på konkrete analyser, har vi heller ikke satt opp en fullverdig prioritering av områdene. Framtidige studier forutsettes å gå mer i dybden når prioriteringer må gjøres.

Følgende områder er vurdert å ha potensiale for arealutbygginger for ny industri-/havnevirksomheter:

9.4.2 Fuglenes

Området har potensial for mer aktivt havnebruk. Her planlegger Hammerfest Havn ny kai sammen med Rieber Salt AS, og da vil en få en sammenhengende kaifront på rundt 160m. Ved noe utdyping foran kaien, vil denne også kunne benyttes av cruisebåter med opptil 250 - 300m lengde.

Det innerste arealet i Fuglenesbukta har lenge vært avsatt til fiskeriformål men er per i dag ikke utbygd. Det planlegges nå en rundkjøring i dette området som en del av fremtidig riksveg. Det vil allikevel være mulig å utnytte det sjønære arealet til havne- og fiskerivirksomhet ved utfylling i strandsonen ved Fuglenes krysset. Ved planlegging av rundkjøringen må mest mulig areal i strandsonen avsettes til og tilrettelegges for havne- og fiskerivirksomhet.

Hammerfest trenger et nytt område som kan avlaste havneanleggene midt i sentrum. Ved den planlagte kaiutvidelsen og videre oppfyllinger mot bølgebryterkaia vil det bli viktige arealer som kan benyttes til de samme funksjoner som i dag løses over dagens D/S-kai.

Trafikalt anses lastebiltrafikken mellom Fuglenes og de planlagte veitunnelene som adskillig gunstigere enn dagens situasjon med trafikk gjennom sentrumsgatene. Men om en slik deling av gods mellom sentrum og Fuglenes er gjennomførbar må drøftes nærmere med aktørene.

Hammerfest bør ha et verkstedområde med slipp, og området ytterst ved moloen bør derfor beholdes til dette formålet – i alle fall inntil en annen løsning er etablert.

Arealmessig kan det utfylles noe mot slipp-området, samt mot bølgebryterkaia, og dermed oppnå opp mot 10 dekar helt nye arealer. Disse kan oppbygges f.eks. med masser fra miljøsanering / deponi fra den planlagte generelle miljørensingen av sjøbunntmassene i Hammerfest havn.

For øvrig bør selve bruken av områdene på Fuglenes struktureres bedre slik at mer av dagens arealer kan benyttes/sikres til havneformål.



9.4.3 Forsøl

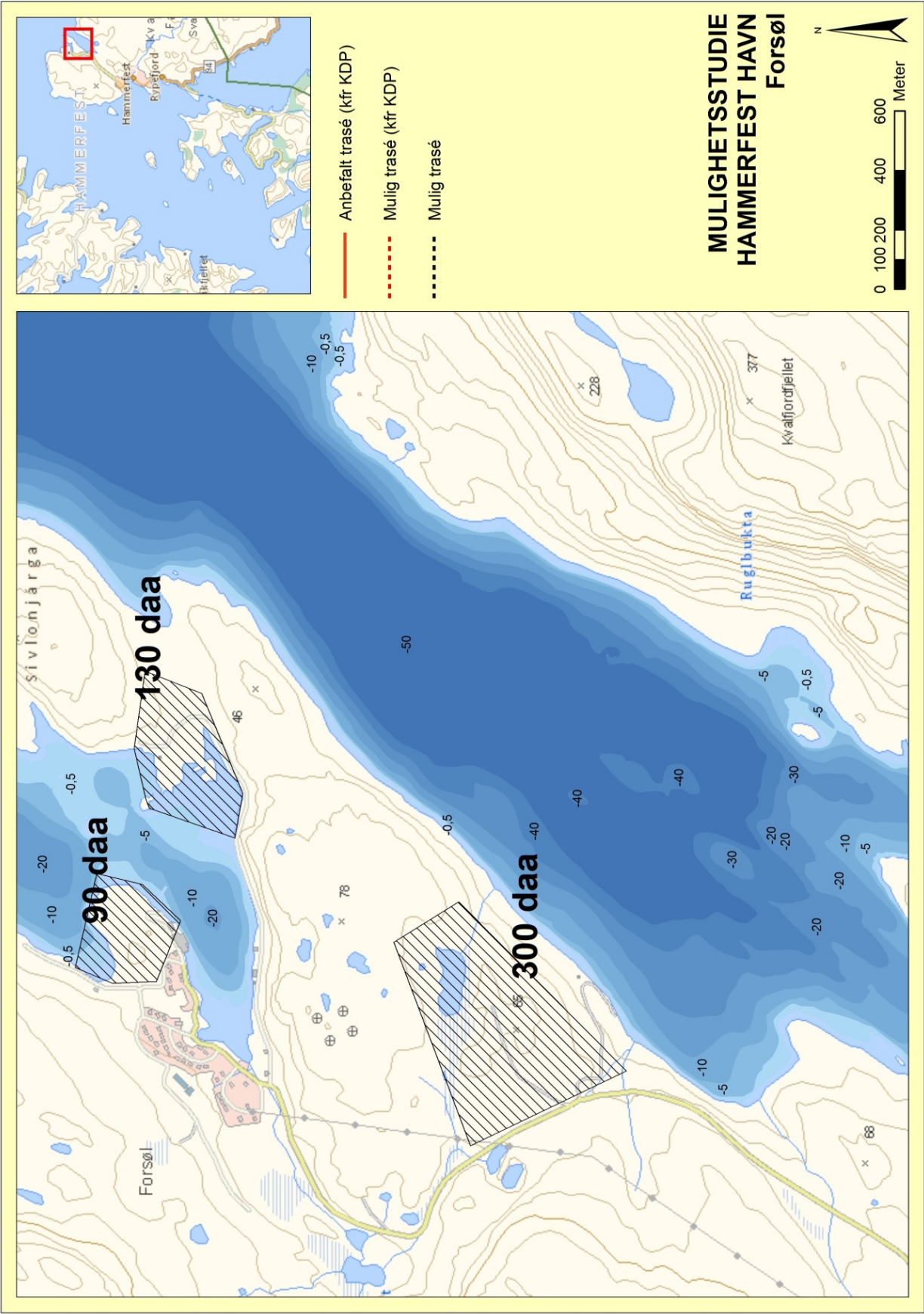
Forsøl ligger ca 8 km øst for Hammerfest lufthavn, langs Fv 391.

Forsøl er i dag en ren fiskerihavn, og det må sikres at dette stedet fortsatt kan videreutvikles som dette. Maritimt er innseilingen til Forsøl trang pga. vandyp og bredder, og er derfor best egnet for anløp av fiskefartøy/mindre lastebåter.

Opp mot 90 dekar kan opparbeides på og rundt Sandbuktneset. Men det kan også opparbeides over 130 dekar på andre siden av Forsølbukten mellom Kvernes og Kirkegårdsbukten, uten at det gamle fredede kirkegårdområdet synes å bli berørt. Begge disse områdene bør vurderes sikret med tanke på industrietableringer i framtiden.

Området på høyden mellom Storvannet, Kvalfjorden og Forsøelveien kan også tenkes opparbeidet til industriområde (300 dekar). Det er forholdsvis bratt ned til Kvalfjorden, og havneanlegg her kan være vanskelig. Fjorden ligger åpent mot nordøst, og kaier vil dermed få lav regularitet som følge av svell/havsjø.

Landområdene ved bunnen av Kvalfjorden er forholdsvis kuperte. Men det finnes arealer sør for Vesterbotn og Pollen hvor det på hvert av stedene kan opparbeides 100 til 150 dekar industriområder. Arealene ligger også her noe fra sjøen, og det trengs 2 til 3 km ny adkomstvei til disse før evt. realisering. De to sistnevnte arealene er ikke vist på kartskissene.



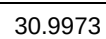
9.4.4 Rypklubben

Sjøområdet i le av Rypklubben er godt beskyttet mot bølgepåvirkning. Kommunen har allerede startet utbygging av et industriområde her, uten at det så langt er planlagt noen kaier i tilknytning til dette. Totalt antar vi at det realistisk kan utbygges ca 140 dekar arealer.

Arealpotensialet utover dette er ganske begrenset, og det samme er mulighetene for bygging av nye havneanlegg. Det beste området er nordøstre strandområde på selve Rypklubben, men her er landområdet til gjengjeld meget bratt.

Rypklubben kan være egnet til fjellagring av for eksempel olje, og sjøområdet utenfor har gode kvaliteter for manøvrering av store skip.

Selv om Rypklubben ligger relativt nært Rv 94, er det behov for utbedring av adkomst for at området kan utnyttes videre (for eksempel tunnel opp til Storsvingen).



9.4.5 Polarbase-området

Polarbase AS har vært en nøkkelbedrift for oljeaktiviteten utenfor Troms og Finnmark, og ambisjonen er at dens betydning skal øke etter som forventet oljevirkksomheter kommer i gang lengre øst i Barentshavet. Forsyningsbasen må derfor sikres alle reelle utvidelsesmuligheter for å kunne tiltrekke seg aktiviteter som hele regionen vil nyte godt av.

Innerst mot Indrefjord er det på basens område etablert flere fiskerirelaterte virksomheter, totalt ca 30 dekar. Disse områdene er stort sett fullt utbygd, og bedriftene her har begrensede utvidelsesmuligheter utenom å bli tildelt noen mindre tilleggsarealer av Polarbase AS. Polarbase ASs områder i nordøst er imidlertid omtrent fullt utnyttet, og da er det begrenset med tilgjengelige tilleggsarealer for andre.

Polarbase AS har de siste årene vært under nærmest kontinuerlig utvidelse mot øyene i sørvest. Totalt tilgjengelig areal for basen er i dag rundt 220 dekar. Da er det meste av steinmasser fra Kirkegårdsøya og Finnøya nedsprenget og utfylt. Videre utfyllinger over skjærene mot Nordmannsbåen i sørvest er teknisk mulig, og vil gi rundt 280 dekar i tillegg. Men de siste utfyllingene mot sørvest vil bli kostbare pga et par dype renner (over 20m dype) mellom skjærene. Og det vil også være vanskelig å finne tilstrekkelig med sprengstein til disse utfyllingene. Videre uttak av sprengsteinmasser fra Leirvikhaugen er så vidt vi kjenner til ikke mulig. Kanskje vil en videre utbygging av Polarbase AS kunne skje med masser fra parallelle utbygginger enten i Leirvika eller på Straumsneset. Men uansett bør sjøarealene ut til Nordmannbåen sikres for Polarbases framtidige utvidelser. Med disse tilleggsarealene vil Polarbase ha tilgjengelig opp mot 500 dekar, noe som vil gjøre Polarbase til en av de største og best egnete basene av denne type i Norge.

Hele sørøstsiden av arealene vil være egnet til kaianlegg. Utfyllingene vil videre skjerme Leirvika-bassenget innenfor, og med dybder på 40 til 60m vil sjøarealet være meget velegnet til for eksempel utrustninger av større plattformer som ikke nødvendigvis trenger ligge ved kai.

Baseområdet er i forslag til kommunedelplan for Rv 94 gitt framtidig atkomst fra ny rundkjøring i Indrefjord, men også alternative løsninger er vurdert.

9.4.6 Leirvika

Utenom det mindre området som er planert og bebygget, så består området av hovedsakelig fjellskråninger ut mot sjøen. Ved å sprengne ned deler av disse og ved utfyllinger ut i sjøen, vil en kunne oppnå opptil 50 dekar nye arealer. Dersom det sprenges ut for ytterligere arealer her kan overskuddsmassene brukes til utfyllinger for Polarbase like ved.

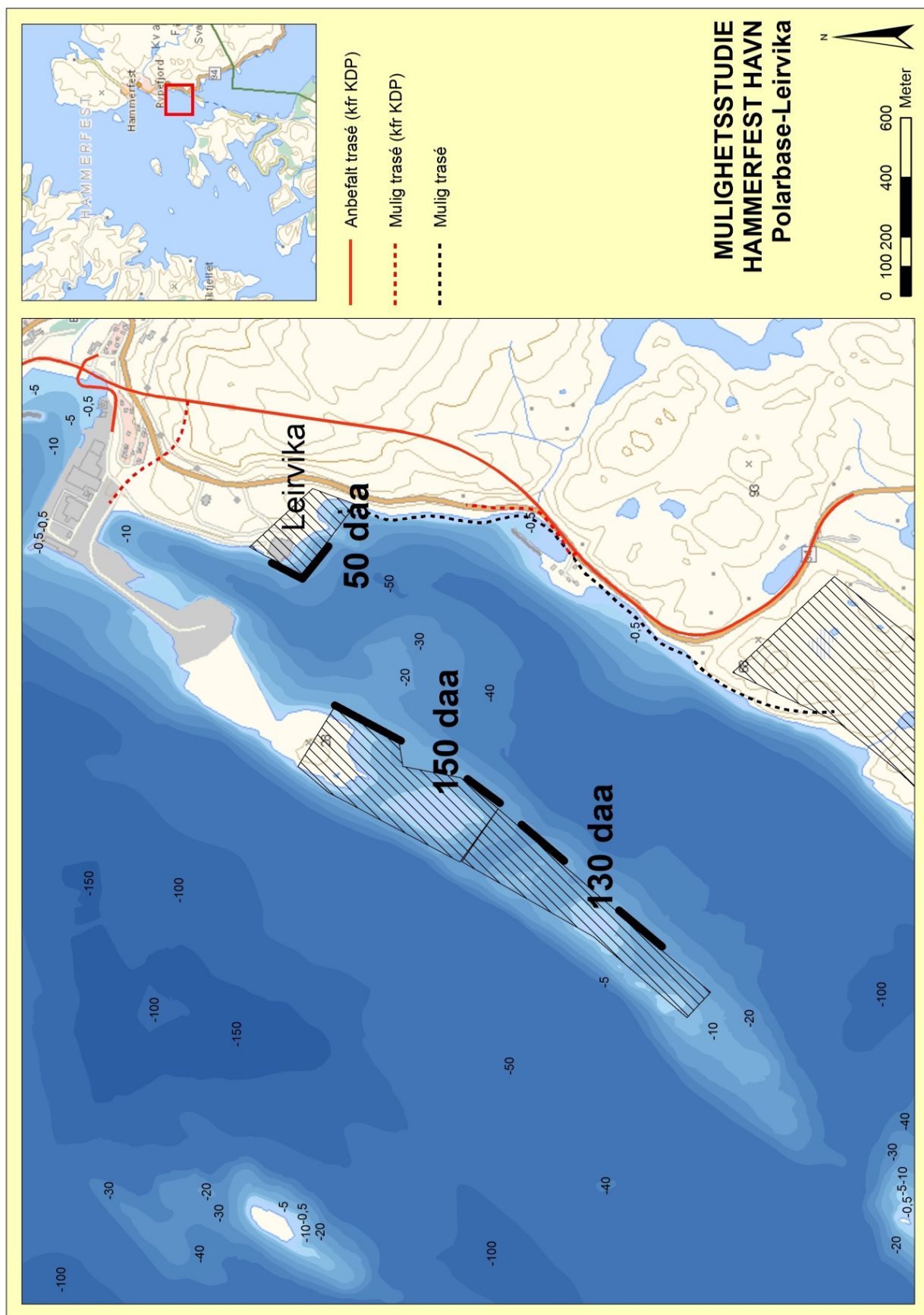
Området ligger nær fryseri og de andre fiskeribedriftene ved Polarbase AS. En naturlig bruk av Leirvika vil derfor være til nye større fiskeribedrifter som ønskes etablert i Hammerfestområdet, og som vil kreve bedre havnefasiliteter enn hva som kan tilbys i Forsøl.

På lengre sikt er det naturlig å se dette området også i sammenheng med utviklingen av områdene på Straumsneset. Da vil det med fordel kunne etableres en internvei mellom Straumsneset og Leirvika/Polarbase-området. En slik vei vil måtte legges på sjøsiden av eksisterende vei, og vil medføre store skjæringer/fyllinger langs det bratte terrenget i dette området.

Leirvika kan også settes av til Hammerfest Havns utvidelsesbehov etter at Fuglenesområdet er fullt utnyttet. Hammerfest Havn trenger utvidelsepotensiale på lang sikt, og Leirvika vil egne seg godt til dette. Området har gode maritime forhold, og det ligger strategisk til i forhold til den forventede store trafikken til Polarbase AS. Og samtidig er området så nært basen at det kan forventes synergieffekter for begge.

Siden området er egnet til ulike formål, bør framtidig bruk avklares nærmere.

Området er i forslag til kommunedelplan for Rv 94 gitt framtidig atkomst fra nord, men også alternative løsninger er vurdert.



9.4.7 Straumsneset

Straumsneset er et stort nes som nesten stenger av sundet mellom Seiland og Kvaløya. Øst for neset ligger Akkarfjorden med sørvendt åpning mot det samme sundet. Mot sør ligger de lave, idylliske Klokkeøyene. Det er flere boliger i området, og det er under press for ytterligere utbygging med tanke på bolig/fritidsbolig. Området har ferjeforbindelse videre til Seiland.

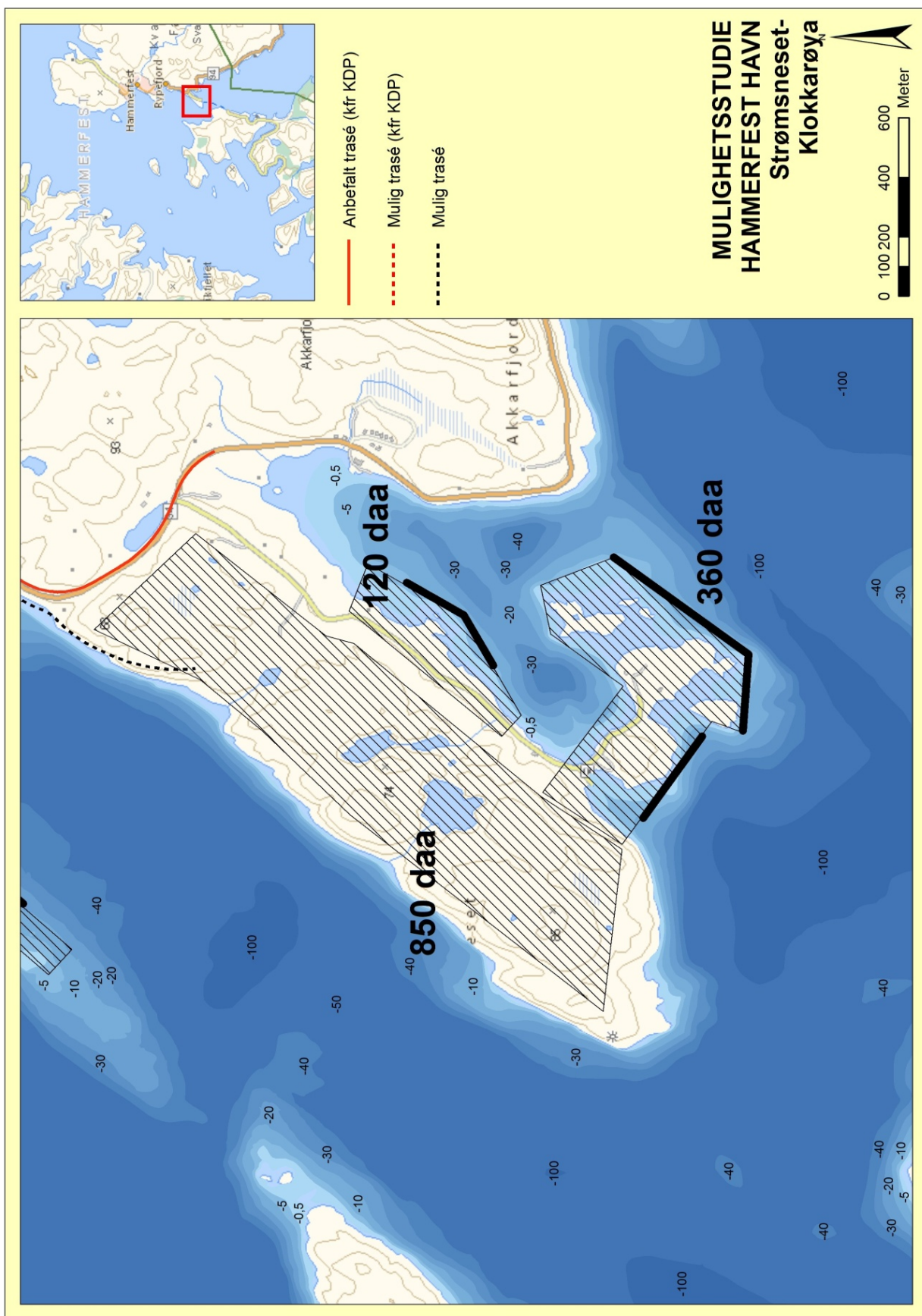
Selve Straumsneset er en kupert fjellrygg med høyder opp mot 70 – 80m. Nordvestsiden av Straumsneset faller bratt ned mot sjøen, hvor strandområdene i tillegg ganske utsatt for nordlige til nordvestlige bølger fra Sørøysundet. Pga av topografi og antatt bølgepåkjenning anses nordsiden som dårlig egnet for havneanlegg. Topografisk er sørøstsiden sammen med Klokkeøyene bedre egnet for etablering av kaier. Strømmen rundt Straumsneset og øyene utenfor kan imidlertid være en utfordring for seiling med større båter. Flere kursendringer over kort avstand er nødvendig og dette øker seilingsrisikoen noe. Men større båter kan selvfølgelig seile inn Stjernesundet og Vargsundet, og dermed ankomme Straumsneset fra sør. En annen løsning kan være å etablere en internvei til Leirvika/Polarbase hvor det er flere kaianlegg.

På grunn av den relativt kupert og høye fjellryggen som Straumsneset består av anser vi det som mest realistisk at arealer blir etablert på forskjellige høydenivåer, for eksempel et sted mellom kote +20 til +40. Nøyere behovsklargjøringer og arealvurderinger vil være nødvendige for å finne teknisk/økonomiske høydenivåer. Ved Langnes kan det være naturlig å etablere arealer på vanlige kai-nivåer.

Teknisk er Klokkeøyene ideell for nedspregning og utfyllinger. Her kan det oppnås opptil 360 dekar, og det kan etableres en rekke kaianlegg mot sør.

Maksimalt mener vi at en kan etablere opp mot 1300 dekar fordelt på flere delområder, og med forskjellige høydenivåer. Det må imidlertid gjennomføres en nøyere samlet vurdering av hva de store områdene på og rundt Straumsneset skal brukes til i fremtiden. Sett fra havnesiden bør en kunne avsette bl.a. Klokkeøyene og Langneset til framtidige sjørettede industriområder med kaianlegg, til sammen rundt 500 dekar. De ytterste arealene oppe på neset bør prioriteres til næringsformål, mens arealene innerst i fjorden om nødvendig kan utnyttes til boligformål.

Området ligger inntil Rv94, både med dagens og framtidig vegløsning.



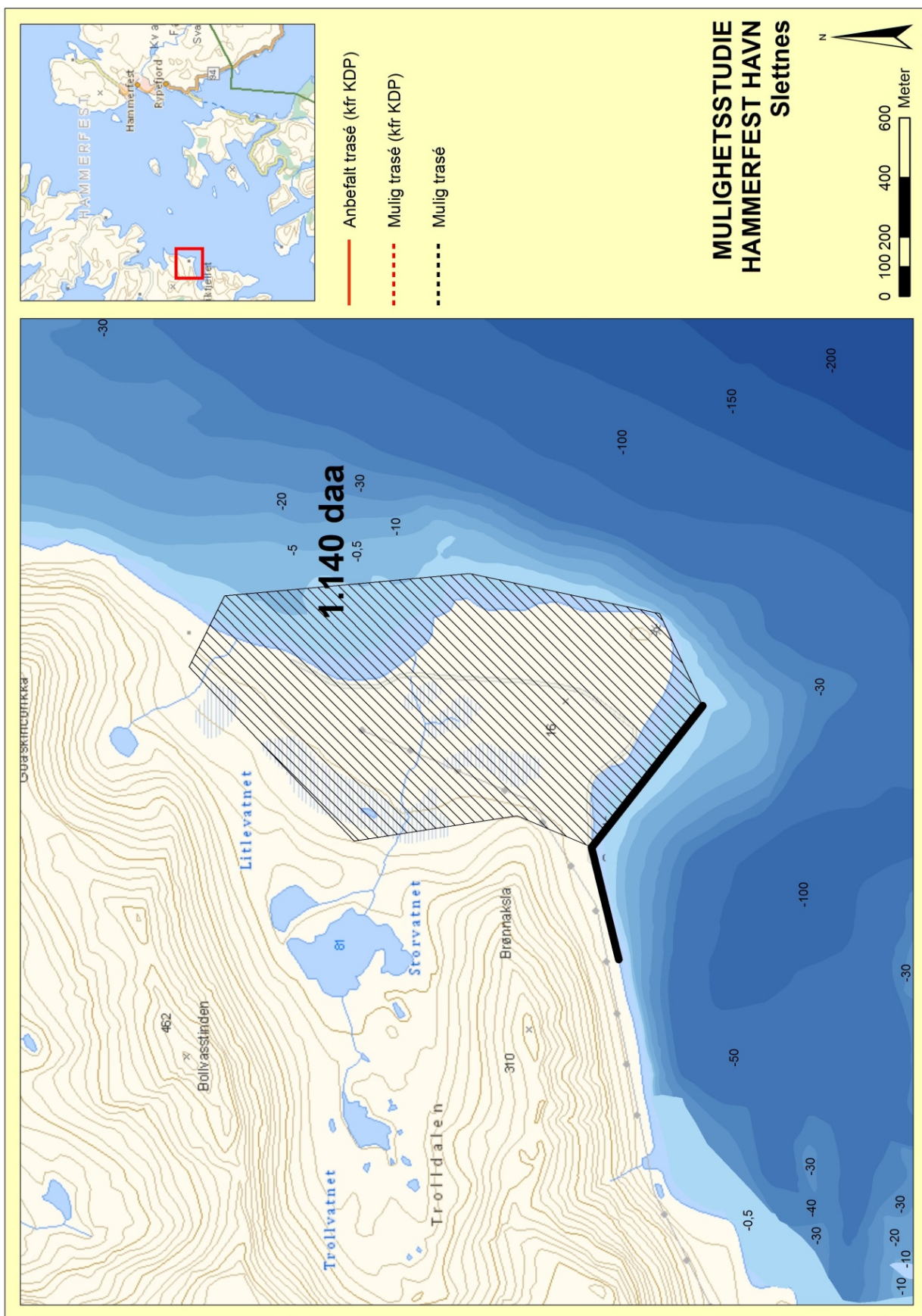
9.4.8 Slettnes

Slettnes ligger på Sørøya vest-sørvest for Hammerfest. Området var lenge i planene som et aktuelt sted for lokalisering av LNG-terminalen for Snøhvit, før denne på midten av 90-tallet ble redusert i størrelse slik at mindre steder - mer sentrale - kunne vurderes.

Og den avsides beliggenheten - 20 km fra Hammerfest - på et nes uten veiforbindelse er et klart drawback for Slettnes. Persontrafikk med hurtigbåt tar 20 min fra Hammerfest.

Slettnes er et relativt flatt nes hvor det lett kan opparbeides opptil 1200 dekar med relativt lite utsprengningskostnader i forhold til andre steder rundt Hammerfest. Det er også utført en rekke vurderinger av grunnforholdene på og ved Slettnes, og de bekrefter at området teknisk er velegnet til industriområde. Ved sørsiden av neset ligger forholdene til rette for større utbygginger av havneanlegg, men disse vil være utsatt for bølger fra sør. Bølgepåkjenningene vil reduseres jo lenger mot vest de plasseres. De romslige manøvreringsforholdene og de store vandypene tilsier at det kan etableres havneanlegg også for ULCC (ultra large crude carrier, > 300 000 DWT).

Slettnes ble arkeologisk utgravd på 90-tallet, og er også utpekt som et framtidig sjørettet industriområde i kommuneplan for Hammerfest. På midten av 2000-tallet var stedet aktuelt som landbasert omlastingsterminal for olje.

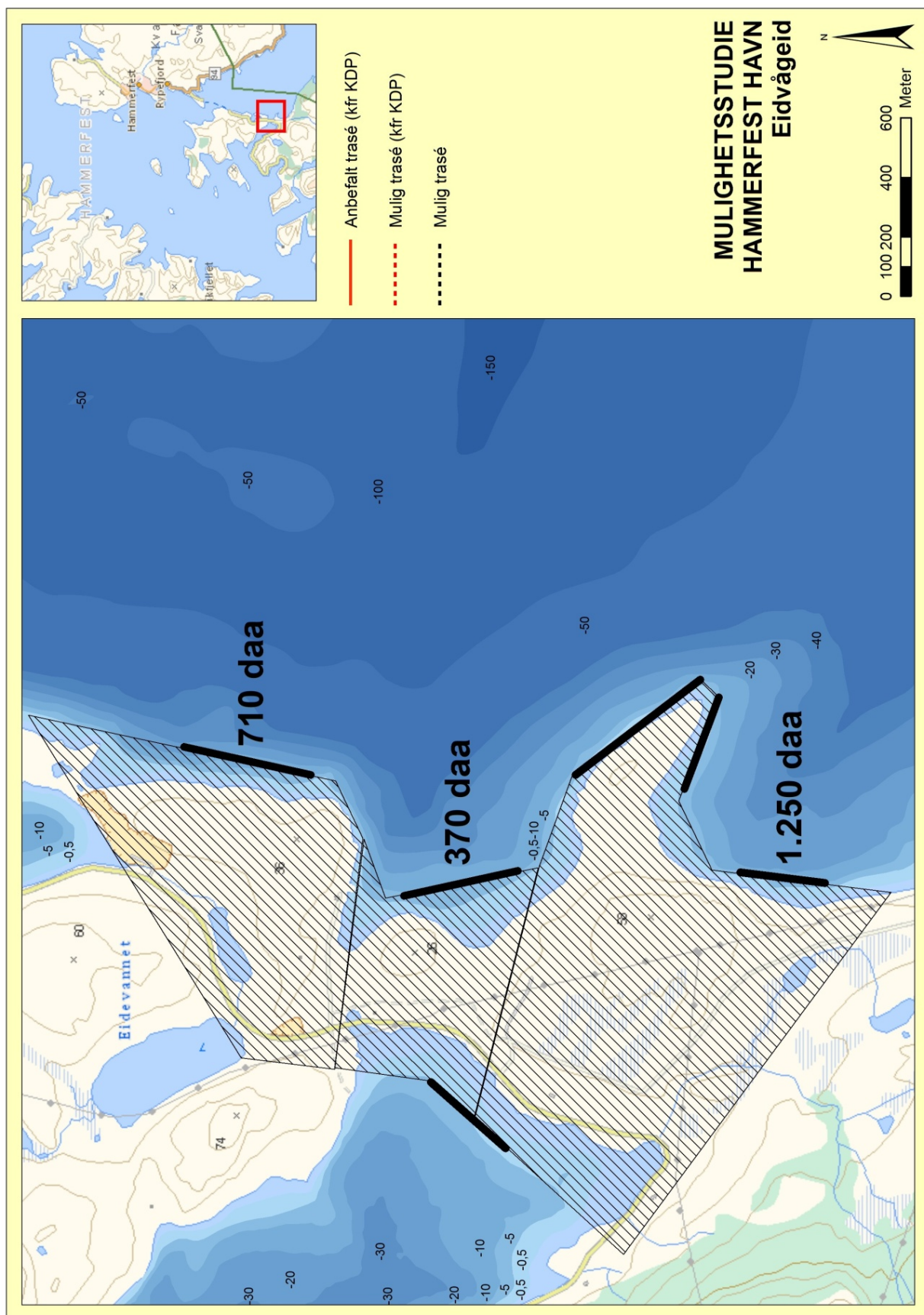


9.4.9 Eidvågeid

Eidvågeid ble tidlig på 80-tallet vurdert som et av få steder i Vest-Finnmark hvor en svær olje- og gassterminal på over 2000 dekar kunne få plass. Området mellom Fiskebuktholmen, Vassbukten, Eidvågen og Eidevannet kan romme opptil 2300 dekar industriområde etter tildels omfattende nedsprenghninger og utfyllinger i sjøen. Stedet har vei og ferjeforbindelse til Straumsneset/Akkarfjord.

Det er en rekke boliger, småbruk og fritidshus som vil bli berørt av en evt. utbygging her. Sjøområdet på østsiden brukes til lakseoppdrett i dag.

Havneteknisk vil kaier lett kunne etableres både på østsiden og vestsiden av Eidvågeid. Østsiden ligger mot det åpne sundet mot Kvaløya, og her antas det at det kan oppstå noe vindsjø fra øst som kan påvirke spesielt de minste båtene ved kai. Manøvreringsforholdene utenfor kaiene er utmerkete. Innseiling til området kan enten skje gjennom Stjernesundet og Vargsundet, eller nordover gjennom strømmen ved Straumsnes – som gir visse utfordringer for seiling med større båter. Innseiling til vestsiden av Eidvågeid skjer via Vinnasundet og Eidvågen. Selve Eidvågen har imidlertid en trang terskel med bredde rundt 60 – 80m og vanndybde 9,5m, og denne setter store begrensninger for båtstørrelsen ved eventuelle anløp til vestsiden av området.



10. Mulighetsområder. Oppsummering av fase 1 og 2

Arbeidet med mulighetsstudien for Hammerfest Havn, har vært delt inn i faser. I første fase ble dagens havnebehov kartlagt for ulike transport- og logistikkfunksjoner i Hammerfest. I arbeidsgruppen og i intervju med utvalgte næringsaktører, søkte man etter utviklingsplaner og utvidelsesbehov som kunne bidra til å definere et ambisjonsnivå for videre utvikling av Hammerfest Havn.

Det er skrevet inn relevante utdrag fra planer, m.v. som gir styringssignaler og avklarer hvilke (offisielle) rammer man opererer innenfor.

I arbeidets andre fase har man gått videre med de ulike virksomhetsområdene. Mulighetsvurderingene dreide relativt tidlig over til arealmessige vurderinger knyttet til utvidelsesmuligheter og nye områder for sjørettet virksomhet. Dette fordi dagens arealer i stor grad er fylt opp/disponert. Det er gjort overordnede egnethetsvurderinger for relevante områder. Videre er næringsaktiviteter antydnet "på mulighetsnivå" ut fra tilbakemeldinger fra aktørene, oppslag i media, kjente utrednings-/planer som pågår, regionens tilgang på ressurser og råvarer, osv.

Nærmere utdypinger av forretningsmessig aktivitet innenfor de ulike virksomhetsområdene, er et akkvisisjonsarbeid som Hammerfest havn kan følge opp i samarbeid med kommunens næringsavdeling, aktører, investorer, og andre.

Dette kapittelet oppsummerer mulighetsområdene i forhold til nærings- og industriarealer, Hammerfest havns rolle samt videre arbeid i neste fase (strategisk plan).

10.1 Nærings- og industriarealer

Det er behov for å synliggjøre at det finnes store arealreserver i Hammerfest hvor større industrivirksomheter kan etableres. Dette for at området skal kunne framstå med troverdighet overfor sentrale myndigheter som etterlyser lokal/regional satsing spesielt mot olje- og gassvirksomheten i nordområdene. Men Hammerfest har også et ansvar overfor regionen pga. gass-strømmen inn til Hammerfest og mulighetene for framtidig nedstrømsaktiviteter som følge av dette.

Med utgangspunkt i rene teknisk-maritime vurderinger, kan potensialet i forhold til etablering av nye havnerelaterte arealer oppsummeres slik:

	Arealpotensial (da)	
	Maksimalt	Redusert ambisjon
Fuglenes	10	10
Forsøl	520	200
Rypklubben	140	140
Polarbase AS	280	150
Leirvika	50	50
Straumsneset	1300	900
Slettnes	1200	800
Eidvågeid	2300	750
Sum (avrundet)	5800 da	3000 da

Tabell. 6: Tilgjengelige arealer i forhold til ulike scenarier.

Eidvågeid har det største arealpotensialet i Hammerfest-regionen i forhold til industriarealer med havnetilknytning. Her kan etableres over 2000 dekar sammenhengende områder, men kan selvfølgelig deles opp i flere mindre arealer som vil være enklere å bygge ut. De maritime forholdene regnes å være gode.

Straumsneset ligger nærmere byen og har den beste veitilknytningen. Men her er arealpotensialet mer komplisert pga. topografien som favoriserer mer oppstykkede og antatt kostbare utbygginger på forskjellige høydenivåer. Havneanlegg for området kan enten bygges på sørsiden, eller løses i Leirvika/Polarbase. Slettnes er nok det området som raskest vil kunne bygges ut pga. tidligere forundersøkelser og planutredninger. Kostnadene med utbygginger vil også være lavest her ved nedsprenning av det relativt lave neset. Men Slettnes ligger avsides til uten veiforbindelse, og dette er et klart handicap for stedet.

Polarbase må sikres så store utvidelsesmuligheter som det teknisk lar seg gjøre. Området vil også i framtiden være et nøkkelområde for service til olje- og gassvirksomheten i nord, og basen trenger all den tilrettelegging som er mulig.

Forsøl må sikres utviklingsmuligheter spesielt med utgangspunkt i fiskerinæringen. Havneforholdene vil sannsynligvis være begrensningen her.

Hammerfest havns egne områder er i dag begrensete, og må sikres utvidelsesmuligheter. På kort sikt skal det gjøres på Fuglenes, og på lengre sikt i Leirvika.

Hammerfest bør sikre alle disse stedene for sin framtidige næringsvirksomhet. Dermed vil kommunen kunne tilby flere alternative steder tilpasset behovene etter som de framkommer.

En slik betydelig arealreserve vil styrke Hammerfest-området muligheter til å tiltrekke seg ny virksomhet, og dermed framstå som et nøkkelområde i forhold til en positiv utvikling av regionen/landsdelen.

10.2 Om Hammerfest Havns rolle

Dagens store industriområder med sjøtilknytning rundt Hammerfest er blitt bygget ut av private. Melkøya ble planlagt og utbygd av Statoil, mens Polarbase opprinnelig ble utbygd av private interessenter organisert i et aksjeselskap. Det er først det siste tiåret at Hammerfest Havn har hatt avtale med Polarbase AS om felles utbygging, eie og drift av selve havneanleggene på basen.

Finansieringsordningene for kommunalt utbygde industriområder med havneanlegg er drastisk endret de siste årene. De sentrale tilskuddsordningene er avviklet, mens fylkene er tildelt "smuler" for fordeling til gode industri- og havneprosjekter. Utbyggingen av en planlagt cruise- og fiskerikai i Honningsvåg er i hovedsak blitt finansiert med bevilgninger direkte over statsbudsjettet, noe som ikke er vanlig. Offentlig finansiering av havneanlegg er derfor vanskelig. Men samtidig signaliserer myndighetene at det er svært nødvendig at deler av Nord-Norge utvikles til en nasjonal næringsstrategisk plattform. Dette både ut fra at det alt vesentligste av fremtidig næringsaktivitet i nord vil ha et betydelig maritimt innhold, og at den maritime dimensjon er meget viktig for Norges posisjonering i nordområdene. Dette burde være et godt utgangspunkt for at et velbegrunnet prosjekt i Hammerfest-området med nasjonal betydning skal kunne finansieres direkte over statsbudsjettet.

Denne studien viser en rekke mulige områder i kommunen som i forskjellig grad egner seg til sjørettede virksomheter. Det forventes at Hammerfest Havn bidrar til dette ut fra sitt havnefaglige ståsted. Men det er ikke uten videre sikkert at Hammerfest Havn bør være motor for utvikling av alle disse områdene. Det er naturlig at Hammerfest Havn viderefører de gode erfaringene knyttet til utbygging og drift av kaier, også når det gjelder videre utvikling av Polarbase AS. Tilsvarende løsninger drøftes også for havneutbygginger på Fuglenes. En framtidig utvikling av Leirvika kan også bygge på samme lest.

Men arbeidet med utvikling av de store industriområdene som er drøftet ovenfor bør være et kommunalt ansvar hvor selvfølgelig havna også bidrar. Slike områder må først sikres i kommunens planverk. Når interessenter kommer på banen må kommunen bidra med å tilrettelegge for etableringer. Så kan man sammen med interessentene gå til sentrale myndigheter med tanke på å oppnå finansiering av nødvendig infrastruktur. Myndighetene vil lettere bidra i et spleiselag hvor private aktører forplikter seg til langsiktige investeringer og arbeidsplasser.

11. Videre arbeid

Den gjennomførte prosessen vurderes å legge et godt grunnlag for å videreføre kommunens videre strategiarbeid knyttet til framtidig havnevirksomhet.

Selv om arbeidet så langt har vært gjennomført i tett dialog med den relativt bredt sammensatte styringsgruppen, bestående av berørte myndigheter på statlig, regionalt og kommunalt nivå, i tillegg til næringsaktører, har det i arbeidets to første faser ikke vært gjennomført noen utadrettet prosess med tanke på involvering og forankring av ambisjonene innenfor de ulike virksomhetsområdene. I dette arbeidet har man valgt å støtte seg på at kommunen har en relativt ny Strategisk Næringsplan, som det ble gjennomført en bred prosess rundt.

Et evt videre strategiarbeid bør forankres på en god måte.

Utarbeidelse av en strategiplan med handlingsdel som støtter opp om behovet for oppgradering av Rv94 og planlegging av ny flyplass på Grøtnes, vurderes som en hensiktsmessig vei å gå, blant annet for at arbeidet med nevnte prosjekter skal kunne prioriteres av sentrale myndigheter.

Om mulighetsstudien vurderes å danne et tilstrekkelig grunnlag, vil en alternativt kunne sørge for at problemstillingene knyttet til arealbehov for havne- og sjøretta virksomhet blir sentrale i forestående arealplanprosesser, både når det gjelder kommunedelplaner for hhv Rypefjord og Straumsnes samt framtidig rullering av kommuneplanens arealdel.

Krav til ytterligere dokumentasjon og prosess fram mot prioritering mellom potensielle arealer, vil da kunne nedfelles i de innledende planprogrammene.

Uavhengig av tilnærming er det vesentlig at en i pågående og forestående kommunale arealplanprosesser legger til rette for at de identifiserte arealene båndlegges til havne- og sjørettete næringsformål.

Også i forhold til framtidige næringsplanarbeider og ulike næringsrettede initiativer, vil det være viktig å fokusere på tilgang av sjørettede arealer., så vel som næringsarealer med en funksjonell avhengighet til slike.

