



# ÅLESUNDREGIONENS HAVNEVESEN



**STRATEGISK HAVNEPLAN**

**2019 - 2028**



## Strategisk havneplan Ålesundsregionen Havnevesen

### 1. Sammendrag

### 2. Innledning

- 2.1. Kort om havnen og bakgrunn for strategiprosess
- 2.2. Gjennomføring av strategiprosess
- 2.3. Lokalt næringsliv
- 2.4. Rammebetingelser, kommunale forutsetninger og anbefalinger

### 3. Virksomheten

- 3.1. Organisering, drift og økonomi
- 3.2. Havneinfrastruktur
- 3.3. Trafikkgrunnlag
- 3.4. Fremtidig trafikkutvikling
  - 3.4.1. Nasjonale trafikkprognoser
  - 3.4.2. Lokale trafikk prognoser
- 3.5. Fremtidige havnebehov
- 3.6. GAP analyse
- 3.7. Samfunn, miljø og sikkerhetsforhold
  - 3.7.1. Samfunnsansvarlig forretningsdrift
  - 3.7.2. Miljø
  - 3.7.3. Sikkerhet
- 3.8. Samarbeidsrelasjoner

### 4. Visjon og mål

- 4.1. Visjon
- 4.2. Mål

### 5. Handlingsprogram

- 5.1. Generelt
- 5.2. Administrative og organisatoriske forhold
- 5.3. Utvikling av havnas fasiliteter og infrastruktur
  - 5.3.1. Kortsiktige havnetiltak
  - 5.3.2. Langsiktige tiltak



## 1. Sammendrag

### Utvikling, hovedkonklusjoner, visjon og overordnede strategiske mål:

Ålesundregionen skal ha nasjonal slagkraft ved å være Norges viktigste havn for fiskeri og maritim industri, kjent for innovasjon, miljø og aktiv tilrettelegging for effektive transportløsninger og næringsutvikling.

Ålesundregionens havnevesen (ÅRH) skal bidra til dette ved å være en nasjonalt ledende tilrettelegger og pådriver innenfor havnebasert næringsutvikling og innovasjon. For å være konkurransedyktig, miljøvennlig, og i forkant, har ÅRH mål om å være pådriver for å ta i bruk miljø- og bærekraftige løsninger.



Nytt landstrømanlegg på Stornespiren, i desember 2018.

### Handlingsprogram

Strategihavneplanen for ÅRH har, i overensstemmelse med prosjektets mandat, tatt utgangspunkt i det som i dag er status i de kommunene som omfattes av sammenslutningen, og det som er nedfelt som målsettinger og vedtak i nasjonalt planverk (NTP). Det er også tatt hensyn til fremtidig kommunestruktur, slik den i skrivende stund er planlagt å være fra 01.01.2020.

Det er en målsetting at ÅRH til enhver tid skal ligge i forkant av nasjonale og internasjonale krav til havnens utforming og sikkerhet og dermed fremstå som en pålitelig og sikkerhetsmessig trygg havn overfor nasjonale og internasjonale havnebrukere.

Handlingsprogrammet lister opp en rekke konkrete, kortsiktige og langsiktige tiltak. De største investeringer skal skje på Flatholmen og i Gjøundet. Det skal investeres i oppbygging av landarealer, kaier og bygninger.

Eksisterende kommunale havner og kaianlegg i eierkommunene skal holdes løpende oppgradert og tilpasses den teknologiske transportutvikling.

Handlingsprogrammet omhandler videre engasjement i fremtidig havnesamarbeid med andre kommuner i regionen, samarbeid om transittløsninger med andre private aktører med behov for



offentlige havnetilbud og løpende kontakt med andre regionale og interkommunale havnesammenslutninger om effektivitet i sjøverts transporter.

Handlingsprogrammet legger videre vekt på at løpende ny utviklet teknologi skal benyttes i havnens virksomhet for å redusere miljømessige konsekvenser til havneavsnittenes omgivelser.



Godøya.

### **2.1. Kort om havnen og bakgrunn for strategiprosess**

ÅRH, en havnesammenslutning bestående av kommunene Giske, Haram, Sula og Ålesund, trådte i funksjon med sin med sin virksomhet 1. januar 2005. På havnerådsmøte i desember 2017 ble det vedtatt å sette i gang arbeid med strategisk havneplan for en ny 10-årsperiode.



Fra Hellebroa. Foto: Øyvind Kåre Sunde.

### **2.2. Gjennomføring av strategiprosess**

Arbeidet med planen har vært ledet av en styringsgruppe som legger frem sitt forslag



til høringsutkast for planen. Rådgiver Bernt Christoffer Aaby, fra Norske havner KS Bedrift, har ytt bistand til strategiprosessen. Underveis i arbeidet har Havnerådets oppnevnte referansegruppe vært orientert og kommet med kommentarer til planens innhold.

Nasjonale transportplaner (NTP) er lagt til grunn for den strategiske havneplanen for ÅRH.

Planen er tilpasset de nasjonale og regionale forventninger som stilles til ÅRH.

Strategisk havneplan kan rulleres med 4-5 års mellomrom.

### 2.3. Lokalt næringsliv

Aktiviteten i områdene til ÅRH har en betydelig innvirkning på verdiskapningen og økonomien i det omkringliggende området. Det er gjennomført en ringvirkningsanalyse for å danne en oversikt over aktivitetene på områdene eid av ÅRH, og deres innflytelse på det omkring liggende næringsliv og befolkning. Målet med denne analysen har vært å definere og vurdere virkningen av aktivitetene i havnene som ligger i områdene til ÅRH. Resultatene omtales senere i dokumentet.

Ålesund havn er en av Norges største fiskerihavner og en stor godshavn i Møre og Romsdal. Havnen har en variert forretningsprofil og fungerer som et viktig import- og eksport knutepunkt for nasjonal og internasjonal frakt.

Fire kommuner utgjør den kommunale administrasjonen av Ålesund havn: Sula, Giske, Haram og Ålesund, men fra 01.01.2020 vil det bli en endring på grunn av kommunereformen. Det geografiske området til den interkommunale organisasjonen har en befolkningstetthet på cirka 70.000 innbyggere, som tilsvarer ca. 26% av befolkningen i Møre og Romsdal fylke.



Utsikt østover ved Lerheimkaia i Langevågen. Foto:



Ålesund havn er en variert havn og håndterer flere typer varer og gods og det er også lokalisert store sjømatproduksjons- og servicevirksomheter i området, samt at det er en svært attraktiv havn for cruiseturisme.

I 2018 hadde havnene i ÅRH et godsslag på totalt 2.3 millioner tonn og det ble landet nesten 300.000 tonn fisk med en verdi på over 10 milliarder kroner. I 2019 er det forventet at 180 cruiseskip vil anløpe havnen og bringe rundt 360.000 passasjerer til regionen.

Ålesund som by er tydelig preget av de mange forskjellige havneområdene som utgjør Ålesund havn, og sammenkoblingen mellom by- og havneområdet er en sentral del av Ålesunds bybilde.

Virksomhetsstrukturen i havnedistriktet er mangfoldig og det er en tett forbindelse mellom de forskjellige virksomhetsstrukturene i havnen. Sjømatindustrien er av stor betydning for Ålesund havn, hvor store sjømatproduksjonsselskaper er sterkt avhengige av logistikkfirmaene for å ta imot fisk som råvare i produksjon, salt som innsatsfaktor og til slutt for å skipe varene til sluttmarkeder.

I forhold til volum, er Ålesund den største fiskerihavnen i Norge og den nest største når det gjelder verdi. Fiskeri- og akvakulturvirksomheten i og rundt Ålesund ses som en av de viktigste sjømatklyngene i Norge. Dette gir virksomhetene som ligger i tilknytning til havnen i Ålesund en sentral rolle som leverandør av sjømat, inkludert tjenester m.m. Fisken til produksjonen er både basert på landinger i Ålesund, men også basert på råmateriale fra deler av Nord-Norge. På denne måten er sjømatklyngen i Ålesund et sentralt knutepunkt for fiskebaserte næringsaktiviteter langs norskekysten.

Det finnes flere produksjonssteder i området, herunder Ellingsøy, Valderøy og Sula, som er de mest sentrale produksjonsområdene.

Flere rederier anløper Ålesunds havn ukentlig, og har dermed et veletablert rutenettverk til havner langs norskekysten og store havner i Europa som Rotterdam, Immingham og Duisburg. De viktigste linjene som anløper havnen er: NorthSea Container Line (NCL), Nor Lines, Maersk, Sea-Cargo, DFDS og Samskip (FrigoCare). Flere av rederiene er containerlinjer, og målt i antall TEU er havnen i Ålesund blant de største containerhavnene i Norge. Det er to sentrale operatører innen containerhåndtering ved Ålesund havn: Tyrholm & Farstad i Skutvika og Bring Cargo på Flatholmen.

Havnen i Ålesund har også hatt stor suksess i å markedsføre byen som en internasjonal cruisedestinasjon og med det brakt mye turisme til byen. I løpet av de siste årene har antall cruise anløp fortsatt å øke, og havnen og byen Ålesund er nå et av de mest attraktive reisemålene i Norge.

Ålesund er den største byen i Nordvest-regionen, og er en sentral portal for turister som ønsker å utforske regionen. Flere lokale steder og attraksjoner blir stadig mer populære blant internasjonale turister, hvorav de fleste reiser gjennom Ålesund på veien.

Byen Ålesund er kjent for sin unike historie og arkitektur, som også tiltrekker seg mange turister. Mange av disse ankommer med cruiseskip til havnen i Ålesund. I 2018 mottok havnen 161 cruise-anløp, og forventes å øke til 180 anløp i 2019. For 2020 er prognosen 234. Antall cruise-passasjerer som besøkte Ålesund i 2018 var 307 000, noe som betyr at et gjennomsnittlig cruiseskip til havnen hadde 1.719 passasjerer. I 2019 forventes det at 360 000 passasjerer kommer til havnen og i 2020 er prognosen 460 000, som indikerer en stor økning i både i anløp og i skipsstørrelse.



Cruisepassasjerer som kommer til Ålesund havn forbruker lokale varer og tjenester, og bidrar dermed til en betydelig verdiskapning lokalt. Innovasjon Norge beregnet i 2014 at en gjennomsnittlig cruisepassasjer bruker 860 kroner pr. havn de besøker. Dette innebærer at cruisepassasjerene i 2020 vil legge igjen over 400.000.000 kroner i Ålesund. Det er flere lokale selskaper som tilbyr guidede turer og utflukter i området, og busser som tar turister til severdigheter i og utenfor byen.

I tillegg til den internasjonale cruiseaktiviteten, bringer også Hurtigruten turister til Ålesund. I sommermånedene anløper Hurtigruten Ålesund tre ganger om dagen. Ålesund brukes som inngang til Geirangerfjorden og senere på sesongen Hjørundfjorden, og Hurtigruten anløper havnen både på vei inn og på vei ut av fjordene. I 2018 fraktet Hurtigruten mer enn 35.000 passasjerer inn og ut av Ålesund, i tillegg til gods.

### **Annen aktivitet**

Byggingen av kaien på Gjøundet med plassering i nærheten av offshore/oljefeltaktiviteter har tiltrukket seg noen maritime og offshore-servicefirmaer til området. Gjøundet ligger på øya Vigra, og her har det globale offshore-servicefirmaet Subsea7 en stor spolebase. Denne virksomheten er helt avhengig av havnens kaifasiliteter for sin virksomhet.

### **Utleieaktivitet**

ÅRH har også inntekter fra utleieaktiviteter. En del av denne inntekten kommer fra arealleie, men utleie av bygninger knyttet til havneaktiviteten (lager og logistikkbygg) er også en viktig inntektskilde.

Havnen i Ålesund har lagerfasiliteter til utleie på de fleste kaiområdene hvor det er aktivitet. Dette leies i all hovedsak ut til operatører av disse terminalene, og havnen har ingen drift av slike terminaler selv.

## **2.4. Rammebetingelser, kommunale forutsetninger og anbefalinger**

### **Havne- og farvannsloven**

Havner og farvann reguleres av lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven)<sup>1</sup>. Ny havnelov trer i kraft 2020. Loven har som formål å «*legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer*». Videre skal loven «*legge til rette for effektiv og sikker havnevirksomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk*».

---

<sup>1</sup> Lov om havner og farvann <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/2009-04-17-19>



## Konkurransen på like vilkår

Sommeren 2016 satte regjeringen ned en arbeidsgruppe som skulle utrede og vurdere konkurranseforholdene mellom offentlige og private virksomheter.

Bakgrunnen var at ESA i 2015 foreløpig konkluderte med at kommunenes generelle skattefritak og kommunens ubegrensede garanti (konkursimmunitet) kan gi økonomiske fordeler, som utgjør ulovlig statsstøtte, når de tilbyr varer eller tjenester på markedet (EØS-rettslig økonomisk aktivitet) sammenlignet med privateide konkurrenter.

Arbeidsgruppen skulle kartlegge omfanget av EØS-rettslig økonomisk aktivitet og foreslå tiltak som sikrer at økonomisk aktivitet innenfor stat/kommunesektoren ikke bryter EØS-avtalens regler om offentlig støtte. Arbeidsgruppen leverte sin rapport 23.01.2018<sup>2</sup>.

Arbeidsgruppen har fremmet følgende forslag til tiltak som skal sikre at økonomisk aktivitet innenfor stat/kommunesektoren ikke bryter EØS-avtalens regler om offentlig støtte:

- Arbeidsgruppen foreslo at det må innføres et krav om regnskapsmessig skille mellom offentlig myndighetsutøvelse og kommersiell aktivitet.
- Arbeidsgruppen foreslo generell skatteplikt for økonomisk aktivitet for kommuner og KF
- Arbeidsgruppen mente at det ikke er problematisk at kommunale virksomheter ikke kan gå konkurs så lenge markedsinvestorprinsippet følges.
- Arbeidsgruppen foreslo at det skulle opprettes et eget tilsyn for å kontrollere etterlevelse av markedsinvestorprinsippet.

Ved utarbeidelse av denne strategien er det ikke innført tiltak etter arbeidsgruppens rapport.

## Kommunale forutsetninger og anbefalinger

I «Intensjonsavtale nye Ålesund kommune», er blant annet følgende relevante temaer trukket frem:

- Etablere nasjonalhamn for marine og maritime næringer.
- Legge til rette for nyskaping i næringslivet.
- Miljøstrategi i samsvar med det grønne skiftet.
- Etablere gode landstraumløysingar for skip som ligg til kai.
- Det er viktig å utnytte kommunen sin strategiske posisjon på kysten og i etablerte næringscluster for t.d. turisme, maritim, marin og energinæring.
- Havrommet skal utviklast som ei større strategisk næring, der fagmiljø for havrommet og vindenergi etablerast i Sandøy, i nært samarbeid med forskingsinstitusjonar.
- Ålesund sentrum skal vidareutviklast som det urbane midtpunktet mellom Bergen og Trondheim, med blant anna ny «sørside».

---

<sup>2</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/like-konkurransetilkar-for-offentlige-og-private-aktorer/id2588008/>





Mot Hellebroa og Brosundet, og med Sulamannen i bakgrunnen. Foto: Øyvind Kåre Sunde.

### 3.0. Virksomheten

#### **Trafikkrelatert virksomhet (cruise, gods, fiskeri og tjenester)**

Fiskeriaktiviteten varierer gjennom året, og det arbeides fortløpende med å optimalisere utnyttelsen av tilgjengelige kaier. Tilbakemeldinger fra lokalt næringsliv gir sterke signaler om en underkapasitet ved Gjøsundet, med hensyn til kapasitet på dypvannskai.

Når det gjelder godstrafikken, så er det mest fremtredende en kapasitetsmangel både når det gjelder kai og landarealer knyttet til virksomheten i Skutvika.

Cruiseaktiviteten i Ålesund ble også i 2018 en suksess for ÅRH og for lokalt næringsliv. Tilbakemeldinger fra våre samarbeidspartnere, både rederier og servicetilbydere, er positive og omfanget av aktiviteten ligger an til å øke også for 2019 og 2020. Det ligger naturlige kapasitetsbegrensninger i dagens havneinfrastruktur, som ser ut for å passe godt med byens evne til å ta imot de reisende som kommer sjøvegen. ÅRH utøver med dette, i det daglige, en regulering av omfanget av cruiseturisme til Ålesund.

Omfanget av fremtidig utvikling av cruisesegmentet vil for ÅRH begrenses av kaikapasitet i hovedsesongen. Størst kommersiell risiko knyttet til dette segmentet antas å være pålagte lokale eller nasjonale begrensninger, samt manglende opplevd kvalitet med påfølgende endrede prioriteringer fra cruiserederiernes side.



### 3.1. Organisering, drift og økonomi

*ÅRH (ÅRH) ble opprettet med virkning fra 1. januar 2005. Dette er et formalisert havnesamarbeid mellom kommune Giske, Haram, Sula og Ålesund. Samarbeidet er organisert som en interkommunal sammenslutning i henhold til kommuneloven bestemmelser, jf. lovens Kap. 5, § 27.*

Hensikten med det interkommunale havnesamarbeidet er i første rekke å forene tilgjengelige tilbud i en region for effektivisering og bedre kapasitetsutnyttelse av personell, utstyr og havneinfrastruktur, jfr. Målsettingen i de Nasjonale transportplaner. I overensstemmelse med denne nasjonale målsetting har ÅRH som formål å samordne all kommunal havnevirksomhet innenfor samarbeidsområdet. I tilknytning til dette skal ÅRH på vegne av deltakerkommunene ivareta alle forvaltningsmessige og administrative oppgaver som etter havne- og farvannsloven påligger kommunene, samt håndheve de bestemmelser som etter havne- og farvannsloven med forskrifter gjelder innenfor deltakerkommunenes felles havnedistrikt.

Målsettingen for ÅRH sin virksomhet er at de samlede havneressurser til enhver tid skal utgjøre et konkurransedyktig tilbud for brukerne av havnens fasiliteter. For at havnen skal kunne opprettholde og videreutvikle trafikkgrunnlaget, skal ÅRH kunne engasjere seg i alle former for havnetilknyttet virksomhet, herunder samferdselsspørsmål og næringsutvikling som innenfor samarbeidsområdet finnes hensiktsmessig og økonomisk fordelaktig for havnefellesskapet og det næringsliv havnen skal betjene.

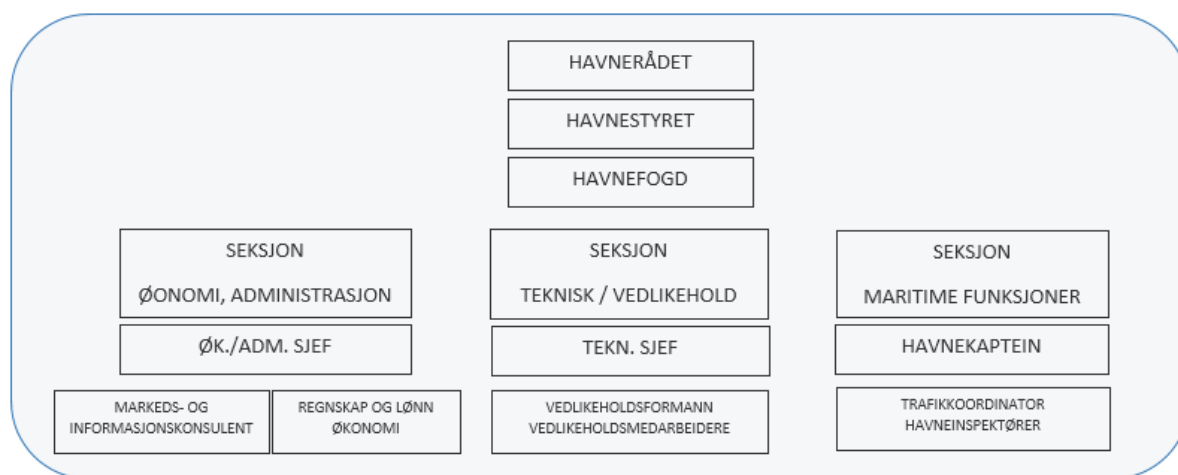
ÅRH ledes av et havneråd bestående av folkevalgte representanter fra de deltakende kommunene, oppnevnt av de enkelte kommunestyre og Ålesund bystyre. Ålesund bystyre oppnevner fem av representantene, og de tre andre kommunene oppnevner en hver av de tre øvrige.



Til å lede ÅRH sin virksomhet skal havnerådet velge et styre som etter havnerådets bestemmelse skal bestå av enten 5 eller 7 medlemmer med personlige varamedlemmer. I overensstemmelse med Fiskeridepartementets anbefalinger, jfr. innledning i vedtektenes kap. 2, skal medlemmene av havnestyret ha en faglig bakgrunn som sikrer effektivitet i den daglige forretningsmessige drift av havnen. Minst 1 av styrets medlemmer skal ha tilhørighet i en av kommunene Giske, Haram eller Sula.

Den daglige ledelse av ÅRH ivaretas av havnefogden/havnedirektøren som har ansvar for at bedriften driver i overensstemmelse med gjeldende lover og forskrifter, og de pålegg og vedtak som er fattet av overordnet myndighet.

ÅRH har i 2018 i alt 14 fast ansatte. Organisasjonen er ledet av havnefogd og er delt i tre seksjoner; seksjon for økonomi og administrasjon, seksjon for maritime funksjoner og seksjon for vedlikeholdstjenester.



### *Organisasjonsplan for ÅRH*

*Seksjon for økonomi og administrasjon* har ansvaret for regnskaps og økonomi funksjoner, saksbehandlingstjenester, IT-drift og andre økonomiske og administrative oppgaver. Seksjonen er ledet av ÅRHs økonomi og administrasjonssjef, og utgjør 4 årsverk.

*Seksjon for maritime funksjoner* har ansvaret for havneoppsyn og sikkerhet, og avdelingen har også ansvaret for oppfølging av ÅRHs utleievirksomhet. Havneoppsynet som er en døgkontinuerlig tjeneste, har 5 faste stillinger. Ansvaret for å håndtere gjeldende regelverk knyttet til ISPS ligger også til denne seksjonen. Det er også ansatte i denne seksjonen som i stor grad bistår ved levering av de tjenester som havna tilbyr (strøm, avfall, vann, fortøyning). Seksjonen ledes av ÅRHs havnekaptein, og utgjør totalt 6 årsverk.

*Seksjonen for Vedlikeholds funksjoner* utgjør 4 årsverk. Seksjonen har ansvaret for planlegging og utføring av vedlikehold på havnevesenets eiendommer og redskaper. Seksjonen ledes av ÅRHs vedlikeholdsingeniør.



Havnevesenets skal i henhold til lov om havner og farvann forvalte og vedlikeholde kommunale kaier, havneanlegg, havneinfrastruktur og eiendommer som eies eller disponeres av havnevesenet. Havnevesenet skal arbeide for å levere tjenester til konkurransedyktige betingelser for havnebrukerne og videreutvikle infrastrukturen slik at en beholder eksisterende brukere og legger forholdene til rette for at nye aktører kan etablere seg i havna. Dette innebærer både utbygging av nye havnearealer, kaianlegg og bygninger for havnerelatert virksomhet.

Havnevesenets inntekter skaffes til veie ved innkreving av havneavgifter og vederlag, levering av tjenester og utleie av havnerelaterte bygningsmasse og arealer på havnens områder. I 2018 utgjorde de totale inntektene ca. 71,2 mill. kroner. Av dette utgjorde trafikkrelaterte inntekter ca. 30 mill. kroner. Det øvrige inntektene kommer fra vederlag fra utleievirksomhet og fra levering av andre havnetjenester. Havnen har de siste 15 årene investert for nærmere 500 mill.kroner i havneformål.

Kommunereformen vil påvirke fremtidig organisering av sammenslutningen, ÅRH. I skrivende stund arbeides det for at Haram, Sandøy, Skodje, Ørskog og Ålesund innlemmes i nye Ålesund kommune. Dette innebærer at den eksisterende sammenslutningen opphører å eksistere, og det må inngås nye avtaler med fremtidige kommuner i en ny sammenslutning. Med dagens struktur vil det være naturlig å inngå nye avtaler mellom nye Ålesund, Giske og Sula. Det vil være naturlig å også innlede samtaler med Hareid og Herøy om innlemmelse i sammenslutningen, ettersom vi allerede har etablert administrativt samarbeide med disse. Andre kommuner som kan være aktuelle for en ny sammenslutning, kan være Ørsta, Ulstein og Sykkylven.

### 3.2. Havneinfrastruktur

Havnene i ÅRH-distriktet har generelt gode areal- og kaiforhold med akseptable veitilknytninger. Kaiene er dels i kommunalt eie og dels i privat eie. Kaiforholdene er detaljert omtalt i kap. 3.4 og gis her bare som en oppsummeringsversjon.

Ålesund kommune har til sammen ca. 3350 m offentlig kai fordelt på 6 havneavsnitt. Herav ca. 280 m med gjeste-/flytebrygger. Skutvika, Prestebrygga, Storneskaia (inkl. pir), indre havn, Humla og Flatholmen har infrastruktur for levering av landstrøm og vann. I tillegg har Prestebrygga og Storneskaia (inkl. pir) mottaksanlegg for kloakk. Innenfor Ålesund kommune finnes det en rekke private bedriftskaier, hvorav de 30 største har en samlet lengde på ca. 3600 m.

Giske kommune har til sammen ca. 530 m offentlig kai, fordelt på 150 m i Geilevika og Valkvæ, 75 m på Giske, 70 m på Roald, 15 m på Valderhaugstrand, 110 m i Gjøsund og 110 m på Gjøsundneset. Pirkaia på Gjøsundneset har infrastruktur for levering av landstrøm og vann.

Haram til sammen ca. 360 m med offentlig kai, fordelt på 85 m på Fjørtofta, 25 m på Skuløya/Flemsøya, 15 m på Haramsøya, 15 m på Lepsøya og 220 m i Brattvåg/Terøya, i tillegg til fergekaien på Store Kalvøy.

Sula kommune har i vesentlig grad private kaier i kommunens fiskerihavner med en samlet lengde på ca. 1200 m fordelt på flere havnesteder. Det finnes ca. 100m offentlige kaier i havnene. Fergekaiene i Solevåg og Sulesund er eid av Statens vegvesen.



Vinter på Stornespiren.

### 3.3 Trafikkgrunnlag

*I 2018 ble det registret 15 465 anløp med en samlet tonnasje på 42.6 mill. bruttotonn til havnedistriktet. Totalt ble det samme år registrert 20 055 kaibesøk ved offentlige og private kaier. Av dette utgjør 9042 kaibesøk til offentlige kaier. Forskjellen mellom anløp og kaibesøk er at ett anløp kan omfatte mange kaibesøk.*

*Det totale antall skipsbevegelser eller trafikkbildet innenfor havnedistriktet fremkommer ikke av havnestatistikken fordi rutegående fartøyer med flere anløp i døgnet bare registreres med ett anløp hvert døgn (dette gjelder i all hovedsak hurtigbåter, ferger)*

Det totale godsomslaget i regionen var i 2018 på 2.3 mill tonn. Dette omfatter både inn- og utgående last/stykk gods og bulklast. Av den totale godsmengden var 753.200 tonn utgående gods.

Den totale eksporten utgjorde i 2018 342.683 tonn, hvorav 266.000 tonn var sjømat.

I 2018 hadde Ålesund havn anløp av 161 cruiseskip med en samlet tonnasje på 11.6 mill bruttotonn og ca 306.000 transittpassasjerer.

Antall containere (TEU) over de offentlige kaiene i 2018 var nærmere 54.183 TEU. I tillegg går det ca 11.000 TEU årlig over de private kaiene i regionen.



## Noen nøkkeltall for virksomheten i havnedistriktet.

I tabellene nedenfor er det tatt med statistikk fra Ålesund havn for perioden 2014 til 2018. Endringene i forhold til 2014 illustrerer det som er typisk innenfor skipsfarten nå for tiden. Det er ingen markert økning i antall anløp, men anløpt tonnasje øker kraftig. Dette tilsier en økning i gjennomsnittlig tonnasje på besøkte fartøyer og relateres i stor grad til økt cruisetrafikk og større havgående fartøyer i fiskeflåten.

### Hovedtall:

TRAFIKK	2018	2017	2016	2015	2014
Antall skipsanløp	15 465	14 836	14 552	14 296	13 761
Gods (tonn)	2 302	2 356	1 999	2 063	2 072
Antall TEU (containere)	64 183	76 397	59 141	57 832	66 321

### Anløpsstatistikk:

ÅR	Utenriks trafikk		Innenriks trafikk		Total	
	Anløp	BT	Anløp	BT	Anløp	BT
2014	3 381	16 536 768	10 379	19 145 040	13 760	35 681 808
2015	3 139	15 166 535	11 157	19 737 442	14 296	34 903 977
2016	3 237	18 023 796	11 315	19 583 813	14 552	37 607 609
2017	3 543	19 610 731	11 293	19 509 320	14 836	39 120 051
2018	3 417	22 455 260	12 048	20 162 721	15 465	42 617 981

Det fremgår av de refererte statistiske nøkkeltall for virksomheten i ÅRH at trafikken har økt jevnlig i de siste årene, både når det gjelder båtanløp, godsmengder og passasjerantall.



Fra Skansekaia mot Godøya.



## Gods:

ÅR	Offentlig kai		Privat kai		Total	
	Våtbulk	Tørrbulk	Våtbulk	Tørrbulk	Våtbulk	Tørrbulk
2014	0	149	580	245	580	394
2015	13	130	482	252	495	382
2016	11	140	587	330	598	470
2017	4	173	681	370	685	543
2018	7	114	692	404	699	518
2017-2018	3	-59	11	34	14	-25

Utviklingen i den totale godsveksten over havner i ÅRH-distriktet i perioden 2014-2018 har økt med ca. 11 %, eller gjennomsnittlig ca. 2.7 % pr. år. Utviklingen fra år til år i den femårs perioden vært veldig stabil. Det samme gjelder godsutviklingen over offentlige kaier, som isolert sett bare har økt med noen få prosenter i siste 5 års perioden.



Vinter på Flatholmen. Ellingsøya i bakgrunnen.

## Containere:

CONTAINERE	2018	2017	2016	2015	2014
Off.kai	54 183	64 602	47 555	46 622	54 818
Priv.kai *	11 150	11 795	11 586	11 210	11 503
Totalt	65 333	76 397	59 141	57 832	66 321

\* tallene for priv kaier fra 2016 => er estimater

Selv om containere (TEU) har vist en relativt stabil utvikling siste årene, ser en relativt store variasjoner fra år til år. Dette henger sammen med høstsesongen i all hovedsak og styres av hvordan fiskeriene er og i hvilken grad fisk landes i regionen for så å bli sendt ut over kjøll fra kaier i vår region. Tallene for 2018 og 2014 er nærmest identiske, men om en ser på enkelt år så ser en variasjonene



som er kommenteres. Som containerhavn så rangeres vi som nr 3-4 på landsbasis med hensyn på antall TEU håndtert.



Flatholmen, med utsikt mot Brattholmen.

### Cruisetraffikk:

ÅR	2018	2017	2016	2015	2014
Antall anløp	163	133	112	107	129
Antall passasjerer	306 214	228 595	192 282	143 485	175 901
BT	11 641 242	8 544 992	7 676 956	5 695 935	6 957 114

Cruisetraffikken har i perioden 2014-2018 hatt en solid økning i antall anløp fra 129 i 2014 til 163 i 2018. Ser en på antall passasjerer og BRT så ser en også at økningen er stor, henholdsvis 74% og 67%. Veksten fortsetter også i 2019 og 2020, og gir Ålesund havn en utvikling innen cruisesegmentet de siste årene som få andre havner nasjonalt kan vise til.

Cruiseaktiviteten er blitt viktig for næringslivet i Ålesundsregionen. En rekke bedrifter har inntekter fra virksomheten, og basert på SSBs beregninger, så omsettes det lokalt for flere hundre millioner hvert år, med utgangspunkt i cruisebesøkene. Suksessen er resultat av godt samarbeid mellom mange aktører. ÅRHs investering i utvidet kaikapasitet i 2013 har vært den klart mest avgjørende suksessfaktoren for at veksten har blitt mulig. Målrettet markedsarbeid har gjort at Ålesund er den byen i Norge som har hatt sterkest vekst av de viktigste cruisehavnene, siden 2016.





Skansen bistår ved behov for bruk av fortøyningsbøye i Kippervika.

ÅRH har begrenset tilgjengelig kaikapasitet for anløp av cruiseskip, og vi avviser av den grunn et betydelig antall forespørslers om anløp hvert år. ÅRH utøver således i det daglige en regulering av omfanget av cruiseturismen til Ålesund. *Vi vil derfor ikke oppleve økt trengsel i sentrum eller ved de ulike attraksjonene på enkeltdager, som følge av flere cruiseturister.* Det arbeides imidlertid målrettet for å få flere anløp på de dagene som er ledige, med mål om god utnyttelse av våre fasiliteter og god nytte for lokalt næringsliv.

Ved enkelte destinasjoner, så har det oppstått konflikter knyttet til cruiseaktiviteten, der ulike næringer har motstridende interesser. Fortrengningseffekt blir nevnt, og interesseorganisasjonen for hotellnæringen, NHO Reiseliv, arbeider i 2018 og 2019 aktivt for innføring av begrensninger isolert knyttet til antall cruiseturister pr. dag. En kan på den annen side tenke seg at næringsinteresser som har større inntekter fra cruiseturister enn andre turister, ville ha interesse av å legge til rette for flere cruiseturister på bekostning av andre turistgrupper. ÅRH mener dette er en uheldig vinkling, og at en heller bør optimalisere ut ifra et samfunnsøkonomisk perspektiv, der den samlede turismen legges til grunn for vurderingene. Med god tilrettelegging bør det være mulig å få nytte av hele bredden av turismen.

En eventuell offentlig regulering bør, etter ÅRHs syn, involvere regulering av all turisme, og ikke ensidig legge begrensninger på turister som reiser kollektivt sjøvegen.



Varaordfører, Tore Johan Øvstebø, ønsker MSC Meraviglia velkommen til Ålesund. Kaptein Raffaele Pontecorvo til høyre.

### 3.4. Fremtidig trafikkutvikling

#### 3.4.1. Nasjonale trafikkprognoser

##### Nasjonal transportplan 2018-2029

##### Om transportstrømmer og forventet utvikling i godstransporten (NTP 2018-2029):

«Utviklingen i godstransporten er nært knyttet til hvordan norsk og internasjonal økonomi utvikler seg. Befolkningsutvikling, bosettingsmønster, inntektsutvikling, produksjons- og konsummønstre og handel er sentrale drivkrefter. Teknologisk utvikling har stor betydning for utviklingen i godstransportens muligheter og egenskaper»

«Sjøtransport er dominerende når det gjelder utenrikstransport, og utfører den største andelen av transportarbeidet innenlands. Sjøtransporten er den transportformen som utfører det klart største transportarbeidet på norsk område inklusiv petroleum (tonnkm), med en andel på om lag 80%. Dette skyldes transport av store volumer, gjerne med bulklast som for eksempel petroleumsprodukter og mineraler over lange avstander. Dersom man ikke regner med petroleum, er andelen 75%.»

«Mesteparten av all godstransport på norsk område foregår i nærskipfart, det vil si sjøtransport mellom norske havner eller mellom havner i Norge og Europa. Dette utgjør 114 mill. tonn gods, herav 95 mill. tonn bulk og 16 mill. tonn stykk gods. Containertransport utgjør kun om lag 3% av godsmengden lastet og losset i norske havner. Selv om godsmengdene i container utgjør relativt små andeler av sjøtransporten, har denne transporten likevel stor betydning i utenrikshandelen. Relativt



sett har veksten i containertransport på sjø vært høyere enn veksten i vegtransporter lengre enn 300 km i perioden fra 2003 til 2012».



Offshoreskip på landstrøm ved Humla.

## Grunnprognoser

Den beregnede utviklingen for godstransportarbeidet er referansebanen fra Nasjonal godsmodell (uten nye tiltak i Nasjonal transportplan). I perioden 1995–2015 har innenriks transportarbeid økt med 4,2% pr. år ekskl. petroleum på sjø. Dette gir en årlig vekst for sjøtransporten på 4,9%, 3,9% for vegtransporten og 2,0% for jernbanetransporten.

Sjøtransporten har økt mest og raskest. Gjennomsnittlig transportavstand har økt med 2,4% pr. år. Det er beregnet vekst i alle transportformer fremover. For utenrikshandelen har transportarbeidet økt med i underkant av 1,1% årlig fra 1990. Fremskrivningene tilsier at årlig vekst vil være litt over 1,5% frem mot 2050. Nesten all godstransport til og fra Norge fraktes på kjøll og prognosene tilsier at om lag 64% av veksten vil tas med sjøtransport. Transport med utenlandsferge og lastebil forventes å øke raskest i prosent, mens sjøtransporten vokser mest i volum. Tallene inkluderer ikke petroleum på skip».

Nasjonal transportplan (NTP) presenterer regjeringens transportpolitikk og er en plan for hvordan man de neste tolv årene skal arbeide i retning av det overordnede og langsiktige målet i transportpolitikken, som er: et transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Målet peker ut retningen for utviklingen av transportsystemet frem mot 2050 og gir rammen for innsatsen i denne transportplanen.



Den sist gjeldende Nasjonal transportplan er for perioden 2018-2029<sup>3</sup>. Regjeringen legger opp til at det skal brukes 536 milliarder kroner til veiformål, 319 milliarder kroner til jernbaneformål og 3,9 milliarder til luftfartsformål og 31,7 milliarder kroner til kystformål i tolvårsperioden.

En vesentlig del av midlene til kystformål er knyttet til videreutvikling og modernisering av navigasjonsinfrastrukturen, for å sikre det høye sjøsikkerhetsnivået vi har i Norge. Etterslepet på navigasjonsinfrastrukturen (lys, lykter og andre merker) fjernes i løpet av første del av planperioden. Etterslepet på kaier og moloer kan lukkes i løpet av tolvårsperioden.

Til nyanlegg og større investeringer i farleder og fiskerihavner vil regjeringen bruke 13 milliarder kroner i planperioden. Av rammen er det lagt til grunn om lag 7,6 milliarder kroner til 34 nye prosjekter og 300 millioner kroner er forutsatt brukt til å fullføre igangsatte prosjekter.

I NTP presenteres regjeringens ambisjon for sjøtransporten<sup>4</sup>; *«er å legge til rette for utvikling av en konkurransedyktig, effektiv, sikker og miljøvennlig sjøtransport, med effektive havner og transportkorridorer, samt en god beredskap mot akutt forurensning. Klima- og miljøhensyn skal ivaretas i den løpende kystforvaltningen. Bærekraftig vekst og verdiskaping er et av regjeringens hovedmål. Økt bruk av nye teknologiske løsninger innen skipsfarten og stimulering til grønn vekst for norsk maritim næring, herunder miljøvennlig drivstoff, vil være viktige bidrag for å utnytte skipsfartens konkurransefortrinn».*

Regjeringen har som ambisjon å overføre 30% av gods over 300 km fra veg til sjø og bane innen planperiodens utløp<sup>5</sup>. Videre på pekes det at planen ikke vil oppnå denne ambisjonen; *«for å kunne oppnå godsoverføring i et så stort omfang vil det være behov for omfattende økonomiske virkemidler og investeringer ut over det som foreslås i denne meldingen».*

Regjeringen foreslår videre følgende tiltak som skal bidra til å styrke sjøtransporten og samspillet med de andre transportformene<sup>6</sup>:

- Tilskuddsordning for godsoverføring
- Nasjonal havneplan, herunder forsterking av stamnetthavnregimet
- Tilskuddsordning for investering i effektive og miljøvennlige havner
- Tilskuddsordning for havnesamarbeid

---

<sup>3</sup> Nasjonal transportplan 2018-2029

<https://www.regjeringen.no/contentassets/7c52fd2938ca42209e4286fe86bb28bd/no/pdfs/stm201620170033000dddpdfs.pdf>

<sup>4</sup> Nasjonal transportplan side 48

<sup>5</sup> Nasjonal transportplan side 190

<sup>6</sup> Nasjonal transportplan 2018-2029 s. 182



## NTP Godsanalyse: Hovedrapport

*NTP Godsanalyse: hovedrapport<sup>7</sup> ble fremlagt i 2015. Hensikten med arbeidet har vært å etablere et oppdatert kunnskapsgrunnlag for transportetatens og Avinors arbeid med godstransport. Rapporten redegjør for utviklingen av godstransport i Norge.*

*Rapporten avdekker blant annet at «arbeidsdelingen mellom transportformene er relativt stabil. De ulike transportformene har tilpasset seg markeder der de i liten grad konkurrerer mot hverandre, og hvor konkurranse vanskelig kan etableres».*

*Videre påpeker den at «Hovedmengden av norsk godstransportarbeid er store volumer av lavverdivarer fraktet med skip over lange avstander, og som omsettes til priser satt i et globalt marked. Det finnes ikke noe reelt transportalternativ for denne handelen. Over 90 % av vegtransportens godsmengder er knyttet til korte transporter i forbindelse med bygge- og anleggsarbeider og lokale varetransporter, utenriks bulktransport svarer for tett opptil 80 % av volumer på kjøll og malm og andre bulkvarer for over 80 % av jernbanens transportvolum».*

*Rapporten påpeker også at en «desentraliserte terminalstrukturer gir bedre markedsdekning og dermed mer konkurransedyktige sjø- og banetransporter. En fortsatt desentralisert havnestruktur viderefører havnenes rolle som lokale og regionale utviklingsaktører, der lokalt/regionalt eierskap og forankring og et konkurransedyktig sjøtransporttilbud understøttes av havnenes finansielle styrke».*



Utsikt fra Skateflua.

<sup>7</sup> NTP Godsanalyse: Hovedrapport [https://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Godsprosjektet/\\_attachment/1003836/binary/1054634?\\_ts=14f9262e1b0](https://www.ntp.dep.no/Nasjonale+transportplaner/2018-2029/Godsprosjektet/_attachment/1003836/binary/1054634?_ts=14f9262e1b0)



### 3.4.2. Lokale trafikkprognoser

#### Nærmere om Ålesundregionens plass i transportnettverket

ÅRH inngår i korridor 4 som innbefatter strekningen Stavanger, Bergen, Ålesund og Trondheim. Korridoren betjener regioner og næringslivsaktører som har en betydelig andel av norsk eksport. Stykkgodstransporten i korridoren Stavanger – Bergen utføres i hovedsak av lastebil, mens bulktransporten utføres med skip. Sjøtransport på relasjonene Bergen – Stavanger og Bergen – Trondheim er dominert av store volumer med raffinerte petroleumsprodukter. Årlig godsmengde i korridoren blir dominert av sjøtransport med 59 pst., og vegtransport med 39 pst. Resterende av godstransport blir tatt med jernbane via Alnabru terminal. I korridor 4 er hovedprioriteringen en betydelig utbygging av E39 og bygging av Stad skipstunnel.

Av relevante investeringer for Ålesundregions havnevesen i korridor 4 inkluderer følgende prosjekter:

- Første del av planperioden (2018-2023)
  - Innseiling til indre Ålesund Aspevågen:  
Prosjektet ligger i Ålesund kommune i Møre og Romsdal. Hensikten med prosjektet er å bedre framkommeligheten og øke sikkerheten for alle sjøtrafikale grupper i Ålesund by sitt indre havnebasseng. Dette oppnås gjennom sprengning av åtte definerte grunner ned til varierende dybde fra -8 til -11 m. Med gjennomføring av prosjektet vil man få sikrere seilas og redusert risiko for skade og miljøforurensning, samt en generell økt bruk og forbedret regularitet.
  - Gjerdsvika:  
Formålet med utdypingen er å gjøre havnen tilgjengelig for store fraktfartøy. Dette vil bedre rammevilkårene for fiskebedriften lokalisert i havnen. Det er planlagt utdyping av innseilingen til -7m og et større område innefor moloene til -6 m. Det skal etableres 2 sjetéer som vil bli brukt til massedeponi og opparbeiding av nytt industriområde.
- Siste del av planperioden (2018-2023)
  - Fosnavåg fiskerihavn: (Kan forskutteres og oppstartes i 1. del.)  
Tiltaket medfører økt dybde i havnebassenget -8 m og fjerning av sterkt forurensede masser som er planlagt brukt til nytt landareal i havneområdet. Tiltaket gir sikrere innseiling og økt regularitet. Kommunen arbeider også for å få tatt en full miljøoppyrdding av havnebassenget. Dette arbeidet er et selvstendig prosjekt, finansiert av kommunen med eventuelle tilskudd fra Miljødirektoratet.
  - Gjøvsund Fiskerihavn:(Kan forkutteres og oppstartes i 1. del.)  
Tiltakets formål er å utdype havnen til en dybde som gjør adkomst og avgang bedre, samt at større fartøy kan tilby råvarer til fiskeindustrielle formål i havnen. Tiltaket består i å mudre havnen til en dybde på -8 m.



Gjennomføring av prosjektene i Nasjonal transportplan 2018-2029 krever finansiering over statsbudsjettet og avhenger derfor av årlige budsjettmidler.



Utsikt fra Skutvika.

### 3.5. Fremtidige havnebehov

Fremtidig behov for utvidelser av offentlige havnetilbud er selvsagt avhengig av veksten i trafikkgrunnlaget. ÅRH har god utnyttelse av eksisterende kaier i Ålesund sentrum, på Flatholmen og ved Gjørundet. Det er stadig behov for forhaling, aktiv omfordeling av trafikk mellom de ulike kaiene, og for større cruiseskip så avvises det forespørsler om å få anløpe, basert på manglende kapasitet. Vi registrerer en utvikling mot stadig større skip, spesielt innenfor fiskeri og cruise. Undersøkelser blant brukere underbygger inntrykket av knapp kapasitet for de viktigste kaiavsnittene. (Gap-analyse)

Det er derfor behov for utvidet kaikapasitet i Ålesund sentrum, ved Flatholmen og ved Gjørundet. Når det gjelder kaiene i Ålesund sentrum og ved Gjørundet, vil det være viktig at Ålesund kommune og Giske kommune legger til rette for at bakarealene planlegges med tanke på økt trafikk og betjening av flere skip samtidig. For Ålesunds sentrale sørside, så vil det være viktig at planlagt bruk av bakarealene tilrettelegges med tanke på støy fra skipstrafikk og at ny bebyggelse tar hensyn til behovet for god absorbering av mengden av turister fra anløpende cruisetrafikk.



Fra Fjørtofta.

### 3.6. GAP analyse

I forkant av strategiarbeidet har ÅRH fått utarbeidet en undersøkelse blant relevante bedrifter, der målet var å få innsikt i opplevd servicenivå og tilgjengelig kapasitetsnivå («Analysis of service gaps at the Port of Ålesund», GEMBA Seafood consulting.) Undersøkelsen fokuserte konkret på tre områder, infrastruktur som kaier, arealer og vegnett, administrativ kapasitet, fleksibilitet og utviklingsfokus, og servicenivå i form av priser og tilgjengelighet på nødvendige tekniske ressurser. Hovedkonklusjonen av undersøkelsen er et klart behov for økt kapasitet av kai- og landarealer i tilknytning til havnen. Handlingsprogrammet vil tilpasses konklusjonene i denne undersøkelsen. Det vil også være av vesentlig betydning for næringslivet i regionen, at kommunene legger til rette for slik utvikling gjennom sine arealplaner.

#### Hovedkonklusjoner:

- Dimensjonene som dreier seg om havneorganisasjonens kapasitet, det vil si administrasjon, daglig drift og fokuset på forretningsutvikling, viser få eller ingen mangler, og vurderes tilfredsstillende av brukerne.
- Kaikapasitet, infrastruktur og areal vurderes som å ha det største utviklingsbehovet og viser dermed rom for forbedring. Flere kaier og industriområder må etableres for å lukke gapet.
- Nærhet til byen og den store etterspørselen etter områder anses å være både en stor styrke, men også en av hovedutfordringene for å drive havnen videre.
- Resultatene ble delt inn i to forretningssegmenter: "Logistikk og maritime tjenester" og "Fiskeri og sjømat".
- De to forretningsstrukturene viser et lignende mønster, men «logistikk og maritime tjenester» vurderer dimensjonene som viktigere, både med hensyn på betydning og kvalitet.

#### Logistikk og maritime tjenester:

- Alle dimensjoner evalueres med viktighetspoeng mellom 4,3 og 4,8, noe som indikerer en svært høy avhengighet for de angitte og undersøkte tjenestene.
- Driftsdimensjonene innenfor service/personell/organisasjon vurderes med få eller ingen mangler.

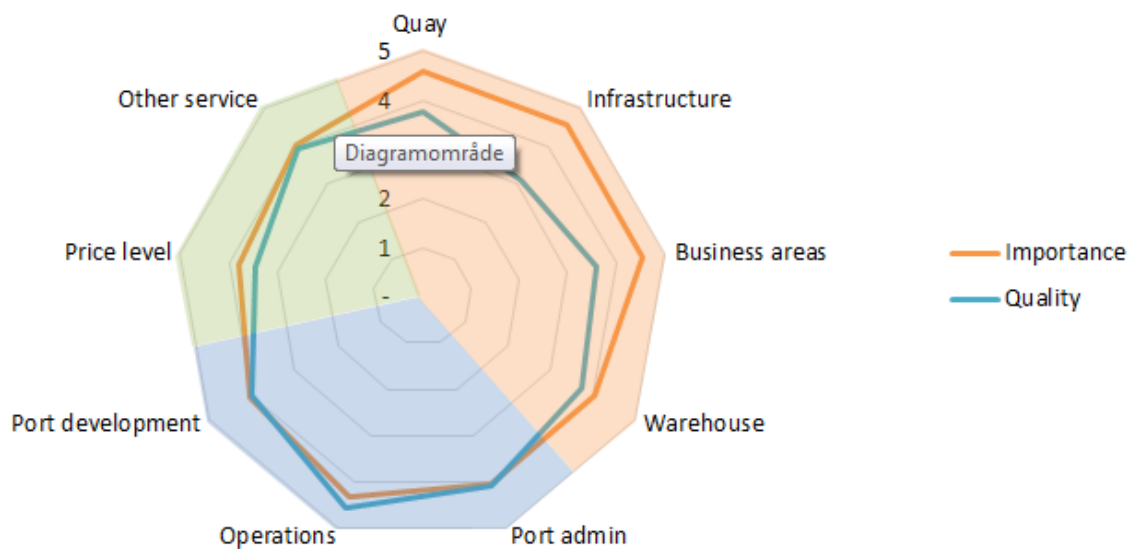




- De øvrige dimensjonene vurderes med mindre- (andre tjenester, kai og lager) og til noe større (infrastruktur, bakarealer og prisnivå) utviklingspotensiale.

#### Fiskeri og sjømat:

- Dimensjonene innenfor fiskeri- og sjømatsegmentet vurderes med viktighetspoeng mellom 3,4 og 4,5 som indikerer lavere avhengighet av de angitte tjenestene, enn innenfor logistikk og maritime tjenester.
- Driftsdimensjonene innenfor service/personell/organisasjon vurderes med få eller ingen mangler.
- Innenfor havnestruktur vurderes dimensjonene på kaikapasitet og infrastruktur med betydelig gap, mens lager og bakarealer viser mindre mangler.





Leveranse av nye el-biler til Flatholmen.

### **3.7. Samfunn, miljø og sikkerhetsforhold**

#### **3.7.1. Samfunnsansvarlig forretningsdrift**

ÅRHs viktigste oppgave er å forvalte eierkommunenes havneinfrastruktur på en effektiv måte. Målsettingen for ÅRHs virksomhet er at de samlede havneressurser til enhver tid skal utgjøre et konkurransedyktig tilbud for brukerne.

Dette innebærer å utføre løpende vedlikehold som ivaretar kommunenes verdier på en optimal måte, å investere i kaier, bakarealer, bygninger og fasiliteter slik at havnen oppleves som moderne og effektiv for brukerne og derigjennom legge til rette for god næringsutvikling og verdiskapning.

For ÅRH innebærer dette å investere i ressurser som er inntektsgivende og bærekraftige.

#### **3.7.2. Miljø**

ÅRH sine eierkommuner slutter seg til FN sine bærekraftsmål, med særlig fokus på 14 – Livet under vann. Havnerådet ba derfor i havnerådsmøte 22.05.2018 om at miljø- og bærekraftperspektivet får en sentral plass i strategisk havneplan for 2019 – 2029. ÅRH ønsker å bidra til at de konkrete tiltak som settes i verk innenfor dette satsningsområdet skal være så nyttige og målrettede som mulig. Derfor vil ÅRH involveres i arbeidet med den konkrete handlingsplanen og utforming av tiltak for å nå bærekraftsmål nummer 14 "Livet under vann".

Havnene skal først og fremst ivareta havneoperasjonene og legge til rette for et effektivt og trygt arbeidsmiljø for de mange personer som deltar i havneaktivitetene. Samtidig jobber ÅRH for å forhindre lokal forurensing fra havneaktivitetene gjennom tilrettelegging av fasilitetene for aktørene.



En av havnens viktigste oppgaver er å holde havnebassenget rent, for å ivareta sikkerhet og fremkommelighet. Havnen har kameraovervåkning av mange av områdene som disponeres, og varsler videre til brann, politi og IUA for evt. oppfølging av forurensning. Havnebåten «Skansen» er også tilgjengelig for nødetatene.

I tråd med kapittel 20 i Forurensningsforskriften (FOR-2004-06-01-931), tilbys mottak av avfall på kommunenes kaier. Virksomheten er en viktig del av den kommunale beredskapen mot akutt forurensning. I 2018 tok ÅRH imot 855 tonn avfall gjennom denne tjenesten.

Eksempler på andre miljørelaterte tjenester:

- Havnen har i prisregulativet rabatterte priser til fartøy med miljøvennlig profil.
- ÅRH tilbyr landstrøm fra flere kaier, og har i 2018 ferdigstilt et større anlegg på Storneskaia med utvidet kapasitet for fiskeri-, gods- og offshoreskip.
- På Storneskaia og Prestebrygga tilbys mottak av kloakk og gråvann direkte inn i kommunalt anlegg. ÅRH er i skrivende stund en av kun tre havner i Norge som tilbyr dette.
- ÅRH bidrar til ordningen med «Fishing for litter»: En ordning om at fiskere som får plast eller annet avfall i garnet skal få levert dette gratis på havna.
- Når miljøvernorganisasjoner og tilsvarende kommer til Ålesund, bidrar ÅRH med gratis kai plass og bistand til levering av avfall.
- Også i 2018 har det vært ryddeaksjon i Brosundet og andre steder i indre havnebasseng i samarbeid med dykkerklubben. Det ble hentet flere containere med rusk og søppel fra sjøbunnen.
- Små fiskebåter har fast salgsplass langs flytebrygga i Skansegata.

ÅRH skal i den daglige driften legge opp til kontinuerlige miljøforbedringer i havna. Dette kan være i form av å gjennomføre strømbesparende tiltak etter hvert som dette er praktisk mulig, som å erstatte eldre belysningsmateriell med strømbesparende belysning. Erstatning av fossilt drevet utstyr i havna, med elektrifisert utstyr; kraner, biler o.a.. ÅRH skal oppfordre brukere av havna, og aktører som har nytte av havna, om å tenke miljø i forhold til deres drift. Dette kan være å oppfordre skip som anløper havna om å benytte landstrømsfasilitetene, og landaktører som leverer tjenester i havna om å benytte miljøvennlig utstyr.

ÅRH skal evaluere eksisterende ordning for prisdifferensiering basert på miljøprestasjoner for havnas brukere. Det er et mål å prisdifferensiere på en slik måte at det motiverer til modernisering av tonnasjen og investering i teknologi som gir bedre miljøprestasjoner, og som også motiverer til lavest mulig negativ miljøpåvirkning ved kailigge.

NTP 2018-2029 fastslår at det er gjennom internasjonale miljøkrav fastsatt i International Maritime Organization (IMO) at de største miljøforbedringene kan oppnås, og hvor det kan skapes et marked for gode miljøløsninger med globale effekter. I tillegg til dette beskrives satsning i retning av økt bruk av landstrøm ved norske havner. Her er det naturlig at ÅRH tar en rolle, som pådriver. ÅRH ønsker mer bruk av landstrøm ved kailigge, både for å oppnå lokale miljøforbedringer i form av redusert støy og mindre avgasser, men også som middel for å bidra til redusert negativ klimaeffekt av sjøtransport, i form av mindre CO<sub>2</sub>-utslipp.

Beliggenheten av utviklingsarealer er viktig ikke bare for havnevirksomheten, men for hele det omkringliggende samfunnet. Det er viktig at det tas hensyn til at den generelle havneaktiviteten kan medføre en del støy i sin nærhet og at det ikke legges annen virksomhet til de tilgrensede områdene,



som vanskelig lar seg forene med havnens aktiviteter. De nye havneavsnitt på Flatholmen og Gjøvsund ivaretar på en god måte slike miljøhensyn.

En forutsetning for å ha en attraktiv havn er at havnen fungerer effektivt og rasjonelt. Skal dette være mulig må forholdene legges til rette og her er bl.a. arbeidsmiljøet for de som daglig arbeider i havnen viktig. ÅRH vektlegger arbeid med helse, miljø og sikkerhet (HMS).

Det er etablert ordning med tilbud om årlig helseundersøkelse for alle ansatte gjennom bedriftshelsetjenesten.



Flatholmen havneanlegg.

### 3.7.3 Sikkerhet

ÅRH (ÅRH) har pr. dags dato 7 havneanlegg/kaier som er sertifisert i henhold til ISPS regelverket. Dette er havneanlegg/kaier som betjener fartøy i internasjonal fart. Type aktivitet varierer fra de forskjellige havneanleggene/kaiene og omfatter stykkgodshåndtering, containervirksomhet, bulk, gods knyttet til oljeindustrien og passasjervirksomhet for å nevne noen.

Utfordringene knyttet til oppfølging av ISPS koden vil være å hele tiden oppfylle de krav som stilles, samt å skape et planverk og godt system som er smidig og fleksibelt for den daglige driften uten at dette går på akkord med sikkerheten til operatører, passasjerer, besøkende og skip.



Skansekaia vest.

Et endret nasjonalt og internasjonalt sikkerhetsbilde vil være styrende for drift av ISPS-anleggene, og endring av daglige rutiner vil kunne skje på kort varsel. Godkjennelse fra kystverket og årlig revisjon av sikringsplaner ligger til grunn for systemet. Vi jobber aktivt for å styrke kompetansen til operatører og personell med permanent adgangskontroll. Enkelte ISPS anlegg ligger sentralt i Ålesund sentrum. Dette er anlegg som årlig tar imot et økt antall cruiseskip. Utviklingen innen cruisetrafikken viser at skipene blir større, og antall passasjerer pr båt øker kraftig. Dette kan også gi økte utfordringer knyttet til håndtering av passasjerene, samt økte krav i forbindelse med sikkerheten. ÅRH har et godt samarbeid med Ålesund kommune og nødetatene i Ålesund hvor ÅRH er aktivt deltakende i arbeidsgrupper knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap.

I samarbeid med Politiet, Ålesund brannvesen, Helseforetaket, rederier og brukere av havna, så gjennomføres det en rekke øvelser, som danner utgangspunkt for forbedringsarbeid. Det er gjennomført både «table-top»-øvelser og øvelser med evakuering av skip.

Kommunale planmyndigheter og publikum har gjerne ønsket fri og åpen tilgang til kaiene, og dette har stort sett vært havnepolitikken i Norge. Imidlertid har utviklingen ført med seg høyt mekaniserte godshåndteringssystemer slik at godskaiene etter hvert er blitt industrielle arbeidsplasser hvor publikum utsetter seg selv for fare ved å ferdes der. Internasjonalt har man tatt konsekvensen av dette ved inngjerding av godshavnene.

I de senere år har dessuten innføring av ISPS (sikring mot potensielle terroranslag) ført til inngjerding og kontroll av enkelte havneavsnitt. For ÅRH sin del gjelder dette Gjørund, Skutvika, Spjelkavika, Humla og Flatholmen havneanlegg. Prestebrygga/ Storneskaaien er imidlertid åpen for allmenn ferdsel når skipsaktiviteten tillater det. Dette er ikke forbundet med fare verken for personell eller fartøy som anløper.



Christian Radich anløper Stornespiren.

### 3.8. Samarbeidsrelasjoner

#### **Samarbeid med andre kommuner utenfor ÅRH**

ÅRH har i dag etablert administrativt samarbeid med Hareid- og Herøy kommune. Samarbeidet innebærer at ÅRH utfører registrering av skipstrafikk i havneområdet, samt fakturering og innkreving av anløpsavgift og kaivederlag i henhold til gjeldende regulativer vedtatt av gjeldende kommune. ÅRH vil være åpen for å drøfte samarbeidsformer med andre nærliggende kommuner i den grad slike viser interesse for dette, eller i den grad dette er gagnlig for næringslivets behov for sjøtransport og havnetjenester.



Prestebrygga.

### **Samarbeid med private havneaktører og brukere**

ÅRH er ikke en terminaloperatør, og engasjerer seg ikke direkte i virksomhet som innebærer godstransport. ÅRH eier og utvikler kaier, arealer, bygninger og andre fasiliteter, og gjør disse tilgjengelig for private aktører på markedsbaserte kommersielle betingelser. Gjennom konkurranse sikrer denne modellen effektiv og konkurransedyktig sjøtransport til- og fra Ålesund.

Det må vurderes om det kan være formålstjenlig for ÅRH, å engasjere seg aktivt i et eventuelt terminalselskap i fremtiden, dersom dette er formålstjenlig. Behovet kan oppstå for eksempel som følge av teknologisk utvikling, eller dersom utviklingen i varestrømmen tilsier det. En kan se for seg løsninger der flere terminaloperatører benytter felles infrastruktur, arealer og systemer, for samlet sett å få en økt kapasitetsutnyttelse, og dermed bedre konkurransebetingelser for sjøtransporten til- og fra Ålesund.

Det er ønskelig å påvirke utviklingen i retning av at Ålesund havn betjenes av gireløse skip, der målet er økt konkurransekraft, anløp av nyere, større og mer miljøvennlig tonnasje.

ÅRH har allerede etablert en rekke samarbeidsavtaler med aktører knyttet til bruken av ÅRH sin havnevirksomhet. Eksempler er:

Ålesund Havnedrift AS

Selskapet som er heleid av ÅRH ble etablert i 2004. Selskapets



formål er å drive tjenesteyting, administrasjon, utleie av fast eiendom samt annen virksomhet som faller inn under dette.

#### Flatholmen

Det er inngått leieavtaler for bygninger, kaier og/eller arealer med; G.C.Rieber Salt, Bring, Norlines, Celsa Steel, Skarbø, Politiet, Enger transport, OK entreprenør.

#### Skutvika

Det er inngått leieavtaler for bygninger, kaier og/eller arealer med: Tyrholm & Farstad.

#### Gjø sundneset

Det er inngått leieavtaler for bygninger, kaier og/eller arealer: Subsea7

#### Ålesund sentrum

Det er inngått leieavtaler for bygninger, kaier og/eller arealer: Møre og Romsdal fylkeskommune, Norlines, Sivilforsvaret, Multiconsult, XL Diner, Elle Melle, Skansekaia utvikling, Uteguiden, Bukser & Bergning.

#### Spjelkavik

Det er inngått leieavtaler for bygninger, kaier og/eller arealer med: Norcem, Møre entreprenør.

#### Geilevika

I forbindelse med utbyggingen av Geilevika fiskerihavn ble det inngått en avtale mellom Giske kommune og fiskebåteiere/fiskebedrifter om finansiering av den kommunale kaien i Geilevika.

## 4. Visjon og mål

### 4.1. Visjon

Ålesundregionen skal ha nasjonal slagkraft ved å være Norges viktigste havn for fiskeri og maritim industri, kjent for innovasjon, miljø og aktiv tilrettelegging for effektive transportløsninger og næringsutvikling.

ÅRH skal bidra til dette ved å være en nasjonalt ledende tilrettelegger og pådriver innenfor havnebasert næringsutvikling og innovasjon. For å være konkurransedyktig, miljøvennlig, og i forkant, har ÅRH mål om å være pådriver for å ta i bruk miljø- og bærekraftige løsninger.

### 4.2. Mål

#### Fiskeri:

ÅRH skal bidra til at Ålesundregionen fortsatt forblir Norges ledende og fremste fiskeriknutepunkt.

ÅRH skal bidra til at Ålesundregionen forblir en naturlig base for den lokale og regionale fiskeriflåten.

ÅRH skal i samarbeid med fiskerinæringen finne effektive og økonomiske lokaliseringstiltak. Flatholmen er et strategisk knutepunkt for samlokalisering, omlasting og utskipning av fisk fra regionen, og Gjø sundet er identifisert som satsingsområde for offentlig hamneutbygging relatert til sjøbasert logistikk. Med nærhet til både led og lokal fiskerinæring, har disse lokasjonene potensiale til å skape særlige konkurransefortrinn for regionen.





Stor aktivitet ved Prestebrygga, Storneskaia og Stornespiren.

#### Godstransport:

ÅRH skal aktivt legge til rette for god intern sjøtransport mellom private og offentlige kaier i regionen, med samlasting/knutepunkt på Flatholmen, for å styrke regionens samlede konkurransekraft.

ÅRH skal bidra aktivt for at næringslivet i regionen finner det formålstjenlig og transportøkonomisk attraktivt på kort og lang sikt å transportere gods via ÅRH sine havneavsnitt.

ÅRH skal i samarbeid med næringslivet legge til rette for bedre balanse mellom import og eksport i godsomslaget.

ÅRH mener det bør vurderes mulighet for etablering av sjøbasert feedertransport fra enkelte kaier i regionen og til Flatholmen, for mer effektiv og miljøvennlig transport. ÅRH skal ikke selv drifte en slik ordning, men være pådriver for utredning og etablering. Målet skal være å bedre konkurransekraften til næringslivet i regionen, samt å fremme sjøtransport som effektiv og miljøvennlig transportform.



Queen Mary 2 runder Slinningen.

#### Cruise:

ÅRH skal være en aktiv tilrettelegger for at Ålesund havn forblir et naturlig valg for cruiserederiene og at Ålesund ivaretar sin internasjonale status som en fremtredende cruisedestinasjon. Som ledd i dette skal ÅRH bidra aktivt til måloppnåelse knyttet til eierkommunenes miljø- og klimaambisjoner. ÅRH vil særlig jobbe for å legge til rette for landstrøm til cruiseskip.

ÅRH skal i samarbeid med eierkommunene være pådriver for at havnen har terminaltilbud for transport av cruisepassasjerer til lokale og regionale turistattraksjoner. ÅRH skal i samarbeid med kommunen være pådriver for etablering av gode gangvegløsninger mellom kai og bysentrum.

ÅRH skal gjennom konkrete tiltak videreføre arbeidet for at besøk av cruiseskip i størst mulig grad skal oppleves som et positivt innslag i bybildet, både for byens befolkning, for lokalt næringsliv, for cruiseturistene og for cruiserederiene.

#### Persontransport:

ÅRH skal være en god samarbeidspartner med både Fylkeskommunen og transportselskapene, og legge til rette for at mer av fremtidens persontransport skal gå sjøvegen, både lokalt og regionalt. ÅRH skal være en medspiller-, og bidra til tilrettelegging for effektiv, innovativ og miljøvennlig passasjertrafikkteknologi. En realisering av Stadt skipstunnel vil kunne legge forholdene til rette for hurtigbåttrafikk mellom Bergen og Ålesund. Dette er beskrevet i rapporten «Utgreining av hurtigbåtrute Bergen-Ålesund», av COWI, i 2019. ÅRH ønsker å bidra til at dette kan realiseres.

#### Olje- og offshorerelatert:

ÅRH skal legge til rette for utbygginger av tilfredsstillende havnemessige tilbud for at Ålesundregionen kan bli et attraktivt stedsvalg for olje- og gassrelatert virksomhet på Nordvestlandet.

#### HMS, klima og miljø:

ÅRH skal sørge for at miljø- og bærekraftperspektivet har en sentral plass i den daglige driften av havnen, og i investeringer og prosjekter som gjennomføres.



ÅRH ønsker å være pådriver for ytterligere forbedrede miljøprestasjoner fra sjøbasert person- og godstransport, samt fra cruisetrafikk. Som ledd i dette ønsker ÅRH å bidra aktivt til måloppnåelse knyttet til eierkommunenes miljøambisjoner.

ÅRH skal være en trygg arbeidsplass for de ansatte. Havnen skal så langt det er praktisk mulig også ta hensyn til HMS-aspektet for havnens brukere.

ÅRH skal være en pådriver for å levere landstrøm, for å oppnå reduksjon av utslipp til luft og mindre sjenerende støy til omgivelsene. ÅRH skal, der det er formålstjenlig, legge til rette for utslippsfritt havnerelatert driftsmateriell.

ÅRH skal være oppdatert i forbindelse med eventuelle muligheter for distribusjon av andre former for drivstoff.

ÅRH skal være oppdatert på teknologifronten for å kunne ta beslutninger knyttet til bærekraftig- drift og investeringer.

ÅRH skal være en god samarbeidspartner i forbindelse med avfallshåndtering. ÅRH ønsker å bidra til reduksjon av plast i havet, gjennom mottak og ressursdeling.

ÅRH er medlem i det interkommunale samarbeidet for beredskap mot akutt forurensning, som ivaretar beredskaps- og aksjonsplikten i regionen, IUA Sunnmøre. ÅRH stiller blant annet havnebåten «Skansen» til rådighet for denne beredskapen.



Forskningsfartøyet Kronprins Haakon.

#### Innovasjon og utvikling:

ÅRH ønsker å bidra til bedret konkurransevne for sjøtransporten, innenfor områder som digitalisering, elektrifisering, intermodalitet og autonomi, og skal derfor søke å delta i relevante



prosjekter innenfor disse områdene. ÅRH ønsker å ha et nært samarbeid med næringsliv, ÅKP, NMK og NTNU, for å bidra med havnefaglig kompetanse i prosjekter der dette er naturlig.

Eierkommunene er tatt opp i FN sitt Smart City program. ÅRH skal være en aktiv medspiller og anvende de innovative mulighetene som ligger i dette.

#### Synlighet/renomme:

ÅRH skal i det daglige bidra til å øke bevisstheten omkring aktiviteten knyttet til havnen og sjøtransporten, og viktigheten av denne for samfunnet, lokalt og nasjonalt. ÅRH skal oppleves som proaktive og til stede for regionens befolkning, eksempelvis gjennom aktiv og responderende synlighet i sosiale medier.



Cruiseterminalen ved Storneskaia.

#### Regionalt havnesamarbeid:

ÅRH skal ha en løpende dialog med tilgrensende kommunale og interkommunale havnevesen for om mulig bidra til samfunnsmessig effektivisering av transportløsninger for næringsliv og publikum. ÅRH skal være åpen for kontinuerlig å vurdere hensiktsmessigheten av å arbeide for en utvidelse av ÅRH, tilpasset næringslivets interesser og behov.

ÅRH skal, der det er mulig, søke å samarbeide med andre nasjonale havner om drift, forbedringer og utvikling, for å fremme konkurransevne og miljø.



Fjørtofta.

## 5. Handlingsprogram

### 5.1 Generelt

Havneplanen for ÅRH representerer først og fremst et internt verktøy for havnesammenslutningens politiske og administrative organer i arbeidet med utviklingen av havnesammenslutningens offentlige havnetjenestetilbud. Videre vil havneplanen gi innspill til rullerende kommunale og nasjonale havne- og transportplaner. Det er forutsetningen at foreslåtte tiltak i den strategiske havneplan samordnes med planprosesser i de av ÅRH sine eierkommuner hvor angjeldende tiltak vil gjelde.

### 5.2 Administrative og organisatoriske forhold

ÅRH skal videreutvikle miljørabattordningen i prisregulativet gjennom innføring av EPI-ordningen (Environmental port index) gjeldende fra 2020. Målet med dette er å motivere til lavt energiforbruk om bord i skip som ligger til kai, og til investering i miljøvennlige løsninger.

ÅRH skal etablere en opptrappingsplan for bruk landstrøm, og et CO2-regnskap knyttet til bruken av landstrøm.

ÅRH skal vurdere miljøsertifisering av havna.

ÅRH skal være synlig og aktivt responderende i relevante medier og sosiale medier, og skal delta på fagmesser og seminarer som kan bidra til økt aktivitetsnivå.

ÅRH skal legge til rette for at medarbeiderne i havna har et trygt og godt arbeidsmiljø, som tiltrekker seg flinke og engasjerte medarbeidere. Dette skal gjøres gjennom oppfølging av den enkelte medarbeider, fokus på sikkerhet og miljø for medarbeidere og omgivelser, faglig utvikling gjennom kurs og konferanser, samt fokus på- og anledning til trivselstiltak i regi av ÅRH.



Longva, Flemsøya/Skuløya.

## 5.3 Utvikling av havnas fasiliteter og infrastruktur

### 5.3.1. Kortsiktige havnetiltak

#### Ålesund indre havn

Etablere nye flytebrygger ved Skateflua. Erstatte gamle «sommerbrygger» med nye permanente betongbrygger som blir liggende på plass hele året.

Utskifting av flytebrygger fra Lorkenestorget til «Rollo»-bygget. Dagens brygger er slitt og bærer preg av å ha vært i bruk i overkant av 30 år. Målsetningen er å oppgradere bryggene til samme standard som tilstøtende brygger med tanke på sikkerhet og infrastruktur.

Utrede behov for flytebrygger på sørsiden, for å imøtekomme behov fra næringsdrivende som ønsker å utnytte kommersielle muligheter fra cruisenæringen. (Bruvik, Geirangerfjord II, Fjord Molde o.a.)

Utrede behov og alternativer for servicebygg med tilhørende sanitært tilbud for brukerne av indre havn i Ålesund.

ÅRH har i 2018 etablert en midlertidig løsning for å dekke behovet for toaletter nær kaia ifm. cruiseanløp. Dette har blitt godt tatt imot av turistene. Det er allerede besluttet at disse toalettene også skal være tilgjengelige i 2019. Mulighetene for å etablere en permanent løsning skal vurderes.

#### Storneskaia/Prestebrygga

ÅRH skal i samarbeid med kommunen være pådriver for at havnen har terminaltilbud for transport av cruisepassasjerer til lokale og regionale turistattraksjoner. ÅRH skal i samarbeid med kommunen være pådriver for etablering av gode gangvegløsninger mellom kai og bysentrum.

Tilstanden på kaidekket og pullerter ved «gamle» Storneskaia og Prestebrygga er varierende. Foreløpige undersøkelser viser omfattende rustsprengning i underkant av kaidekket. Det er derfor usikkert om bæreevne og pullertstyrke tilfredsstiller dagens behov. Kaiene ble bygget og dimensjonert som godskaier, denne aktiviteten er nå flyttet til andre kommunale kaianlegg. Kaiene er viktige med tanke på ÅRH sin satsing på cruisetraffikk. Utviklingen viser at størrelsen og tonnasjen



på cruise fartøyene øker, noe som igjen stiller større krav til kaier og fortøyningsgods. Målsetningen er å oppgradere kaiene til samme standard som Storneset fiskerikai.

Dette må planlegges godt, og gjennomføres vintertid, mhp. allerede inngåtte avtaler om anløp i 2019-2020-2021. Det er større bekymring for pullertene, enn for selve kaidekket. Gamledelen av Storneskaien har det største behovet, og her er det behov for flere pullerter i tillegg til fornyelse av eksisterende punkt. Det er også behov for økt pullertkapasitet i endene av kaiene. Ved økt antall pullerter, så øker vi muligheten til å ta flere anløp, som igjen gir bedre økonomi.

Det skal vurderes oppføring av egnet lokale for oppbevaring/lagring av ATV, landstrømtromler, vannslanger og annet utstyr på vestsiden av cruiseterminalen/evt. et annet område av Storneskaia/Stornespiren.

### **Heve-/senkebru/svingbru ved Brosundet**

Det er behov for utskiftning av bru, både ift. elde og ift. fremtidig heving av kaidekke. Havnens behov dekkes ved å erstatte dagens heve- senkebru med støpt kaidekke. Kommunens behov innebærer imidlertid en bru som åpner for fri seilingshøgde, samtidig som at behovet for beredskapsveg/utrykningsveg dekkes. Det vil derfor være naturlig å gå i dialog om en kostnadsdeling med de berørte parter.

### **Spjelkavik kai**

Tilstandsvurdering av lagerhall ved Spjelkavik kai i 2018 avdekket svekkelser i bygget, som var så omfattende at bygget ble besluttet revet. Bygget ble revet i siste halvdel av 2018, og erstattet av en plasthall, oppført av leietaker.

Det bør vurderes om området bør selges, for å frigjøre kapital for finansiering av planlagte prosjekter.

### **Landstrøm:**

Det har vært en god utvikling i bruken av landstrøm det siste året. I 2018 installerte vi et nytt anlegg på Storneskaia, som har samlet kapasitet på 800kW, og med mulighet for tilkobling av 8 fartøy samtidig. Anlegget kan levere i 50- og 60 Hz, og fra 230- til 690V.

ÅRH ønsker å øke bruken av landstrøm ytterligere, og vil legge til rette for dette ved flere kaier. Det må også vurderes tilrettelagt for ladestrøm, ettersom det er flere prosjekter på gang for bygging av tonnasje med hybrid fremdrift, der batteripakker vil kreve høg strømkapasitet.

Det er sterke politiske signaler, med ønske om tilrettelegging for landstrøm til cruiseskip, ref. Viljeserklæring av 13. februar 2019. Muligheten for etablering av landstrømsanlegg til cruise vurderes, og i skrivende stund, så har vi fått bekreftet at det er kapasitet i høgspenningsnettet til et slikt anlegg for ett skip, nær Stornespiren. Det skal vurderes bygging av et anlegg for levering av landstrøm til cruiseskip.

ÅRH skal også vurdere mulighetene på de ulike kaiene på Flatholmen, og utvidelser av anleggene på Skansekaia og ved Sjøgata, for strøm i lavspenning til mindre skip.

ÅRH har i 2018 gjennomført kurs for teknisk personell og på-stedet-kurs ifm. ferdigstilling av nytt landstrømanlegg på Stornespiren.



### 5.3.2 Langsiktige havnetiltak

#### Flatholmen

Gjennom kommuneplanens arealedel har ÅRH skissert fremtidig anvendelse og utvidelse av Flatholmen havneanlegg. Dette er i tråd med Strategisk havneplan 2010-2017, og videreføres som strategisk viktig satsingsområde.

Med ferdigstillelse og utbygging av Flatholmen øst i 2017, så har vi i praksis ikke mer areal å tilby nye potensielle leietakere. Videre arbeid med opparbeiding av arealer må derfor prioriteres. I 2017 inngikk vi intensjonsavtaler med Statens Vegvesen om å motta masser fra Nordøyvegprosjektet og ny E39 mellom Vestnes og Oterøya, når disse prosjektene skal gjennomføres. Disse massene vil forhåpentligvis bidra til bygging av nytt land i østlige del av Flatholmen. Det arbeides nå med å skaffe ca. 300.000m<sup>3</sup> gode steinmasser til ferdigstillelse av bærelag for nytt næringsareal ved Flatholmen Nord, hvor Tyrholm & Farstad ønsker å flytte sin containervirksomhet.



Flatholmen havneanlegg.

Flatholmen i tall:

- 200 mål er ferdig utbygd.
- Ytterligere 300 mål planlegges utbygd.
- 500 løpemeter kai er bygget.
- Ytterligere 1750 løpemeter kai skal bygges.

Flatholmen har potensiale til å videreutvikle sin posisjon som trafikknutepunkt for godstransport til- og fra regionen. ÅRH skal ta initiativ til en utredning omkring muligheten for å etablere lokal





feedertransport fra aktører i regionen til Flatholmen. Det er et mål, gjennom våre samarbeidspartnere og brukere, å legge til rette for at større og nyere tonnasje skal kunne benyttes for godstransport for regionen. Det skal avsettes midler for å gjennomføre en slik utredning.



Skutvika.

### Skutvika

Høsten 2015 ble det inngått en intensjonsavtale med vår samarbeidspartner i Skutvika, Tyrholm & Farstad. Avtalen omhandler flytting av havnevirksomheten til Flatholmen innen ca. 5 år. Gjennom 2016 og 2017, så har det vært arbeidet med å få startet prosessen med omregulering av Skutvika, slik at flytting kan gjennomføres og området åpnes for annen utnyttelse.



Skutvika



I desember 2017 konkluderte Ålesund kommune med at reguleringsarbeidet for Skutvika kunne startes. I forbindelse med flytting av containervirksomheten fra Skutvika til Flatholmen vil den nåværende havnevirksomheten i Skutvika avvikles. Omreguleringsprosessen er i gang, og etter planen vil området reguleres til boligformål. I 2018 har det vært utført tilpasninger i skissert løsning, for å legge grunnlag for gjennomføring av detaljregulering av området. Detaljreguleringen planlegges startet i april 2019.



Spolekaia ved Gjøundet.

### **Gjøundet**

ÅRH ønsker å legge til rette for olje- og gassrelatert virksomhet på Nordvestlandet. I 2017 ble det utarbeidet en søknad om statlig delfinansiering av en ny kai på Gjøundet. Det er et behov for økt kaikapasitet i området, både for å håndtere fiskeriaktiviteten og for å møte behovene til annen lokal industri, Subsea7 inkludert. Det planlegges oppført 200 meter kai, med integrert tungløftsone. Søknaden ble dessverre ikke innvilget, og en fornyet søknad ble innsendt i 2018. Dette området er, ved siden av Flatholmen, et viktig strategisk satsningsområde for ÅRH. Ny søknad for 2018 ble dessverre heller ikke innvilget.



Det skal vurderes om ny kai ved Gjøvsundet kan være et mulig alternativ i forbindelse med behov for økt kapasitet til mottak av cruiseskip. Geografisk plassering nær flyplassen på Vigra, vil kunne utløse et potensiale som «snuhavn» for mindre skip, eksempelvis. Gode kommunikasjonsmuligheter for excursions vil kunne være et fortrinn, samt at det vil bidra til spredning av trafikk, med mulighet for økte samlede ringvirkninger for lokalt næringsliv.

En slik løsning vil kunne forenkle en investeringsbeslutning, men det forutsettes imidlertid at virksomheten ikke fører til vesentlige ulemper for industrielle interesser i området.



God aktivitet ved Subsea7 sitt anlegg ved Gjøvsundet.

### Persontransport

ÅRH skal bidra til å fremme, og fremskynde utviklingen av sjøbasert persontransport i regionen. Dette skal gjøres ved deltakelse i samarbeidsprosjekter med eierkommunene, Fylkeskommunen, ÅKP og andre som har som formål å utrede muligheter for nye ruter, elektrifisering og autonomisering. ÅRHs rolle i dette vil kunne være å bidra med havnefaglige kompetanse og med infrastruktur, som kaikapasitet og evt. land-/ladestrøm.

Det er i den forbindelse under etablering, et prosjekt for autonom passasjertrafikk på sjøen i Ålesund, «Smartere transport». ÅRH ønsker også å bidra til utarbeidelse av «Klima areal og transportplan» for Ålesundregionen.



Kongeskipet *Norge* ved Skansekaia.