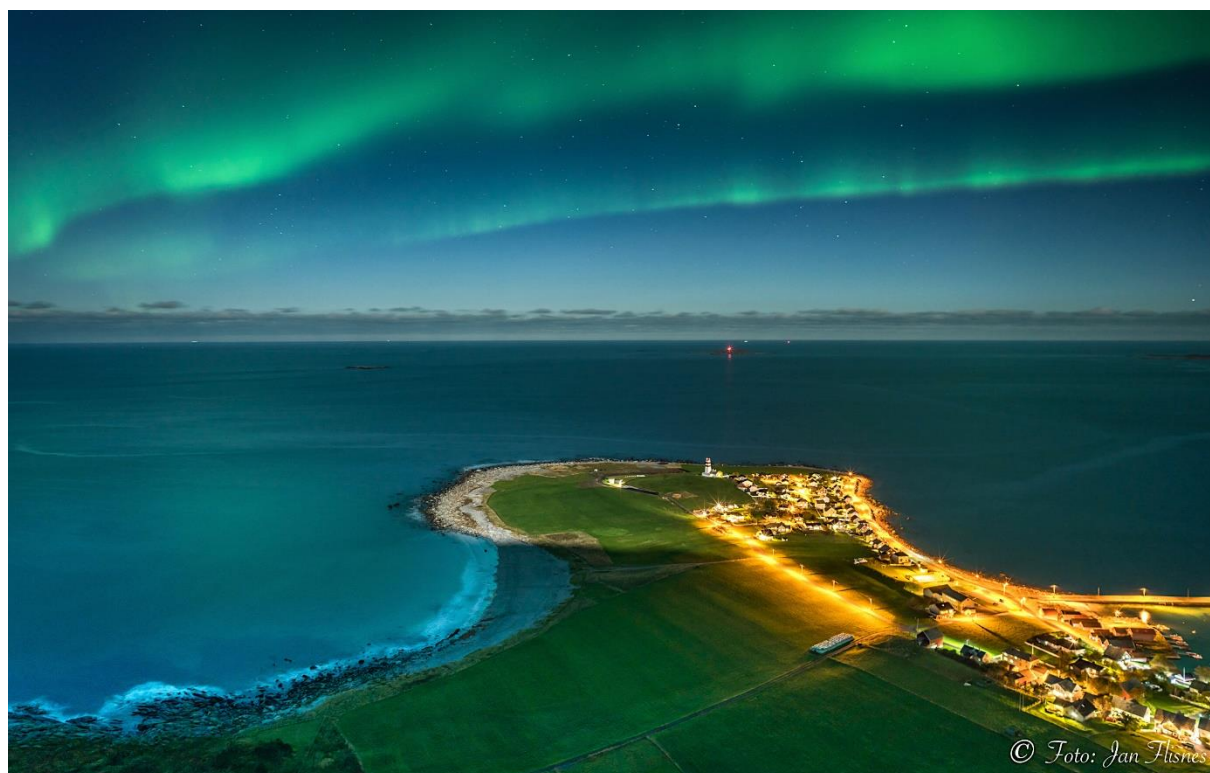




ÅLESUNDREGIONENS HAVNEVESEN



STRATEGISK HAVNEPLAN

2025 - 2034

Strategisk havneplan

Ålesundsregionen Havnevesen

1. Sammendrag

2. Innledning

- 2.1. Kort om havnen og bakgrunn for strategiprosessen
- 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

4. Grunnlag for prioriteringer

- 4.1. Trafikkgrunnlag
- 4.2. Fremtidig trafikkutvikling - NTP
- 4.3. Fremtidige havnebehov
- 4.4. GAP analyse
- 4.5. Samfunn, miljø og sikkerhetsforhold
 - 4.5.1. Samfunnsansvarlig forretningsdrift
 - 4.5.2. Klima og miljø
 - 4.5.3. Sikkerhet
- 4.6. Samarbeidsrelasjoner

5. Visjon, mål, og hvordan nå målet

- 5.1. Visjon
- 5.2. Mål, og hvordan nå målet

6. Handlingsprogram

- 6.1. Generelt
- 6.2. Administrative og organisatoriske forhold
- 6.3. Utvikling av havnas fasiliteter og infrastruktur
 - 6.3.1. Kortsiktige havnetiltak
 - 6.3.2. 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, klima- og miljøvennlig og i forkant, har ÅRH mål om å være pådriver for å ta i bruk bærekraftige løsninger.



Nytt landstrømanlegg ved Sørsidekaiene i mai 2023.

Handlingsprogram

Den strategiske havneplanen for ÅRH bygger, i tråd med prosjektets mandat, på dagens status i medlemskommunene samt på målsettinger og vedtak fra nasjonale planer som Nasjonal Transportplan (NTP). I tillegg er innspill og signaler fra næringslivet integrert i planens utforming.

Et hovedmål er at ÅRH alltid skal ligge i forkant av nasjonale og internasjonale krav til utforming og sikkerhet, og dermed fremstå som en pålitelig og sikker havn for både nasjonale og internasjonale brukere.

Handlingsprogrammet skisserer en rekke konkrete, kortsiktige og langsiktige tiltak. De største investeringene vil bli gjort på Flatholmen ved Ålesunds sørside, på Gjørundneset i Giske kommune og ved Lerheimkaia i Sula kommune. Det skal investeres i utvikling av landarealer, kaianlegg og bygninger, samt renovering og fornyelse av eksisterende infrastruktur.

Eksisterende kommunale havner og kaianlegg i medlemskommunene skal kontinuerlig oppgraderes og tilpasses den teknologiske utviklingen innen transport.

Videre omhandler handlingsprogrammet engasjement i samarbeid med andre kommuner i regionen, samarbeid om transittløsninger med private aktører som har behov for offentlige havnetjenester,

samt jevnlig kontakt med regionale og interkommunale havnesammenslutninger for å fremme effektiv sjøtransport.

Programmet legger også vekt på å integrere nyutviklet teknologi i havnens drift for å redusere miljøpåvirkningen i tilgrensende områder.



Godøya.

2.1. Kort om havnen og bakgrunn for strategiprosessen

Havnesammenslutningen ÅRH, som eies av kommunene Giske, Haram, Sula og Ålesund, startet sin virksomhet 1. januar 2005. På havnerådsmøtet i juni 2024 ble det vedtatt å igangsette arbeidet med å rullere den strategiske havneplanen 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 nå legger frem sitt forslag til høringsutkast. Underveis i prosessen har referansegruppen, oppnevnt av Havnerådet, blitt orientert og gitt innspill til planens innhold. ÅRHs strategiske havneplan er utformet i tråd med nasjonale og regionale forventninger, og kan revideres hvert 4.-5. år.



2.3. Lokalt næringsliv

Aktiviteten i ÅRHs havneområder har stor betydning for verdiskapning, økonomi og for grunnlaget for arbeidsplasser i de omkringliggende områdene. En ny ringvirkningsanalyse pågår for å gi en oppdatert oversikt over virksomheten i ÅRH-eide områder og deres innvirkning på næringsliv og lokalsamfunn. Formålet med analysen er å definere og vurdere hvordan havneaktivitetene påvirker det lokale og regionale næringslivet. Resultatene vil bli presentert senere i dokumentet.

Ålesund havn er blant Norges største havner for fiskeri, gods og cruise, med en variert forretningsprofil som gjør den til et sentralt import- og eksportknutepunkt for nasjonal og internasjonal transport.

Ålesund havn administreres gjennom et interkommunalt samarbeid mellom kommunene Sula, Giske, Haram og Ålesund. Regionen som omfattes av denne samarbeidsorganisasjonen har en befolkning på omtrent 85 000, som utgjør rundt 30 % av innbyggerne i Møre og Romsdal fylke.



Utsikt østover ved Lerheimkaia i Langevågen. Foto: Geir Martinsønn Haugli

Ålesund havn er en allsidig havn som håndterer et bredt spekter av varer og gods. Området huser også store sjømatproduksjons- og servicebedrifter og er en svært attraktiv destinasjon for cruiseturisme. I 2023 håndterte havnene i ÅRH totalt 1,8 millioner tonn gods, og det ble landet nesten 300 000 tonn fisk med en verdi på over 10 milliarder kroner. For 2024 er det forventet at 284 cruiseskip vil anløpe havnen, noe som vil bringe rundt 680 000 passasjerer til regionen.

Byen Ålesund er sterkt preget av de mange ulike havneområdene som utgjør Ålesund havn, og sammenkoblingen mellom by- og havneområdene er en sentral del av bybildet. Havnas virksomhetsstruktur er variert, med tett forbindelse mellom de ulike virksomhetene. Sjømatindustrien har særlig stor betydning for Ålesund havn; store sjømatproduksjonsselskaper er sterkt avhengige av logistikselskaper for mottak av fisk som råvare, salt som innsatsfaktor, og for eksport av ferdige produkter til sluttmarkeder.

Målt i volum er Ålesund Norges største fiskerihavn og den nest største når det gjelder verdi. Fiskeri- og akvakulturnæringen i og rundt Ålesund utgjør en av landets viktigste sjømatklynger, og virksomhetene knyttet til havnen spiller en sentral rolle som leverandører av sjømat og relaterte tjenester. Råmaterialet til produksjonen består av både fisk landet i Ålesund og forsyninger fra Nord-Norge, noe som gjør sjømatklyngen i Ålesund til et viktig knutepunkt for fiskeribaserte næringsaktiviteter langs norskekysten.

I tillegg til Ålesund finnes det flere sentrale produksjonsområder i regionen, som Ellingsøy, Valderøy, Vigra, Grytastranda og Sula.

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 og Bring Cargo på Flatholmen.



To store og ett lite cruiseskip samtidig er Ålesund havns begrensning siden 2018.

Havnen i Ålesund har også hatt stor suksess i å markedsføre byen som en internasjonal cruisedestinasjon og med det brakt mye turisme og lokal verdiskapning til byen. I løpet av de siste årene har markedsføringsarbeidet blitt avløst av arbeid for konsolidering og forbedring. Viktige elementer i dette arbeidet er spredning av trafikk gjennom året, gjennom uken og gjennom døgnet. Antall cruiseanløp har fortsatt å øke, men økningen har nå i større grad kommet på senhøsten, vinteren og på tidlig vår. Ålesund har etablert seg som et av de mest attraktive reisemålene i Norge for cruiserederiene og deres cruisepassasjerer.

Som den største byen i Nordvest-regionen fungerer Ålesund som en sentral inngangsport for turister som ønsker å utforske området. Flere lokale attraksjoner har blitt stadig mer populære blant internasjonale turister, og mange benytter Ålesund havn for å nå disse reisemålene.

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 2023 mottok havnen 284 cruiseanløp, og 290 i 2024. For 2025 er prognosen 280. Antall cruisepassasjerer som besøkte Ålesund i 2024 ble 656.678. I 2025 forventes det at 650.000 passasjerer kommer til havnen og i 2026 er prognosen 700.000, som indikerer en stabilisering på et bærekraftig nivå. Til sammenligning så var det ifølge Statistisk sentralbyrå 640.212 hotellovernattinger i region Ålesund og Sunnmøre i 2023.

Cruisepassasjerer som kommer til Ålesund havn forbruker lokale varer og tjenester, og bidrar dermed til en betydelig verdiskapning lokalt. Ulike undersøkelser over flere år viser at en gjennomsnittlig cruisepassasjer bruker mellom 500 og 1.000 kroner pr. havn de besøker. Dette innebærer at cruisepassasjerene i 2024 vil legge igjen over 500.000.000 kroner i Ålesund. Det er et økende antall lokale selskaper som tilbyr produkter, 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 2024 fraktet Hurtigruten mer enn 35.000 passasjerer inn og ut av Ålesund, i tillegg til gods.



Flere timer i havn gir mindre CO2-utslipp og større inntekter for lokalt næringsliv.

Annen aktivitet

Byggingen av kaien på Gjørundet med plassering i nærheten av offshore/oljefeltaktiviteter har tiltrukket seg noen maritime og offshore-servicefirmaer til området. Gjørundet ligger på øya Vigra, og her har det globale offshore-servicefirmaet Subsea7 en stor spolebase. Denne virksomheten er helt avhengig av havnens kaifasiliteter med ISPS-sikring 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 terminalen, og havnen har ingen drift av slike terminaler selv.

2.4. Rammebetingelser, kommunale forutsetninger og anbefalinger Havne- og farvannsloven

Det viktigste styringsdokumentet for ÅRH er den vedtatte selskapsavtalen.

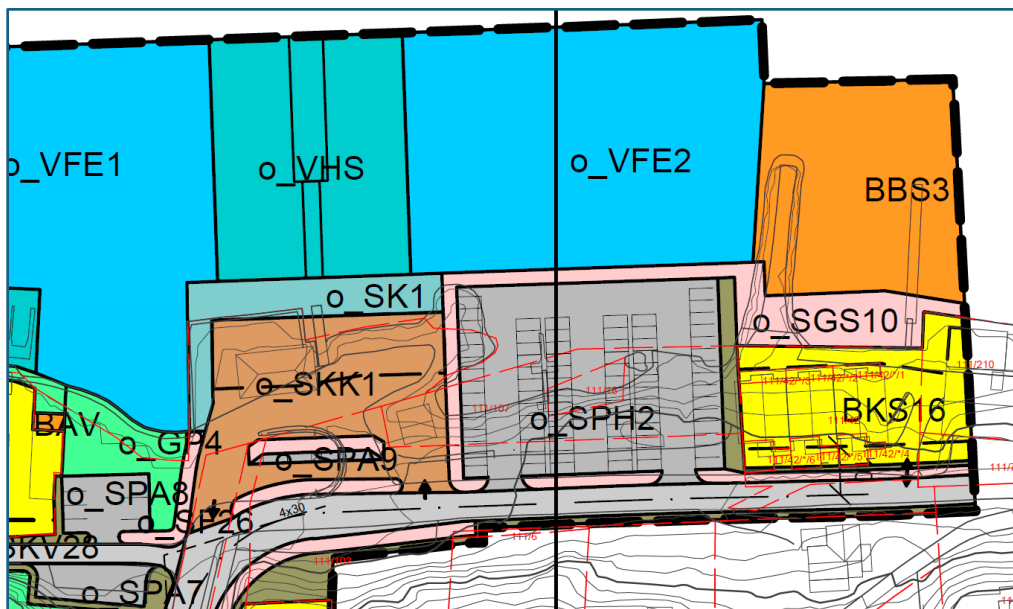
Havner og farvann reguleres av lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven)¹. Ny havnelov trådte i kraft 1/1/2021. Loven har som formål å «legge til rette for god fremkommelighet, trygg ferdsel og forsvarlig bruk og forvaltning av farvannet i samsvar med allmenne hensyn og hensynet til fiskeriene og andre næringer». Videre skal loven «legge til rette for effektiv og sikker havnevirkosomhet som ledd i sjøtransport og kombinerte transportert samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innenfor nasjonale og internasjonale transportnettverk».

Kommunale forutsetninger og anbefalinger

Fra Sula kommune:

1. Samferdsel og kollektivtilbud

For innbyggerne i Sula er kollektivtilbudet med buss og hurtigbåt viktig for jobberelaterte reiser og fritidsreiser. Lerheimskaia er et viktig kollektivknutepunkt for reiser med hurtigbåt mellom Langevåg og Ålesund sentrum og for reiser med buss mot Moa. Med begrenset kapasitet på veinettet vil det være viktig å utvikle kollektivtilbudet med hurtigbåt og buss. Basert på behovet for å styrke kollektivtilbudet med både hurtigbåt og buss må oppgradering av kollektivknutepunktet på Lerheimskaia prioriteres, slik områdeplanen for Langevåg sentrum legger til rette for. Viktige stikkord i tillegg til realisering av reguleringsplanen er tilrettelegging for elektriske fartøy, elektriske kjøretøy, bruk av sykkel og ny teknologi knyttet til autonome transportmidler (både på sjø og på land). Det er i dag utfordringer med for liten parkeringskapasitet ved Lerheimskaia, spesielt på hverdager, og det er derfor viktig å realisere den vedtatte reguleringsplanen med nytt parkeringsareal så snart som mulig.



Figur 1 Utdrag av områdeplan for Langevåg sentrum

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

2. Næringsutvikling - pir ved Solevåg ferjekai på Sunde

Sula kommune overtok i desember 2022 pir fra Statens vegvesen ved Solevåg ferjekai. I dialog med havnevesenet ble det lagt til grunn at tilsyn og vedlikehold skal skje i regi av Ålesundregionens havnevesen. Målet er at piren skal legge til rette for lokal næringsutvikling med fokus på reiseliv og fjord-/sjøbaserte opplevelser og aktiviteter.



Figur 2 Pir ved Solevåg ferjekai - eiet av Sula kommune med tilsyn og drift i regi av Ålesundsregionens havnevesen.

Fra Ålesund kommune:

Havnevirksomheten er flere steder sentrumsnær. Havneutvikling er næringsutvikling, og denne næringsutviklingen utgjør et viktig bidrag til byutvikling.

ÅRH har siden 2000 gjennomført flytting av godsvirksomheten med tungtrafikk ut fra Ålesund sentrum. Først fra Sørsidekaiene til Skutvika og deretter fra Skutvika til Flatholmen. Videreutvikling av havnevirksomheten i sentrum innebærer også et stort utviklingspotensial for bysentrum. For eksempel ved å sørge for helårlig cruisevirksomhet så skapes det grunnlag for næringsvirksomheter i Ålesund sentrum, som ellers ikke ville hatt tilstrekkelig kundegrunnlag. Slike virksomheter, enten det er restauranter, serviceleverandører eller opplevelsesvirksomheter, bidrar til å gjøre Ålesund sentrum mer attraktiv for fastboende. Slike tilbud kan bidra til bolyst.

Ved å legge til rette for et konkurransedyktig havne- og sjørelatert næringsliv, med arbeidssted i sentrum, kan ÅRH bidra til bomulighet og bolyst.

Ved å legge til rette for attraktiv boligutvikling i Skutvika kan ÅRH bidra til å etablere sentrumsnær bomulighet.

I næringsstrategien til Ålesund kommune er det et hovedmål at Ålesundregionen skal være «en verdensberømt, attraktiv og bærekraftig reiselivsdestinasjon». Som ledd i dette arbeider Ålesund kommune for å bli merket som «Bærekraftig reisemål».

Ålesund har mål om å redusere klimautsleppa fra transportsektoren. Dette skal oppnås ved å legge til rette for utsleppsfri sjøtransport, blant annet gjennom utbygging av landstrøm og ladestrøm og gjennom samarbeid med næringslivet. Alternative energibærere slik som hydrogen og biogass skal også vurderes.



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

Fra Giske kommune:

Målet er å utvikle Gjøvsund havn som et helhetlig og bærekraftig næringsområde for fiskeri- og havbaserte næringer. Etablering av fryseterminal i indre havn med tilhørende kaifasiliteter vil være en prioritert oppgave i første fase. Videre er det viktig med avklaringer rundt etablering av dypvannskai, samt å konkretisere organisering, infrastruktur og utbygging av hele området. Prosjektet skal bygge på Giske kommunes samfunnsplan, reguleringsplan for Gjøvsundet og resultat fra utredningsarbeid for utvikling av området. Utbyggingen vil være viktig i et regionalt og nasjonalt perspektiv. Møre og Romsdal som næringsregion har knapphet på næringsareal og energi. En utbygging på Gjøvsundet skaper muligheter for utvikling av sirkulære forretningsmodeller og fornybare energiløsninger, som spesielt vil være viktig for marin- og maritim sektor. Det skal stilles miljøkrav til utbygging og bruk av området, og tydelige forventninger til etablering av nye grønne verdikjeder/forretningsmodeller. Gjennom disse tiltakene skal man oppnå reduserte klimautslipp.



Soloppgang ved Gjøvsundneset.

Fra Haram kommune:

Som hub for verftsindustri har Haram lange industrielle tradisjoner og et innovativt næringsliv med sjø- og havbasert markedsfokus. For bedriftene i Haram er det viktig med en helhetlig havneregion der både fiskeri, offshore, cargo og cruise har nødvendige tilbud som både nødhavn, ventehavn, havn med test- og servicefasiliteter og et konkurransedyktig internasjonalt logistikknutepunkt nær ved. Havnefelleskapet byr på slike kapasiteter. Det er viktig for næringslivet i Haram at tilbudene videreutvikles i tråd med næringslivets behov.

PAKT (Plan for areal, klima og transport i Ålesundregionen):

PAKT er vedtatt av alle eierkommunene og Møre og Romsdal fylkeskommune. Plan for areal, klima og transport (PAKT) skal se arealbruk og transport i regionen i sammenheng, i et klimaperspektiv, og med FNs bærekraftsmål som fundament. Planen inneholder relevante elementer for utvikling av havnevirksomheten i regionen, blant annet:

Fra handlingsdelen:

17. Arbeide for å utvikle sjøveien som reisemåte

Være pådriver for å utvikle sjøen som reisemåte. Søke deltakelse i innovasjonsprosjekter for sjøtransport, basert på nye teknologiske løsninger knyttet til nullutslipp og automasjon. Legge til rette for nødvendig areal og infrastruktur på land.

19. Arbeide for tilrettelegging for effektiv og klimavennlig logistikk

Etablere arena for samarbeid og kunnskapsdeling mellom kommunene og logistikkaktører, med sikte på å kartlegge muligheter for koordinering, utslippsreduksjon og effektivisering av godstransport og bylogistikk. Vurdere behov for en egen logistikkstrategi, og konsekvenser inn mot kommuneplanarbeidet, spesielt med tanke på utvikling av regionale næringsområder som kan støtte opp under en bærekraftig godstransport.

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:

- Underkapasitet ved Gjøundet, med hensyn til kapasitet for dypvannskai.
- Behov for å opprettholde kapasiteten for trygg vente- og nødhavn i Ålesund.
- Behov for å utvide tilgangen til landstrøm ved de ulike kaiene.
- Underkapasitet ved Flatholmen, med hensyn til arealtilgang for utvidelser av aktiviteten.

Når det gjelder godstrafikken, så er kapasitetsmangelen i Skutvika nå dekket med ny kai og nye arealer ved Flatholmen havneområde. Det er likevel fremdeles behov for å øke lagerkapasiteten ved Flatholmen.

Cruiseaktiviteten i Ålesund ble også i 2024 en suksess for ÅRH og for lokalt næringsliv.

Tilbakemeldinger fra våre samarbeidspartnere, både rederier og servicetilbydere, er positive. ÅRHs mål for denne virksomheten er fortsatt konsolidering og forbedring, både når det gjelder opplevd kvalitet for involverte, og ytterligere forbedringer knyttet til klima og miljø. Det ligger naturlige

kapasitetsbegrensninger i dagens havneinfrastruktur, som passer 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.

Cruiseaktiviteten utgjør ÅRHs viktigste inntektskilde. Størst kommersiell risiko knyttet til dette segmentet antas å være pålagte lokale- eller nasjonale begrensninger, samt manglende opplevd kvalitet med påfølgende endrede prioriteringer fra cruiserederienes side.



3.1. Organisering, drift og økonomi

ÅRH (ÅRH §27) ble opprettet med virkning fra 1. januar 2005. Dette er et formalisert havnesamarbeid mellom kommune Giske, Haram, Sula og Ålesund. ÅRH IKS ble opprettet med virkning fra 1. januar 2024, etter at §27 modellen ble fjernet ved endringer i kommuneloven.

Hensikten med det interkommunale havnesamarbeidet er i første rekke å forene tilgjengelige tilbud i Ålesundregionen for effektivisering og bedre kapasitetsutnyttelse av personell, utstyr og havneinfrastruktur.

ÅRH har som formål å samordne all kommunal havnevirksomhet innenfor samarbeidsområdet, og på den måten bidra til gode rammebetingelser for et konkurransedyktig næringsliv. 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 sjøområder.

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 havnefelleskapet og det næringsliv havnen skal betjene.

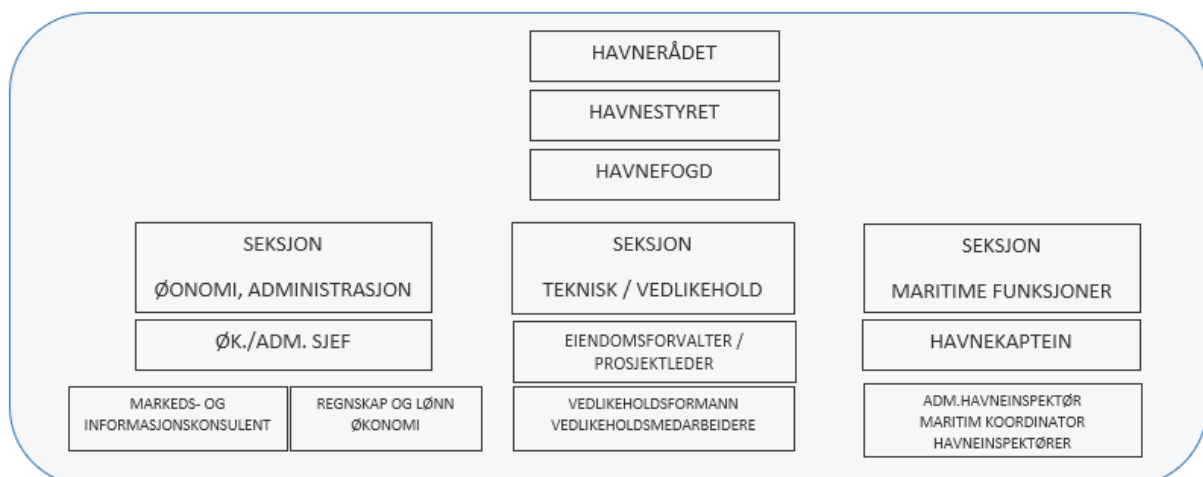
I henhold til IKS-lovens §6 skal ÅRH ledes av et havneråd bestående av folkevalgte representanter fra de deltakende kommunene, oppnevnt av eierkommunenes kommunestyre. Ålesund kommunestyre oppnevner fem av representantene, og de tre andre kommunene oppnevner en hver av de tre øvrige.

Havnerådet velger et havnestyre som skal bestå av 5 eller 7 medlemmer med personlige varamedlemmer.

I overensstemmelse med Nærings- og fiskeridepartementets anbefalinger 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 2024 i alt 16 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 3 årsverk.

Seksjon for maritime funksjoner har ansvaret for havneoppsyn og sikkerhet. Havneoppsynet er en døgnkontinuerlig tjeneste med 7 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.

Seksjonen for Vedlikeholds funksjoner utgjør 5 årsverk. Seksjonen har ansvaret for planlegging og utføring av vedlikehold på havnevesenets eiendommer og redskaper. Avdelingen har også ansvaret for oppfølging av ÅRHs utleievirksomhet. Seksjonen ledes av ÅRHs Eiendomsforvalter/Prosjektleder.

Havnevesenet 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 vederlag, levering av tjenester og utleie av havnerelaterte bygningsmasse og arealer på havnens områder. I 2024 utgjør de totale inntektene ca. 120 mill. kroner. Av dette utgjorde trafikkrelaterte inntekter ca. 70 mill. kroner. Det øvrige inntektene kommer fra vederlag fra utleievirksomhet og fra levering av andre havnetjenester. Havnen har de siste 15 årene investert for over 1000 millioner kroner i havneformål.



Langevågsbåten, fiskebåter og cruiseskip ved Stornespiren september 2024.

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. 4000 m offentlig kai fordelt på 6 havneavsnitt. Herav ca. 300 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.

På Harøya så er det tre offentlige kaier. På Myklebust er det en mindre offentlig kai tilgjengelig og ved Steinshamn er det offentlige kaier ved IP Huse og ved Rofisk AS som reguleres gjennom avtale.

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 Gjørund og 110 m på Gjørundneset. Pirkaia på Gjørundneset 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. Pirkai i Solavågen (gammel fergekai) ble overtatt fra Statens Vegvesen i 2023. Ny fergekai i Solevåg og fergekai ved Sulesund er eid av Statens vegvesen.



Vinter på Stornespiren.

4. Grunnlag for prioriteringer

4.1 Trafikkgrunnlag

I 2023 ble det registret 4 750 anløp med en samlet tonnasje på 41.5 mill. bruttotonn til ÅRHs offentlige kaier. Det samme året ble det registrert ca 674.000 tonn gods over offentlige kaier. Totalt samme året ble det håndtert ca 65.000 TEUs på disse kaiene. I 2023 besøkte ca 655.000 passasjerer regionen vår via anløpende cruiseskip.

Det totale antall skipsbevegelser eller trafikkbildet innenfor ÅRHs sjøområder 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 godsslaget i regionen var i 2023 på 1.8 mill tonn. Dette omfatter både inn- og utgående last/stykkogods og bulkaster på offentlige og private kaier. Av den totale godsmengden var 650.050 tonn utgående gods. Det er etter hvert færre og færre private kaier/terminaler som rapporterer gods til ÅRH. Dette gjør at lastestatistikken relatert til disse blir svært mangelfull.

Den totale eksporten utgjorde i 2023 393.319 tonn, hvorav 292.286 tonn var sjømat.

I 2023 hadde Ålesund havn anløp av 284 cruiseskip med en samlet tonnasje på 24.6 mill. bruttotonn.

Antall containere (TEU) over de offentlige kaiene i 2023 var nærmere 64.530 TEU. I tillegg går det ca. 12.000-15.000 TEU årlig over de private kaiene i regionen.

Noen nøkkeltall for virksomheten i havna.

I tabellene nedenfor er det tatt med statistikk fra Ålesund havn for perioden 2019 til 2023. Tallene under gjelder kun de offentlige kaiene i regionen.

Hovedtall:

TRAFIKK	2023	2022	2021	2020	2019
Antall skipanløp	4 750	4 681	4 570	4 742	7 367
Gods (tusen tonn)	920	978	907	726	822
Antall TEU (containerenheter)	64 530	72 305	68 746	56 587	56 060

Anløpsstatistikk:

ANLØPSSTATISTIKK - INNENRIKS OG UTENRIKS (off.kai eks. samleanløp)

ÅR	INNENRIKS TRAFIKK		UTENRIKS TRAFIKK		TOTAL	
	ANLØP	BT	ANLØP	BT	ANLØP	BT
2018	5 476	10 736 921	1 977	18 772 678	7 453	29 509 599
2019	5 409	10 714 246	1 958	19 821 960	7 367	30 536 206
2020	3 346	5 007 305	1 396	6 545 774	4 742	11 553 079
2021	3 267	7 098 006	1 303	7 734 721	4 570	14 832 727
2022	3 205	9 151 132	1 476	26 380 598	4 681	25 532 121
2023	3 245	11 030 834	1 505	30 435 593	4 750	41 466 427

Det fremgår av de refererte statistiske nøkkeltall for virksomheten i ÅRH at trafikken har økt jevnlig i de siste årene.



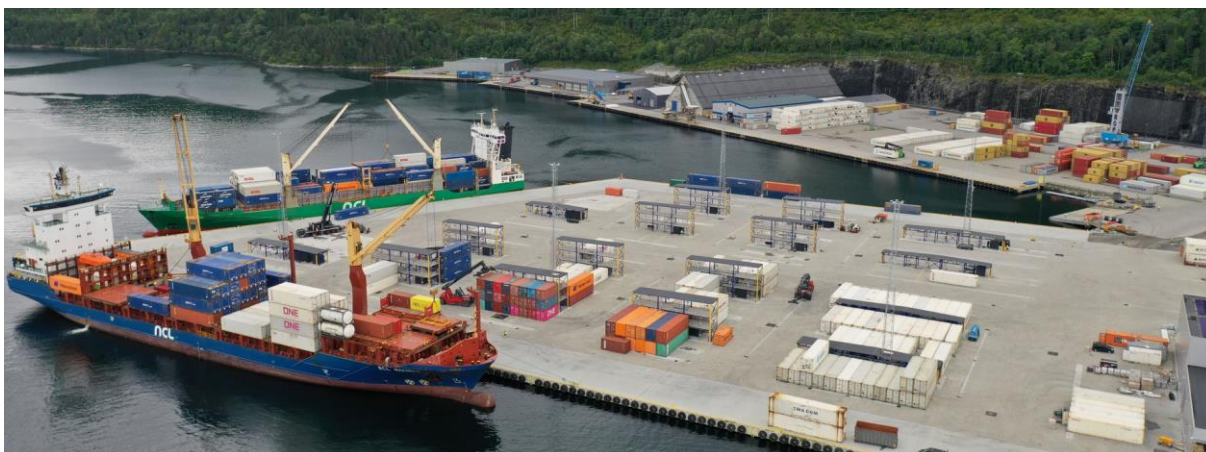
Fra Skansekaia mot Godøya.

Gods:

GODSMENGDE I 1000 TONN

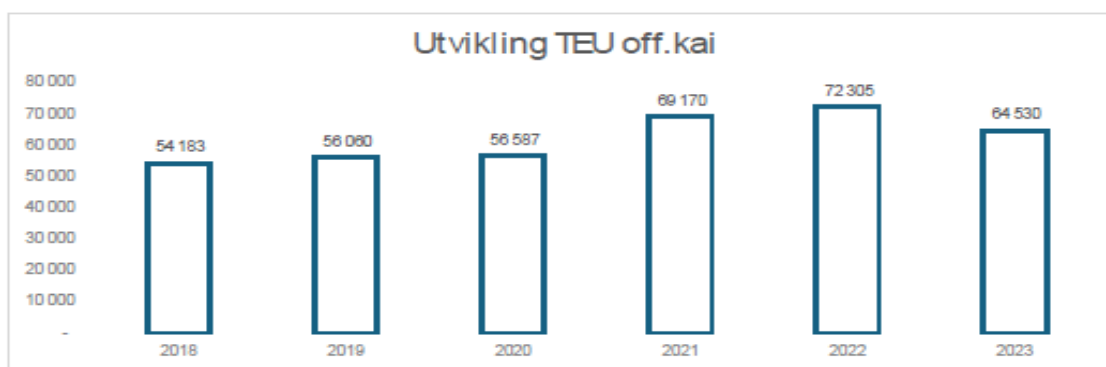
ÅR	OFFENTLIG KAI			PRIVAT KAI			TOTALT
	VÅTBULK	TØRRBULK	STYKKGODS	VÅTBULK	TØRRBULK	STYKKGODS	
2017	4	173	584	681	370	544	2 356
2018	7	113	727	700	405	349	2 301
2019	6	223	594	596	281	346	2 097
2020	10	171	547	534	305	316	1 883
2021	54	224	629	502	284	323	2 016
2022	12	309	658	569	180	289	2 017
2023	28	219	674	588	45	233	1 787
+ / -	+16	-90	+16	+19	-135	-56	-286

Utviklingen i den totale godsveksten over alle kaier i Ålesundregionen i perioden 2017-2023 viser en samlet nedgang. Dette skyldes endring i rapporteringsrutinene fra de private kai eierne. Om en ser på utviklingen av godsmengdene over offentlige kaier så er denne stabil og positiv.



Deler av den nye containerterminalen fra 2024 på Flatholmen, med den opprinnelige området fra 2004 i bakgrunnen.

Containere:

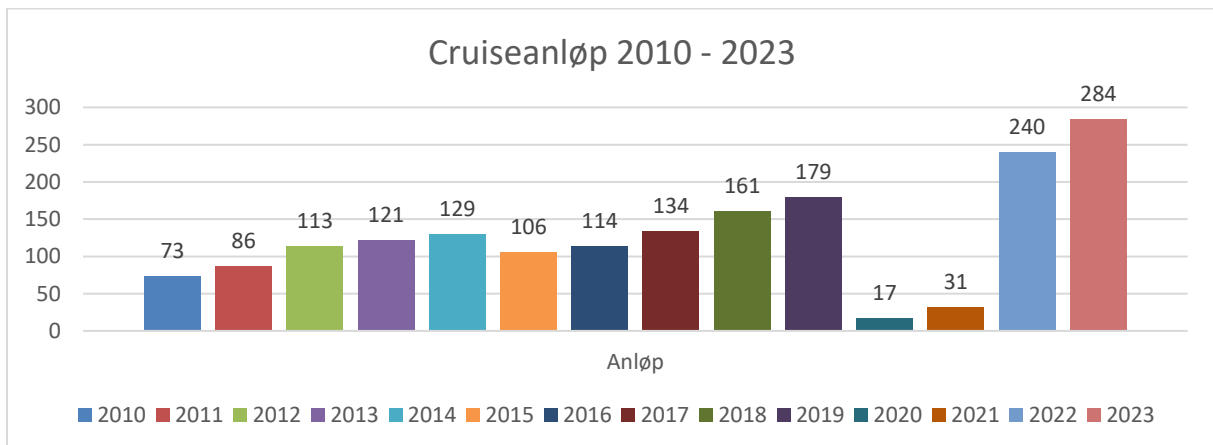


Selv om containere (TEU) har vist en relativt stabil positiv utvikling siste årene, ser en relativt store variasjoner fra år til år. Dette henger sammen med høstsesongen i all hovedsak og styres av hvordan fiskeriene er og i hvilken grad fisk landes i regionen for så å bli sendt ut over kjøll fra kaier i vår region. Det forventes en økning i antall TEUs i årene fremover da kapasitet i Skutvika har vært en brems for vekst. Som containerhavn så rangeres vi som nr. 3-4 på landsbasis med hensyn på antall TEU håndtert.



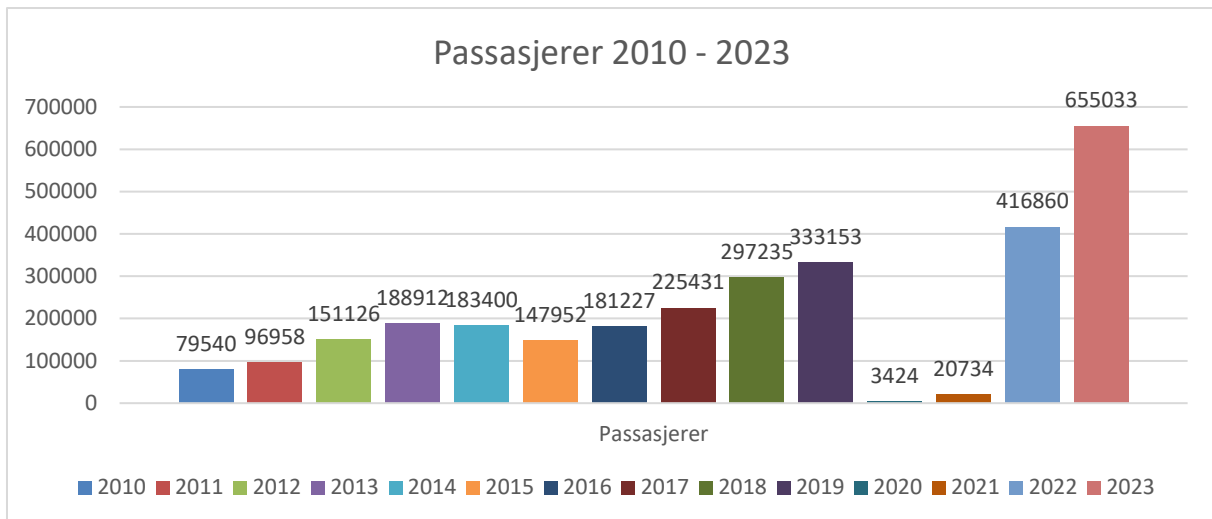
Allerede full fart på det nye terminalområdet – en måned etter åpning.

Cruisetraffikk:

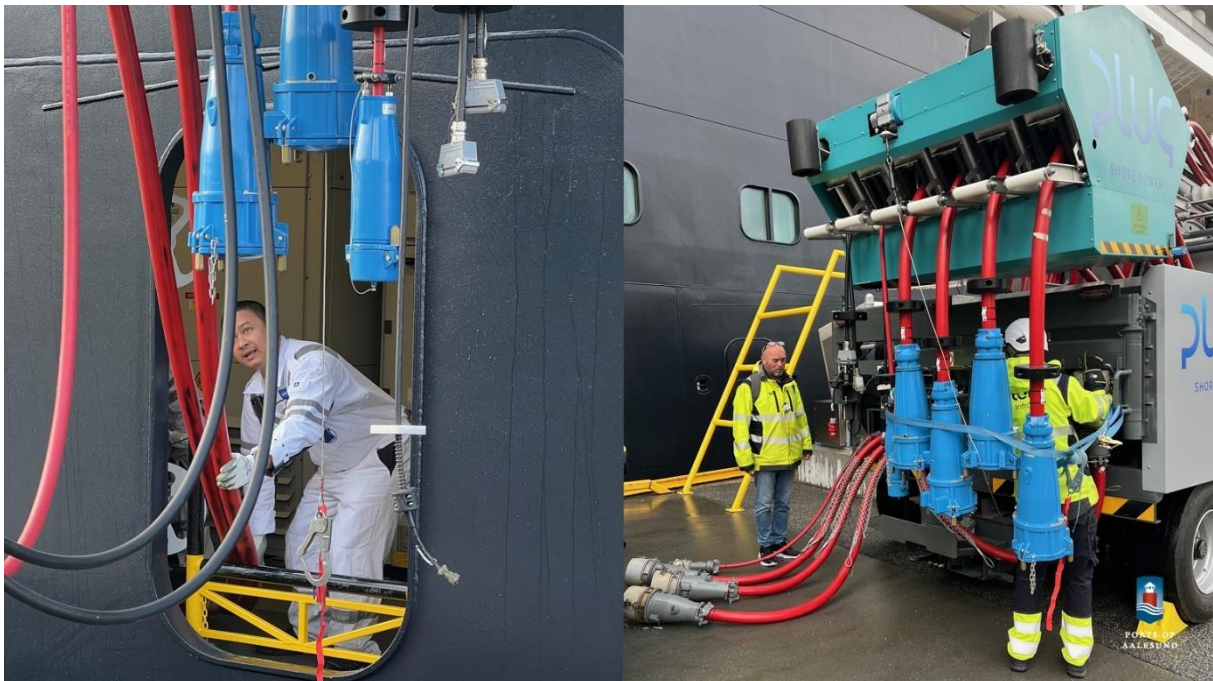


Kilde: Kystdatahuset

Cruisetraffikken har i perioden 2014-2023 hatt en solid økning i antall anløp fra 129 i 2014 til 284 i 2023. Ser en på antall passasjerer og BRT så ser en også at økningen er stor, henholdsvis 220% og 257%. Veksten forventes og avta/flate ut for perioden 2025 til 2028. Likevel gir dette Ålesund havn en utvikling innen cruisesegmentet de siste årene som få andre havner nasjonalt kan vise til.



Kilde: Kystdatahuset



Cruiseskip kobles til landstrøm i Ålesund for første gang i 2023.

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 mellom 500-1.000.000,- hvert år, med utgangspunkt i cruisebesøkene. Suksessen er resultat av godt samarbeid mellom mange aktører.

ÅRHs investering i utvidet kaikapasitet (Stornespiren) i 2012 har vært den klart mest avgjørende suksessfaktoren for at veksten har blitt mulig. Tanken om etablering av Stornespiren ble unnfanget i 2006. Prosjektet ble da basert på følgende antatt positive effekter for byen og havna:

- o Større fartøyer
- o Siste mulige store kaiutbygging i sentrum

- o Må bygges før resten av det regulerte området
- o Større inntekter til handelsstand og kommunen
- o Større arrangementer land/sjø
- o Bedre fasiliteter for byens befolkning og tilreisende
- o Sikkerhet
- o Brannsikkerhet
- o Båtplasser/småbåthavn
- o Promenadekai
- o Innfallsport fra syd
- o Vintercruise

I 2009 ble Stornespiren inkludert både i den politisk vedtatte reguleringsplanen og i ÅRHs økonomiplan, som kombinert cruise- og fiskerikai, beregnet for «to, kanskje tre av de aller største ... fartøyene samtidig». (Bjarne Haagensen og Svein Tømmerdal, 2006) Investeringsbeslutning ble tatt i 2010. Målrettet markeds- og forbedringsarbeid i de påfølgende årene har gjort at Ålesund er den byen i Norge som har hatt sterkest vekst av de viktigste cruisehavnene, siden 2016.



MSC Euribia og AIDA Nova 16/10/2024.



Sabben bistår ved fortøyning til den nye bøya i Kipervika.

ÅRH har begrenset tilgjengelig kaikapasitet for anløp av cruiseskip, og vi avviser av den grunn et betydelig antall forespørsler 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. ÅRH arbeider også med å legge til rette for at en større del av Ålesundsregionen kan utnytte potensialet som ligger i cruiseanløpene. Ett eksempel er tilrettelegging for sjøbasert passasjertrafikk fra cruisekaia og blant annet til inntektsskapende opplevelser i Hjørundfjorden. Det eksisterer et ytterligere potensiale for etablering av næringsvirksomhet og arbeidsplasser i andre deler av regionen, som for eksempel Alnes og Nordøyane. Slik sjøbasert lokaltrafikk understøtter den nasjonale strategien med å flytte transport fra veg til sjø.



15.000 turister fraktes hver sommermåned fra Rådhusbrygga, her med M/S Bruvik.

Siden 2018 har ÅRH endret fokus fra markedsføring til forbedringsarbeid i samarbeid med cruisereferiene. Blant flere temaer så består arbeidet i forbedring av klima- og miljøprestasjoner, og forbedrede opplevelser både for besøkende og for samfunnet. Som ledd i dette så har det vært en målsetting å fordele anløpene bedre over året, over uken og gjennom døgnet.



Budskapet fra ÅRH i dialog med de internasjonale cruisereferiene de senere årene.

Det planlegges for gjennomføring av en analyse som skal gi kunnskap om begrensninger og muligheter i Ålesundsregionen, med tanke på reiselivets besøkervolum. ÅRH mener at en bør optimalisere ut ifra et samfunnsøkonomisk perspektiv, der den samlede turismen legges til grunn for vurderingene. Med god tilrettelegging bør det være mulig for næringslivet 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.



Ordfører, Håkon Lykkebø Strand ønsker Seaborn Venture velkommen til Ålesund.

4.2. Fremtidig trafikkutvikling

Nasjonal transportplan 2025-2036

Om transportstrømmer og forventet utvikling i godstransporten (NTP 2025-2036):

NTP 2025-2036 beskriver ingen spesifikke havne- eller kysttiltak for Ålesundregionen. Det presiseres likevel at oppstart av Stad skipstunnel skal prioriteres. Denne vil kunne forenkle sjøbasert persontransport gjennom korridor Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim.

Annet relevant innhold:

«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».

«Transportberedskap er en viktig del av den nasjonale beredskapen og totalforsvaret.»

«Effektiviteten i havnene er bl.a. avhengig av at kommunene avsetter områder som sikrer at havnene kan utvikle seg i takt med etterspørselen etter havnetjenester, eksempelvis nye typer drivstoff, land- og ladestrøm.»

«Regjeringen støtter opp under norske havners bidrag med å redusere utslipp fra sjøtransporten og egen virksomhet. Det er av stor betydning at det ikke ligger rettslige begrensninger på dette arbeidet. Regjeringen vil derfor utrede hvorvidt havner som selv ønsker det, kan stille krav om at fartøy skal benytte elektrisitet eller andre lav- eller nullutslippsdrivstoff for å kunne anløpe og benytte havnen, og hvorvidt de kan avvise fartøy som ikke oppfyller kravet.»

SAMFUNNSSIKKERHET OG FORSVAR

«Forsvaret vil ha behov for havnetjenester i forbindelse med mottak av allierte forsterkninger, som bl.a. tilgjengelighet til kai og lasteramper, godshåndteringsutstyr, kobling til vei- og jernbaneinfrastruktur, og tilstrekkelig areal for lagring og omlasting. Havnene er kommunalt eller privat eid, og det er i utgangspunktet opp til eier å vurdere behovet for nødvendige utbedringer og utvidelser av havnen. Havneberedskapsforskriften utpeker havner av særlig forsvarsmessig betydning som bl.a. skal sikre Forsvaret og allierte relevant bistand og tilgang til havner og havneanlegg ved kriser og krig. Videre har Forsvaret egne avtaler om bruk av spesifikke havner i fred, krise og krig.»



Offshoreskip på landstrøm ved Humla.

KLIMATILPASNING

Regjeringen støtter opp under norske havners bidrag med å redusere utslipp fra sjøtransporten og egen virksomhet. Det er av stor betydning at det ikke ligger rettslige begrensninger på dette arbeidet.

Regjeringen vil derfor utrede hvorvidt havner som selv ønsker det, kan stille krav om at fartøy skal benytte elektrisitet eller andre lav- eller nullutslippsdrivstoff for å kunne anløpe og benytte havnen, og hvorvidt de kan avvise fartøy som ikke oppfyller kravet.

For at klimavennlig drivstoff skal kunne benyttes i skipsfarten, må infrastruktur for slike drivstoff være tilgjengelig i havnene. Noe slik infrastruktur er på plass, særlig for landstrøm, og for TEN-T-havner vil det komme nye krav gjennom EU-regelverk. Enova har mulighet til å gi støtte til etablering av infrastruktur for klimavennlige drivstoff gjennom sitt program Maritim Transport, bl.a. styrkes virkemidlene rettet mot produksjon og infrastruktur for hydrogen og ammoniakk.



Utsikt fra Skateflua.



Utsikt fra Skutvika.

4.3. 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.

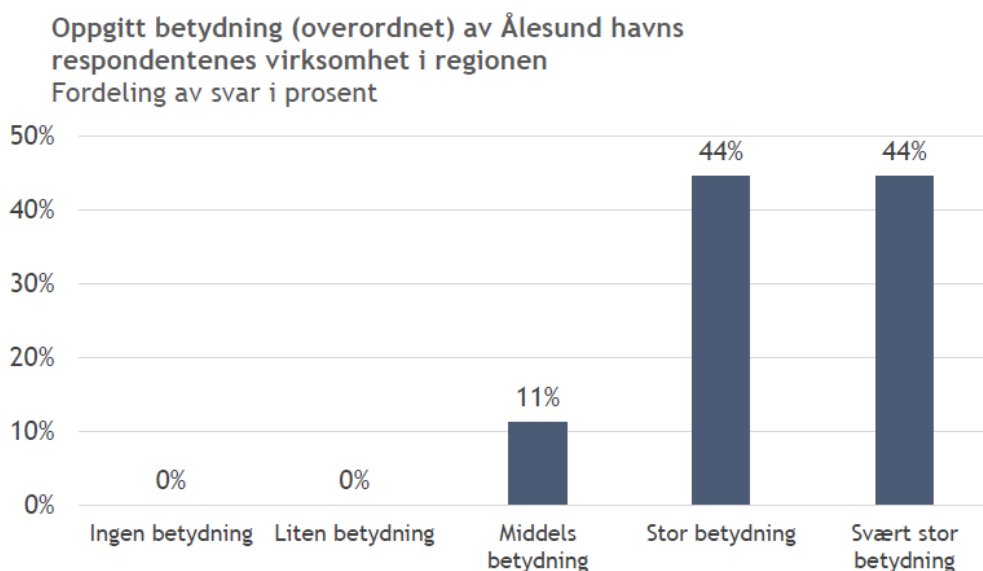
Den regionale fiskeflåten har et sterkt behov for å opprettholde og videreutvikle kapasiteten for nødhavn og ventehavn sentralt i Ålesund. Dette fremkommer bl.a. i forbindelse med høring til reguleringsarbeid. Basert på sesong og vær så er behovet tidvis svært stort. Fiskebåt Vest påpeker offentlig det de opplever som manglende fokus på «Fiskerihavnstatusen» til Ålesund, og at Ålesund risikerer «å bli mindre relevant for vår viktigste fremtidsnæring». SMP 18/5/2024 «Skal Ålesund bli en fiskerihavn uten fiskefartøy?».



Fra Fjørtofta.

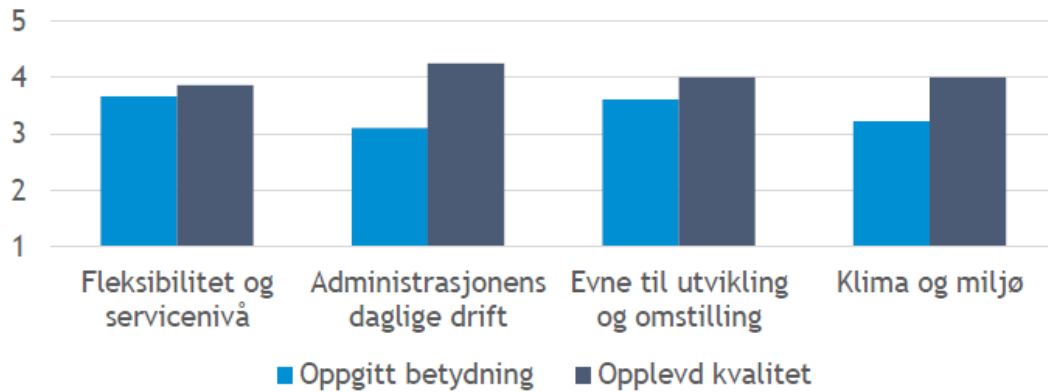
4.4. GAP analyse

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 (GAP-analyse av Ålesund havn.) Undersøkelsen gir generelt gode tilbakemeldinger. Vegkapasitet og -kvalitet utenfor havna påpekes som mulig forbedringsområde. Det er en positiv utvikling på opplevelsen av kaikapasitet siden forrige undersøkelse i 2019. Prisnivå påpekes som utfordring. Opplevd kvalitet er lavere enn betydning på dette området. 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.

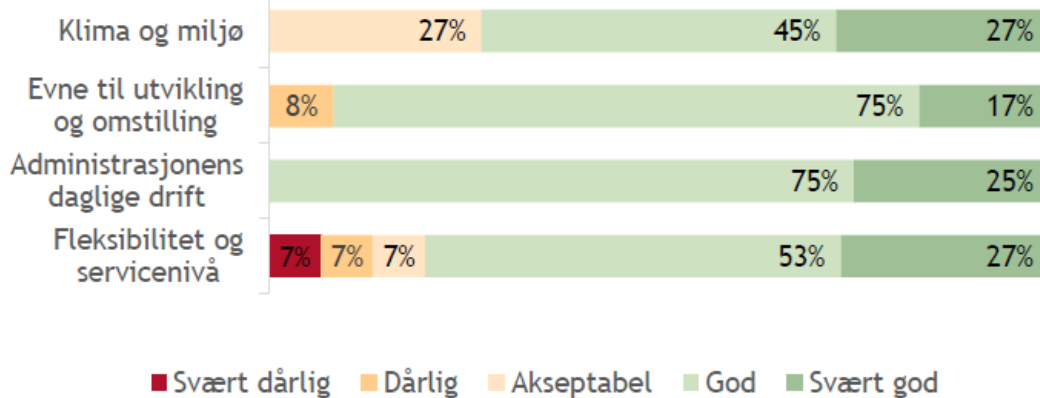


Generelt oppgir respondentene at havna i Ålesund har stor betydning for virksomheten til aktørene.

Oppgitt betydning og kvalitet på aspekter ved Ålesund havns administrasjon
Snitt av oppgitte svar fra 1-5



Respondentenes opplevde kvalitet ved Ålesund havns funksjoner og tjenester
Prosentvis fordeling



■ Svært dårlig ■ Dårlig ■ Akseptabel ■ God ■ Svært god





4.5. Samfunn, miljø og sikkerhetsforhold

4.5.1. 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.



Leveranse av nye el-biler til Flatholmen.

4.5.2. Klima og miljø

ÅRHs eierkommuner har forpliktet seg til FNs bærekraftsmål, med særlig vekt på mål 14 – Livet i havet. På havnerådsmøtet 22.05.2018 ble det derfor besluttet at miljø- og bærekraftperspektivet skulle ha en sentral plass i den strategiske havneplanen for 2019–2029. ÅRH ønsker at de tiltakene som iverksettes på dette området skal være målrettede og effektive.

I næringsanalysen Grønt industriløft Møre og Romsdal, utarbeidet av Ernst & Young på oppdrag fra Møre og Romsdal fylkeskommune, fremheves Gjøvsund havn som en av åtte sirkulære huber med stort potensial. Rapporten understreker at for å lykkes med grønn omstilling, må fylket bygge videre på sine sterke næringer – særlig innen grønn maritim industri, biomarin satsing og utvikling av sirkulære huber. Gjøvsund havn støtter alle disse tre satsingsområdene.

Havnenes hovedoppgave er å ivareta effektive og trygge havneoperasjoner og sørge for et godt arbeidsmiljø for de mange som deltar i havneaktivitetene. ÅRH arbeider også for å minimere lokal forurensing ved å tilby tilpassede fasiliteter for aktørene i havneområdet.

Å opprettholde et rent havnebasseng er en av havnens viktigste oppgaver for å sikre både sikkerhet og fremkommelighet. Havnen har kameraovervåking av flere områder og varsler brannvesen, politi og interkommunalt utvalg mot akutt forurensning (IUA) ved behov for oppfølging. Havnebåten Skansen står også tilgjengelig for nødetatene. I tillegg deltar ÅRH i prosjektet Renere fjord, som har som mål å bedre sjøbunnen i Aspevågen ved å fjerne eller dekke over gammel forurensing, slik at det biologiske mangfoldet kan trives.

I samsvar med kapittel 20 i Forurensningsforskriften (FOR-2004-06-01-931) tilbys avfallsmottak på kommunale kaier. Denne tjenesten er en viktig del av den kommunale beredskapen mot akutt forurensing.

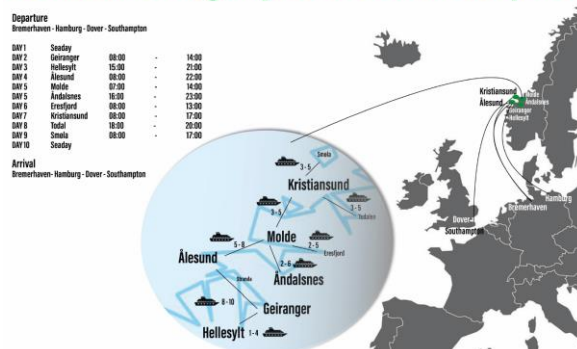
Eksempler på andre miljørelaterte tjenester:

- Havnen har i prisregulativet rabatterte priser til fartøy med miljøvennlig profil.
- ÅRH tilbyr landstrøm fra flere kaier, og har i 2023 ferdigstilt et større anlegg ved Sørsidekaiene med kapasitet for to store cruiseskip samtidig. ÅRH har hatt en målsetting om at 50% av cruiseanløpene skal være koblet til landstrøm i 2024. I skrivende stund er status at 60% av cruiseskipene faktisk har blitt koblet til i 2024. Med det er utslipp tilsvarende 3300 tonn CO2 fjernet.
- 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. (Midlertidig deaktivert i påvente av oppgradering av det kommunale anlegget.
- 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 ved definert mottak.
- Når miljøvernorganisasjoner og tilsvarende kommer til Ålesund, bidrar ÅRH med gratis kaiplass og bistand til levering av avfall.
- Årlig gjennomføres det ryddeaksjoner i Brosundet og andre steder i indre havnebaseng i samarbeid med dykkerklubben.
- Små fiskebåter har fast salgsplass langs flytebrygga i Skansegata.



I samarbeid med Molde havn og Stranda havnevesen så har ÅRH over noen år arbeidet for å etablere ordninger for cruise med store opplevelser og lite fotavtrykk. Målet er å legge til rette for at cruiserederiene skal kunne tilby cruiseplaner der turistene kan oppleve både fjord, fjell og by innenfor korte seilingsruter, med lav seilingshastighet og derved lave utslipp.

Cruises with big impact and small footprint



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 CO2-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.



Flatholmen havneanlegg, øst.

4.5.3 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.

Endringer i det nasjonale og internasjonale sikkerhetsbildet påvirker driften av ISPS-anleggene, og tilpasninger av rutiner kan skje på kort varsel. Systemet bygger på godkjenning fra Kystverket og jevnlig revisjoner av sikringsplanene. ÅRH arbeider aktivt med å styrke kompetansen til operatører og personell som har permanent adgangskontroll til disse anleggene. Noen av ISPS-anleggene ligger sentralt i Ålesund sentrum, hvor de årlig tar imot et betydelig antall cruiseskip. Utviklingen i cruisetrafikken viser at skipene har blitt større, og antall passasjerer per skip er større enn tidligere. Dette gir økte utfordringer knyttet til håndtering av passasjerer og stiller strengere krav til sikkerhet.

ÅRH har et nært samarbeid med Ålesund kommune og nødetatene, og er en aktiv deltaker i arbeidsgrupper for samfunnsikkerhet og beredskap. I samarbeid med politiet, Ålesund brannvesen, helseforetaket, rederier og havnebrukere gjennomføres det regelmessig øvelser som danner grunnlag for forbedringsarbeid. Dette inkluderer både «table-top»-øvelser og evakueringsøvelser fra skip.

Mens kommunale myndigheter og publikum tidligere har ønsket å bevare fri tilgang til kaiene, har moderne havnedrift ført til behov for økt sikkerhet og begrenset tilgang. Med økt mekanisering og automatisering har godskaiene i større grad blitt industrielle arbeidsplasser hvor publikum kan utsette seg for risiko. Internasjonalt har dette medført inngjerding av godshavner, og innføringen av ISPS-krav (International Ship and Port Facility Security) har i Norge ført til sikring av enkelte havneområder. For ÅRH gjelder dette anleggene på Gjøvsund, Skutvika, Spjelkavika, Humla og Flatholmen.

Sørsidekaiene, Prestebrygga og Storneskaia, derimot, holdes åpen for allmenn ferdsel når skipsaktiviteten tillater det.



Christian Radich anløper Stornespiren.

5.6. 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. Dette er den foretrukne modellen også i fremtiden.

Om utviklingen skulle tilsa det, så kan det vurderes om det kan være formålstjenlig for ÅRH, å engasjere seg aktivt i et eventuelt terminalselskap i fremtiden. 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, Celsa Steelservice, Bluewild, Politiet, Enger transport, OK entreprenør og Tyrholm & Farstad.

Skutvika

Det er inngått leieavtaler for bygninger, kaier og/eller arealer med: Tyrholm & Farstad. Avtalene avsluttes i løpet av 2024.

Gjøsdneset

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, Moldegaard, Sivilforsvaret, Multiconsult, XL Diner, 62-nord, Skansekaia utvikling, Uteguiden, Lostjenesten.

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.

5. Visjon, mål, og hvordan nå målet

5.1. Visjon

Ålesundregionen skal ha nasjonal slagkraft ved å være Norges viktigste havn for fiskeri, cruise 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. ÅRH skal bidra til måloppnåelse knyttet til IMO/EU-krav om nullutslipp innen 2050.

5.2. Mål, og hvordan nå målet

Fiskeri:

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

Hvordan nå målet:

ÅRH skal bidra til at Ålesundregionen forblir en naturlig base for den lokale og regionale fiskeriflåten. ÅRH skal bidra med kaikapasitet og servicekapasitet til fiskeflåten, slik at Ålesundregionens samlede

konkurranseskraft innenfor eksport av fiskeprodukter ivaretas. Trygg, sentrumsnær havn kan bidra til at Ålesundregionen blir foretrukket. Det skal motiveres for bruk av landstrøm. Ålesundregionen skal være et godt sted å være for fiskeflåten og mannskap.

ÅRH skal i samarbeid med fiskerinæringen finne effektive og økonomiske lokaliseringsløsninger. Flatholmen er et strategisk knutepunkt for samlokalisering, omlasting og utskipning av fisk fra regionen, og Gjørundet er identifisert som satsingsområde for offentlig havneutbygging 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 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.

Hvordan nå målet:

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

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 nærtransport 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.

Hvordan nå målet:

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, nærliggende tettsteder, for lokalt næringsliv, for cruiseturistene og for cruiserederiene.

Som ledd i dette skal ÅRH bidra aktivt til måloppnåelse knyttet til eierkommunenes miljø- og klimaambisjoner. ÅRH vil fortsette arbeidet med å legge til rette for at en enda større andel av cruiseskipene kobles til landstrøm. Det skal også legges til rette for økt kapasitet av lavspent landstrøm til de mindre cruiseskipene. I 2023 ble 18% av cruiseskipene som besøkte Ålesund koblet til landstrøm. I 2024 ligger det p.t. an til at ca. 60% av skipene blir koblet til landstrøm.

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- og opprettholdelse av gode gangvegløsninger mellom kai og bysentrum.

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.

Hvordan nå målet:

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 «Utgreiing av hurtigbåtrute Bergen-Ålesund», av COWI, i 2019. ÅRH ønsker å bidra til at dette kan realiseres. Det skal legges til rette for at passasjertransport/persontransport skal kunne elektrifiseres. Erfaringene etter investeringer i Rådhusbrygga gjør at det må vurderes å øke denne kapasiteten.

Energi- og offshorerelatert:

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

Hvordan nå målet:

Gjøvsundneset er et egnet område for å videreutvikle tilbudet til denne næringen. Regionen må også ha ventehavnkapasitet og servicetilbud til fartøy innenfor denne næringen.

Klima og miljø:

ÅRH ønsker å være tilrettelegger 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 gjennom landstrømtilbud og incentivordninger bidra til årlige utslippskutt tilsvarende 7.000 tonn CO₂-ekvivalenter i planperioden.

Hvordan nå målet:

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 skal være en tilrettelegger for å levere landstrøm, for å oppnå reduksjon av utslipp til luft og mindre sjenerende støy til omgivelsene. Inntekter fra cruisenæringen ved Sørsidekaiene danner grunnlag for investering i etablering av landstrømsanlegg til lasteskipene på Flatholmen. ÅRH skal, der det er formålstjenlig, legge til rette for utslippsfritt havnerelatert driftsmateriell.

ÅRH skal være leverandør av test-tjenester for skip som etablerer-/bygger om for å kunne ta imot landstrøm.

ÅRH skal være oppdatert i forbindelse med eventuelle muligheter for distribusjon av andre former for drivstoff. Eksempler for dette kan være LNG/LBG og hydrogen. Det må planlegges for arealer, investeringer og evt. samarbeid med andre for å legge til rette for dette.

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.

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 belyningsmateriell 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 tonnasje og investering i teknologi som gir bedre miljøprestasjoner, og som også motiverer til lavest mulig negativ miljøpåvirkning ved kailigge.

HMS:

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.

Hvordan nå målet:

Helse- miljø og sikkerhetsarbeid (HMS) ved ÅRH skal skje kontinuerlig og systematisk som del av primæraktiviteten. 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.



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.

Hvordan nå målet:

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.

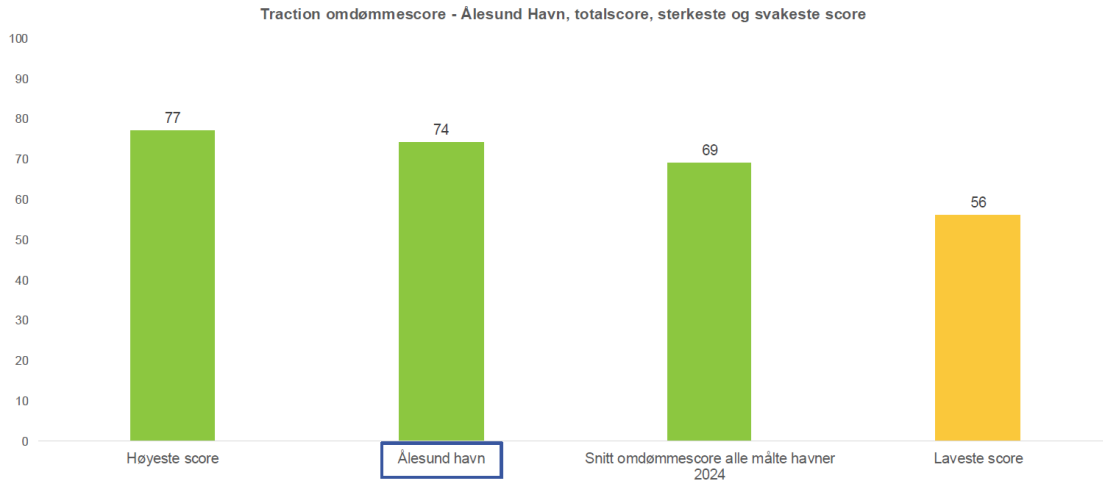
Synlighet/rennomme:

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.

Hvordan nå målet:

ÅRH skal være proaktive og til stede for regionens befolkning, eksempelvis gjennom aktiv og responderende synlighet i sosiale medier.

HAVNENES OMDØMMESCORE, ÅLESUND STERKERE SCORE ENN SNITTET

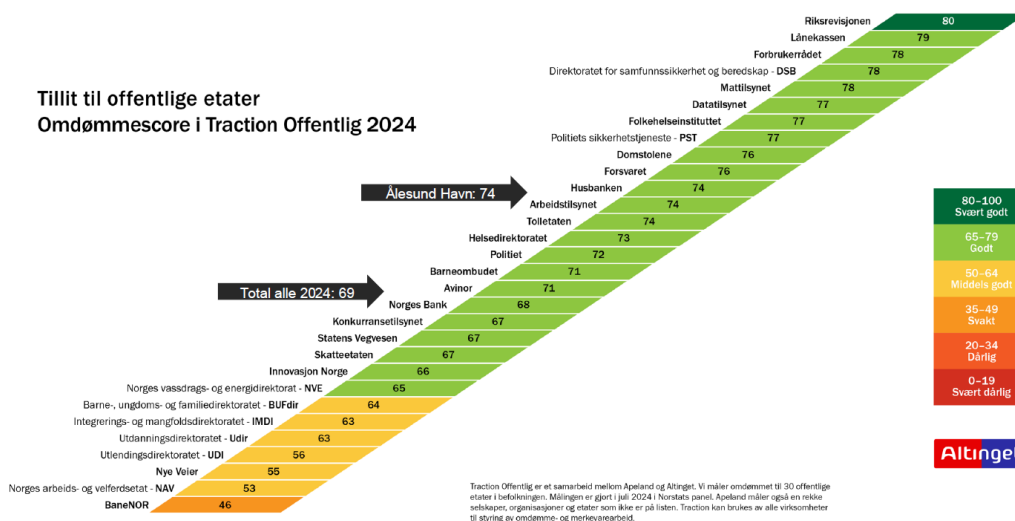


Konsultentselskapet Apeland sluttførte 27/09/2024 sin undersøkelse av norske havners omdømme, på oppdrag av organisasjonen Norske havner.

TRACTION OFFENTLIG 2024



Tillit til offentlige etater Omdømmescore i Traction Offentlig 2024



Traction Offentlig er et samarbeid mellom Apeland og Altinet. Vi måler omdømmet til 30 offentlige etater i befolkningen. Målingen er gjort i juli 2024 i Norstats panel. Apeland måler også en rekke selskaper, organisasjoner og etater som ikke er på listen. Traction kan brukes av alle virksomheter til styring av omdømme- og merkevarearbeid.



Tillitsvurdering av Ålesund havn som offentlig virksomhet.



Cruiseterminalen ved Storneskaia.

Regionalt havnesamarbeid:

ÅRH skal samarbeide med tilgrensende kommunale og interkommunale havnevesen for om mulig bidra til samfunnsmessig effektivisering av transportløsninger for næringsliv og publikum.

Hvordan nå målet:

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.

6. Handlingsprogram

6.1 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.

6.2 Administrative og organisatoriske forhold

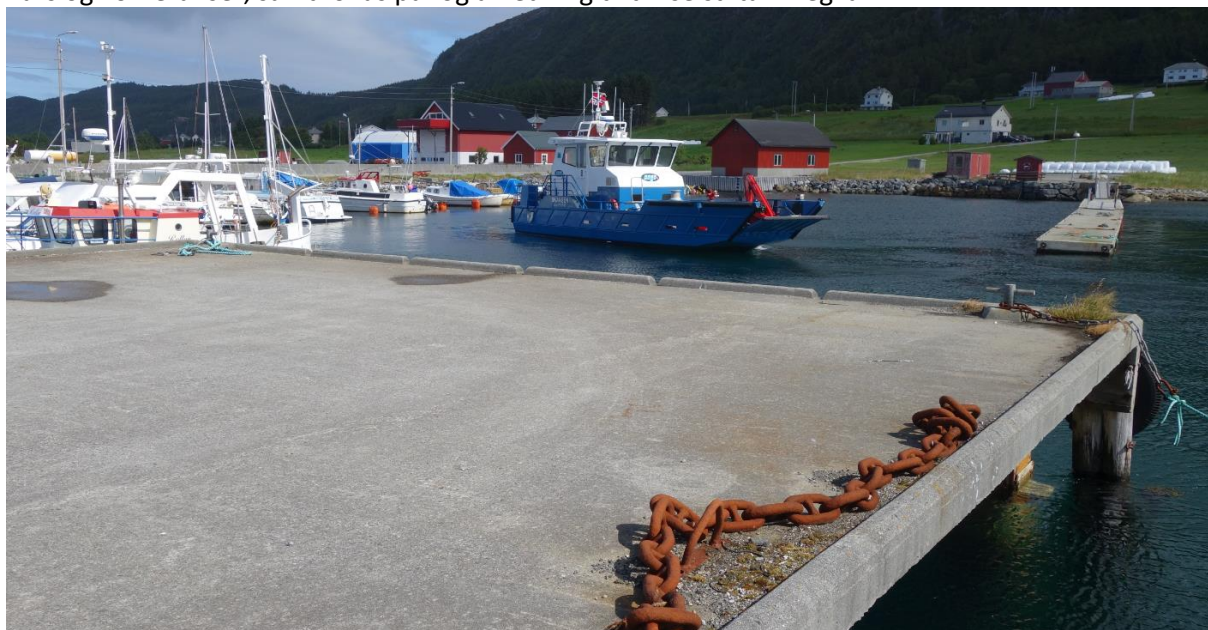
ÅRH skal ha og videreutvikle miljørabattordning i prisregulativet. Målet med dette er å motivere til lavt energiforbruk om bord i skip som ligger til kai, og til investering i miljøvennlige løsninger.

ÅRH skal bidra i relevant plan- og strategiarbeid i eierkommunene.

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

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.

6.3 Utvikling av havnas fasiliteter og infrastruktur

6.3.1. 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.



Skansekaia sør september 2024.

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 sanitærbud 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.



Fiskeflåten ved Stornespiren og Sjøgata, september 2024.

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 tilfredsstillers 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 cruisetrafikk. Utviklingen viser at størrelsen og tonnasjen på cruise fartøylene 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 2025-2030. Vi har erfart at skipene trenger flere- og kraftigere pullerter når de skal kobles til landstrøm. I 2023 og 2024 så er det investert i flere pullerter med høyere holdekraft. I 2024 ble det også investert i en fortøyningsbøye med 300t holdekraft øst for Stornespiren. Det planlegges for etablering av en tilsvarende fortøyningsbøye vest for Prestebrygga. Ved økt antall pullerter, så sikrer vi muligheten til å opprettholde cruiseaktiviteten, samtidig som skipene kan kobles til landstrøm.

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.

Det må gjøres endringer i ISPS-anlegget ytterst på Stornespiren, for å dekke behovet for fleksibilitet og sikring.

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.

Lerheimkaia (Sula)

Det er behov for oppgradering av fasilitetene ved Lerheimkaia i Langevågen. Dagens anlegg betjener Langevågsbåten, og i noen tilfeller så anløper M/S Bruvik kaien for sin næringsvirksomhet.

Langevågsbåten planlegges elektrifisert fra 2026. Parallelt med dette så planlegges det for å utnytte tilgangen til cruisepassasjerer fra Ålesund til næringsformål i Sula.

Både butikker og cafeer ser et potensiale i turismen, og det arbeides for etablering av et gondoltilbud. Med erfaringer fra gondolen i Loen, så er det ikke urimelig å anta at det ligger et betydelig potensiale i cruiseturismen.

Samlet så er det potensiale til ytterligere forbedret spredning av tilreisende og et økt samlet inntektsgrunnlag i regionen. For å realisere dette potensialet, så er det behov for fornyelse av kaianlegget ved Lerheimkaia. En mulig løsning vil være å etablere en flytende kai etter modell av Rådhusbrygga og Hurtigbåtterminalen i Ålesund. Det er ønskelig at en skal kunne levere ladestrøm fra anlegget.

Gjøsundneset

Eksisterende porter til spolekaianlegget er utslitte og må skiftes/fornyes. Det må da gjøres vurderinger for å fange opp endringer i behovet i forhold til opprinnelig løsning.

Subsea7 har behov for etablering av dolphins for håndtering av to fartøyer samtidig.

Landstrøm:

Det har vært en god utvikling i bruken av landstrøm de siste årene. 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. Dette anlegget planlegges i 2025 oppgradert med økt kapasitet.

I 2023 åpnet anlegget for levering av høyspent landstrøm til cruiseskip ved sørsidekaiene. Anlegget kan levere til to store cruiseskip samtidig, med en samlet kapasitet på 32 MW. Leveranse av høyspent landstrøm til cruiseskipene er organisert gjennom Plug Ålesund AS. Selskapet ble stiftet 30/9/2020

etter kommunestyrevedtak i eierkommunene. Selskapet er eiet av ÅRH og Plug Holding AS med 50% hver. Ettersom ÅRH på det tidspunktet ikke var selvstendig rettssubjekt, så ble ÅRH ved Ålesund kommune registrert som eier av 50% av aksjene i selskapet. ÅRH bidro ved etableringen med kapitalinskudd på MNOK 20.

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 høy strømkapasitet.

ÅRH planlegger for utbygging av landstrømskapasitet på de ulike kaiene på Flatholmen, og utvidelser av anleggene på Skansekaia og ved Sjøgata, for strøm i lavspenning til mindre skip.

Det er behov for etablering av landstrømskapasitet for eksisterende og fremtidig virksomhet ved Gjø sundneset.

Ålesundet/Brosundet

Det må vurderes utlegging av flytebrygger ved Brunholmen, for å etablere forbedret tilbud for sjarkflåten, samtidig som kapasiteten for fritidsflåten økes og forbedres langs Skansegata.

6.3.2 Langsiktige havnetiltak

Gjennom høringsinnspill av 10/1/2025 har Kystverket fremhevet viktigheten av at havnas infrastruktur ivaretar flere ulike funksjoner. ÅRH er ei viktig regional havn innenfor fiskeri, gods, cruise, persontransport og energi- og offshore. I høringsinnspillet nevnes det blant annet: «*Disse funksjonene trenger tilstrekkelig kaimeter til aktivitet, venting og ankring, lasting og lossing, manøvreringsareal i sjø, bakareal på land, tilførselsvei og kobling til vegnett for videre godshåndtering og tilgang til energi.*»

Kystverket fremhever behovet for ivaretagelse av kontinuitet. «*For å sikre kontinuitet er rekkefølge viktig. Dersom havneareal skal avvikles, må tilstrekkelig nytt havneareal etableres i god tid før avvikling eller nedskalering av eksisterende areal. Transformasjonen av Sørsida er et eksempel i så måte.*»

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 nord i 2024, 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 intensjonsavtale med Statens Vegvesen om å motta masser fra ny E39 mellom Vestnes og Oterøya, når dette prosjektet skal gjennomføres. Disse massene vil forhåpentligvis bidra til bygging av nytt land i østlige del av Flatholmen.



Flatholmen havneanlegg.

Det arbeides også med planer om å etablere lagringsarealer i fjell i Aksla. Steinmasser som sprenges ut fra fjellet vil kunne benyttes som fyllmasser ved Flatholmen øst, som er under regulering. På den måten vil en kunne etablere nye arealer på en kostnadseffektiv måte.

Flatholmen i tall:

- 230 mål er ferdig utbygd.
- Ytterligere 120 mål planlegges utbygd.
- 1300 løpemeteter kai er bygget.
- Ytterligere 500 løpemeteter 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.

ÅRH har gitt innspill til Kystverket med argumentasjon for at ÅRH bør inngå i det transeuropeiske nettverket for transport (TEN-T). Flatholmen er vesentlig i dette. ÅRH har mye på plass allerede av det som ligger i retningslinjene for TEN-T-havner: Etablert internasjonalt sjøtransportmønster (Blant de største eksporthavnene i Norge, blant Norges største containerhavner, multimodalitet, svært godt utviklet grønn landstrømkapasitet (et av de kraftigste anleggene i Europa p.t.), kapasiteter til å dekke militære mobilitetsbehov ift. geografisk plassering, kailengder, seilingsdybder, RORO-kapasiteter, arealer, servicetilbud, bunkringskapasitet og vegtilknytning. Som stor cruisehavn, så er det utviklet rutiner og infrastruktur til å absorbere store passasjermengder (over 15.000 pr. dag).

ÅRH mener at de kapasitetene som er utviklet er viktige norske bidrag til oppgaven TEN-T virker å være etablert for å løse, og at dette er viktig å synliggjøre.



Skutvika før godsvirksomheten ble flyttet til Flatholmen.

Skutvika

Sommeren 2024 ble containerterminalen i Skutvika flyttet til Flatholmen. Med det ble intensjonsavtalen mellom Tyrholm & Farstad og ÅRH fra 2015 etterlevd. Tiden fra 2015 har gått med til bygging av nytt landareal med kaier bygninger og infrastruktur ved Flatholmen havneanlegg. Parallelt har det pågått omregulering av Skutvika til boligformål. Denne reguleringsplanen ble vedtatt høsten 2023. Området er i skrivende stund lagt ut for salg, for transformasjon til ny bydel.



Skutvika godsterminal er historie.



Skutvika illustrasjon



Spolekaia ved Gjøundet.

Gjøundet

ÅRH ønsker å legge enda bedre til rette for energi- og offshorerelatert virksomhet på Nordvestlandet. 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. Dette området er, ved siden av Flatholmen og sentrumskaiene i Ålesund, et

viktig strategisk satsningsområde for ÅRH. ÅRH legger til grunn at en slik kai må være offentlig tilgjengelig kapasitet for å dekke ulike næringsbehov, både fiskeri, offshore og annet.

Det er vurdert om ny kai ved Gjø sundet kan være et mulig alternativ i forbindelse med behov for økt kapasitet til mottak av cruiseskip, og konkludert med at dette ikke er ønskelig. Geografisk plassering nær flyplassen på Vigra, ville kunne utløse et potensiale som «snuhavn» for mindre skip, eksempelvis. Den langsiktige bestillingsprofilen innenfor cruise er imidlertid ikke forenlig med offshorebruk, ettersom kostnadsnivået ved forsinkelser/venting er svært høyt for offshorenæringen.



God aktivitet ved Subsea7 sitt anlegg ved Gjø sundet.

Persontransport

ÅRH skal bidra til å fremme, og fremskynde utviklingen av sjøbasert persontransport i regionen.



Kongeskipet Norge ved Skansekaia.