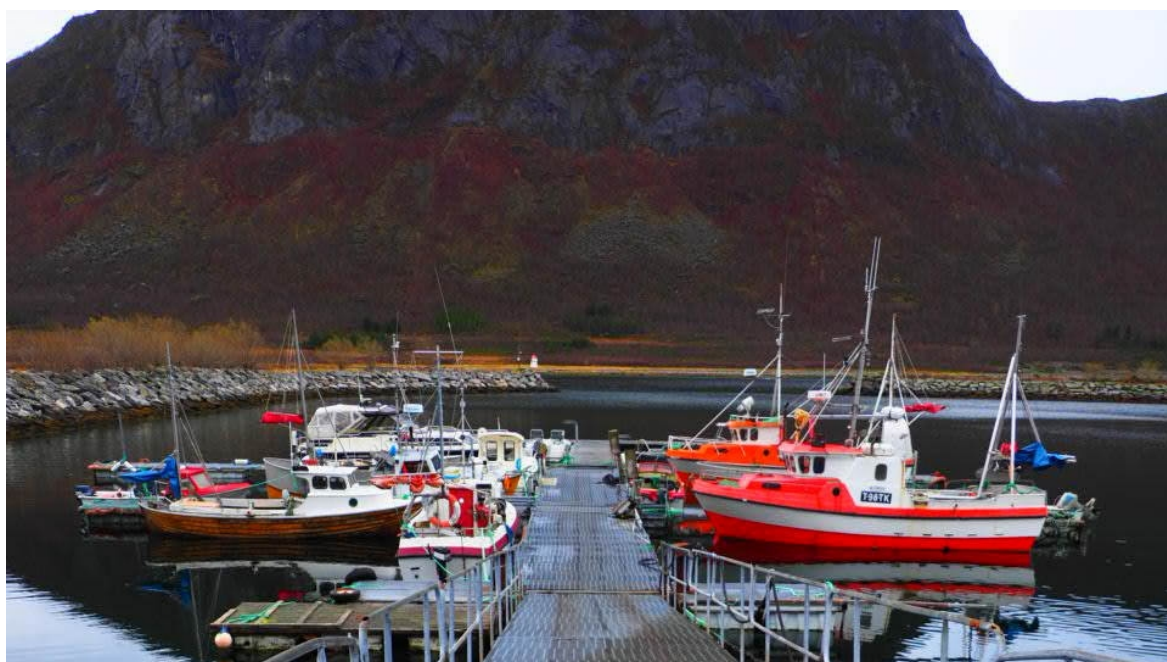


Dato: 02.03.2022, revidert 28.02-22

Havneplan Senja kommune 2022 – 2031

- et hav av muligheter -



Behandlinger

Utvalg	Sak nr	Dato	Saksbeh.
Innspillfase	2021/5176	22.09 – 15.10	AR
Utvalg for samfunnsutvikling	22/2022	24.02	AR
Kommentarfase		02.03 – 04.04	AR
Utvalg for samfunnsutvikling			
Senja formannskap			
Senja kommunestyre			

Innhold

Havneplan Senja kommune 2022 – 2031	1
1. Innledning	3
1.1 Formål, organisering og medvirkning	3
1.2 Lovgrunnlag	3
1.3 Vedtatte planer	5
2. Fiskeri, havbruk, sjøtransport og annet næringsgrunnlag	6
3. Inntektsgrunnlag	8
3.1 Faste leieinntekter på kaier og sjørelaterte næringsareal	8
3.2 Kaivederlag/anløpsavgift og vareleveranser	9
3.3 Tjenesteleveranser	10
3.4 Farvannsavgift, selvkost	10
3.5 Saksbehandling, selvkost	11
4. Sikkerhet	11
4.2 ISPS-anlegg	13
4.3 Øvrige sikkerhetstiltak	13
4.4 Miljømessig risiko	14
5. Forvaltning, drift og vedlikehold	15
5.1 Mål for forvaltning, drift og vedlikehold av kommunens havner og farvann	15
5.3 Driftsutfordringer	17
5.4 Driftsbudsjett (årsbudsjett/økonomiplan)	18
6. Utvikling og investeringer	19
6.1 Mudringsprosjekter	19
6.2 Større vedlikehold/opprusting og oppgradering av moloer og kaier	19
6.3 Nye moloer og bølgedempere	19
6.4 Nye kaianlegg	20
6.5 Avhending	21
6.6 Elektrifisering – landstrøm – lading av el-fartøy	21
7. Handlingsplan i økonomiplanperioden 2022 – 2025	22

1. Innledning

1.1 Formål, organisering og medvirkning

Formål:

Formålet med havneplanen er å være et viktig styringsredskap for kommunen med tanke på å prioritere og styre utbygging av kommunale havneanlegg. Målet er å utvikle havneområder, kaier, moloer og øvrige havnefasiliteter til beste for fiskeri, havbruk, transport og øvrig næringsliv med behov for havnetilknytning og sjøveis transport i tråd med vedtatte kommuneplaner. I tillegg skal kommunen følge opp øvrige vedtatte planer og legge til rette for allmenhetens behov for friluftsliv og rekreasjon langs kysten i kommunale farvann.

Planen skal både gi en generell beskrivelse av dagens situasjon og fremme konkrete forslag for utvikling de nærmeste 10 år. I tillegg skal planen inneholde en konkret handlingsplan for økonomiplanperioden. Handlingsplanen forutsettes revidert årlig, mens havneplanen revideres etter behov, og senest innen 10 år.

Organisering:

Kommunen er myndighet for alt kommunalt farvann og innenfor alle havneanlegg, jf. Havne- og Farvannsloven av 01.01-20. Kommunalt farvann er definert som alt farvann som ikke er definert som statlig farled (hoved- og bifarled).

Senja kommunestyre har i delegert myndigheten til utvalg for samfunnsutvikling, som dermed er kommunens formelle havnestyre, jf vedtak sak 15/19 den 11.12.2019.

Daglig ledelse av havnedriften er delegert til rådmannen, som har videredelegert myndigheten til havnesjefen.

Medvirkning:

Ved utarbeidelse av havneplanen er det lagt opp til medvirkning. Havneplanen er ikke en formell plan etter plan- og bygningsloven, men en temaplan for forvaltning, drift, vedlikehold og utvikling av havneanlegg. For at planen skal bli både operativ og ha god forankring hos brukerne, ble det lagt opp til en prosess der brukere og regionale myndigheter ble invitert til å gi innspill til planarbeidet, og deretter anledning til å uttale seg til planforslaget før endelig vedtak.

1.2 Lovgrunnlag

Det er flere lover med tilhørende forskrifter som har betydning for arbeidet med havneplanen. Nedenfor omtales kort de viktigste lovene som er styrende for arbeidet med havneplanen

Kommuneloven (22.06-18)

Kommuneloven avklarer at kommunestyret er det øverste organet i kommunen og kommunestyret treffer vedtak på vegne av kommunen. Kommunestyret kan delegere myndighet til å treffe vedtak til andre folkevalgte organer, ordføreren eller kommunedirektøren.

Kommunestyret har delegert myndighet i forhold til Havne- og farvannsloven til Utvalg for samfunnsutvikling og til kommunedirektøren (rådmannen).

Plan- og bygningsloven (27.06-08)

Plan og bygningsloven bestemmer hvordan landets arealer skal brukes og reguleres. Arealplanlegging er viktig for at arealene skal bli brukt på en effektiv og rasjonell måte. Loven gjelder for hele landet og i sjøområder gjelder loven ut til én nautisk mil utenfor grunnlinjene. Ansvaret for planlegging etter loven ligger til kommunestyrene, regionale planmyndigheter og Kongen.

Kommuneplanens samfunnsdel og kommunedelplaner for landareal og sjøareal (kystplan) setter rammer for arbeidet med havneplanen.

Havne- og farvannsloven (21.06-19)

Gjennom §§ 5 – 9 er kommunen gitt farvanns- og havnemyndighet utenfor hovedled og biled. Loven slår fast at tiltak som kan påvirke sikkerheten, ferdselen eller forsvars- og beredskapsinteresser i farvannet, kan ikke etableres uten tillatelse. Kommunen er tillatelsesmyndighet for de fleste tiltak som skal settes i verk i kommunens sjøområde. Departementet er tillatelsesmyndighet for tiltak som skal settes i verk i farvannet for øvrig.

I medhold av Havne- og farvannsloven har kommunestyret fastsatt forskrifter for farvannsavgift og bruk av kommunalt farvann, samt vedtatt betalingsregulativ for havnetjenester og saksbehandling av søknader om tiltak som krever tillatelse.

Sivilbeskyttelsesloven (25.06-10)

Sivilbeskyttelseslover sier at kommunen plikter å kartlegge uønskede hendelser som kan inntreffe i kommunen, vurdere sannsynligheten for at disse hendelsene inntreffer og hvordan de i så fall kan påvirke kommunen. Resultatet av dette arbeidet skal vurderes og sammenstilles i en helhetlig risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS). Med utgangspunkt i ROS skal kommunen utarbeide en beredskapsplan, og de enkelte virksomheter plikter å gjennomføre egne ROS og innarbeide egne beredskapstiltak i sine virksomhetsplaner.

Kommunestyret har vedtatt helhetlig ROS og vedtatt beredskapsplan og plan for krisehåndtering. Dette skal innarbeides og implementeres i havneplanen.

Forurensningsloven (13.03-81)

Forurensningsloven fastsetter en generell plikt til å unngå forurensning, og forbyr også forsøpling. Som forurensning regnes både tilførsel av fast stoff, væske eller gass til luft, vann eller i grunnen, støv og rystelser, lys og bestemte typer stråling og påvirkning av temperaturen.

Formålet med loven er å verne det ytre miljø mot forurensning, redusere eksisterende forurensning og avfall, og å fremme god avfallshåndtering. Med hjemmel i Forurensningsloven deltar kommunen i interkommunalt samarbeid mot akutt forurensning, og det er innført renovasjonsplikt. Dette er hensyn som må innarbeides i havneplanen.

1.3 Vedtatte planer

Kommunestyret har allerede vedtatt flere planer som vil ha innvirkning på arbeidet med havneplanen. I det følgende skal nevnes noen hovedpunkt fra disse.

Kommuneplanens samfunnsdel, vedtatt 11.12-2019:

Mål som gjelder klima og miljø:

Senja kommune – Senjasamfunnet bygger på bærekraft

Mål: fokus på FNs bærekraftsmål, herunder en miljø-, klima- og arealpolitikk som sikrer dagens og kommende generasjoners behov og valgmuligheter.

Mål som gjelder næringsutvikling:

Senja kommune - utviklingsmotor i nord

Mål: God tilgjengelighet i og fremkommelighet i hele Senja kommune, herunder styrke trafikknutepunkt mellom vei og sjø, og sikre god fremkommelighet i farleder og havner i hele kommunen, og videreføre havneutviklinga.

Kommuneplanens arealdel for kystområdene (Kystsoneplan), vedtatt 11.03-21

Planens formål

Planen skal være et strategisk verktøy for langsiktig forvaltning av sjøarealene i kommunene i tråd med prinsippet om bærekraftig utvikling. I planarbeidet skal eksisterende og fremtidig arealbehov til ulike aktiviteter veies mot hverandre, miljøforhold, lokale og politiske interesser og føringer fra myndigheter.

Planen dekker sjøområdene i de deltakende kommunene, men bruk og vern langs kysten skal ses i sammenheng på begge sider av strandlinjen. Arealplanen angir hovedtrekkene i hvordan arealene skal brukes og vernes, og hvilke viktige hensyn som må ivaretas ved disponeringen av arealene (jf. Plan- og bygningsloven). Arealplanen skal gi grunnlag for langsiktig positiv samfunnsutvikling i kommunene både med hensyn til næringsutvikling og bolyst.

Overordnet og helhetlig ROS vedtatt 19.06-19

Har eget avsnitt om viktig maritim infrastruktur med tilhørende risikomomenter, vurdert i forhold til vær/klima og utilsiktede hendelser, både på sjø og i havneanlegg.

2. Fiskeri, havbruk, sjøtransport og annet næringsgrunnlag

Oppbygging av havneanlegg i det som i dag er Senja kommune, har i hovedsak sitt utgangspunkt i etablering av fiskerihavner, flere av disse ute på øyværene utenfor Senja i siste halvdel av 1800-tallet, f.eks Ørja, Svellingene, Holmenvær, Halvardsøy for å nevne noen. Det ble da bygd flere moloanlegg til beskyttelse for fiskefartøy og fiskemottak. Etter hvert som motorbåter gjorde sitt inntog, flyttet fiskere og mottak inn i mer beskyttede fjorder på Senja, og fiskerihavner ble etablert i en rekke fjorder. Med økende transportbehov og reiseaktivitet ble det etablert lokalbåtruter med flere anløpssteder og hurtigruteanløp. Mange av disse anleggene er fortsatt operative, og noen har gjennomgått en rivende utvikling i takt med næringsaktivitetene og folks behov for økt mobilitet.

Veibygging, tunneler og bruer har erstattet mange fergesamband og hurtigbåter har overtatt for lokalbåtene. Buss- og biltransport har overtatt de gamle melkerutene. Det har ført til at enkelte kai og anløpsanlegg har forfalt, noen er borte, og andre står i forfall.

Fiskeri- og havbruk:

Senja kommune er nå en av landets største fiskerikommuner, målt i landet råstoff fra fiskeri og havbruk. Endringer i klima og temperatur i havet her medført økende innsig av skrei på bankene utenfor Senja, og dermed sterkt økende antall tonn hvitfisk som landes på mottakene. Større båter og større fangster gir også utfordringer. Det gir utfordringer til kapasitet på mottakssiden og til havnene. Flere havneanlegg trenger oppgradering, og enkelte havner og innseilinger må mudres dypere. Senja har også mottak av reker til to rekefabrikker, Senjahopen og Kårvik.

De største mottakene av hvitfisk er i dag i Senjahopen, Botnham og Husøy, mens de største mottakene (slakteri) av oppdrettslaks har vært i Flakstadvåg og Husøy. Når industrianlegget på Klubben kommer i drift, vil dette ikke bare bli Senjas største mottak (slakteri), men også regionens største.

I sjøområdene rundt Senja er det en rekke oppdrettsanlegg med landbaser. Oppdrettsnæringene har hatt en enorm utvikling bare på noen få tiår, og utgjør i dag en stor andel av den totale verdien av sjømat. Det er nylig etablert et stort anlegg for smoltproduksjon, og dette er nå under utvidelse til doblet kapasitet og det er under etablering et nytt et stort anlegg for slakteri og filetering av laks. Det er også etablert et landbasert oppdrettsanlegg for leppefisk.

Industri og havneavhengig næring:

I tillegg til fiskeri og havbruk har Senja kommune betydelig næringsaktivitet knyttet til sjøveis transport og havneanlegg, alt fra varetransport (stykkgoods) til transport av materialer i bulk. Behovet for transport i containere og omlasting av containere fra båt til bil er økende.

De største transportbehovene fra stedlig industri er knyttet til Finnfjord AS ved import av råstoff og utskiping av silica, og til Skaland Graphite AS av grafitt.

I tillegg til dette er det en viss transportmengde av tømmer fra skogbruket og flis (treavfall) fra Senja Avfall IKS over Finnfjord havn.

I forhold til bygg- anleggsbransjen transporteres en stor andel av asfalt, pukk og grus på båt. Llandføring skjer nærmest mulig aktuelt anleggsområde.

Godstransport:

Utover sjøtransport til/fra industrien, er det økende mengde annet gods som leveres over kai. Over Finnsnes havn (Lund-kaia) har det i lang tid vært levert gods. Det siste året (2021) ble det etablert konteinertrafikk over regionkaia i Finnfjord. Dette har vist seg å bli en suksess, og i dag er det ukentlige anløp av konteinerskip som lossere og laster konteinere.

Persontransport og reiseliv:

Senjas plassering mellom de større byene Tromsø og Harstad er svært avhengig av et velfungerende transportnett som ledd i et større arbeidsmarked (pendling), kontakt med utdanningsinstitusjonen og de sentrale helsetilbudene.

Rute 2 Harstad –Brøstadbotn - Engenes – Finnsnes – Tromsø

Rute 4 Lysnes – Tennskjær – Vikran – Tromsø

Rute 6 Skrolsvik – Bjarkøy – Harstad

Hurtigruta har fast anløp til Finnsnes svært viktig, selv om passasjertrafikken fra/til Finnsnes er så stor. Hurtigruta har gjennom tidene og har fortsatt en viktig funksjon for vare- og godstrafikken.

For næringsliv, arbeidspendling og reiseliv vil en videreutvikling av fergetilbudene ha stor betydning. Etter flere år med kun sommerferger, er det er nå etablert helårlig ferge Botnhamn – Brensholmen (Tromsø). Det er fortsatt sommerferge Gryllefjord – Andenes, og det arbeides med å restarte fergesambandet Skrolsvik – Stornes (Harstad), som har vært et sommerferge-samband.

Reiselivsnæringene har vært i rivende utvikling de senere årene, og sjøveis transport for turister, samt opplevelser knyttet til kyst og sjø er viktige faktorer for fortsatt utvikling. Fergesamband mellom Harstad (Vesterålen og Lofoten) og Senja, mellom Andenes og Senja og mellom Kvaløya (Tromsø) og Senja vil gi flere muligheter for kjøretøyavhengige turister og turistbusser.

Reiselivet er i all hovedsak basert på naturopplevelser i form av turistfiske, sjøbasert safari, nordlysturisme, fjellvandring og kortreiste matopplevelser. Reiselivsnett basert på kurs- og konferansemarkedet er noe begrenset, men med gode transportløsninger vil det være et potensiale for større satsing framover.

3. Inntektsgrunnlag

Havneforvatningen i Senja kommune er i utgangspunktet basert på selvkost. Det legges da til grunn at større investeringer finansieres gjennom tilskuddsordninger og brukerbetaling. I en del tilfeller er det avtalefestet at anlegg som er nedbetalt overføres til den som har nedbetalt anlegget.

I tidligere Lenvik kommune var det etablert et havneregime som forvaltet både farvann og kaianlegg. Lenvik kommune hadde et betalingsregulativ, som delvis ble videreført inn i Senja kommune, begrenset til tidligere Lenviks kommunegrense. Fra 01.01-21 ble det etablert et havneregime for hele Senja kommune, med regulativ for kaivederlag (anløpsavgift), farvannsavgift, tjenesteleveranser og saksbehandlingsgebyr for behandling av søknader etter Havne- og farvannsloven.

I henhold til gjeldende lovverk, skal farvannsavgift og saksbehandling skje innenfor selvkost, mens kaivederlag/anløpsavgift og salg av tjenester er kommunal forretningsdrift, dvs er ikke underlagt selvkostprinsippet.

3.1 Faste leieinntekter på kaier og sjørelaterte næringsareal

Kommunen har bygd og etablert flere kaier og havneanlegg etter et prinsipp om at leietakere/brukere dekker kommunens finansutgifter og forestår løpende vedlikehold. Disse avtalene er dels tidsubestemt og dels tidsbestemt med mange års leietid.

Kaier/anlegg som er etablert med slike faste avtaler, er:

Kai/anlegg	Leietaker	Varighet
Finnfjord, lagerbygg Silica	Finnfjord AS	Oppsigelig avtale
Finnfjord Tømmerterminal	Allskog AS	Allskog for ett år om gangen, men varig festeavtale skogbruksforeningen
Olderhamna båthavn	Olderhamna båtforening (OBH)	Endring av leiepris etter utbygging
Olderhamna fiskerihavn	Olderhamna fiskerihavn AS (OFH)	Avtale inngått
Klubben Industrikai	Innovanor/Salmar AS	Avtale skal reforhandles
Lysnes	Salmar	Leie av kai
Botnhamn liggekai, ytre havn	Nord-Senja Fisk AS, NRS Farming AS	Nye avtaler inngått i 2021
Bothamn molokai, indre havn	Nord-Senja Fisk AS	Nye avtaler inngått i 2021

Botnhamn, kai/landbase indre havn	NRS Farming AS	Nye avtaler inngått i 2021
Baltsfjord landbase og molo	NRS Farming AS	
Husøy Industrikai	Brdr Karlsen AS	
Husøy liggekai	Fiskefartøy	
Ørnfjordbotn liggekai		
Fjordgård Industrikai		Avtale utløpt, ingen ny avtale.
Fjordgård fiskerihavn	Fjordgård Fiskerihavn AS Segla parkering NRS Farming AS	
Senjahopen flytekai, Steinneset	Maritim Installasjon AS	
Senjahopen flytekai, Innerbruket	Fiskerforening	
Senjahopen fiskerihavn		
Senjahopen industrikai	Maritim Installasjon AS	
Skaland industrikai	Skaland Graphite AS	
Gryllefjord flytekai		
Torsken industrikai	Frewi AS	Overført avtale 2019
Rødsand fiskerikai	Fiskefartøy	
Rødsand næringstomter fiskeri og havbruk	Fiskefartøy	festeavtaler

3.2 Kaivederlag/anløpsavgift og vareleveranser

Ved anløp til kommunale kaier, kreves det anløpsavgift. Anløpsavgiften skal dekke utgifter til drift og vedlikehold. Utgiftene er knyttet til reparasjoner, vedlikehold, brøyting og strøing. Reparasjon/utskifting

av kaipåler og kaidekke kan fort komme opp i store beløp bare for ett enkelt anlegg. For å kunne opprettholde tilfredsstillende kvalitet på kaier og havneanlegg, er det vesentlig å sikre inntekter.

I tillegg til anløpsavgiften, kreves det også avgift på varer/gods som føres i land (losses) eller skipes ut (lastes). Varer som korttidslagres og fraktes over kaianleggene medfører slitasje på kaidekke og medfører behov for vedlikehold. Mengde og vekt av gods som fraktes over kai, har også betydning for styrke, bæreevne og konstruksjon av kaianlegg.

3.3 Tjenesteleveranser

For de mest trafikkerte kaier/havneanlegg har kommunen lagt til rette for leveranse av tjenester, herunder rent vann (drikkevann), strømtilkobling (landstrøm) og renovasjon. I enkelte tilfeller kan kommunen bistå fartøy med fortøyning under anløp. Da kommunen har mange anlegg, og disse ligger spredt utover, kan ikke kommunen stille med tjenesteleveranser i alle anlegg. Der kommunen har inngått leieavtaler, er det gjerne leietakeren selv som yter tjenester.

Dels med hensyn til reduksjon av CO2 og dels med tanke på utvikling av økt elektrifisering av fartøy, må kommunen være forberedt på å måtte øke tilbudet av landstrøm og ladestrøm.

Kommunen leverer i dag fortøyningsassistanse i hovedsak ved regionhavna i Finnfjord. Ved hurtigbåtanløp leveres anløps- og fortøyningsassistanse gjennom avtale med fast ekspeditør (Lysnes og Tennskjær)

3.4 Farvannsavgift, selvkost

Kommunen har etter ny Havne- og farvannslov med virkning fra 01.01-2020 fått et klart definert ansvar for sikring av farvann som ikke er en del av statlig farled. Avgrensning av ansvar mellom statlig farled og kommunalt farvann fremgår av Kystverkets kart over farledsareal.

Denne avgrensningen viser at statlig farled går fram til havneanlegg, men ikke inn i havneanlegg. Alle havneanlegg er del av kommunalt farvann. Havneanlegg omsluttet av moloer, så går farleden fram mot innseilingen. Innenfor moloene er det kommunalt farvann.

Kommunens plikter i kommunalt farvann er å håndheve Havne- og farvannsloven, og sørge for sikkerhet og framkommelighet, herunder

- Fjerne gjenstander (faste eller flytende) som kan utgjøre er fare for sjøfarende
- Sikre framkommelighet dersom det legger seg is i havneanlegg eller farvann ved havneanlegg
- utøve myndighet i farvannet
- utgifter til farvannsskilt og navigasjonsinnretninger som kommunen eier

Farvannsavgiften skal dekke de kostnader kommunen har. Her gjelder selvkost, slik at kommunen har ikke anledning å kreve inn mer i farvannsavgift enn det som kan dokumenteres som utgift.

3.5 Saksbehandling, selvkost

Kommunen har myndighet til å behandle søknader som krever tillatelse etter Havne- og farvannslovens § 14, herunder flytebrygger, kaianlegg, utfylling i sjø, og legging av ledningsanlegg i kommunalt farvann.

Saksbehandlingsgebyr skal vurderes ut fra selvkost. Gebyrene skal ikke overstige de utgifter kommunen har med saksbehandlingen.

4. Sikkerhet

4.1 Risiko og sårbarhet (ROS)

I overordnet, helhetlig ROS er viktig maritim infrastruktur med tilhørende risikomomenter kartlagt. I følgende tabell er det gjort rede for noe av det Kystverket anser som viktig maritim infrastruktur, og sårbarheten knyttet til uønskede hendelser/konsekvenser.

Maritim infrastruktur	Uønskede hendelser / konsekvenser
Farleder	Unødig opphold, hindringer eller avdrift av materiell som kan utgjøre fare for skipstrafikken, i verste fall kollisjon / havari mv.
Navigasjonsinnretninger	Ødeleggelse, sløkking (bortfall) fører til økt risiko for skipstrafikken da muligheten for visuell navigering uteblir. Kan utgjøre fare for skipstrafikken, i verste fall kollisjon / havari mv.
Kaier som kan anløpes av større fartøy	Ødeleggelse, sabotasje, terroranslag mv. har betydning for logistikkfunksjonen i samfunnet. Ved bortfall kan det påvirke forsyningslinjer, evakueringsmuligheter mv.
Stamnett terminaler	Ødeleggelse, sabotasje, terroranslag mv. kan føre til svekking av intermodale knutepunkter og ønskede funksjoner i nasjonal havnestrategi.
Allmenningskaier i statlige fiskerihavner	Ødeleggelse, sabotasje, terroranslag mv. kan påvirke lokal forsynings- og transportfunksjon.

Nødhavner	Stranding av båt i nødhavn kan medføre akutt forurensning på stedet. Områder uten nødhavner risikerer vilkårlig stranding med påfølgende forurensningsfare.
Ankringsplasser	Angitte områder i sjøkartene som viser egnede områder for ankring. Bortfall / fjerning / stedlig regulering til annet formål av ankringsplasser kan føre til økt oppankring på steder med ukjente bunnforhold. Ankring blir vanskeligere og sårbar fauna kan berøres.
Moloer	Ødeleggelse kan føre til nedsatt molofunksjon og mer urolighet i havneområder. Liggeplasser og aktivitet påvirkes
Fergeleier og tilhørende fergesamband	Ødeleggelse, stormskader, sabotasje, terroranslag mv. på fergeleier og ferger (og hurtiggående fartøy) kan påvirke regularitet på lokale rutetilbud
Liggeplasser for fiskeflåten	Mangelfulle / ugunstige liggeplasser kan føre til avdrift / havari / færre anløp av fartøy som igjen påvirker næringen
Skipstrafikk	I forbindelse med all skipstrafikk vil det være en viss risiko knyttet til: • Havari, med påfølgende avdrift og fare for momenter som nevnt under • Grunnstøting med fare for havari / lekkasjer • Kollisjon / påkjørsel mellom fartøy eller påkjørsel av andre objekter. Eksempelvis til broer, luftspenn (vær obs på seilingshøyder) mv. • Lekkasje / farlig gods ute av kontroll som igjen kan føre til akutt forurensning • Ankring / dregging over sjøkabler, rør eller lignende
Akvakultur	I forbindelse med akvakultur vil det være en viss risiko knyttet til: • havari som følge av værforhold • Påkjørsel av fartøy • Rømning av fisk • Tauverk / førslanger i overflaten som utgjør fare for skipstrafikk

Med ødeleggelse menes alle typer hendelser som fører til en form for ødeleggelse som igjen fører til tap av funksjon. Eksempler på ødeleggelse er skred, stormskader, påkjørsel, nærliggende feilslått anleggsaktivitet eller lignende.

I tillegg til det som nevnes i listen, er det i enkelte havner og farvann utfordringer med isdannelse om vinteren. Dette gjelder i hovedsak havneanlegg der det renner ut større mengder ferskvann, og havneanlegg som er utsatt for dravis ved ugunstige vindforhold.

Det kan også i enkelte havner være utfordringer med kraftig vind fra ugunstig retning, slik at nåværende beskyttelsestiltak (moloer og bølgedempere) ikke fungerer tilfredsstillende.

Det må også nevnes at i enkelte havner er det utfordringer med grunnforhold, og behov for mudring eller fjerning av utraste steinblokker.

Tiltak nevnt i overordnet ROS, som gjelder havn og farvann spesielt, er knyttet til store ulykker på sjø. Her er tiltakene øvelser, beredskapsplan, oversikt over og avtaler med frivillige kapasiteter.

Dette er forhold som skal følges opp i havneplanen og beredskapsplaner for de enkelte havner og farvann.

4.2 ISPS-anlegg

Innen Senja kommune er det 6 ISPS-anlegg (*International Ship and Port facility Security*) med krav til sikkerhetstiltak i forhold til anløp av skip i internasjonal trafikk. Alle skip som er godkjent for internasjonal trafikk (såkalt ISSC-godkjenning, *International Ship Security Certificate*) skal sikres etter ISPS-koden selv om disse ikke kommer fra utenlandsk havn.

Begrunnelsen for ISPS-koden, er terrorangrepene 11.09-2001 i USA, med frykt for lignende angrep mot internasjonale havneanlegg og skipstrafikk.

Senja kommune har ett ISPS-anlegg som eies og driftes av kommunen (Finnfjord regionhavn), ett ISPS-anlegg som eies av kommunen, men driftes privat (Skaland), og fire ISPS-anlegg som eies privat og driftes privat (Kårvikhamn, Finnsnes havn, Finnfjord AS og Senjahopen).

Ved anløp av ISSC-godkjente fartøy skal hele havneområdet være inngjerdet og porter låst, og ingen uvedkommende tillates i havneområdet. Før anløp skal havneområdet kontrolleres i forhold til sikkerhetsinstruks. Personell som må være innenfor havneområdet under anløp skal ha gjennomgått sikkerhetskurs og bære ID-kort. Representant for havnemyndigheten skal være til stede og kontrollere at ingen uvedkommende kommer inn på havneområdet så lenge anløpet varer. Representanten skal også ha gjennomgått sikkerhetskurs og bære ID-kort.

Det er krav til øvelser og sikkerhetsrevisjon, og i tillegg foretar Kystverket både varslede og uanmeldte tilsyn med ISPS-anlegg.

4.3 Øvrige sikkerhetstiltak

All aktivitet og trafikk har en viss sannsynlighet for uønskede hendelser som følge av tekniske feil, menneskelige feil eller viljestyrt skadeverk.

Det har vært flere tilfeller av brann i skip, både under fart og ved kai. Det viser seg at brann selv i mindre båter er vanskelig å kontrollere og slukke når det først har tatt fyr. I småbåthavner kan det være stor risiko for spredning mellom båter, og i store båter kan det bli så mye røykutvikling at man må foreta evakuering i nærområdet. I forbindelse med bruk av slökkemidler, har brann ført til at båter synker eller kantrer.

Korona-pandemien har vist at det kan oppstå sykdomsutbrudd på større fartøy, og at disse da vil bli ført til nærmeste havn som har mulighet for medisinsk håndtering og videretransport til legevakt eller

sykehus. I vårt område vil normalt Harstad eller Tromsø være førstevalget, men det har også ankommet mindre fartøy med sykdomsutbrudd til våre havner.

ISPS-havner vil være et alternativ, spesielt ved utbrudd av smittsomme sykdommer om bord i skip, da disse havnene kan lukkes og det er enklere å isolere den/de syke fra resten av samfunnet.

Økende trafikk av cruise-skip må også hensyntas i kommunens overordnede ROS-analyse og kriseplan, både i forhold til uønskede hendelser, men også i forhold til sykdomsutbrudd.

4.4 Miljømessig risiko

Sjøverts trafikk og transport kan også ha noen miljømessige utfordringer med konsekvenser for naturmiljø og verdier. Det kan gjelde akutt forurensning, langtidsvirkning av utslipp i sjø og forsøpling.

Ulykker med fartøy kan medføre akutt forurensning i farvann så vel som i havn. Det mest omtalte gjelder utslipp av drivstoff/olje. Det er viktig å ha god beredskap for hindre spredning over store arealer og vern av strender. Samarbeid med lokalt brannvesen og regionalt IUA (interkommunal beredskap mot akutt forurensning) er viktig som første innsats ved utslipp til sjø.

Inne i havnebasseng har mange små og kanskje store utslipp av miljøgifter og deponering av gjenstander og avfall som kunne inneholde tungmetaller, over lang tid medført at bunnsedimentene må regnes som forurensede. Generelt skal mudringsmasser fra havnebasseng være å anse som forurensede masser som skal deponeres som spesialavfall, og det skal alltid gjennomføres miljøundersøkelser før gjennomføring av mudring eller utfylling i sjøområder.

Rene masser kan ikke tillates dumpet i havet uten at man først har avklart at området for dumping tåler dette i forhold til det biologisk mangfold.

Ved utbygginger og tiltak i havnebasseng skal man sikre byggearbeidene slik at bunnsedimenter ikke omrøres og spres. I fall tiltak berører bunnsedimenter, må massene graves opp og deponeres som spesialavfall, eller dekkes til så spredning/omrøring unngås.

Forsøpling kan både være en visuell utfordring, men også en sikkerhetsutfordring. Gjenstander og beholdere/fat med kjemikalierester kan utgjøre en forurensningsrisiko, og det kan utgjøre en brann- og eksplosjonsfare. Havneanlegg bør derfor ha en renovasjonsordning der man sikrer trygg deponering av risiko-avfall, så som oljeprodukter og kjemikalier.

4.5 Kulturminner på sjøbunnen

Ved mudring og utfylling i sjø, og ved utlegging av kulverter, rør og kabler på sjøbunnen, skal det sikres at dette ikke kan skade kulturminner. Slike tiltak er søknadspliktige og kommunen skal påse at det tas hensyn til kulturminner.

I henhold til Kulturminneloven skal i vårt område både Universitetsmuseet (UM) og Sametinget høres/varsles som rette forvaltningsmyndighet i plansaker og i utbyggingssaker. Selv om tiltaket ikke

berører kjente kulturminner, påhviler det utbygger en plikt til å stanse arbeidet og varsle dersom det under arbeidets gang dukker opp noe av kulturhistorisk interesse.

5. Forvaltning, drift og vedlikehold

5.1 Mål for forvaltning, drift og vedlikehold av kommunens havner og farvann

Senja kommune skal forvalte havner og farvann på en bærekraftig måte. Nedlagt havne- og farvannskapital skal ikke forringes men opprettholdes til beste for kommende generasjoner.

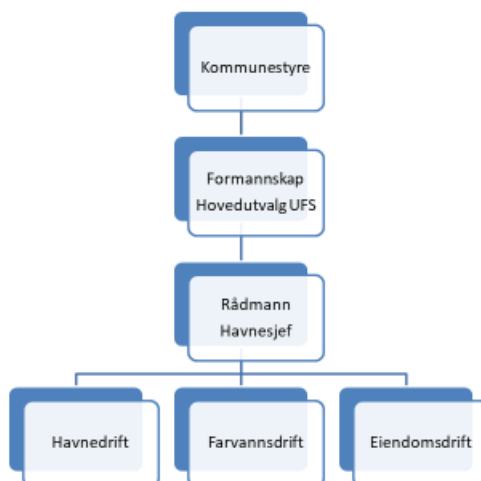
Drift av havner og farvann skal fremme sikkerhet og bærekraft. Farvann skal holdes åpne og ha god fremkommelighet, og havneanlegg skal oppfylle alle krav til merking, fending og fortøyningsanlegg som er aktuelt i det enkelte anlegg. Havneanleggenes belastning for naturmiljøet skal reduseres gjennom reduserte utslipp til luft og sjø gjennom gode renovasjonsløsninger, fjerning av hensatte gjenstander og avfall og økende bruk av landstrøm til erstatning for skipenes dieseldrevne strømaggregater.

Vedlikehold av havneanlegg skal gjennomføres planmessig og periodisk for å forebygge forfall.

5.2 Organisering

5.2.1 Organisering av den kommunale havnevirksomheten:

Dagens organisering



5.2.2 Organisering av ISPS-virksomheten:

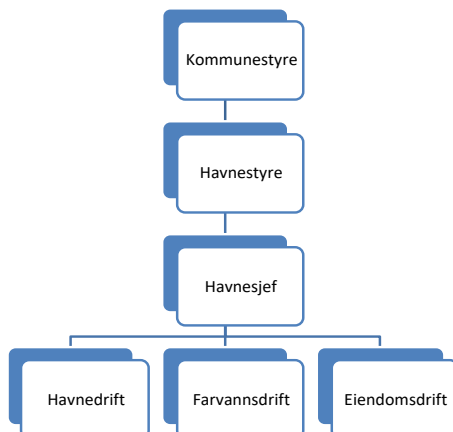
Organisering sikkerhet



PSO – Port Security Officer, overordnet ansvar for hele havneområdet
PFSO – Port Facility Security Officer, ansvar for det enkelte havneanlegg

5.2.3 Alternativ organisering som kommunalt foretak (KF)

Organisering som KF



Alternativt kan havnevirksomheten skilles ut som eget KF.

Hvis kommunen ønsker å gi en virksomhet en noe mer selvstendig stilling enn det som gjelder i den tradisjonelle etatsmodellen, kan det etableres et kommunalt foretak etter kommuneloven kapittel 11.

Foretaket er ikke en egen juridisk person, men del av kommunen som rettssubjekt. Kommunen hefter for foretakets forpliktelser. I motsetning til utskilling ved bruk av aksjeloven og lov om interkommunale selskaper, vil de ansatte fortsatt ha kommunen som arbeidsgiver.

Kommunestyret utpeker et styre, som leder foretaket. I styret skal de ansatte være representert. Daglig leder står i linje under styret. Foretaket er på denne måten direkte underlagt kommunestyrets budsjettmyndighet. Kommunedirektøren har ikke instruksjons- eller omgjøringsmyndighet overfor foretakets daglige leder.

Det er verd å merke seg at hvert styremedlem i et kommunalt foretak har et individuelt, privat, økonomisk ansvar for at styret oppfyller sine plikter og sitt ansvar.

Det er imidlertid ett unntak fra hovedregelen om at kommunedirektøren ikke har instruksjonsmyndighet overfor daglig leder. Etter kommuneloven § 9-16 andre ledd kan kommunedirektøren instruere daglig leder om at iverksettelsen av en sak skal utsettes til kommunestyret har behandlet saken.

Det er kommunelovens kapittel 9 som regulerer kommunale foretak.

5.3 Driftsutfordringer

Havneforvaltningen har i dag flere driftsutfordringer. Kort oppsummert er hovedutfordringene:

Havneforvaltningen har ikke tilstrekkelig oversikt over alle havneanlegg og tilstand etter kommunesammenslåingen. Det er behov for omfattende tilstandsvurdering av samtlige anlegg for å kunne utarbeide en langsiktig vedlikeholdsplan.

Havneforvaltningen har hatt for lav bemanning til å utøve fysisk kontroll og oppfølging av havneanleggene. Det er behov for å dels styrke bemanning, og behov for driftsavtaler både internt og med eksterne aktører for bedre oppfølging. Eksempelvis kan teknisk drift ivareta en del utøvende funksjoner, herunder vaktordninger og havnetjenester, og tilsvarende kan andre kommunale eller private aktører bistå med havnetjenester.

Det har vært for liten økonomisk oversikt. Havnedrift koster for å forvalte havnene bærekraftig, men havnene har også et inntektspotensial. Bedre oversikt og oppfølging vil kunne gi mer inntekter til drift og vedlikehold av anleggene.

Det er mangel på utstyr. I forbindelse med havnedrift er det behov for utstyr som kan forbedre tjenesten. Det kan være egnet båt som kan avhjelpe ved isdannelse og plukke opp gjenstander som

flyter i farvannet. Sette ut merkebøyer og evt fjerne slike, herunder merke viktige strand- og badeområder. Den kan brukes til inspeksjon utenfor og under kaianlegg og til å overvåke ISPS-havner ved forhøyet beredskap, og ellers bidra ved redningsaksjoner og tiltak mot akutt forurensning.

5.4 Driftsbudsjett (årsbudsjett/økonomiplan)

5.4.1 Administrasjon havnedrift

Tall legges inn i tabellen så snart regnskap 2021 foreligger.

	2021 (R)	2022 (B)	2023	2024	2025
Utgift					
inntekt					
Netto					

5.4.2 Farledsdrift

Tall legges inn i tabellen så snart regnskap 2021 foreligger.

	2021 (R)	2022 (B)	2023	2024	2025
Utgift					
inntekt					
Netto					

5.4.3 Drift havneanlegg

Tall legges inn i tabellen så snart regnskap 2021 foreligger.

	2021 (R)	2022 (B)	2023	2024	2025
Utgift					
inntekt					
Netto					

6. Utvikling og investeringer

6.1 Mudringsprosjekter

Det er flere aktuelle mudringsprosjekter framover. I 2022 vil mudringsprosjekt Senjahopen bli gjennomført med mudring både av innseilingen og havnebassenget. Dette mudringsprosjektet består av etablering av landdeponi for mudringsmassene, flytting av kommunale VA-ledninger, og mudring.

Neste aktuelle mudringsprosjekt er havnebassenget mellom Husøya og Senja. Her er det gjennomført en forstudie som skal følges opp med en miljøundersøkelse av mudringsmassene.

Innseiling og havnebasseng i Grunnfarnes ble mudret for en del år siden, men nå har det bygd seg opp med en god del løsmasser igjen, spesielt i innseilingen. Det er derfor behov for ny mudring.

6.2 Større vedlikehold/opprusting og oppgradering av moloer og kaier

Eksisterende molo i Baltsfjord må utbedres og heves noe. Dette er et arbeid som må gjennomføres i 2022.

Moloen i Mefjordvær har begynt å få en del skader på grunn av utvasking. Her er det behov for større utbedringsarbeid og forsterket plastring. Moloen har ikke lenger noen funksjon i forhold til fiskeri, men er særdeles viktig for lokal bosetting og reiselivsbasert næringsliv.

6.3 Nye moloer og bølgedempere

Det er påbegynt etablering av ny fiskerihavn i Fjordgård. Et ledd i etableringen er bygging av nye moloer rundt fiskerihavnen. Dette arbeidet ble påbegynt i 2021, og skal fullføres i 2022.

Nytt moloanlegg i Gryllefjord har vist seg å ikke gi beskyttelse mot vindretning fra øst. På østsiden er det åpent farvann rett inn i havneanlegget, og både brygger og båter har blitt påført skade flere ganger. Det ble derfor fra Torsken kommune søk om midler til etablering av flytemolo til beskyttelse av anlegget mot øst. Tilsagn er gitt, men prosjektet har ikke blitt gjennomført. I 2022 må derfor dette realiseres, forutsatt full inndekning av kommunal andel av kostnadene.

I forbindelse med videre utvikling på Husøya, vurderes å etablere ny (flytte) molo lenger nord mellom Husøya og Senja, og etablere nytt landareal på fylling mellom gammel og ny molo. Dette vil være et stort prosjekt som det vil ta noe tid å finansiere.

Det er også behov for molo/bølgedemper i Torsken i forhold til vind fra sør og sør-vest. Det er nokså nærdypt i Torsken, og man kommer fort ned på dybder på 25 – 30 m. Det bør vurderes om flytemolo kan være et alternativ.

6.4 Nye kaianlegg

Det nyeste kaianlegget er industrikai Klubben. Selve kaia ble ferdigstilt og overtatt i 2021, men deler av fortøyningsanleggene blir ferdigstilt og overtatt i 2022.

Fiskeridelen av Olderhamna mangler en kai med kran for å løfte redskap og fangst. Det arbeides nå med planer for en fast trekai med lengde 15 meter. Det er et mål å kunne realisere denne kaia i 2022 – 2023.

I forbindelse med utbyggingen av fiskerihavn i Fjordgård, inngår liggekai for fiskeflåten. Her vurderes flytekai ca 80 m og en fast servicekai. Kaianlegg må realiseres i 2022-2023.

I forbindelse med realiseringen av boligfelt på Brenneset, blir det foretatt omlegging av bekkeløp slik at overvann/ferskvann ikke flyter inn i småbåthavna. Dermed vil småbåthavna bli isfri og mer attraktiv for flere. Videre utvikling av småbåthavna må enten være å leie ut anlegget til en småbåtforening slik som Olderhamna, eller bygge ut havna i kommunal regi og drifte den noe tilsvarende flyteanlegg Steenneset i Senjahopen.

Med utbygging på Brenneset, kan det trolig være lokal interesse for å etablere en båtforening som leier anlegget tilsvarende Olderhamna. For å få til en moderne båthavn, bør anlegget bygges ut med 2 nye pirer (flytekaier med utriggere), parkering og klubblokale/lager. Realisering foretas trinnvis fra 2023.

I forbindelse av tilrettelegging av landareal og utvikling av nye industriområder på fylling i Senjahopen, etter at mudringsprosjektet er avsluttet, må det bygges ny industrikai tilknyttet det nye industriområdet. Opparbeidelse av industriarealet og bygging av kai krever et planarbeid som starter i 2022, og som realiseres når plan er vedtatt og prosjektet er fullfinansiert.

Det er økende trafikk i regionhavna med etablering av kontainertrafikk. Dette er en arealkrevende virksomhet, og kontainerbåtene er 134 m lange, mer enn dobbelt så lange som regionkaia (60 m). Det foreligger også potensiale og planer for annen næringsvirksomhet i nærområdet som kan bidra til ytterligere økning i trafikken. Dersom regionhavna skal være attraktiv og konkurransedyktig framover, må kaia og nærliggende arealer planlegges og utvikles i et langsiktig perspektiv. Det innebærer både tilgjengelig areal og utvikling av kaia. Kaia bør forlenges til dobbel lengde, fortrinnsvis i retning Holmenkaia. Det vil gi muligheter for samtidige anløp av mindre fartøy, og enklere håndtering av store kontainerskip.

Samtidighet avhenger også av at ISPS-arealet kan deles i to ved hjelp av flyttbart sperregjerde. Flyttbart gjerde gir fleksibilitet i hvor stort areal som må avgrensnes.

6.5 Avhending

Avhending av konkrete anlegg vil fra tid til annen være en aktuell problemstilling.

Forespørsler om kjøp/overtakelse av industrikaier kan være forankret i gamle avtaler som ble inngått ved bygging av anleggene. Her vil utforming av avtalene være førende for en evt avhending.

Ved vurderingen av verdi ved avhending, må det legges til grunn restverdi og restgjeld på anlegget. Det kan også komme forespørsler om avhending av moloanlegg eller flytekaier/flytebrygger. Her må det vurderes om disse anleggene har allmenn bruk og interesse. Dersom de ikke ivaretar allmenn interesse, kan de avhendes mot åpent salg eller verdivurdering i takst. Anlegg som ikke lenger er i drift og trolig neppe kommer til å komme i drift i framtiden, bør vurderes avhendet eller revet. Anlegg som blir stående uten drift og vedlikehold, forringes raskt, og kan etter hvert utgjøre en sikkerhetsrisiko.

Følgende anlegg foreslås avhendes:

Industrikai Skaland, begrunnet i avtale om rett til utkjøp, og at kaia disponeres av en virksomhet alene.

Industrikai Steinneset, Senjahopen, begrunnet i at kaia er utleid og disponeres av en virksomhet alene. Kaia har begrenset bæreevne og kapasitet.

Kvinnekaia Lekangund, begrunnet i at kaia ikke tjener næringsinteresser og har begrenset interesse for reiseliv. Istandsetting av kaia vil bli kostbar, og det synes ikke være grunnlag for å kunne tjene inn investeringen. Anlegget har størst verdi som nyere tids kulturminne.

Molo Aglapsvik, begrunnet i at anlegget har kun interesse for fritidsbruk.

Industrikai Fjordgård, vurderes avhendet, begrunnet i at funksjonen i all hovedsak overtas av ny fiskerihavn i Fjordgård

6.6 Elektrifisering – landstrøm – lading av el-fartøy

Med utgangspunkt i miljøperspektiv, reduserte klimagassutslipp og grønt skifte, aktualiseres elektrifisering av havneanlegg til å levere landstrøm til erstatning for dieseldrevne aggregater ombord og etter hvert strøm til lading av elektrifiserte fartøy.

Denne utviklingen må Senja kommune være en del av.

Utfordringen på kort sikt, er forsyningssituasjonen. Overføringskapasiteten på hovednettet er «sprengt». Med utbygging av overføringsnettet til Finnfjord og videre til Senja (Silsand), vil kapasiteten bli bedre, og når nye forsyningsslinjer er etablert mellom Kvaløya og Senja, vil forsyningssituasjonen bli svært god.

Med det tempo som ligger i utbyggingsplanene, vil forsyningssituasjonen mellom Finnfjord og Silsand bli betydelig bedre i løpet av kort tid. Tilførselen til Finnfjord er god, og her er det fortsatt brukbar kapasitet. Kapasiteten til Finnfjord vil imidlertid bli økt vesentlig rundt 2024 – 2025. I perioden mellom

2025 og 2030 kommer ny forsyning mellom Kvaløya og Senja på plass, og først da får vi god kapasitet på Senja. Imidlertid må tilførsel til Botnhamn, Husøy og Senjahopen også bygges ut både av hensyn til utvikling av industrien og i forhold til utbygging av land-/ladestrøm.

Det betyr at realisering av elektrifisering av havneanlegg på Senja, ikke er mulig før tidligst 2024 – 2025 og i påfølgende år.

Det eneste havneanlegget som kan realisere land-/ladestrøm på kort sikt, er Finnfjord.

7. Handlingsplan i økonomiplanperioden 2022 – 2025

Pkt	Anlegg	Tiltak	2022	2023	2024	2025
0	Investering drift Drift- og Vedlikeholds- planlegging	Kjøp bruksbåt Inspeksjon Vedlikeholdsplan Plan elektrifisering	X	X X	X	
1	Tennskjær	Fendring Forsterkning pæler	X	X		
2	Aglapsnes molo	Avhending	X			
4	Olderhamna	Kai m/kran Lys molohoder	X X			
5	Finnfjord	Flyttbart gjerde, Fortøyningsvinsj, Varmebu/toalett ISPS-godjenning Asfaltering Nytt havnelager Elektrifisering	X X X X	X	X	X
6	Brenneset	Utbygging pিরer Parkering Klubbhus/lager		X	X	X X
9	Botnhamn	Elektrifisering Mudring				X
10	Baltsfjord	Heving av molo	X			
11	Husøy	Mudring Ny molo Elektrifisering		X		X
13	Fjordgård	Ferdigstille molo Ny kai Avklare avhending	X X			

15	Senjahopen	Mudring klargjøre landareal Ny industrikai Avhending Elektrifisering	X X		X	X
16	Mefjordvær	Utbedring molo Sikring støvorr		X X		
17	Ersfjord	Utbedring molo		X		
19	Skaland industrikai	Utbedring Avhending	X			
20	Gryllefjord	Flytemolo Elektrifisering	X			
21	Torsken	Molo/flytemolo Elektrifisering				
22	Grunnfarnes	Mudring Skjørt allmenn-kai			X	X
27	Kvinnekaia Lekangsund	Renovering Avhending	X			
29	Tranøya	Utskifting trepæler			X	