

KRISTIANSUND OG NORDMØRE HAVN IKS STRATEGISK UTVIKLINGSPLAN 2009 - 2019



VISJONEN: Nordvestlandets viktigste transportknutepunkt sjø/land

HOVEDMÅLET: Fremstå som et kostnadseffektivt og sikkert havnetilbud der de enkelte havneavsnitt er tilpasset logistikk løsninger som sikrer effektiv godsflyt og ressursutnyttelse og bidrar til øket sjøtransport over havnedistriktet.

INNHOOLD

1	EN HAVNEREGION I UTVIKLING	3
1.1	ET REGIONALT HAVNETTVERK	3
1.2	MÅLSETTING	4
1.3	GRUNNLEGGENDE DOKUMENTASJON OG REFERANSER	5
2	STATUS, UTVIKLINGSMULIGHETER OG UTFORDRINGER	5
2.1	DAGENS HAVNETILBUD I REGIONEN	5
2.2	TRAFIKKSITUASJON	6
2.2.1	<i>Trafikkdata for gods i havnedistriktet</i>	6
2.2.2	<i>Stykkogods og Enhetslaster</i>	8
2.2.3	<i>Økt fokus på kaibruken</i>	9
2.3	MULIGE UTVIKLINGSTREKK OG UTFORDRINGER	11
2.3.1	<i>Utvikling som flerbrukshavn</i>	11
2.3.2	<i>Informasjons- og planprosessene må følges opp</i>	11
2.3.3	<i>Mulige endringer i havnens organisering</i>	11
2.3.4	<i>Nye sikkerhetstiltak i havnene</i>	11
2.3.5	<i>Nye samarbeidsrelasjoner aktualiseres</i>	12
2.3.6	<i>Kristiansund Port Services AS er etablert</i>	12
2.3.7	<i>Nordmørsterminalen tar form</i>	12
2.3.8	<i>Opprusting av infrastruktur- nye løsninger</i>	12
2.3.9	<i>Direkte sjøtransportforbindelser</i>	13
2.3.10	<i>Synliggjøring – deltakelse</i>	13
2.3.11	<i>Investeringer</i>	13
2.3.12	<i>Oppgavedeling og infrastrukturens samarbeid</i>	13
2.4	UTVIKLING AV HAVNETILBUDET PÅ NORDMØRE	15
3	TILTAK I PLANPERIODEN	16
3.1	GRUNNLAGET	16
3.2	TILTAKENE	16
3.3	RULLERING	20

1 EN HAVNEREGION I UTVIKLING

1.1 Et regionalt havnenettverk

Kristiansund havn har frem til årsskiftet 2003/2004 vært Nordmørsregionens eneste offentlige trafikkhavntilbud, dvs en kommunal havn med eget havnedistrikt og egen administrasjon. Det er over tid bygget opp et godt, markedstilpasset havnetilbud i regionen, både på offentlig og privat side, og dette har gitt grunnlag for nye samarbeidsrelasjoner i transportavviklingen. Et havnetilbud totalt sett som tilpasses og tilfredsstillende næringslivets og kyst- og utenrikstrafikkens behov har vært et overordnet mål. Etableringen av fylkets første interkommunale havneselskap i 2004, Kristiansund og Nordmøre Havn IKS (KNH), la grunnlaget for en nødvendig gjennomgang av havne- og infrastrukturesituasjonen, og har i årene etter ført til en positiv trafikkutvikling og en omforent og rasjonell oppgavedeling på havnesiden mellom samarbeidskommunene i Nordmørsregionen. Hemne kommune i Sør-Trøndelag er også en del av dette. Dette har nå posisjonert KNH (Devoldholmen) som stamnetthavn i forslaget til NTP 2010-2019. Kysten har derved fått et eget stamnett på linje med veg-, bane- og luftfartssektoren.

De viktigste trekk i utviklingen av havnetilbudet i regionen over de siste 30-40 år er:

- | | |
|-----------|--|
| 1970/1980 | Valg av lokalisering og etablering av offshore servicevirksomhet på Nordlandet på 70-tallet (Vestbase), ga et nytt og viktig tilskudd til regionens og Kristiansunds næringsliv og havnetilbud. Devoldholmen kom i fokus. |
| 1990/2000 | Valg og utvikling av Kristiansund som regionens eksporthavn for fisk/fiskeprodukter, ref egen fiskerihavneplan for fylket. Bentneset er nå etablert som fiskeribase |
| 2000/2004 | Valg av Vestbase/Kristiansund havn (Devoldholmen) som intermodal knutepunkts-havn/koordinerende havn i NTP-sammenheng for havneutvikling i Møre og Romsdal, ref tverretattlig arbeidsgruppe (NTP 2002). Denne innstillingen ble fulgt opp av en ny havnestrukturutredning i NTP- og Kystverkets regi i 2003. Det interkommunale havnesamarbeidet på Nordmøre ble her foreslått som intermodal knutepunktsløsning i en nasjonal havnestruktur. Rammene for KNH ble klarlagt. |
| 2004 - | Etablering av det interkommunale havnesamarbeidet på Nordmøre 01.01.04 og videre utvikling av et differensiert, regionalt havnenettverk på nordvestlandet. Dette er det første, formaliserte havne- og infrastrukturesamarbeidet i Møre og Romsdal. De 10 kommunene som nå inngår i samarbeidet er: Aure, Averøy, Gjemnes, Halså, Hemne, Kristiansund, Smøla, Sunndal, Surnadal og Tingvoll |
| 2009 - | Kristiansund og Nordmøre Havn IKS (KNH) er foreslått som stamnetthavn i det nasjonale havneklassifiseringssystemet med Devoldholmen som hovedterminal. Tjeldbergodden er også tillagt oppgaver som spesialhavn iht NTP-forslaget fra transportetatene. |

Arbeidet med og resultatene fra NTP-rulleringene og -utredningene frem til i dag, har satt havnetilbudet i fokus og gitt god støtte til utvikling av et differensiert havnenettverk og nye samarbeidsrelasjoner på nordvestlandet. Samlet utgjør havnetilbudet i Nordmørsregionen en betydelig ressurs for næringslivet.

Dette har også ført med seg et øket behov for transport/terminalkompetanse og kunnskap om havne- og markedsutvikling og de faktorer som styrer disse. Dette er blitt mer fremtredende og tydeligere i det pågående, strategiske utviklingsarbeidet innen KNH.

IKS-løsningen er spesiell i og med at den ikke bare fokuserer på havnesituasjonen, men fremmer også muligheten for et utvidet infrastrukturesamarbeid mellom de kommunene som inngår.

Det interkommunale havnesamarbeidet på nordvestlandet er et godt grunnlag og utgangspunkt for den videre havne- og infrastrukturplanlegging og -utvikling på nordvestlandet, og det er allerede gitt signaler om at flere kommuner utenfor Nordmørsregionen vurderer et fremtidig havne- og infrastruktursamarbeid med KNH som aktuelt.

1.2 Målsetting

KNH vil fortsette arbeidet med å sikre, følge opp og utvikle nye, godt markedstilpassede og effektive havnetilbud i regionen.

Det vil være en sentral oppgave å bygge videre på erfaringer så langt med henblikk på utviklingstiltak, spesialisering (fisk/offshore), konsentrasjon av stykkgoods/enhetslastvirksomhet (kyst- og utenrikstrafikken) og opprettholdelse av lokale private og offentlige (industri)havnetilbud.

Det er på denne bakgrunn gitt visse føringer for det strategiske utviklingsarbeidet for den nye havneregionen:

VISJONEN:	<i>Nordvestlandets viktigste transportknutepunkt sjø/land</i>
------------------	---

Havnedistriktet pr 1.1.2004 grenser mot interessante utviklingsområder i Sør-Trøndelag og Romsdalen, hovedsakelig knyttet til offshore- og oppdrett/havbruksindustri. Dette er viktige innsatsområder i havnesamarbeidet, og nye samarbeidspartnere vil kunne styrke KNHs posisjon som utskipningshavn og knutepunkt for disse virksomhetene. Regionens beliggenhet ved hovedled sjøverts og nære forbindelser til E6 landverts, styrker regionens stilling som attraktivt område for næringsetablering og utvikling av nye, effektive transportløsninger. Visjonen om å bli det viktigste transportknutepunktet for ulike sjø/landrelasjoner på nordvestlandet, er innen rekkevidde og derfor noe samarbeidet må samles om og strekke seg etter:

HOVEDMÅLET:	<i>Fremstå som et kostnadseffektivt og sikkert havnetilbud der de enkelte havneavsnitt er tilpasset logistikk-løsninger som sikrer effektiv godsflyt og ressursutnyttelse og bidrar til øket sjøtransport over havnedistriktet</i>
--------------------	--

DELMÅLENE:

- ❖ *Sikre at utvikling og tiltak følger de forutsetninger og krav som er nedfelt i de nasjonale og lokale utviklingsplanene for havne- og samferdselssektoren (bl a gjennom NTP-prosessen)*
- ❖ *Utvikle en havneorganisasjon og bemanning som er tilpasset havnens gitte ansvarsområder, virksomhetsnivå og målsetting.*
- ❖ *Være en støttespiller og tilrettelegger av næringslivets transportbehov gjennom å sikre og øke havneforvaltningens innsikt og kompetanse på logistikk-, transport- og terminalsiden. I dette ligger også etablering av spesialtjenester knyttet til teknisk/økonomisk rådgivning, havne/kaiutvikling og terminal/lagerdrift i regi av havneselskapet.*
- ❖ *Etablering av nye markedsrettede samarbeidsløsninger mellom ulike havnetilbud og havnebrukere i og utenfor regionen.*
- ❖ *Bidra til utvikling av kostnadseffektive havneterminaler og –tjenester innenfor viktige markedsområder (Fisk/Offshore/Stykkgoods/Enheter)*
- ❖ *Arbeide for samplanlegging veg/havneutvikling, og satsing på OPS-løsninger der dette er hensiktsmessig. Som stamnetthavn må dette arbeidet ytterligere forsterkes.*
- ❖ *Bedre kommunikasjonslinjene og planleggingsrutinene mellom havneforvaltning, øvrige infrastrukturansvarlige regionalt og nasjonalt og havnebrukere.*

1.3 Grunnleggende dokumentasjon og referanser

Strategi/utviklingsplanarbeidet tar sitt utgangspunkt i foreliggende, gjeldende offentlige dokumenter og utredninger. Dette gjelder spesielt:

- St. meld. nr 24 (2003-2004) Nasjonal Transportplan 2006-2015
- Innst.S.nr.240 (2003-2004) Innstilling frå samferdselskomiteen om Nasjonal transportplan 2006-2015

I tillegg vil det være relevant å trekke inn det pågående havnelovarbeidet og ny Fylkesplan for Møre og Romsdal (2009-2012), som ble vedtatt i Fylkestinget før jul 2008. Fylkesplanen skal nå følges opp gjennom handlingsprogram og planer. Dette må gis rom i KNHs videre strategiske utviklingsarbeid. Fiske-ri/oppdrettssiden, og eksportvolumet knyttet til denne industrivirksomheten, vil få en bred plass i dette arbeidet.

Ny havnelov vil sannsynligvis tre i kraft i 2010, og kan medføre endringer på KNHs ansvarsområder, tjenestetilbud og prissetting av tjenestene. KNH må følge opp dette arbeidet, og strategiplanen vil derfor være gjenstand for en revisjon ultimo 2009 som følge av dette og innspill i Fylkesplansammenheng.

2 STATUS, UTVIKLINGSMULIGHETER OG UTFORDRINGER

2.1 Dagens havnetilbud i regionen

Behovet for havnetjenester innen Kristiansund og Nordmøre Havns havnedistrikt, dekkes i dag av både offentlige og private kaier og terminaler.

Viktige kaiavsnitt innen det gjeldende havnedistriktet er vist i Figur 1 nedenfor, og Tabell 1 på neste side gir en beskrivelse av de offentlige havneanleggene som pr i dag inngår i det interkommunale samarbeidet.

Dette er anlegg og havnetilbud som de enkelte kommuner har bidratt med i samarbeidet så langt. Alle Nordmørskommunene og Hemne (Sør-trøndelag) har offentlige havnetilbud i dag, og disse inngår i samarbeidet.



Hva angår gjennomførte kommunesammenslåinger og endringer i kommunegrenser, er dette tatt hensyn til i denne strategi/utviklingsplanen. Havnedistriktet er ikke statisk, og dynamikken i havneutviklingen kan åpne for endringer. Det strategiske arbeidet innrettes mot nye oppgaver som bl a kan føre til utvidelser.

Tabell 1 *Oversikt over offentlige kaiavsnitt/havneområder innen KNHs havnedistrikt pr 1.1.2004* (De kaiene som er ISPS-sertifisert pr 1.7.2004 (International Ship and Port facility Security code), er angitt i tabellen)

Kommune	Navn	Kaier/Lengde (m)	Dybde (m)	Areal (m ²)
Aure	Hurtigbåtkai, Kjørsvikbogen	1 kai ca 30 m		
	Leirdalen Kai	1 kai 32 m	4,7 m	
	Fetten Kai	1 kai 28 m	4,2m	
Averøy	Smenessundet	1 kai 61 m		ca 915
	Bjellvåg	2 kaier hver på 20 m		7 000
	Hestvikholmene (ISPS)	1 kai 65 m		56 000
Gjemnes	Høgsetterminalen (ISPS)	1 kai 42 m	8,5 m	14 000
Halsa	Røe Industriområde	1 kai ca 20 m		
Hemne	Kyrksæterøra alm. kai	1 kai ca 19 m		
Kristiansund	Devoldholmen (ISPS)	3 kaier totalt 322 m		23 000
	Nordmørskaia (ISPS)	1 kai 90 m	5,5 m	
	Bentneset (Fiskeribase), (ISPS)	2 kaier totalt 122 m	Ca 10 m	25 000
	Storkaia (ISPS)	1 kai 380 m	9,5 m	
	Vågekaia	1 kai 227 m	4,5 m	
	Nordlandskaia	1 kai 62 m	4 m	
Smøla	Vikan (ISPS)	2 kaier 60 m + 40 m	7,0m	
	Nervika	1 kai 18 m	Ca 6,7 m	
	Stensøya	1 allm. 15 m	Ca 5,6 m	
	Dyrnes	1 allm. 13,5 m	Ca 5,2 m	
Sunnadal	Hammarkaia (ISPS)	1 kai 90 m		15 000
Surnadal	Industrikaia (ISPS)	1 kai 150 m		60 000
Tingvoll	Arnvika kai	1 kai 42 m	7 m	2 000
	Tingvoll kai (Vikakaia)	1 kai 25 m		

Kristiansund og Nordmøre Havns styrke som havnenettverk og transportknutepunkt ligger i

- ❖ et mangfold av gode havnetilbud innen havnedistriktet
- ❖ betydelig areal- og utviklingspotensial i og nær eksisterende havneanlegg innen regionen
- ❖ stor og viktig industrivirksomhet i positiv utvikling innen regionen (offshore/petroleum/fiskeri/mineraler/aluminium)
- ❖ nærhet til hovedleden langs kysten og til stamveier på land (E39, E6) gir havnetilbudet konkurransefortrinn og et stort influensområde - også ut over Nordmørsregionen

Dette er viktige grunnlag for sikring og videre utvikling av det nye samordnede havnetilbudet på nordvestlandet.

2.2 Trafikksituasjon

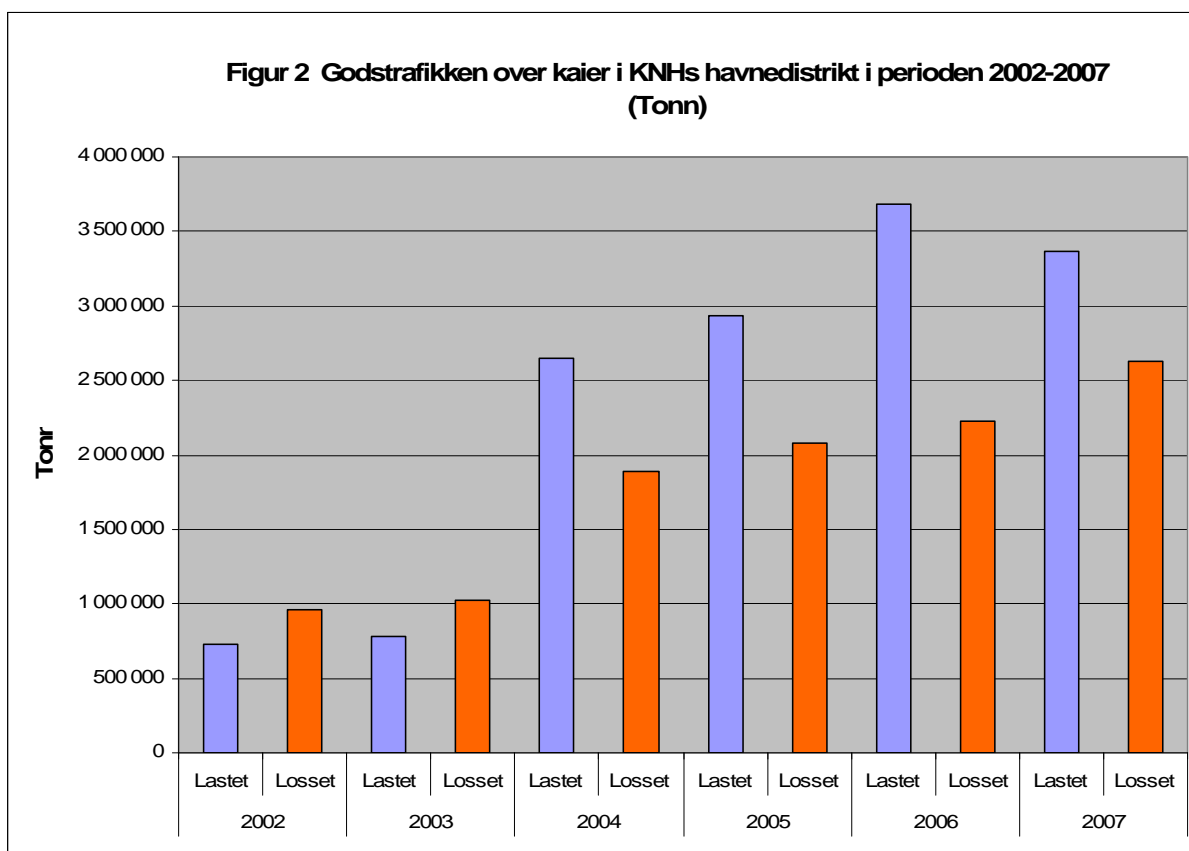
2.2.1 Trafikkdata for gods i havnedistriktet

Det er trafikken over de private kaianleggene som dominerer, og spesielt kaier i Kristiansund, Sunndal, Aure og Averøy. Dette har spesiell tilknytning til offshore og aluminiumsindustrien i regionen.

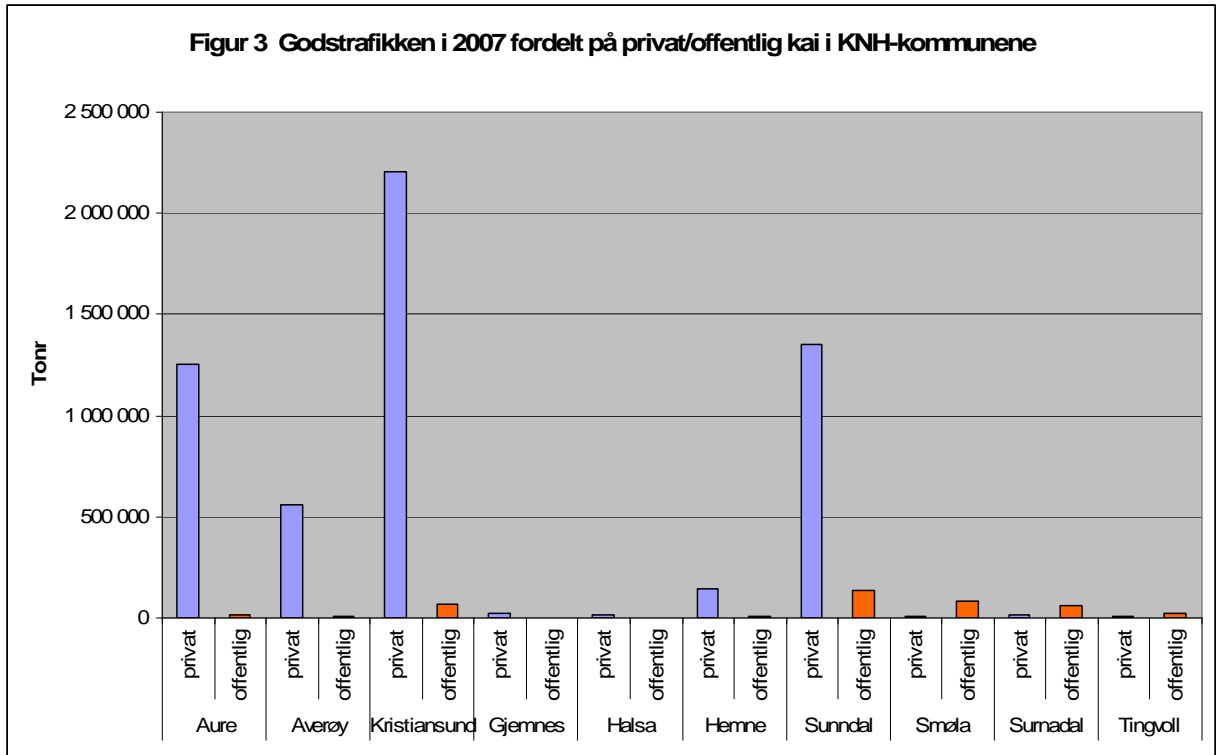
Forholdet mellom losset/lastet gods over private kaier i regionen, ligger på ca 45/55. Statistikken viser også at regionen fremstår som eksportrettet, og behovet for effektive utenriks transportløsninger er stort.

Når det gjelder skipstrafikken, målt i antall anløp, er Kristiansunds kai tilbud totalt sett størst både hva angår innenriks og utenriks anløp. I forhold til øvrige offentlige kaiavsnitt i regionen, er også den regulære kyst- og utenrikstrafikken mest fremtredende over kaiene i Kristiansund i dag, og har sine hovedanløp på Devoldholmen.

Godstrafikktallene totalt for regionen i perioden 2002-2007 viser en positiv utvikling. Dette er gitt i Figur 2. Effekten av IKS-etableringen i 2004 fremgår tydelig av dette diagrammet, og det kan vises til en betydelig sjøtransportaktivitet i regionen. Total godsomsetning for 2007 ligger på ca 6 mill. tonn.

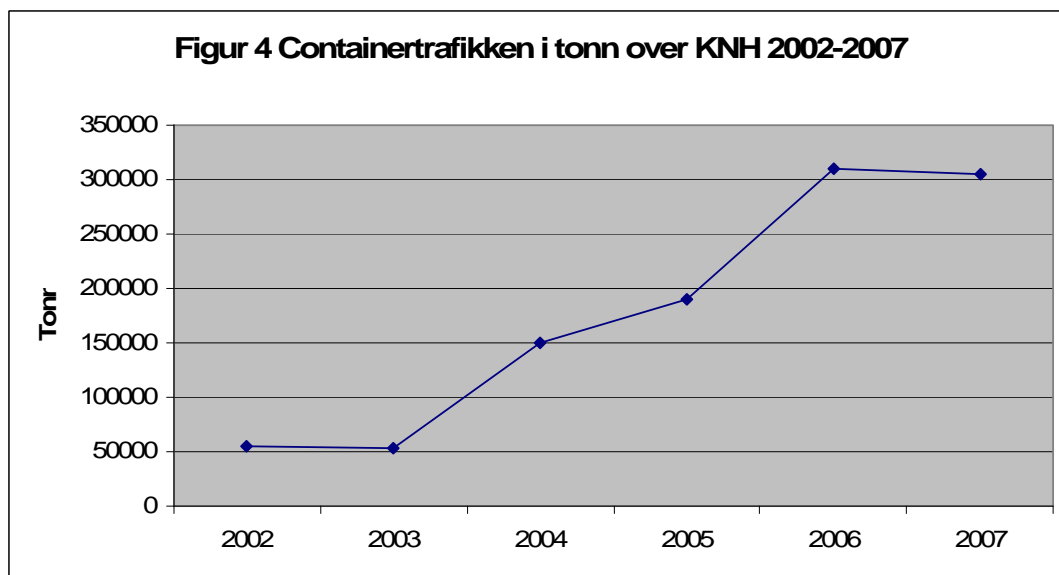


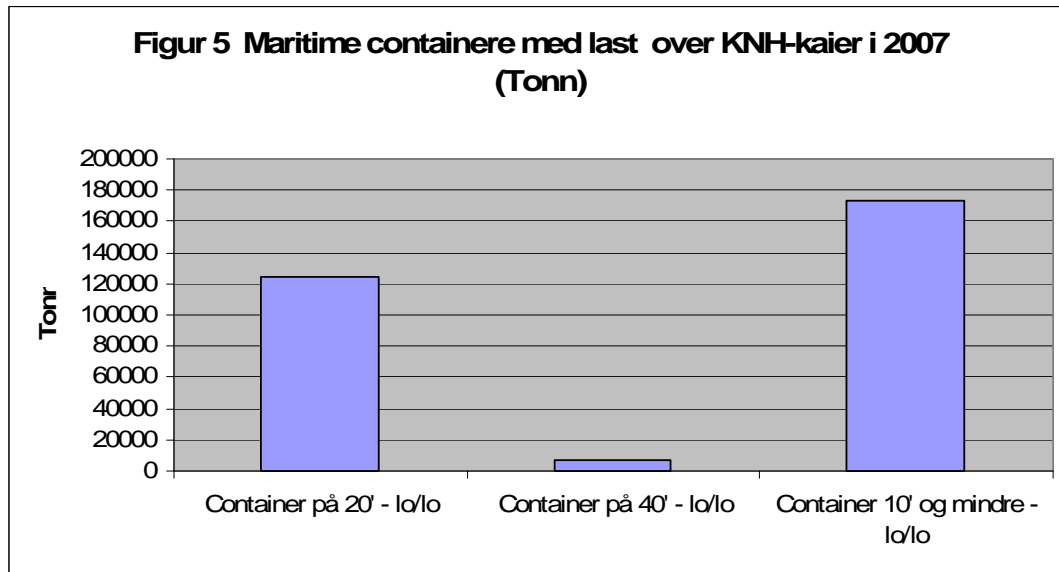
Trafikken over offentlige anlegg viser en stor spredning innen havnedistriktet. Sunndal, Smøla, Surnadal og Kristiansund representerer de største volumene pr i dag. Trafikken over de private kaianleggene er størst i Kristiansund, Sunndal, Aure, Averøy og Hemne.



2.2.2 Stykk gods og Enhetslaster

Hovedtyngden av stykkgodset er palletert, og containertrafikken i tonn utgjør vel 20% av stykkgodstrafikken over havnedistriktet i dag. Containerandelen er økende. Med i størrelsesorden 1,5 mill tonn stykkgods over regionen årlig, representerer dette en betydelig utfordring for videre tilrettelegging av havnetilbudet for enhetslaster i regionen. Selv om dette i hovedsak er knyttet til offshoretrafikken, vil ringvirkninger kreve tiltak som kan føre til øket konsentrasjon av havnetilbud for stykkgods- og enhetslaster i regionen. Dette er en utfordring på kort sikt.

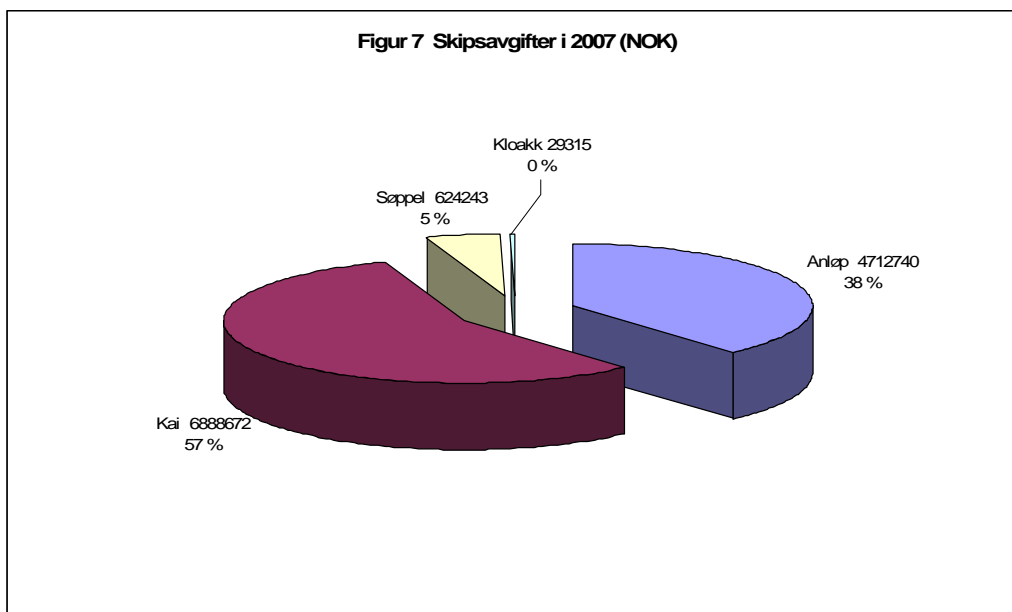




2.2.3

Økt fokus på kaibruken

Det ligger en utfordring i å utvikle offentlige kaier i distriktet og at nye havneloven også kan inneholde økonomiske konsekvenser ved forskyvning mellom avgiftskategoriene.



2.2.3 Fordeling veg/sjøtransport

I forbindelse med forstudien knyttet til det interkommunale havnesamarbeidet på Nordmøre, ble det gjort en grovvurdering av transportstrømmene inn og ut av regionen fordelt på veg- og sjøtransport. I sum indikerte denne at sjøtransporten er størst både hva angår transporter inn og ut av regionen. Dette er vist i Tabell 2 nedenfor. Dette forholdet synes ikke å ha endret seg så langt, men nye tiltak på infrastrukturensiden kan påvirke fordelingen av godstrafikken sjø/land til fordel for sjø.

Dette er i tråd med de intensjoner som legges til grunn for videre havneutvikling innen KNH-samarbeidet. Næringslivet må tilbys alternative transportløsninger. Valg av vegløsning er for flere bedrifter det eneste aktuelle alternativet i dag. Dette har mange årsaker, og en av disse er manglende tilgang på containere, dvs gods må til østlandsområdet for containerisering. Andre årsaker må klarlegges ved kontakt med de største bedriftene, de med størst transportbehov.

Nordmøre er en eksportregion og flere "eksport"kommuner grenser inn mot regionen. Dette tilsier at aktiviteter knyttet til infrastrukturutvikling og –utbedring må prioriteres. Spesielt viktig er det at sjøtransportpotensialet utredes og utnyttes.

Det transportvolum som regionen kan vise til, sammen med lokalisering nær havnetilbud – både private og offentlige - understreker behovet for satsing på nye sjøtransportløsninger. KNH må vektlegge dette i det videre utviklingsarbeid.

Tabell 2 Fordeling mellom vei- og sjøtransport på Nordmøre. %

Transportmåte	Inn	Ut
Veg	48 %	35 %
Sjø	52 %	65 %
Totalt	100 %	100 %

Kilde: NC-notat av 11.05.2002. Godsstrømmer og fordeling på transportmåte

2.3 Mulige utviklingstrekk og utfordringer

2.3.1 *Utvikling som flerbrukshavn*

De fleste interkommunale havner er flerbrukshavner eller kombinerte havner ved at de har offentlige, private havner/kaier og fiskerihavner innenfor havnedistriktet og har tilbud knyttet til ulike hovedvaretyper. Det betyr at visse kaiavsnitt er tilgjengelig for allmenntrafikk, mens andre er enten private og tilgjengelig for skip tilknyttet vedkommende kaieiers næringsvirksomhet eller forbeholdt fiskefartøy. For å drive en flerbrukshavn effektivt, må det tas hensyn til alle havnens tilbud, og ikke bare det som er knyttet til allmenntrafikken. Utvikling som flerbrukshavn vil kreve privat/offentlig samarbeid. Dette kan også gi grunnlag for bedre ressursbruk i havneleddet, bedre innsikt i problemstillinger sett fra myndighets- og næringslivssiden og behov for tiltak på havnesiden eller på infrastrukturens side forøvrig.

2.3.2 *Informasjons- og planprosessene må følges opp*

KNH må etablere gode, tilpassede drifts- og informasjonsrutiner og planleggingsprosedyrer mellom havneadministrasjonen og brukerne av havnens tjenester. Situasjonen vil kreve en mer samlet vurdering og planlegging av næringsutvikling, infrastrukturtilbud og arealbruk knyttet til sjøtransportløsninger og havnetilbud. Bedriftenes krav til transportløsning og leveringsbetingelser må kartlegges, dvs at KNH må tilstrebe øket kunnskap om transportavviklingen og endringsmulighetene. Dette kan best skje gjennom direkte kontakt med industri-, handelsbedrifter og næringsorganisasjoner lokalt.

Helhetstanken i havneutviklingsarbeidet på nordvestlandet, kan gi støtet til en oppdatering av gjeldende, godkjente planer for areal-, næringslivs- og infrastrukturutvikling i kommunene, regionen og fylket. KNH må delta og tilkjennegi holdninger og meninger til tiltak som berører selskapets virksomhet og har innvirkning på bedrifters transportvalg. Her kan også innspill i og oppfølging av ny Fylkesplan være på sin plass.

Med utgangspunkt i tilgjengelige ressurser, er det nødvendig å vurdere regionens havne- og infrastrukturstatus, utviklingsmuligheter og felles innsats rettet mot eksisterende og nye markeder. En regional havneplan vil derfor være et viktig bidrag i fylkesplanarbeidet.

Gjennom AIS-systemet, kan all sjøverts trafikk til og fra Nordmørsregionen registreres. Verktøyet følger skipsbevegelser innen og til/fra havnedistriktet og gir god og sanntids informasjon om bruk av farleder og kaiavsnitt. Dette har både et sikkerhets- og et kapasitetsaspekt knyttet til kaianlegg i regionen. Sammen med Portwin-registreringer kan det etableres et godt trafikk- og godsdatagrunnlag for infrastrukturtiltak i regionen.

2.3.3 *Mulige endringer i havnens organisering*

Behovet for planleggingskompetanse er økende i de fleste større havner og er en følge av økende krav til bedre ressursutnyttelse og bedre tilpasning mellom havnetilbud og -behov. Det kan dokumenteres en betydelig økning i antall saksbehandlingsoppgaver for havneadministrasjonen i KNH, og dette har en økonomisk og personellmessig side som kan føre til endringer i arbeidsoppgaver, personell disponering og organisering av havnedriften. Hvordan dette omfattende arbeidet skal dekkes økonomisk, er forespeilet behandlet i ny havnelov.

2.3.4 *Nye sikkerhetstiltak i havnene*

ISPS-koden og de tiltak som har vært gjennomført i denne forbindelse, har gitt nye oppgaver som det må tas hensyn til i havneplanleggingen. Erfaringene med de nye sikkerhetsbestemmelsene i havnedistriktet må følges opp på planleggingssiden.

I beredskapssammenheng, kan det være nødvendig å sikre et offentlig kaitilbud flere steder i regionen. Behovet for ISPS-godkjenning av disse kaiene kan, avhengig av trafikkgrunnlag og kostnader, være aktuelt noen steder.

2.3.5 Nye samarbeidsrelasjoner aktualiseres

KNH er i dag en av de største havnesammenslutningene på kysten, både i antall kommuner, areal og i godsvolum, og har et godt utgangspunkt for å utvide samarbeidet videre mot tilgrensende kommuner. Dette kan ha som mål å bedre infrastrukturens situasjonen, dekke nye havnebehov og/eller styrke de havnetilbud som representerer satseområder innen havnedistriktet.

Det er viktig å tilfredsstillende krav til både *fleksibilitet* og *langsiktighet* i utviklingen av havnetilbudet. Behovet for markedsinnsikt og –kunnskap, hva angår trafikk, godsmengder og –typer, tilsier også at nye samarbeidsrelasjoner vil aktualiseres mellom havneforvaltning og havnens brukere. Dette kan være knyttet til offentlig/privat samarbeid (OPS).

2.3.6 Kristiansund og Nordmøre Port Services AS er etablert

KNH har tatt initiativet til å etablere en egen, heleid ekstern virksomhet som kan ta seg av rådgivnings-, utviklingsoppgaver og terminal/lagertjenester rettet primært mot næringsvirksomhet i regionen. Etableringen av Kristiansund og Nordmøre Port Services AS (KNPS) i årsskiftet 2008/2009, er en slik satsing og representerer en viktig brobygger mellom havneforvaltning og næringsliv i regionen. Et av målene er å bidra til øket sjøtransport til/fra regionen, dvs redusere vegtransport "lekkasjene" til Østlandet/Oslofjordområdet. Det satses på å utvikle løsninger i samarbeid med næringslivet og i tillegg tilby lager/terminaltjenester lokalt i tilknytning til dette. Dette innebærer at KNPS kan stå for oppføring av lagerhaller tilpasset behovet og drift av tjenester knyttet til dette.

KNH står for kai/havnetjenestene dersom offentlig kaitilbud er eller kan gjøres tilgjengelig.

2.3.7 Nordmørsterminalen tar form

Nordmørsterminalen ble byggeanmeldt i oktober 2008, men byggemeldingen var ikke ferdigbehandlet ved årsskiftet.

KNH ser på Nordmørsterminalen på Devoldholmen som en viktig del av grunnlaget for å utvikle effektive og miljøriktige transportsystemer for passasjerer og gods i regionen. Den strategiske beliggenheten gjør at området i dag fungerer som et knutepunkt for passasjertransporten i regionen. KNH har satt seg følgende mål for prosjektet Nordmørsterminalen:

- Nordmørsterminalen som et regionalt knutepunkt for passasjerer og gods.
- Tilfredsstillende næringslivets og brukernes krav/forventninger til kostnadseffektivitet og service.
- Næringsvekst i regionen.
- Tilrettelegging for transport og logistikkaktører.
- Miljøeffekt for Kristiansund og regionen ved at biltrafikken reduseres.

En målsetning ved prosjektet er å få etablert en maritim klynge på terminalen bestående av private og offentlige aktører. KNH vil inngå som en aktiv samarbeidspartner i dette nettverket, og havneadministrasjonen og vakt/beredskapsavdelingen vil være etablert på terminalen.

2.3.8 Opprusting av infrastruktur- nye løsninger

Som stamnetthavn vil vegtilknytningene til hovedterminal Devoldholmen stå i fokus. Det forutsettes at



vegtilknytningene skal ha stamvegstandard. Det er imidlertid nødvendig å se på infrastrukturens situasjonen totalt for å sikre best mulig kobling mellom havnetilbud og etterspørsel etter transporttjenester. I dette ligger reduksjon i tidsavstand mellom havn og vareeier. KNH, sammen med KNPS, tar sikte på å kartlegge infrastrukturens situasjonen og

foreslå tiltak for å redusere flaskehalsen i trafikkavviklingen innen og til/fra regionen, tildømes RV 70. RV 680 Talgsjø tunnelen, Ferge forbindelse Aure – Hitra, E 39 Høggjølen, Renndal – Betna, Tunnel Halsafjorden, RV 70 oppgradering, Tingvoll - Meisingset, Sunndal – Kristiansund.

Ett prosjekt i denne forbindles vil være opprettelse av fast fergeforbindelse mellom Hitra og Aure (Kjørsvikbugen). Dette vil gi Hitra en ny fastlandsforbindelse og en ny alternativ transportveg til/fra kommunen. Dette vil være av stor betydning for flere, større næringsaktører i regionen som har virksomhet på begge sider av leia. Aure, Hitra og Hemne kommune samarbeider om dette i dag, og Tjeldbergodden Utvikling AS står som sekretariat og driver av prosjektet. For KNH er dette en viktig og prioritert oppgave.

2.3.9 Direkte sjøtransportforbindelser

Arbeidet med å etablere en fast, direkte sjøtransportforbindelse mellom Kristiansund og Zeebrugge fortsetter (Norshukon). Det vil, gjennom linjens operatør John White (Whites Coaches, Shetland), bli søkt om Marco Polo-støtte (EU) i 2009. KNPS vil stå for fremdriften og tilretteleggingen på norsk side. Resultat på søknaden om EU-støtte vil foreligge høsten 2009. Den nye sjøtransportforbindelsen må ses i sammenheng med satsingen på infrastrukturutbedring i regionen, herunder ny bilferge Hitra-Aure. Forbindelsen gir også eksportindustrien en direkte og rask tilknytning til Kontinentets interne veg-, bane og sjøtransporttilbud.

2.3.10 Synliggjøring – deltakelse

KNH har som mål å være godt synlig utad både til kunder, i offentlig planlegging og i andre næringsmessige sammenhenger.

Havnesamarbeidet har både nasjonale og internasjonale forgreninger. Arbeidet med Norshukonprosjektet og videre utvikling av havnetilbudet innenfor de krav som settes til en stamnetthavn, vil kreve at havnetilbudet og regionens ses i en større sammenheng – både innenlands og mot våre hovedmarkeder, spesielt på Kontinentet og i UK. KNH er fra 2009 medlem i Vest-Norges EU-kontor og har gjennom Norshukonaktivitetene opprettet viktige kontakter i Brussel, Zeebrugge og UK (Skottland/Shetland). Det er også opprettet et godt samarbeidsforhold mot Møre og Romsdal Fylke i denne forbindelse.

Ut over godsrettede aktiviteter, deltar og bidrar KNH i en ny satsing, over tre år (2009-2011), på en økning i cruisetrafikken på Nordmøre/Kristiansund. KNH er også aktivt medlem i Cruise Norway.

2.3.11 Investeringer



KNH er aksjonær i eiendomsselskapet på Vestbase. Investeringen har en ramme på NOK 12 mill og en formalisering av arbeidet er gjennomført i 2008.

KNH er med i samarbeidet om utvikling av et industriområde på Husøya. KNH vil stå for kaiutbygging og KNPS vil ha et driftsansvar knyttet til virksomheten i den nye industriparken. Prosjektet forutsettes igangsatt i 2009.

2.3.12 Oppgavedeling og infrastrukturetsamarbeid

Over tid har det bygget seg opp et differensiert og spesialisert havnetilbud i regionen, rettet mot fiskeri-, offshore- og industrivirksomhet generelt.

Når det gjelder råvarer/bulklasten til/fra regionen, vil en konsentrasjon av havnetilbudet ikke være aktuell. Disse transportene er normalt knyttet til bestemte industribedrifter med egen kai.

De transportstrømmene som er mest aktuelle for konsentrasjon innen havnedistriktet, sorterer under gruppene stykk gods/enhetslaster generelt og fisk/fiskeprodukter spesielt.

I arbeidet med den interkommunale havneløsningen for Nordmøre, ble en oppgavedeling foreslått.

Denne er fremdeles aktuell:

- Smøla, Kristiansund og Averøy fremstår som viktige, sentrale *fiskeribaser* i regionen.
- Averøy, Gjemnes, Surnadal, Sunndal og Kristiansund være de viktigste hva angår dekning av havnetilbud rettet mot kyst- og nærsjøfart i dag. Disse havnene forutsettes å opprettholde sin rolle som *distribusjonssentra* i regionen.

I regional sammenheng, vil det være aktuelt med en fordeling av oppgaver og ansvar mellom de aktuelle havneavsnittene. For å sikre en effektiv vareflyt mellom kommunene i regionen, vil det derfor være nødvendig å etablere et *infrastruktursamarbeid* som følger opp utviklingstrekk og sikrer gode veg- og fergeforbindelser innen regionen. Samarbeidet omfatter alle kommunene i havnedistriktet.

Infrastruktursituasjonen pr i dag er skissert i Figur 8.



2.4 Utvikling av havnetilbudet på Nordmøre

Det interkommunale samarbeidet på havnesiden åpner for:

- ❖ Nye samarbeidsrelasjoner mellom havner, transportører og transportbrukere, som kan gi næringslivet bedre utviklingsmuligheter lokalt og bidra til å knytte transportavhengige virksomheter innen de enkelte kommuner opp til effektive logistikk-løsninger innen og til/fra regionen. Spesielt gjelder dette for fiskeri- og offshorenæringen. Samarbeid mellom havnemyndighet og næringsvirksomhet, og arbeidet med å sikre og videreutvikle grunnleggende markedskunnskap, bør være høyt prioriterte oppgaver.

- ❖ Mer helhetlig infrastruktur- og havneutvikling.

Dette kan bidra til:

- En samordnet plan for areal-, næringslivs- og infrastrukturutvikling for regionen.
- Etablering av gode informasjons- og kommunikasjonslinjer mellom offentlige instanser og næringsvirksomheter i regionen.
- Utvikling av regionen som transportknutepunkt for ulike vare/godstyper.
- Gode muligheter til å tilpasse kommunale utviklingsplaner.

- ❖ Samarbeidsrelasjoner ut over eget havnedistrikt.

KNH er i dag en av de største havnesammenslutningene på kysten (10 kommuner), og har et godt utgangspunkt for å utvide samarbeidet videre mot tilgrensende kommuner. Dette kan bidra til å forsterke de havnetilbud som allerede representerer satseområder innen havnedistriktet.

- ❖ Fleksibilitet og langsiktighet i utviklingen av havnetilbudet.

Det er gitt at det her må avklares og legges vekt på

- samarbeid,
- riktig ressursdisponering,
- best mulig oppgavedeling og ansvar innen havnedistriktet.
- god markedsinnsikt og –kunnskap hva angår godsmengder og – typer, trafikkutvikling og mulige endringsbehov og -tiltak.

- ❖ Transportstatistikken må forbedres.

Havnestatistikken ble tillagt stor vekt under NTP-arbeidet, både for godstyper, -mengder og -strømmer til/fra regionen eller de enkelte havneavsnitt. De registreringsrutiner som ligger bak dette må derfor følges opp i det videre arbeidet. Det er her utarbeidet nasjonale retningslinjer for hvordan data skal registreres (Statistisk Sentralbyrå, SSB). Persontrafikken (ferger, hurtigbåter, Hurtigrute) bør også dekkes i egen statistikk. For Devoldholmen, som fremstår som sentral og samordnet passasjerterminal i regionen, for buss, ferge, hurtigbåt, Hurtigrute, vil dette være spesielt viktig for sikring av utviklingsmuligheter.

3 TILTAK I PLANPERIODEN

3.1 Grunnlaget

Tiltakene i planperioden vil være styrt av de momenter som er tatt opp tidligere i rapporten og den visjon og hovedmålsetting som er lagt til grunn for havnesamarbeidet på Nordmøre.

Den strategiske utviklingsplanen vil i første rekke gi havneforvaltningen, brukerne av havnens tjenester og det marked havnen betjener, en mulighet til å bygge opp et godt og fremtidsrettet havnetilbud tilpasset den visjon og de mål som er satt for samarbeidet.

Aktivitetene vil i utgangspunktet være knyttet til:

- ❖ Arbeid for best mulig kunnskap om status og de utviklingsmuligheter som ligger i den nye havneregionen
- ❖ Aktiv deltagelse i de NTP-prosessene som regionen berøres av, og med spesielt fokus på eventuelle nye kriterier som fra statlig side vil bli lagt til grunn i rulleringsarbeidet og for utvikling av havnetilbudet langs kysten.
- ❖ Innsikt i og oppfølging av nasjonale og internasjonale rammebetingelser og direktiver knyttet til havnedrift og -utvikling

KNH (Devoldholmen) er foreslått som stamnetthavn og godsknutepunkt i henhold til Kystverkets stamnettutredning i NTP – regi. I tillegg er Tjeldbergodden utpekt som spesialterminal. Dette inngår i transportetatens forslag til NTP 2010-2019, og forutsetter øket fokus på Devoldholmens vegforbindelser – standard og utbedringsbehov. Det anbefales at arbeidet med infrastrukturplanlegging gjennom behovsrettede og markedsbaserte havne-, ferge- og vegtilbud på Nordvestlandet videreføres og styrkes som følge av dette.

De delmål som er trukket opp, som ledd i arbeidet med å nå havnesamarbeidets visjon og hovedmål, er grunnleggende for de tiltak som foreslås i det følgende.

3.2 Tiltakene

Tiltak 1:

Dagens arbeidsdeling i havneadministrasjonen opprettholdes, det vurderes nærmere hvilke oppgaver som bør endres, prioriteres og/eller gis spesiell oppfølging på kort og lang sikt.

Utviklingen i de ulike transportmarkedene vil ha innvirkning på planprosesser, prioriteringer av utbyggingstiltak og spesialiseringsbehov, og KNH vil ha som oppgave å oppfylle flere krav som vil veie tungt i den videre utvikling av havnetilbudet i regionen. KNH har så langt ikke endret vesentlig på bemanningen i forhold til tidligere KF (Kommunalt Foretak), og avgifts/vederlagssystemet eller kostnadene for bruk av havnens tjenester, er ikke endret.

Det er imidlertid gitt at behovet for saksbehandlingserfaring og –rutiner vil gjøre seg sterkere gjeldende innen havneforvaltningen. Flere oppgaver som tidligere sorterte under overordnede fagetater og kommunene, er nå lagt til de interkommunale havneforvaltningene, som følge av utvidet havnedistrikt.

Dette og forholdet til andre administrative oppgaver, vil kreve en avklaring på kort sikt, og vil sannsynligvis behandles i forbindelse med ny havnelov, som forutsettes å tre i kraft i 2010. En organisatorisk gjennomgang med tanke på den fremtidige havnedriftens hovedoppgaver, er nødvendig som en del av rulleringsarbeidet knyttet til havneutviklingen.

Følgende oppgaver er i gang og følges opp av havneadministrasjonen:

- Kristiansund og Nordmøre Port Services AS (KNPS) er etablert og skal arbeide med havne/infrastrukturutvikling og -rådgivning og tilby terminaltjenester i regionen. Opprettelsen av KPS, heleid av KNH, må oppfattes som en nyskaping på havnesiden her til lands. Selskapet skal ta seg av de muligheter som foreligger for økt sjøtransportandel over offentlige kaianlegg i regionen, og skal også fungere som en brobygger mellom havneadministrasjonen, lokale/regionale myndigheter og næringslivet i regionen. Arbeidet er i gang og samarbeidsrelasjoner, ved start 2009, er etablert i Surnadal, Sunndal, Aure og Kristiansund. Nye samarbeidsrelasjoner vil opprettes på kort sikt.
- Cruisefarten i fokus. Arbeidet med å etablere Kristiansund som cruisehavn skal intensiveres. Flere aktører samarbeider og går inn med prosjektmidler i prosjektet. KNH deltar i dette arbeidet, som skal gå over tre år, og der målet er en dobling av antall cruiseanløp på Kristiansund/Nordmøre.
- Delaktighet og EU-orientering forsterkes. Arbeidet med ro/ro-forbindelsen til Kontinentet har bidratt til øket kontaktnettverk mot Kontinentet og UK. KNH er nå medlem i Vest-Norges EU-kontor i Brussel, og dette åpner for god kontakt mot næringsliv og samarbeidsinteressenter innen EU. Dette er et nettverk under oppbygging, men forsterkes gjennom de aktiviteter som har vært knyttet til opprettelsen av ny direkteforbindelse Kristiansund-Zeebrugge. KNH søker øket deltagelse i aktiviteter som bygger opp om havneselskapets virksomhet og intensjoner.
- Nye transportløsninger prioriteres. Det arbeides på flere plan. Innen regionen vil opprettelsen av en ny fergeforbindelse Hitra-Aure. Dette arbeidet vil fortsette inn i 2009, og vil ha stor betydning for både Hitra, Aure og Hemne, som er hovedsamarbeidskommuner. Kristiansund ser også dette som viktig bidrag i etableringen av en direkteforbindelse til Belgia. Det søkes om Marco Polo-støtte i 2009 for finansiering av oppstart.

Tiltak 2:

KNH må som interkommunalt selskap delta i utviklingen av mulige, nye havnesamarbeid. Dette kan gå på tiltak for utvidelse av antall kommuner i samarbeidet, samarbeidsutspill mot havner/kommuner for øvrig i fylket herunder Molde og Romsdal Havn, eller samarbeid mot havner/kommuner i Sør-Trøndelag, herunder Trondheim Havn og Hitra/Frøya.

I likhet med oppgavedelingen innen den enkelte havn/havnedistrikt og innen de interkommunale havnesamarbeid, vil det være en utfordring å finne de rette samarbeidsområdene og mulighetene for forbedringer som kan ligge i nettverksbygging og nye allianser. Det må være fordeler i det for alle parter – ikke bare for havnene.

Det er i NTP-sammenheng stimulert til et havnesamarbeid nord-sør på Nordvestlandet. Mulighetene mot nord er pr. i dag interessante. I likhet med havnesituasjonen på Nordmøre er havnetilbudet flerbrukerorientert og rettet bl.a. mot offshore og kyst/Nordsjømarkedet for stykkgoods generelt og enhetslaster. Et mulig samarbeid kan omfatte flere større og mindre havner i aksene Møre – Nord Trøndelag. Her vil det være en interessant utfordring å finne samarbeidsoppgaver og muligheter for forbedringer av havnetilbudet i Midt-Norge. Aktuelle tema er havbruks- og offshoresektoren, nye fergeforbindelser, kyst- og Nordsjøforbindelser samt å være pådrivere for utbedring av infrastrukturensituasjonen (bl.a E39) som vil være til fordel for begge parter – både privat og offentlig.

Følgende oppgaver er i gang og følges opp av havneadministrasjonen:

- **Stamnetthavn.**
Her ligger det en viktig oppgave i å sikre at Devoldholmen og KNH tilfredsstiller de krav som en slik klassifisering vil innebære. Både KNH og KNPS vil ha en viktig oppgave i denne forbindelse. Der- som det vil bli endringer i klassifiseringssystemet for havnene må dette følges opp med nødvendige tiltak på Devoldholmen, Tjeldbergodden og eventuelt for øvrig i regionen.
- **Infrastrukturutbedring.**
Som stamnetthavn vil kravene til vegforbindelsene til Devoldholmen komme i fokus. Flaskehals og utbedringsbehov for øvrig må klarlegges. Det er også aktuelt å knytte fergeforbindelsen Hitra-Aure inn som en del av dette – i tillegg til de forhold som er lagt til grunn for fergeløsningen i Hitra, Aure og Hemne.
- **Havneutvikling Surnadal**
Det er etablert en egen arbeidsgruppe som skal utrede havnebehovet i kommunen. KNPS deltar i arbeidsgruppens arbeid, og møtevirksomhet er berammet.
- **Industriparker.**
Utbygging av en industripark på Husøya vil bli igangsatt i 2009. KNH er aktivt med i dette samarbeids- og utviklingsarbeidet. Det er forespeilet en betydelig aktivitetsvekst i området. Husøya-prosjektet bygger godt opp om KNH og havnedistriktets hovedoppgaver på havne- og sjøtransport-siden. KNH ser dette som et viktig utviklingstrekk i regionen. Det gir grunnlag for både spesialisering og konsentrasjon av varestrømmer til/fra regionen
- **Samarbeidsløsninger.**
Styret har gitt klarsignal for samarbeidsløsninger på Høgset, Surnadal og Aure.

Tiltak 3:

KNH vil gi jevnlig kontakt med havnebrukere høy prioritet. Dette skal bedre informasjonsutvekslingen mellom havn/kommuner og brukere og sikre at havneutbyggingstiltak og driftsmessige endringer plan- legges og utføres i henhold til brukernes behov på kort og lang sikt.

Grunnlaget for havnesamarbeidet er gitt i de føringer som er lagt i forarbeidet til det interkom- munale havnesamarbeidet. Det skilles her mellom 4 hovedfunksjoner for havnetilbudet innen regionen:

- Offshore servicetjenester og industrivirksomhet (hovedsakelig privat virksomhet)
- Fiskeribaser
- Distribusjonssentra (rettet mot kyst- og utenrikstrafikken)
- Allmenningsskaier/Beredskapskaier

Status og utvikling av regionens havnetilbud må klarlegges jevnlig. Dokumentasjonen som kommer ut av dette, skal danne grunnlaget for tiltak og oppfølging av havnetilbudene i regionen. I utgangspunktet vil dette være knyttet til offentlige anlegg, men det er flere større industrivirksomheter innen regionen som representerer viktige havneressurser totalt sett. I den overordnede areal-, nærings- og infrastruk- turplanleggingen, vil dette potensialet være viktig å få kartlagt.

- **Websidene oppdateres**
Havneselskapets web-sider, www.knhavn.no og media for øvrig forutsettes benyttet aktivt for ny- hets- og informasjonsspredning.
- **Portwin og AIS**
Omfanget av registrering av gods- og trafikkdata må klarlegges. Statistikken som utarbeides må ha en bruksverdi, dvs den må gi grunnlag for kapasitets- og utbyggingsbehov i havnene/terminalene.

Arbeidet kan resultere i tiltak av interesse for utviklerne av verktøyene (hovedsakelig Pragma), SSB og Norske Havner.

Tiltak 4:

KNH legger opp til en prosess for vurdering av havnestatus i regionen, herunder fysisk kvalitet på tilbudet og aktuelle utviklingsbehov på kort og lang sikt. Dette tas opp med den enkelte, samarbeidende kommune og inngår i regionens felles satsing på havne- og infrastrukturutvikling. Tiltaket følges opp årlig.

Samarbeid knyttes normalt opp til havnenes virksomheter lokalt eller regionalt. Det er imidlertid også økende interesse for å skaffe gode relasjoner til havner på Kontinentet og/eller i UK, både for erfaringsutveksling og mulige samarbeidsoppgaver. Utvikling av "havnenav" hos våre viktigste handelspartnere, som primært er representert ved land i Europa, bør også følges opp her til lands. Dette kan bli endringer i godsstrømmer og nye løsninger knyttet til trafikkinformasjonsrutiner, godshåndtering, statistikk og tidlig registrering av viktige utviklingstrekk i utenrikstrafikken.

- Knutepunktetablering: Hovedsatsing vil være Zeebrugge og Lerwick/Rosyth. Våre kontakter i Brussel og Skottland vil bistå oss i dette arbeidet

Tiltak 5:

Samarbeid med Nærings- og utviklingsselskap:

Det er viktig for KNH og KNPS å etablere god kontakt/samarbeid med næringsforeninger, nasjonale og internasjonale samarbeidspartnere for avklaring, innhenting og utforming av tiltak.

Det private og offentlige havnetilbudet innen havnedistriktet varierer i markedsdekning, trafikkbelastning, trafikktype og spesialisering. Dette er havnesamarbeidets styrke, bl a ved at eksempelvis private havnetilbud ut over å bidra til egen dekning av transportbehov også kan representere en mulig reservekapasitet eller –løsning i visse sammenhenger – enten permanent eller etter behov . KNH har muligheter til å utvikle eksisterende og nye havnetilbud innen havnedistriktet, og dette kan gjøres i samarbeid med næringslivet og det offentlige.

Dess mer forpliktende et slikt samarbeid kan gjøres, dess bedre. Det vil redusere muligheter for overinvesteringer i utstyr og anlegg, og mer hensiktsmessig tilrettelegge for de kapasitetskrav og spesialløsninger som forventes. Dette åpner for en god dialog og informasjonsutveksling mellom partene og gir god innsikt i de behov som ulike løsninger krever.

- Samarbeid med Nærings- og utviklingsselskap.
I tillegg til det internasjonale engasjementet i KNH (og KPS), er det viktig å etablere god kontakt med de lokale næringsforeninger i regionen. Dette kan gi grunnlag for gode, konstruktive og behovsrettede tiltak på havne- og infrastrukturens side i havnedistriktet.

Tiltak 6:

Fremtidig utnyttelse og disponering av Devoldholmen – Prosjekt Nordmørsterminalen.

Prosjektet Nordmørsterminalen er igangsatt. Ut over å utvikle et effektivt terminalkonsept rettet mot stykkgoods og enhetslaster, tas det sikte på å etablere en maritim næringsklynge i området, som vil bidra til et mer attraktivt tilbud til skipstrafikken, regionenes næringsliv og byens befolkning.

Rent fysisk er prosjektet delt i to faser:

- Fase 1: Omfatter riving av søndre del av eksisterende terminalbygg for frigivelse av areal for nytt kontor/næringsbygg. Samtidig vil gjenstående del av lagerskur bli oppgradert med nytt tak og ny veggkledning.
- Fase 2: Omfatter planlegging av helhetlige havneareal og disponering av eksisterende areal for biloppstillingsplass til Averøy ferge når arealet blir frigitt fra Statens Veivesen i 2009.

3.3 Rullering

Den strategiske utviklingsplanen forutsetter og legger opp til en hovedrullering hvert 4. år og en faktarullering hvert 2. år.

Et eget, konsentrert handlingsprogram, som viser tiltakene og felles oppgaver knyttet til disse, kan utarbeides som grunnlag for det videre strategiske arbeidet. Det skal gi mer detaljert informasjon om sammenhenger mellom tiltak, og hvordan de forutsettes gjennomført.

Handlingsprogrammet gjennomgås og eventuelt justeres årlig.