



## «MER GODS PÅ SJØ I NORD-TROMS»

ET SAMARBEIDSPROSJEKT MELLOM KOMMUNENE  
LYNGEN, STORFJORD, KÅFJORD, SKJERVØY, NORDREISA OG KVÆNANGEN





Oppdragsgiver(e)/ <i>Principal(s)</i> :	Nord-Troms Regionråd
Rapport tittel/ <i>Report title</i> :	«Mer gods på sjø i Nord-Troms»
Prosjektnummer/ <i>Project number</i>	18008
Oppdragsperiode/ <i>Project period</i>	Mai-november 2018
Restriksjoner/ <i>Restrictions</i> :	Dokumentet er tilgjengelig for Oppdragsgiver
Andre dokumenter/ <i>Other documents</i> :	Kunnskapsgrunnlag 2018-Infrastruktur i Nord-Troms (januar 2019)
Organisering/ <i>Organization</i> :	Utført av Transportutvikling AS
Kort sammendrag på norsk	<p>Rapporten gir en innledende statusbeskrivelse av de kommunale havnene i Nord-Troms (Skjervøy, Storfjord, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa og Kvæningen).</p> <p>Det er utarbeidet en foreløpig oversikt over kaiinfrastruktur, sjøtransport og markedsmuligheter. Dagens organisering og regulativer er belyst.</p> <p>I prosjektperioden har faglig utvikling vært vektlagt.</p> <p>Havnene har ikke et formelt samarbeid i dag, men er positive til å utvikle dette gjennom videre prosjektarbeid for å styrke sjøtransporten og havnene i regionen.</p> <p>Prosjektet er støttet av Kystverket.</p>

Narvik, 22. november 2018

## Transportutvikling AS

Stig Nerdal  
Prosjektleder/ *Project Manager*

## Innhold

<b>INNHold</b>	<b>3</b>
<b>1 HOVEDMOMENTER</b>	<b>5</b>
<b>2 BAKGRUNN, MÅL OG ORGANISERING</b>	<b>6</b>
<b>3 NORD-TROMS REGIONEN GENERELT</b>	<b>7</b>
3.1 BELIGGENHET OG BEFOLKNING	7
3.2 NÆRINGSLIVET I REGIONEN	8
<b>4 SJØTRANSPORTSYSTEMET</b>	<b>10</b>
<b>5 HAVNER OG KAIANLEGG</b>	<b>16</b>
5.1 SAMLET OVERSIKT OVER KAIENE I REGIONEN	16
5.2 KATEGORIER AV REGISTRERTE KAIER	16
5.2.1 Kommunale kaier	16
5.2.2 Statlige fiskerihavner og anløpskaier	18
5.2.3 Fergekaier	19
5.2.4 Lokal- og hurtigbåtkai	19
5.2.5 Andre kaier	20
5.3 AVSTAND FRA HOVEDLEIA	21
<b>6 HAVNEORGANISERING I KOMMUNENE</b>	<b>22</b>
<b>7 GJELDENE REGULATIVER OG REGELVERK</b>	<b>22</b>
<b>8 GODSSTRØMMER I REGIONEN</b>	<b>23</b>
8.1 GENERELT OM GODSSTRØMMER	23
8.2 SJØTRANSPORTEN I REGIONEN	24
8.3 REGISTRERTE TONN OVER KAI I 2017	25
8.4 «NORD-TROMS HAVN» - BLANT DE MELLOMSTORE	28
8.5 GODSSTRØMMER PÅ VEI	29
<b>9 MULIGHETER FOR HAVNESAMARBEID</b>	<b>31</b>
<b>10 STYRKING AV FAGLIG KUNNSKAP</b>	<b>32</b>
<b>11 ANBEFALINGER OG FREMDRIFT</b>	<b>33</b>
<b>12 VEDLEGG</b>	<b>34</b>
12.1 FORELØPIG BEDRIFTSOVERSIKT KVÆNANGEN	34
12.2 FORELØPIG BEDRIFTSOVERSIKT STORFJORD	34
12.3 FORELØPIG BEDRIFTSOVERSIKT SKJERVØY	34
12.4 FORELØPIG BEDRIFTSOVERSIKT LYNGEN	35
12.5 FORELØPIG BEDRIFTSOVERSIKT NORDREISA	35
12.6 FORELØPIG BEDRIFTSOVERSIKT KÅFJORD	36
12.7 SAMLET KAIOVERSIKT I NORD-TROMS	37
12.8 KOMMUNALE KAIER I NORD-TROMS	42
12.9 PROGRAM STUDIETUR TIL VESTERÅLEN	43

**Figurliste**

FIGUR 3-1: KOMMUNER I NORD-TROMS	7
FIGUR 3-2: BEFOLKNINGSUTVIKLING 2000-2008-2018, KOMMUNER I NORD-TROMS (KILDE: SSB).	8
FIGUR 3-3: REGISTRERTE AKSJESELSKAP I NORD-TROMS (KILDE: FORETAKSREGISTERET).	8
FIGUR 3-4: ESTIMAT: BEDRIFTER MED GODSTRANSPORTBEHOV I NORD-TROMS	9
FIGUR 4-1: ANTALL PASSASJERER OG KJØRETØY PÅ FERGESAMBAND I NORD-TROMS I 2017	11
FIGUR 4-2: PASSASJERTRAFIKK MED HURTIGBÅTER, JAN-DES 2017 (KILDE: TROMS FYLKESKOMMUNE)	13
FIGUR 4-3: HAVBRUKSNÆRINGEN I NORD-TROMS (KILDE: FISKERIDIREKTORATET)	14
FIGUR 4-4: ANDEL REGISTRERTE FISKEFARTØY PR KOMMUNE	14
FIGUR 5-1: ANTALL KOMMUNALE KAIANLEGG I KOMMUNENE I NORD-TROMS	16
FIGUR 5-2: KOMMUNALE KAIER I NORD-TROMS, OKTOBER 2018	17
FIGUR 5-3: STATLIGE FISKERIHAVNER OG ANLØPSKAIER, NOVEMBER 2018	18
FIGUR 5-4: AVSTAND FRA HOVEDLEIA, NAUTISKE MIL	21
FIGUR 8-1: MULIGE STRATEGISKE MARKEDSSTRØMMER	24
FIGUR 8-2: TRADISJONELL VURDERING - TONN OVER KAIENE I NORD-TROMS (2017)	26
FIGUR 8-3: HAVNESTATISTIKK NORD-TROMS, INKLUDERT FISK TATT PÅ LAND (TONN 2017)	27
FIGUR 8-4: «NORD-TROMS HAVN», SAMMENLIGNET MED ANDRE HAVNER	28
FIGUR 8-5: UTSNITT AV OVERORDNET VEIBELASTNINGSKART, TROMS 2017	29

**Tabelliste**

TABELL 3-1: BEFOLKNINGSUTVIKLING 2000-2008-2018, KOMMUNER I NORD-TROMS (KILDE: SSB).	7
TABELL 4-1: FLÅTESEGMENTER I NORD-NORGE (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	10
TABELL 4-2: NOEN HOVEDDATA, FERGESAMBAND I NORD-TROMS (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	12
TABELL 4-3: NOEN HOVEDDATA, HURTIGBÅTRUTER I NORD-TROMS (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	13
TABELL 5-1: OPERATIVE FERGEKAIER I NORD-TROMS	19
TABELL 5-2: OPERATIVE LOKALBÅTKAIER I NORD-TROMS	19
TABELL 6-1: HAVNEORGANISERING I DE ENKELTE KOMMUNENE	22
TABELL 12-1: MULIGE TRANSPORT-/HAVNEBRUKERE I KVÆNANGEN	34
TABELL 12-2: MULIGE TRANSPORT-/HAVNEBRUKERE I STORFJORD	34
TABELL 12-3: MULIGE TRANSPORT-/HAVNEBRUKERE I SKJERVØY	34
TABELL 12-4: MULIGE TRANSPORT-/HAVNEBRUKERE I LYNGEN	35
TABELL 12-5: MULIGE TRANSPORT-/HAVNEBRUKERE I NORDREISA	35
TABELL 12-6: MULIGE TRANSPORT-/HAVNEBRUKERE I KÅFJORD	36

**Bildeliste**

BILDE 4-1: NOR-LINES' "KVITNOS" VED KAI I SKJERVØY (FOTO: SKJERVØY HAVN, 2016)	11
BILDE 4-2: DEN 40 ÅR GAMLE RESERVEFERGEN «VAGGASVARRE» INN TIL LYGSEIDET (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2018)	12
BILDE 4-3: HVALSAFARI PÅ SKJERVØY (FOTO: FRAMTID I NORD)	15
BILDE 5-1: SKIBOTN KAI, STORFJORD (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2018)	17
BILDE 5-2: INN TIL OLDERDALEN FERGEKAI (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2018)	19
BILDE 5-3: UTSNITT FRA KAIA I OLDERDALEN (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2018)	20
BILDE 8-1: FRA MARINE HARVEST SITT ANLEGG I JØKELFJORD (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2017)	27
BILDE 8-2: INNKJØRING TIL FV868 FRA E6/E8, OTEREN (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2018)	30
BILDE 10-1: REPRESENTANTER FOR HAVNENE UTENFOR HOLMØY MARITIME	32
BILDE 12-1: SØRKJOSEN KAI (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS, 2018)	42
BILDE 12-2: MS "TROLLFJORD" (FOTO: HURTIGRUTEN)	43

## 1 Hovedmomenter

Rapporten fokuserer på mulighetene for havnesamarbeid i Nord-Tromsregionen. Prosjektarbeidet er basert på en forutsetning om å styrke sjøtransporten og havnen i regionen. Rapporten gir innledningsvis en kort beskrivelse av regionen og sjøtransportsystemet.

Det er utarbeidet en foreløpig oversikt over kaianlegg i regionen, herunder kommunale anlegg. Det finnes havneanlegg, kaier og annen sjøtilknyttet infrastruktur som sannsynligvis kan utvikles og utnyttes bedre enn i dag. Det er viktig å få en bedre oversikt over slik infrastruktur, for bl.a. å kunne planlegge felles utnyttelse og legge til rette for økt sjøtransport.

Dagens organisering og regulativer er gjennomgått. Det er behov for en standardisering og utvikling av dokumentasjonen.

Det er foretatt en markedsbeskrivelse med fokus på sjøtransport og havn. Havnene i regionen er lite synlige og det er behov for markedsføring og produkt-/tjenesteutvikling.

Selv om prosjektperioden har vært kort, har prosjektet gitt et positivt utgangspunkt for videre samarbeid mellom havnene. Fokus har vært innledende statusbeskrivelser for å finne ut hvor man står, med fokus på økt sjøtransport og gode havneløsninger.

Prosjektarbeidet bør videreføres. Det vil være naturlig å søke Kystverket om støtte til ytterligere prosjektarbeid, og trekke Kystverket nærmere inn i videreføringen av arbeidet.

De fleste havnene er i utgangspunktet relativt små med begrenset sjøtransport. Sammen håndterte de imidlertid i 2017 et volum på størrelse med en middels stor norsk havn (777.226 tonn). «Nord-Troms havn» hadde i 2017 større godsmengder over kai enn f.eks. mellomstore havner som Harstad, Alta, Stokmarknes, Bergneset, Bodø, Lødingen og Svolvær. Inkluderer man fisk tatt på land (fangst og slakteklar laks) ville det blitt registrert 912.827 tonn over havnene i Nord-Troms.

På sikt kan det være rom for ytterligere økning av havneaktiviteten i regionen. Her kan havnesamarbeid være et viktig virkemiddel.

Det videre prosjektarbeidet bør fokusere på å bringe samarbeidet videre. F.eks.:

- Skape en arena for havnene der de kan møtes og utvikle havnene videre
- Nærmere vurdering av markedsmulighetene, bl.a. med utgangspunkt i Nord-Troms regionråds godsstrømsanalyse (januar 2019)
- Fokus på faglig utvikling
- Utvikle kaioversikten for et utvalg av kaiene (mest sannsynlig de som kommunene selv eier). Kaioversikten bør utvikles slik at den er egnet for kommunene og for potensielle brukere av kai, innseiling og tilknyttet logistikk.
- Synliggjøre mulighetene og markedsføre disse, f.eks. gjennom trykt materiell, nettsider, media, konferanser mv.
- Utvikle en strategi og/eller en forretningsplan for havnesamarbeid og videre utvikling, og forankre dette i kommunene
- Nærmere dialog med Kystverket vedrørende havnerelaterte forhold som sorterer under etaten
- Vurdere muligheten for fellesfunksjoner
- Gjennomføre konkrete samarbeidstiltak. F.eks.:
  - ✓ utarbeide en enhetlig struktur for regulativer/regelverk

Mye av dette kan løses i en fase 2, mens noe vil kreve ytterligere prosjektarbeid.

## 2 Bakgrunn, mål og organisering

Nord-Troms Regionråd, bestående av 6 kommuner/havner (Skjervøy, Storfjord, Kåfjord, Lyngen, Nordreisa og Kvæangen) har tatt initiativ til et prosjekt der hovedformålet på sikt er å etablere et godt havnesamarbeid mellom kommunene.

Kommunene har utviklet et godt samarbeid gjennom Regionrådet. Kommunene har en ambisjon om en koordinert satsing i forhold til sjøtransport og havner. De ønsker å øke fokus på sjøtransport, havneutvikling og samarbeid mellom havnene i de respektive kommunene, -som et bidrag til vekst og utvikling i regionen.

Kommunene har ikke tidligere hatt et formelt havnesamarbeid. Mulighetene for samarbeid skal belyses.

Hovedmålet, som strekker seg utover prosjektperioden, er å

*«... etablere et funksjonelt og bærekraftig havnesamarbeid mellom kommunene som bidrar til å overføre mer gods til sjø ved å styrke sjøtransportens konkurransevne gjennom bl.a. forbedret transportkvalitet og lavere kostnader for brukerne.»*

På kort sikt, i løpet av dette prosjektet, er det nødvendig å avklare muligheten for å kunne etablere et funksjonelt samarbeid for å oppnå hovedmålene. Konkret innebærer dette følgende definerte prosjektmål:

- Utarbeide en beskrivelse av nåsituasjonen
- Beskrive og vurdere markedsmuligheter for godstransport
- Vurdere mulighetsrommet for samarbeid og samarbeidsformer
- Styrke faglig kunnskap om havn og sjøtransport
- Vurdere mulighetene for videre prosjektarbeid

Skjervøy kommune er prosjektets eier og prosjektleder. Silja Karlsen er prosjektleder.

Transportutvikling AS er engasjert som ekstern prosessleder og for å gi nødvendig faglig bistand slik at prosjektets målsettinger oppnås innen de tidsfrister som er satt. Stig Nerdal har fungert som prosessleder fra Transportutvikling AS.

Prosjektet har pågått fra mai til november 2018.

### 3 Nord-Troms regionen generelt

#### 3.1 Beliggenhet og befolkning

Nord-Troms er den nordligste regionen i Troms fylke. Den grenser mot Finnmark i nord, mot Finland i øst og Norskehavet i vest.

Alle kommunene har tilknytning til havet. Hovedleia går i ytre del av regionen og det er bilerder til alle kommunene. Landsdelens mest trafikkerte godsveier går gjennom regionen; E6 i nord-sør retning og E8 øst-vest mellom Tromsø og Finland.



Figur 3-1: Kommuner i Nord-Troms

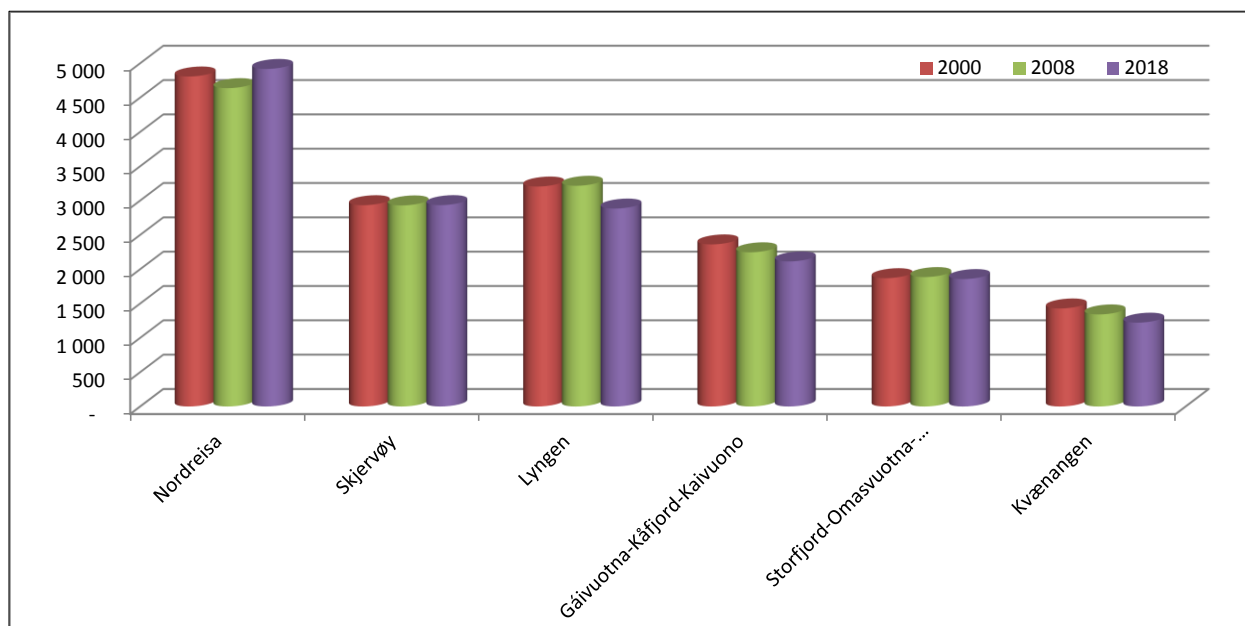
Pr medio 2018 er det ca. 16.000 innbyggere i de 6 kommunene. Dette tilsvarer 9,6% av befolkningen i Troms. Fra år 2000 og frem til i dag har det vært en reduksjon i folketallet med ca. 4%. Den største kommunen, Nordreisa, har hatt en vekst i folketallet med over 2%, mens Skjervøy og Storfjord har vært stabile. Lyngen, Kåfjord og Kvænangen har hatt en nedgang i befolkningen.

Kommune	2000	2008	2018	Endring 2000-2018	
				Antall	%
Nordreisa	4 807	4 637	4 917	110	2,3 %
Skjervøy	2 932	2 929	2 933	1	0,0 %
Lyngen	3 204	3 215	2 883	-321	-10,0 %
Gáivuotna-Kåfjord-Kaivuono	2 361	2 246	2 113	-248	-10,5 %
Storfjord-Omasvuotna-Omasvuono	1 869	1 885	1 856	-13	-0,7 %
Kvænangen	1 428	1 341	1 221	-207	-14,5 %
<b>Nord-Troms</b>	<b>16 601</b>	<b>16 253</b>	<b>15 923</b>	<b>-678</b>	<b>-4,1 %</b>

Tabell 3-1: Befolkningsutvikling 2000-2008-2018, kommuner i Nord-Troms (Kilde: SSB).



Figur 3-2 viser en grafisk fremstilling av tallene i tabellen. Kommunene er rangert etter befolkningsstørrelsen i 2018.



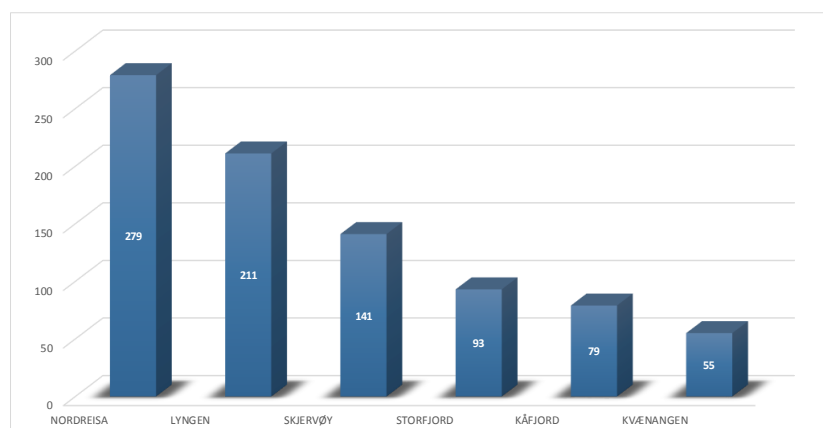
Figur 3-2: Befolkningsutvikling 2000-2008-2018, kommuner i Nord-Troms (Kilde: SSB).

### 3.2 Næringslivet i regionen

I Nord-Troms er det pr. september 2018 registrert 3.167 organisasjoner i Enhetsregisteret. Dette inkluderer både bedrifter, foreninger, lag, kommuner mv. Dette tilsvarer ca. 11% av alle registrerte enheter i Troms. Samlet antall sysselsatte, inkludert enkeltmannsforetak, i disse organisasjonene var i overkant av 9.000.

26% av de sysselsatte jobber innenfor helse- og sosialtjenester, 10% innenfor bygg- og anlegg og det samme (10%) innenfor varehandel/serviceverksteder. Sysselsatte innenfor industri og primærnæringer utgjør 7% hver.

Selv om mange organisasjoner har transportbehov, vil de fleste transportbrukerne være registrert som aksjeselskap. Det er pr. september 2018 registrert 858 aksjeselskap med forretningsadresse i regionen (Kilde: Foretaksregisteret). Dette utgjør i overkant av 10% av alle aksjeselskap i Troms. Noen av disse har et transportbehov hvor bruk av sjøtransport og havn kan være aktuelt.

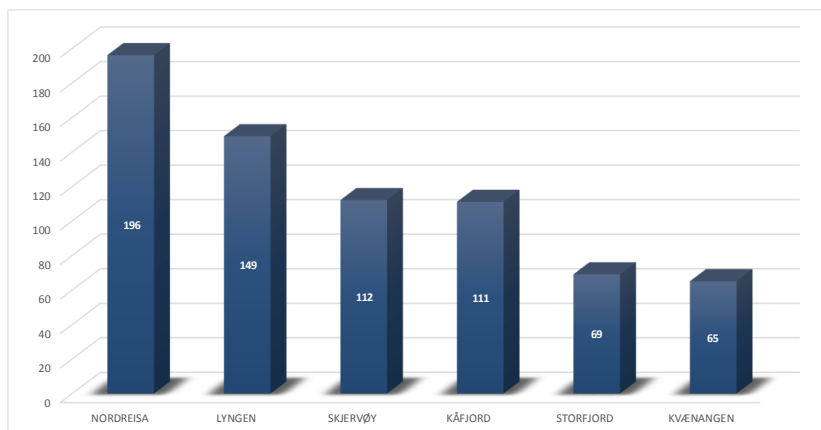


Ca. 33% (279) av selskapene er registrert i Nordreisa, 25% (211) i Lyngen, 16% (141) i Skjervøy, 11% (93) i Storfjord, 9% (79) i Kåfjord og 6% (55) i Kvænangen.

Figur 3-3: Registrerte aksjeselskaper i Nord-Troms (Kilde: Foretaksregisteret).



Ved å gå gjennom bransjeregistrene i regionen og eliminere for organisasjoner som har ubetydelig godstransportbehov (tjenesteytende næringer mv) kan man antyde hvilke bedrifter som har transportbehov. I tillegg har vi lagt til større aksjeselskap med transportbehov som har forretningsadresse utenfor regionen (f.eks. Lerøy Aurora på Skjervøy, Marine Harvest i Jøkkelfjord, YIT i Tytebærvika m.fl.).



Dette gir oss en indikasjon mht. til bedrifter med transportbehov, - rundt 700 bedrifter i Nord-Troms.

*Figur 3-4: Estimert: Bedrifter med godstransportbehov i Nord-Troms*

De fleste bedriftene er små. Over 80% av bedriftene har færre en 5 ansatte. I regionen er det relativt få bedrifter som har store inn- og utgående transportvolum.

#### Grunnlag for videre arbeid med næringslivet

I vedleggene 12.1 til 12.6 er det gjengitt bedrifter i regionen som foreløpig antas å kunne ha behov for transport-/havnetjenester i regionen.

Opplistingen av bedrifter er derfor et grunnlag for videre prosjektarbeid og nærmere vurderinger mht hvordan havnene kan tilpasse seg næringslivets behov.

Bedriftslistene i vedlegget er basert på offentlige data, samt innspill fra kommunene.

## 4 Sjøtransportsystemet

Flåtesegment	Passasjer/bil	Ferger
		Hurtigbåter
		Hurtigruten
		Annen pax/bil
	Våtbulk	Brønnbåter
		Ensilasjefartøy
		Små tankere
		Annen våtbulk
	Tørrbulk	Små bulkere
		Fôrbåter
		Annen tørrbulk
	Stykkogods/contatiner	Kystgodsfartøy i rute
		Kystgodsfartøy i løsfart
		Containerfartøy
		Annet stykkogods/container
	Offshore-petro	Rigg
		Serviceskip
		Standbyfartøy
		Annen offshore
	Forsvaret	Ytre kystvakt
		Indre Kystvakt
		Små torpedobåter
		Andre båter
	Oppdrett	Oppdrettsbåter
		Fôrflåte
		Annen oppdrett
	Fiskeflåten	Lokale/sjark etc
		Hav-gående
		Små snurpere
		Linebåter
		Andre fiskebåter
	Kystverket	Små lektere
Slep-/taubåt m.v.		
Annet	Tugs	
	Lektere o.l.	
	Båter lokale havnevesen	
	Fritidsfartøy	
	Vindfarmbåter	
	Annet	

Flåtesegmenter som opererer i Nord-Norge er listet opp i tabell 4-1.

Mange av disse fartøystypene har aktivitet i kommunene i Nord-Troms.

Tabell 4-1: Flåtesegmenter i Nord-Norge (Kilde: Transportutvikling AS)

### Hurtigruten/Kystruten

I regionen har Hurtigruten/Kystruten kun anløp på Skjervøy. Det er to anløp pr. dag, ett på nord og ett på sør. I mars 2018 kunngjorde Samferdselsdepartementet at både Havila og Hurtigruten tildeles kontrakter på kystruten mellom Bergen og Kirkenes for perioden 2021 til 2030. Havila skal drifte 4 av de 11 skipene, og rute-/anløpsstrukturen skal være som i dag.

### Nor-Lines

I august 2017 ble det kjent av rederiet Samskip fikk Konkurransetilsynets samtykke om å overta deler av Nor Lines AS.

Nor-Lines' godsbåter har hatt ukentlige anløp av Skjervøy med både parti og stykkogods. Fra 1. oktober 2018 endret rederiet anløpsstrukturen til kun å fremføre prosjektlast til/fra Skjervøy. Noe

av stykkgodset kommer nå med Hurtigruten, mens enkelte brukere har valgt å gå over til biltransport.

Hurtigrutene er palleførende skip med sideporter, og kan ikke ta større enhetslast, containere mv. Mangelen på regulære anløp av skip som kan ta enhetslast, og uforutsigbarhet ved at en kun tar prosjektlast, bidrar til at det blir vanskeligere å selge slike sjøtransportjenester.

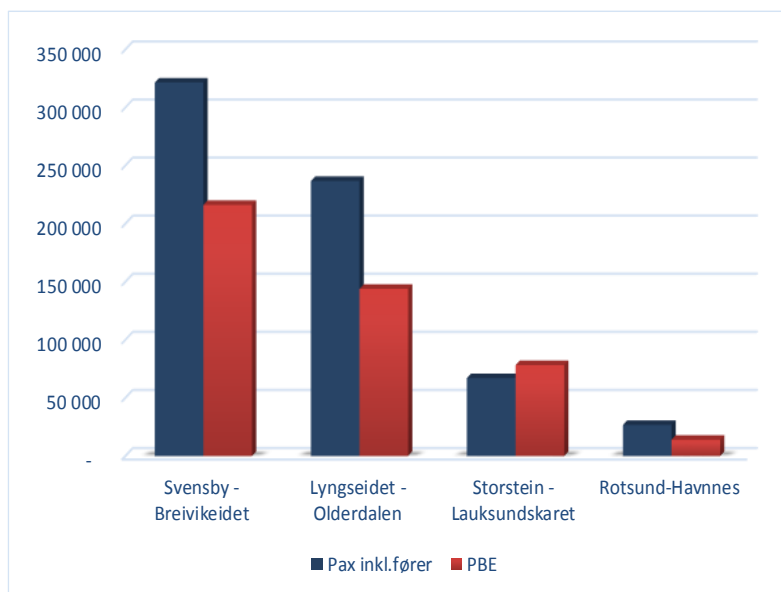


Bilde 4-1: Nor-Lines' "Kvitnos" ved kai i Skjervøy (Foto: Skjervøy havn, 2016)

### Ferger

Nord-Troms har fire fergesamband. De opererer i kommunene Lyngen, Kåfjord, Skjervøy og Nordreisa.

Det største sambandet, både målt etter antall transporterte kjøretøy (PBE) og passasjerer (PAX) er Svensby (Lyngen)-Breivikeidet (Tromsø).



Figur 4-1: Antall passasjerer og kjøretøy på fergesamband i Nord-Troms i 2017

Tabell 4-2 viser noen hoveddata for fergene som i dag benyttes i de 4 sambandene. I tillegg finnes det reservemateriell.

Samband	Fylke	Rutenr.	Fartøy	Byggeår	PBE kap	Rederi
Lyngseidet - Olderdalen	Troms	190	Goalsevarre	1982	77	Norled
Breivikeidet - Svensby	Troms	191	Jæggesvarre	2002	75	Norled
Storstein - Nikkeby - Lauksundskaret	Troms	195	Reinøy	1989	26	Torhatten Nord
Rotsund - Havnnes - Uløybukt	Troms	198	Uløytind	2011	16	Torhatten Nord

Tabell 4-2: Noen hoveddata, fergesamband i Nord-Troms (Kilde: Transportutvikling AS)

De 3 største sambandene har mye tungtrafikk:

- Svensby-Breivikeidet og Lyngseidet-Olderdalen domineres av gjennomgangstrafikk mellom Tromsø-Nord-Troms/ Finnmark
  - Disse to sambandene hadde mest tungtrafikk i Troms fylke i 2017
- Tungtrafikken på sambandet Storstein-Lauksundskaret er i hovedsak sjømatprodukter
  - Dette sambandet var det fjerde største tungtrafikksambandet i Troms i 2017. I løpet av de siste årene er det dette sambandet som har hatt størst prosentuell vekst i Troms fylke.



Bilde 4-2: Den 40 år gamle reservefergen «Vaggasvarre» inn til Lyngseidet (Foto: Transportutvikling AS, 2018)

## Hurtigbåter

Regionen betjenes av to hurtigbåtsamband. Det er hurtigbåtanløp i kommunene Skjervøy, Kvænanngen og Lyngen (Nord-Lenangen).

Tabell 4-3 viser noen hoveddata for hurtigbåtene som i dag benyttes i sambandene.

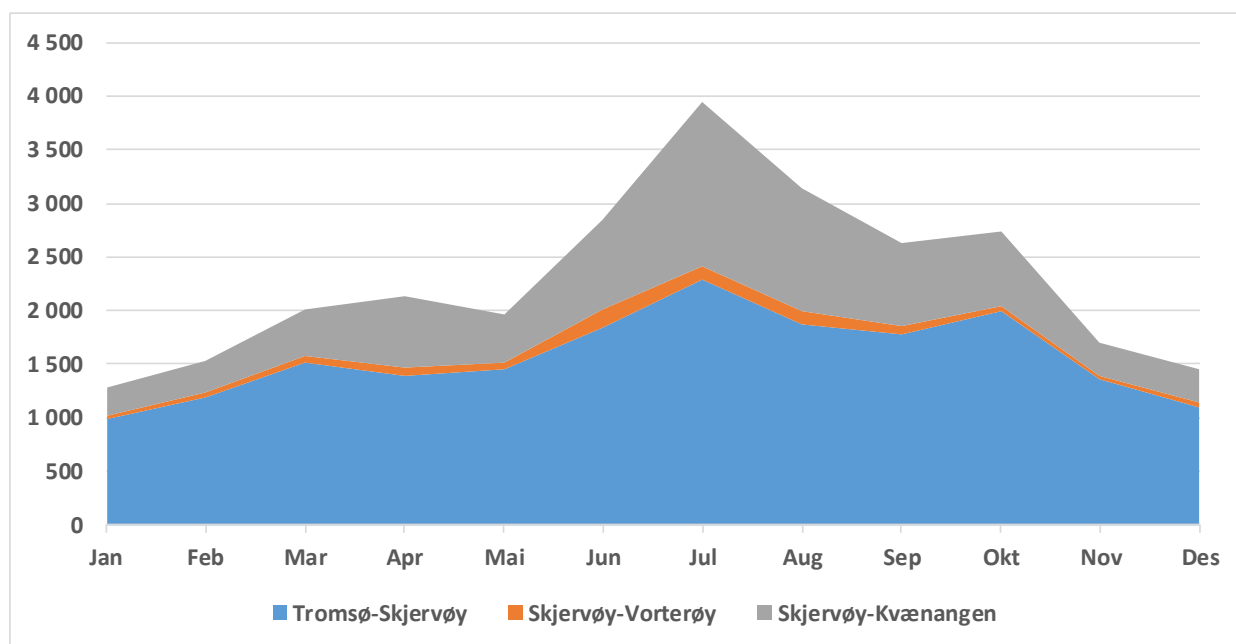
Rutenavn	Hovedfartøy	Biler/lastekap.	Byggeår	Fart (knop)	PAX-kap	Operatør
Tromsø - Skjervøy	Brage		2008	33	147	Norled AS
Skjervøy - Kvænanngen og Vortøy	Kvænanngen	15 paller	2005	25/30	52	Torghatten Nord AS

Tabell 4-3: Noen hoveddata, hurtigbåtruter i Nord-Troms (Kilde: Transportutvikling AS)

Rutene i Troms er i hovedsak passasjerførende og har lite gods. Kvænanngsruta er imidlertid en kombinert passasjer-/ambulans-/godsførende hurtigbåt. Fartøyet fører gods som fisk, treverk, matvarer o.l., men ikke biler. Spildra anløpes normalt av hurtigbåten, men fartøyet kan ikke frakte diesel. Transport av diesel til Spildra utføres 2-4 ganger i året av fergen MF «Reinøy».

I 2017 reiste det 27.367 personer med hurtigbåtrutene. Ruten Tromsø-Skjervøy hadde 69% av trafikken.

Figuren under viser passasjertrafikken for hurtigbåtrutene i perioden januar-desember 2017.



Figur 4-2: Passasjertrafikk med hurtigbåter, jan-des 2017 (Kilde: Troms fylkeskommune)

## Sjøtransport tilknyttet sjømatnæringen

Nord-Troms har en omfattende sjøtransport knyttet til sjømatnæringen, både havbruk og fangst.

Havbruksnæringen betjenes av brønnbåter som transporterer smolt fra settefiskanlegg til merdene og slakteklar fisk fra merder til slakteri. Fôrbåter transporterer fôr fra produsentene til merdene/fôrflåtene og servicefartøy betjener næringens varierte behov.





**Annen kysttrafikk, lastefartøy mv.**

Regionen betjenes av en del andre fartøy, flere i løsfart. Felleskjøpets fartøy, eller innleide fartøy, har regulære anløp i Sørkjosen og tilfeldige anløp andre steder.

Det er ikke cruiseanløp i regionen, men stor aktivitet knyttet til opplevelsesturisme, hvalsafarier mv. Høst/vinter 2018 er det bl.a. stor aktivitet på Skjervøy.



*Bilde 4-3: Hvalsafari på Skjervøy (Foto: Framtid i Nord)*



## 5 Havner og kaianlegg

Det er foretatt en gjennomgang/identifisering av kaiinfrastrukturen i regionen. Dette er gjort for å kunne gi en samlet regional oversikt over tilgjengelig infrastruktur. Oversikten vil også være et grunnlag for på sikt å vurdere muligheter for felles bruk av slik infrastruktur for å sikre best mulig ressursanvendelse og lavere kostnader for sjøtransporten.

Eksisterende kaianlegg representerer et viktig potensial for havneutvikling i en kommune. Dette skyldes at investeringene er gjort og at infrastrukturen i mange tilfeller har en tilfredsstillende teknisk standard. Eksisterende kaianlegg har også vanligvis blitt lokalisert til steder der det var en viss basisaktivitet for bruk av anleggene. Markedsforholdene kan imidlertid ha endret seg.

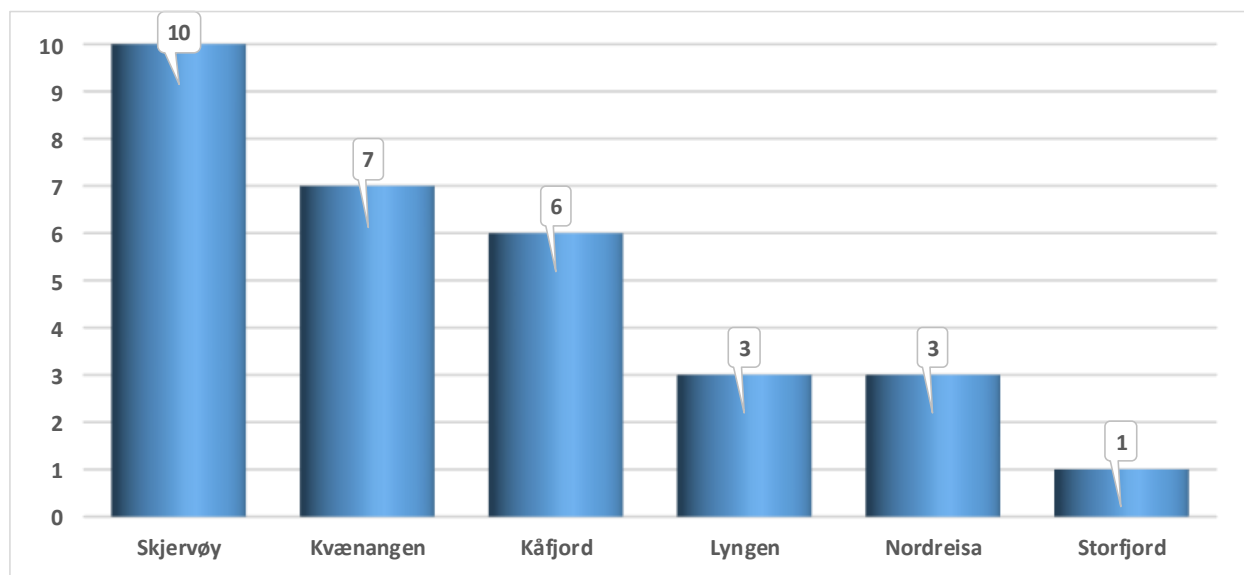
### 5.1 Samlet oversikt over kaiene i regionen

I løpet av prosjektperioden er det registrert mer enn 80 kaianlegg i de 6 kommunene. De ca. 80 kaianleggene er gjengitt i vedlegg 12.7. Dette er en foreløpig oversikt og det foreligger bare delvis spesifikasjoner av kaiene. Kaianleggene bør beskrives/vurderes nærmere, -bl.a. med tanke på å utvikle en samlet og oppdatert oversikt som kan benyttes ved synliggjøring av regionens havneinfrastruktur.

### 5.2 Kategorier av registrerte kaier

#### 5.2.1 Kommunale kaier

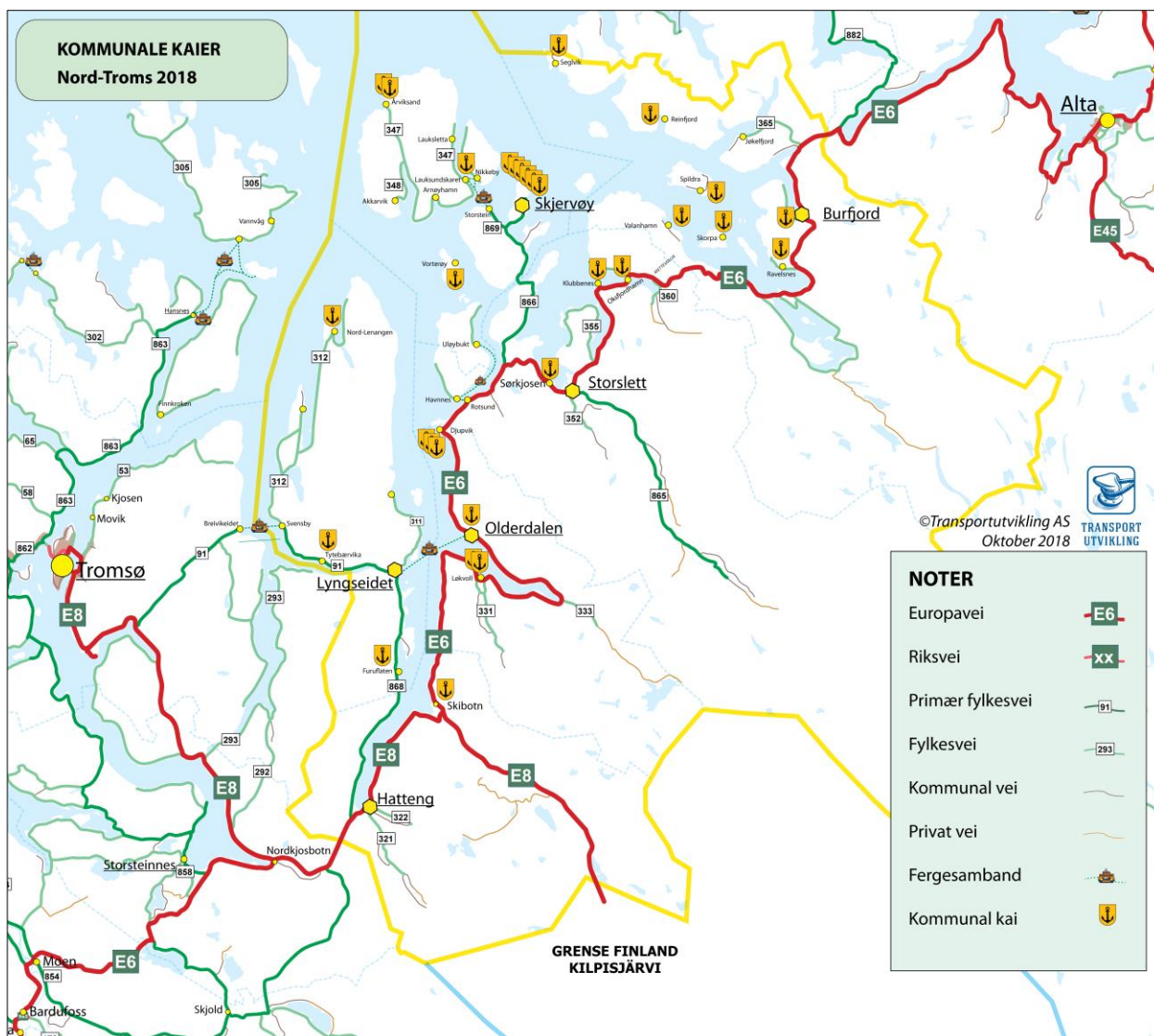
Det er registrert 30 kommunale kaianlegg. Antallet kommunale kaier pr. kommune er vist i figur 5-1.



Figur 5-1: Antall kommunale kaianlegg i kommunene i Nord-Troms

Skjervøy kommune har 10 kaianlegg som kommunen eier. Borealkaia er ikke inkludert, da den eies av Kystverket. Kommunen ivaretar driften. Planlagte Hjellnes havn i Nordreisa er ikke med i

tallene. De 30 kommunale kaianleggene, og de data som p.t. finnes, er gjengitt i vedlegg 12.8. De 30 kommunale kaiene er vist i kartet (figur 5-2).



Figur 5-2: Kommunale kaier i Nord-Troms, oktober 2018



Bilde 5-1: Skibotn kai, Storfjord (Foto: Transportutvikling AS, 2018)



## 5.2.2 Statlige fiskerihavner og anløpskaier

En statlig fiskerihavn er et anlegg der Staten har bidratt med finansiering. Det kan være alt fra komplette kaianlegg, moloer og utdypninger til mindre tiltak som bidrar til driften av anlegget. Både aktive og ikke aktive anlegg er inkludert. Pr. november 2018 har Kystverket registrert 8 statlige fiskerihavner i Nord-Troms (blå sirkler i figur 5-3). Kartgrunnlaget i figuren er hentet fra Fiskeridirektoratets nettsider.

Anløpskaier er kaier som brukes av fiskefartøy over 15 meter. Ved kaiene kan det være servicefunksjoner som f.eks. not-bøteri, slipp, bunkringsanlegg mv. Det kan også være anlegg der «fartøy hører hjemme», uten at det er spesielle infrastrukturinvesteringer tilknyttet kai-anlegget. Pr. november 2018 har Kystverket registrert 10 anløpskaier for fiskeri i Nord-Troms (fisk på rød bunn i figuren).



Figur 5-3: Statlige fiskerihavner og anløpskaier, november 2018

### 5.2.3 Fergekaier

Kommune	Samband/rute	Kai	Eier
Tromsø	Breivikeidet-Svensby	Breivikeidet	Fylket
Lyngen	Breivikeidet-Svensby	Svensby	Fylket
Lyngen	Lyngseidet-Olderdalen	Lyngseidet	Fylket
Kåfjord	Lyngseidet-Olderdalen	Olderdalen	Fylket
Nordreisa	Rotsund-Havnnes-Uløybukt	Rotsund	Fylket
Nordreisa	Rotsund-Havnnes-Uløybukt	Havnnes	Fylket
Skjervøy	Rotsund-Havnnes-Uløybukt	Uløybukt	Fylket
Skjervøy	Storstein-Lauksundskaret-Nikkeby	Storstein	Fylket
Skjervøy	Storstein-Lauksundskaret-Nikkeby	Lauksundskaret	Fylket
Skjervøy	Storstein-Lauksundskaret-Nikkeby	Nikkeby	Fylket

Pr. november 2018 er det 10 operative fergekaier i Nord-Troms, som betjener fire forskjellige samband.

Samtlige kaier er eid av Troms fylkeskommune.

Tabell 5-1: Operative fergekaier i Nord-Troms



Bilde 5-2: Inn til Olderdalen fergekai (Foto: Transportutvikling AS, 2018)

### 5.2.4 Lokal- og hurtigbåtkaier

Kommune	Samband/rute	Kai	Eier
Kvænangen	Rute 9	Burfjord	Kommunen
Kvænangen	Rute 9	Spildra (Dunvik)	Kommunen
Kvænangen	Rute 9	Valanhamn	Kommunen
Kvænangen	Rute 9	Reinfjord	Kommunen
Kvænangen	Rute 9	Seglvik	Kommunen
Skjervøy	Rute 3 og rute 9	Vorterøy	Kommunen
Skjervøy	Rute 3 og rute 9	Skjervøy	Kommunen
Skjervøy	Rute 3	Nikkeby	Fylket (fergekai)
Skjervøy	Rute 3	Arnøyhamn	Privat
Lyngen	Rute 3	Nord-Lenangen	Kommunen
Karlsøy	Rute 3	Vannvåg	
Karlsøy	Rute 3	Finnkroken	
Tromsø	Rute 3	Tromsø	

I Nord-Troms er det to hurtigbåtruter som opererer i ytre del av regionen; Tromsø-Skjervøy (rute 3) og Kvænangsruta (rute 9). Strekningen Tromsø-Vorterøy betraktes av fylkeskommunen som en separat rute (rute 8).

Tabell 5-2: Operative lokalbåtkaier i Nord-Troms

I Nord-Troms anløpes steder i kommunene Kvænangen, Lyngen og Skjervøy. Utenfor regionen anløpes Karlsøy og Tromsø. Tabell 5-2 viser dagens anløpskaier for rutene.



### 5.2.5 Andre kaier

Det finnes flere andre kaianlegg i kommunen. Det ligger ikke i dette prosjektets mandat å lage en fullstendig kaioversikt. Vi har imidlertid tatt inn en del foreløpige kaidata i tabellen i vedlegg 12.7.

Vi nevner følgende:

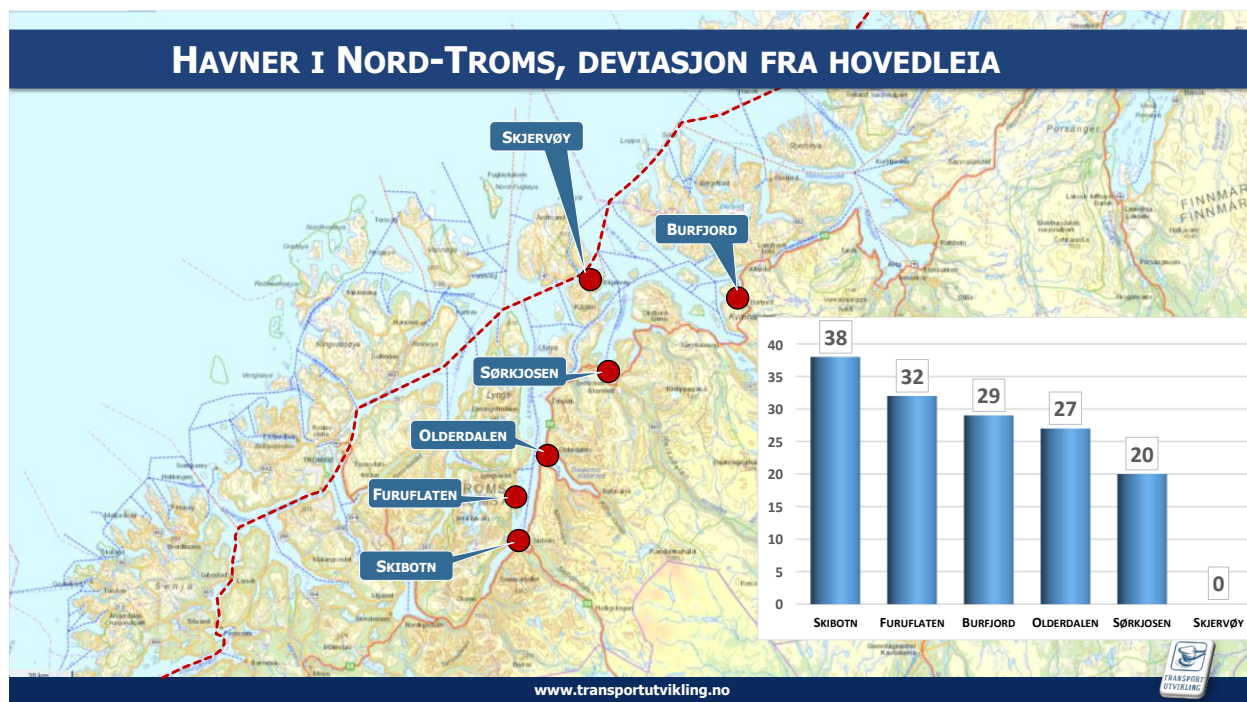
- Storfjord kommune har en kai (Skibotn). Den er operativ, men den er kort og har relativt lav dybde
- Skjervøy har et betydelig antall kaier. Den dominerende kaien er terminalkaia i Skjervøy sentrum. Den er regionens lengste kai (215 m). Her anløper både Hurtigrute, hurtigbåt og godsbåter
- Nordreisa har en større kai (30+30 meter) i Sørkjosen. Den driftes av Felleskjøpet og har regulære anløp. Det planlegges ny kai på Hjellneset
- Kvænangen har et industrikaianlegg i Burfjord. Det er satt av et større område til industri med mulighet for dypvannskai på Alteidet i ny arealplan
- Det største kaianlegget i Kåfjord ligger i Olderdalen (Natokaia). Kaia er 60 meter og har et relativt stort bakareal
- Lyngen arbeider med ny kai på Furufleten. Mest transport skjer over det kommunale anlegget i Tytebærvika, som benyttes til utskipning av sand/grus (YIT)



Bilde 5-3: Utsnitt fra kaia i Olderdalen (Foto: Transportutvikling AS, 2018)

### 5.3 Avstand fra hovedleia

Figur 5-4 viser lokaliseringen av de kaiene i Nord-Troms som vi antar er mest aktuell i den enkelte kommune. For Lyngen har vi benyttet Furuflaten, bl.a. fordi et nytt kaianlegg kommer i drift i 2019. I Nordreisa har vi benyttet Sørkjosen, men Hjellnes kan bli aktuell på sikt.



Figur 5-4: Avstand fra hovedleia, nautiske mil

Vi ser at de fleste havnene ligger en del nautiske mil fra hovedleia. Anløp av Skjervøy representerer imidlertid i liten grad deviasjon fra leia. Den røde stiplede linjen markerer hovedleia. Avstanden fra aktuell kai til hovedleia er vist med søyler og i nautiske mil med «tallbobler». «38» på Skibotnsøylen betyr at avstanden fra Skibotn kai til hovedleia er 38 nautiske mil. Dette betyr at et fartøy som går i 15 knop bruker i overkant av 2,5 timer for å gå en vei mellom hovedleia og Skibotn kai.

Med en time liggetid i Skibotn betyr dette at deviasjonen er noe over 6 timer for å komme til/fra Skibotn, for deretter å nå tilbake til ruten i hovedleia.

Anløp av steder med stor deviasjon fra hovedleia må normalt forsvares av at det finnes lokalt gods eller at en kan betjene andre markeder ved anløp av den aktuelle kaien. Avvik (ved å gå til en ny kai) fra en eksisterende sjørute må også passe inn i den rotasjonen som rederiet allerede har. F.eks. at en har ledig tid til avvik. Havnen må også kunne betjene det aktuelle fartøyet og lastetypene/lastbærerne.

## 6 Havneorganisering i kommunene

Samtlige kommuner har organisert sin havnevirksomhet som en del av den tekniske virksomheten i kommunen. Ingen har etablert kommunale foretak og de fleste havneansvarlige har andre oppgaver enn ren havnedrift.

Organiseringen og den ansvarlige for havneaktiviteten i den enkelte kommune er vist i tabellen nedenfor.

Kommune	Organisering	"Havnesjef"	Formell tittel
Lyngen	Under teknisk etat	Kåre Fjellstad	Sektorleder teknisk
Kvænangen	Under teknisk etat + driftsansvarlig i Burfjord	Jan Inge Karlsen	Etatsleder næring, utvikling og teknisk
Skjervøy	Under teknisk etat	Viggo Martinsen	Havnebetjent
Nordreisa	Under teknisk etat	Hilde Henriksen	Virksomhetsleder Anleggsdrift
Kåfjord	Under HDMU, oppsynsmann i Manndalen	Karin Karlsen	Førstekonsulent/Beredskapsrådgiver
Storfjord	Under teknisk etat	Odd-Arne Jenssen	Ingeniør

Tabell 6-1: Havneorganisering i de enkelte kommunene

## 7 Gjeldende regulativer og regelverk

Alle kommunene har en form for regulativ og kunngjorte betalingsbetingelser. Regulativene har en uensartet form, fra fyldige dokumenter med lovhenvvisninger til enklere regnearkoppsett.

I enkelte kommuner benyttes det fortsatt begreper og beregningsmetoder som ikke skal benyttes i dag. Dette gjelder f.eks. bruk av G-faktorer ved vederlags- og avgiftsberegninger. Begrepet «avgift» benyttes om tjenester som i dag er å betrakte som «vederlag» eller tjenester basert på markedsmessig prising.

For de kommuner som iligger anløpsavgift er det uklart om denne avgiften er kunngjort i forskrift. Anløpsavgiften kan imidlertid komme til å forsvinne ved revideringen av dagens havnelov. Dette kan skje fra 1.1.2020.

Vi har funnet ordensforskrifter i 5 av 6 kommuner.

Det er svært vanskelig for eksterne brukere å finne regulativer og havneinformasjon.

Det er rom for samordning mellom de enkelte kommuner, f.eks. ved utforming av felles maler for regulativer og annen dokumentasjon.

Regulativer og regelverk for havnene bør være lettere tilgjengelig, og det bør utarbeides informasjon om hva som finnes av kaianlegg og tjenestetilbud i kommunene.



## 8 Godsstrømmer i regionen

I det følgende kommenteres godsstrømmene i regionen med fokus på det som transportertes over havnene og potensialet for sjøtransport. Rapporten «Kunnskapsgrunnlag 2018 – Infrastruktur i Nord-Troms» (januar 2019) vil gi en mer omfattende vurdering av næringstransportene i regionen.

En god oversikt over markedsgrunnlag og godsstrømmer er viktig for hvordan et fremtidig samarbeid kan utvikles. I enkelte tilfeller kan det f.eks. være fornuftig at en kommune spesialisere sin havn/kai på en type gods og dekker hele regionens behov, eller det kan være markedsmessig grunnlag for å utvikle sjøtransportløsninger mellom eller til/fra de enkelte kommuner.

Markedsinformasjon vil være en del av grunnlaget for kommunenes satsinger rettet mot godsoverføring og utvikling av fellesfunksjoner. Kystverket i Troms/Finnmark har også uttrykt viktigheten av dette i brev til Skjervøy komme i forbindelse med utvikling av kommunal planstrategi. I brev av 17.11.2016 fra Kystverket til Skjervøy kommune heter det at:

*«Som kunnskapsgrunnlag for kommunale havneplaner/strategier, ser Kystverket for seg at en lokal godsanalyse også kan være av stor verdi.»*

Dette vil også gjelde for øvrige kommuner i Nord-Troms. Alle kommuner i Nord-Troms vil bli dekket i den kommende godsstrømsanalysen.

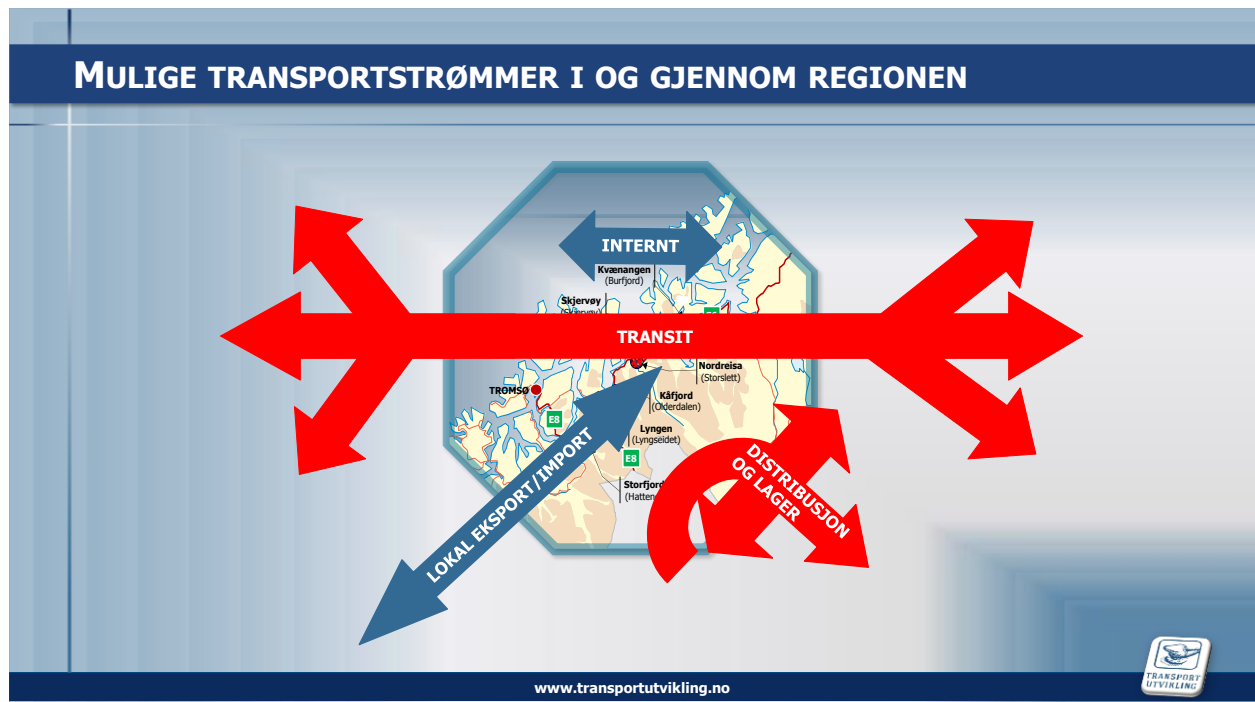
### 8.1 Generelt om godsstrømmer

Markedsgrunnlaget for sjøtransport og bruk av kaier i kommunene styres ikke primært av om det finnes kaier, arealer, utstyr mv. Dette er nødvendige betingelser, men sjelden tilstrekkelig for å utvikle godstransporten på sjø. Et eksempel er et Nor-Lines' som avviker regulære anløp på Skjervøy, -selv om kaiinfrastrukturen og logistikktilbudet fungerer godt.

Standarden på kaiinfrastrukturen er varierende, men kommunene i Nord-Troms har kaianlegg som kan benyttes slik de er. Volumene over kai (hver kommune isolert) er med få unntak små og det er i liten grad kapasitetsutfordringer. Periodevis, bl.a. ved prosjekter som E6-utbedringer, Nordnestunnelen mv, kan det tas store volum over kaianleggene. Dette er tunge laster som viser at mange av kaianleggene kan brukes slik de er.

Det er markedsaktørene som avgjør hvor båtene går og hvilke kaier/havner som anløpes. Markedsaktørenes bruk av ny infrastruktur påvirkes av bedriftsøkonomiske kriterier, bl.a. markedsgrunnlaget i nærheten av kaien, rutestrukturer, kostnad ved å benytte kaianleggene osv. Bruken påvirkes også av service og at markedet har kjennskap til kaiene i kommunene.

Figur 8-1 viser en generell skisse over «transportretninger» i og gjennom Nord-Troms. Figuren illustrerer hvor man markedsmessig kan ha fokus ved strategisk utvikling av transportaktivitet over en region eller over en havn.



Figur 8-1: Mulige strategiske markedsstrømmer

Vi har delt de aktuelle transportene i fire, ut fra et regionalt perspektiv:

- Internt i regionen
- Transitt gjennom regionen
- Distribusjon/lager/terminal
- Eksport/import fra/til regionen

I det følgende kommenterer vi på generell basis markedsmulighetene for havnene i Nord-Troms med utgangspunkt i figuren ovenfor. Dette er strategiske innspill som må bearbeides videre.

## 8.2 Sjøtransporten i regionen

### Interne sjøtransporter i regionen

Normalt vil det være få interne sjøtransporter i regionen eller internt i de enkelte kommunene. Med unntak av det fylkeskommunale ferje- og hurtigbåttilbudet er det liten grad av sjøtransport mellom kommunene, - f.eks. fra en leverandør til en kunde.

Som følge av et lite marked og høye kostnader ved korte sjøtransporter generelt, anser vi ikke dette som et potensial pr. i dag.

### Transittfunksjoner

De største sjøtransportene går gjennom Nord-Troms, langs hovedleia i ytre del av regionen. Rene transittfunksjoner kan være et potensiale. Dette kan f.eks. være stykkgoods, containere etc. der transitterende fartøy anløper et kaiavsnitt i Nord-Troms, fordi det er mulig å overføre gods mellom anløpskaien og nærliggende regioner. Dette krever imidlertid at fartøyene anløper en kai og ikke går rett forbi. I dag er det først og fremst Skjervøy som har anløp i form av hurtigrute og

kystgodsfartøy. I Nordreisa har Felleskjøpet regulære anløp som kanskje kan utvikles videre i samråd med rederiet og Felleskjøpet.

For å lykkes her må regulære sjøruter og transportkonsepter utvikles eller beholdes. En fremtidig jernbaneforbindelse mellom Finland og Skibotn, der gods omlastes i Skibotn for videretransport kan være en mulighet på lang sikt.

Klarer man f.eks. i større grad å få fisketransporter og dagligvarer over på sjø, kan dette representere et potensiale, hvis en regulær sjørute kommer i drift. Det nevnes at det finnes planer om å reetablere en ny «Tege»-rute, som frem til høsten 2013 hadde ukentlig anløp av Skjervøy.

### **Terminal/omlastings- og lagerfunksjoner**

Dette er i prinsippet funksjoner der en kortsiktig mellomagrer, omlaster eller på annen måte forflytter gods. For at sjøtransport skal bli en viktig del av slike funksjoner, vil det være behov for nye/regulære ruter. Nor Lines har f.eks. «rettet ut» sine ruter de siste årene. Og steder med deviasjon fra hovedleia har mistet sine anløp, - bl.a. Mosjøen, Mo i Rana og Narvik. Avstanden mellom de enkelte kaier i kommunene og hovedleia kan være en utfordring når terminal-/lagerfunksjoner skal etableres/utvikles.

Det vises for øvrig til kapittel 5.3.

Større lager-/terminalfunksjoner kan være mer utfordrende å etablere enn små.

I dag finnes det slike terminal-/lagerfunksjoner på Skjervøyterminalen. Nordreisa kan også sies å ha en slik funksjon knyttet til Felleskjøpets drift av kaia i Sørkjosen.

### **Regional eksport og import over havnen**

Med eksport/import menes ikke internasjonal handel, men produkter som produseres eller konsumeres/bearbeides regionalt og som går over havnen.

Nåværende volum finnes med utgangspunkt i den industri og det næringsliv som allerede er i kommunene, - bl.a. fiskeri- og mineralrelatert industri, eller prosjekter som f.eks. E6, tunnelprosjekter o.l.

I 2017 dreide det seg primært om store prosjektlaster (pukk/grus) over kaia i Olderdalen, YITs regulære aktivitet i Lyngen og sjømattransport til/fra Skjervøy.

Nye etableringer av transportkrevende næringsliv, og økt bruk av sjøtransport, kan være viktige faktorer for å styrke havneutviklingen i kommunene. Slike etableringer må ikke nødvendigvis være etablert på kaikanten, men i logistikkmessig forsvarlig nærhet.

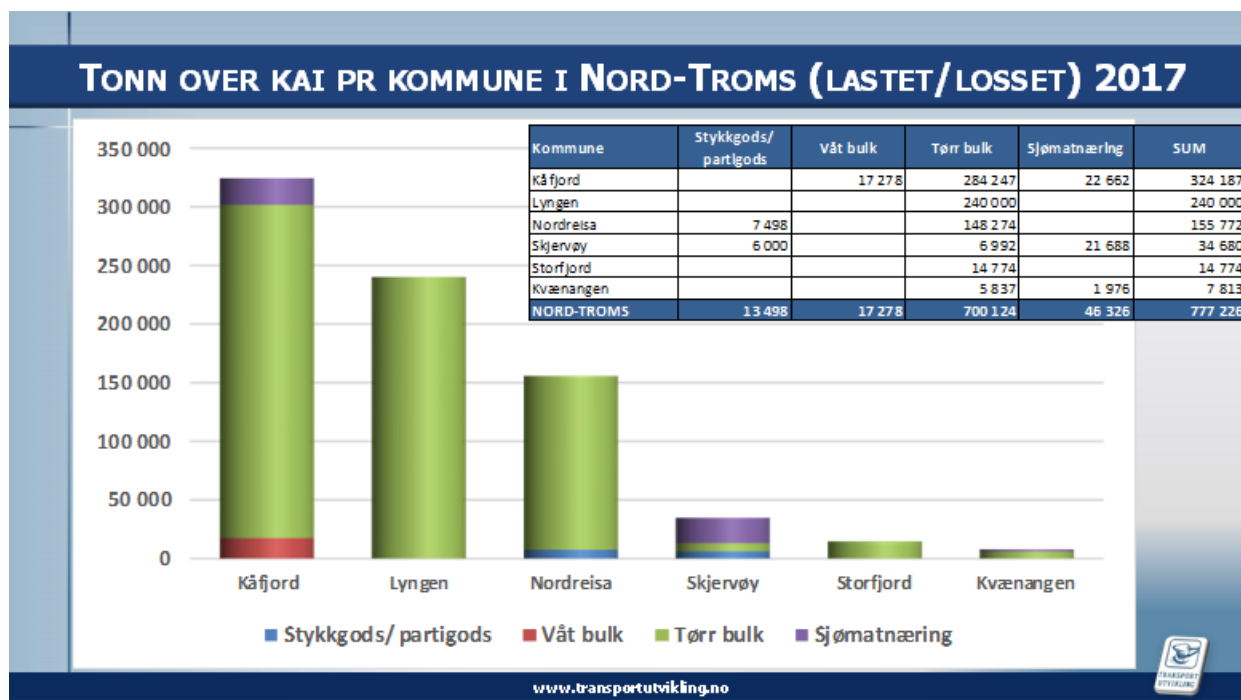
## **8.3 Registrerte tonn over kai i 2017**

Det er usikkerhet knyttet til havnestatistikken i kommunene, og alle transportert over kai er neppe med i de registreringer vi har foretatt. Vi har basert oss på fire sett av kilder for å komme frem til volumene over kai:

- SSBs havnestatistikk
- Informasjon fra de enkelte kommuner
- Transportutvikling AS egne registreringer fra intervjuer med aktørene

- Landingsvolum fangst, pr kommune, fra Fiskeridirektoratet

Figur 8-2 viser en «tradisjonell havnestatistikk». I figuren har vi ekskludert landet sjømat, både fangst og havbruk. Det er ulik praksis blant havnene i Nord-Norge mht hvordan slike volum registreres.



Figur 8-2: Tradisjonell vurdering - tonn over kaiene i Nord-Troms (2017)

Med basis i de nevnte kildene har vi registrert 777.226 tonn over kaiene i regionen i 2017. Vi har klassifisert godsstrømmene i fire hovedgrupper:

#### Tørr bulk

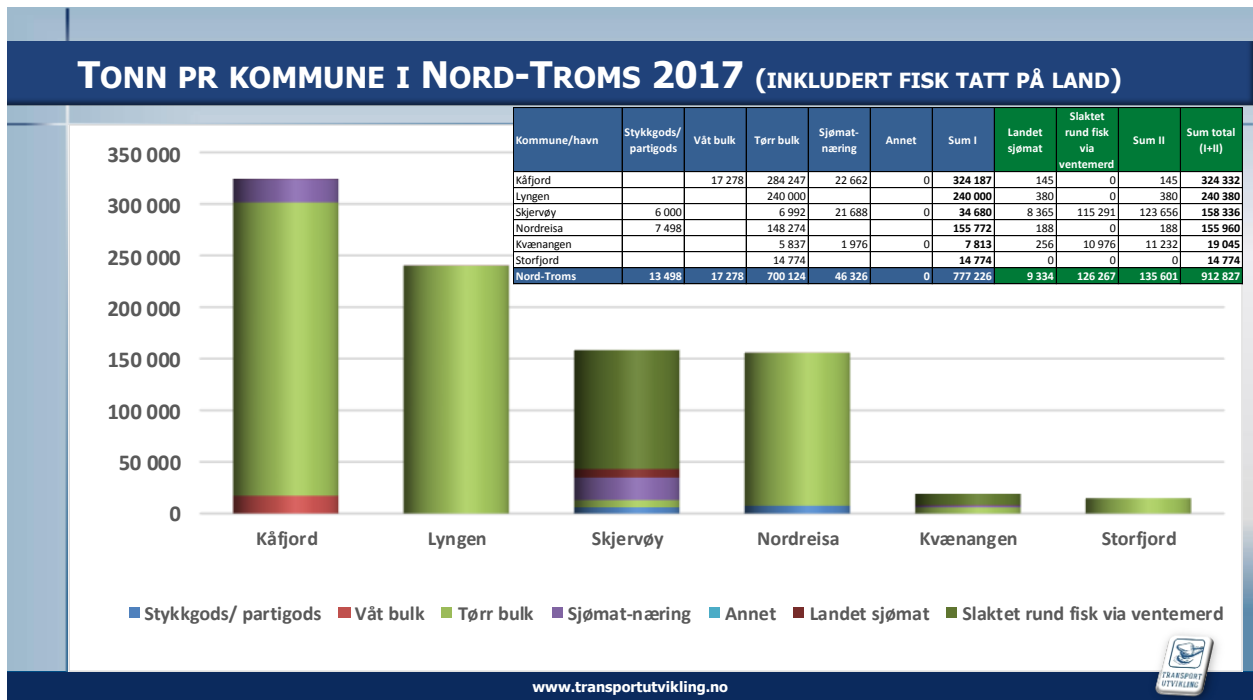
Dette er i hovedsak grus, pukk og andre mineraler. Tørr bulk utgjør over 90% av mengdene i 2017. Det meste ble håndtert over kaier i Kåfjord, Lyngen og Nordreisa. I Kåfjord/Nordreisa dreide det seg om prosjektlast i forbindelse med veiprojekter, mens volumene i Lyngen kommer fra YITs ordinære drift i Tytebærvika.

#### Sjømat

Dette er i hovedsak transport av ensilasje over Akva-ren`s anlegg i Djupvik og fisketransporter/innsatsfaktorer fra/til Skjervøy. Kvænangen har noe ensilasje fra Marine Harvest anlegg i Jøkelfjord. Sjømatrelaterte produkter utgjorde 6% i 2017.

Det «landes» imidlertid mye mer sjømat via land enn det en slik statistikk viser. Fangst kommer inn med fiskebåter og slakteklar laks tas på land via brønnbåter og slaktemerder. Hadde man inkludert slike transporter i statistikken ville volumene økt med 135.601 tonn i 2017, -hvorav 126.267 tonn er laks som tas inn til slakteriene. Samlet volum over kaiene vil da blitt 912.827 tonn.

Figur 8-3 viser det samme som i forrige figur, men her er fisk som er tatt på land inkludert (både fangst og havbruk).



Figur 8-3: Havnestatistikk Nord-Troms, inkludert fisk tatt på land (tonn 2017)

Vi ser at spesielt Skjervøy øker som følge av både store havbrukslakterier, men også landet fangst. Kvænangen «rykker opp en plass» som følge av Marine Harvest sin slaktevirksomhet i kommunen.



Bilde 8-1: Fra Marine Harvest sitt anlegg i Jøkelfjord (Foto: Transportutvikling AS, 2017)

### Våt bulk

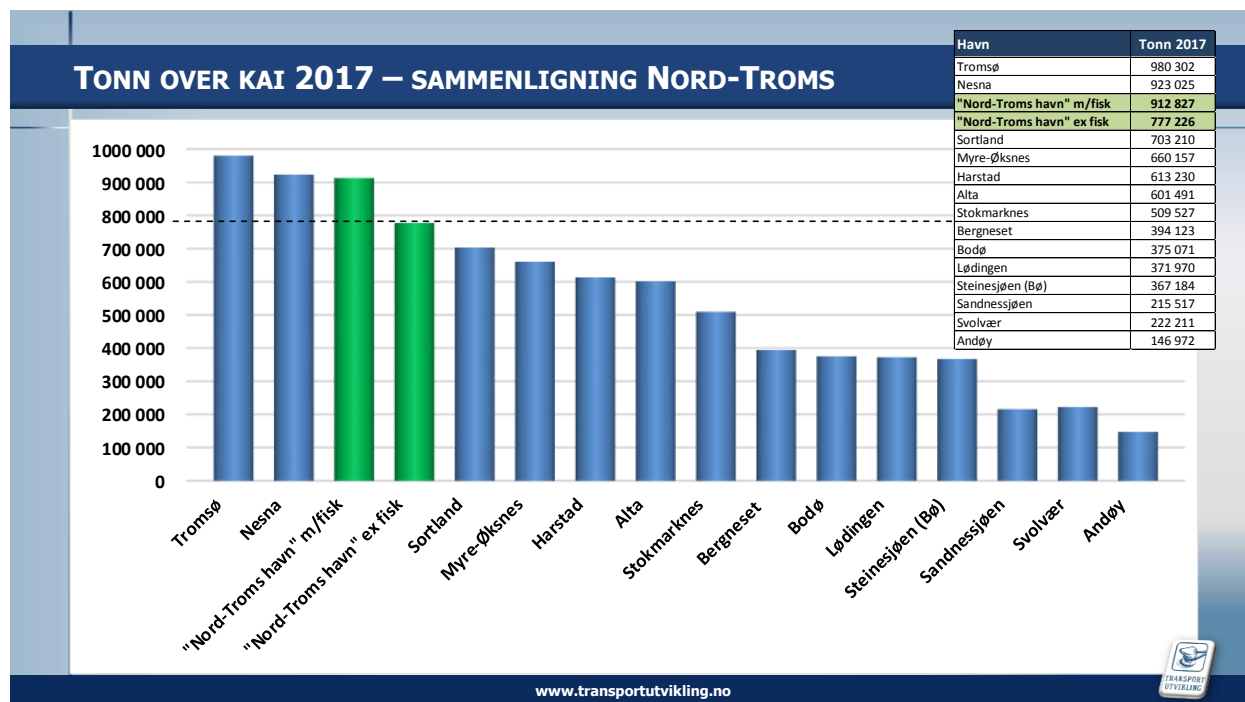
Våt bulk er flytende last. Flere av kommunene kan ha slik last, men i 2017 ble det kun registrert slik last over Kåfjord. Våt bulk utgjorde 3% i 2017.

### Stykkogds/partigods

Dette er mindre forsendelser, paller ol. av f.eks. forbruksvarer, utstyr til landbruket, byggevarer osv. I 2017 ble denne type gods tatt over terminalen på Skjervøy og kaia i Sørkjosen. Stykkogds/partigods utgjorde 2% i 2017.

## 8.4 «Nord-Troms havn» - blant de mellomstore

For å gi et bilde av hvor mye 777.226 tonn er (912.267 inkludert fisk), har vi foretatt en enkel sammenligning mellom noen havner i Nord-Norge som er litt større og litt mindre enn havnene i Nord-Troms. Hadde f.eks. havnene i Nord-Troms vært organisert i felleskap kunne man operert med begrepet «Nord-Troms havn». I figuren/teksten under har vi tatt oss den frihet å benytte begrepet «Nord-Troms havn».



Figur 8-4: «Nord-Troms havn», sammenlignet med andre havner

Figuren viser at «Nord-Troms havn» (ex. fisk) i 2017 var litt større enn havner som Sortland, Øksnes, Harstad og Alta. Den var litt mindre enn Tromsø.

I 2017 gjorde dette «Nord-Troms havn» til en mellomstor havn i nordnorsk målestokk.

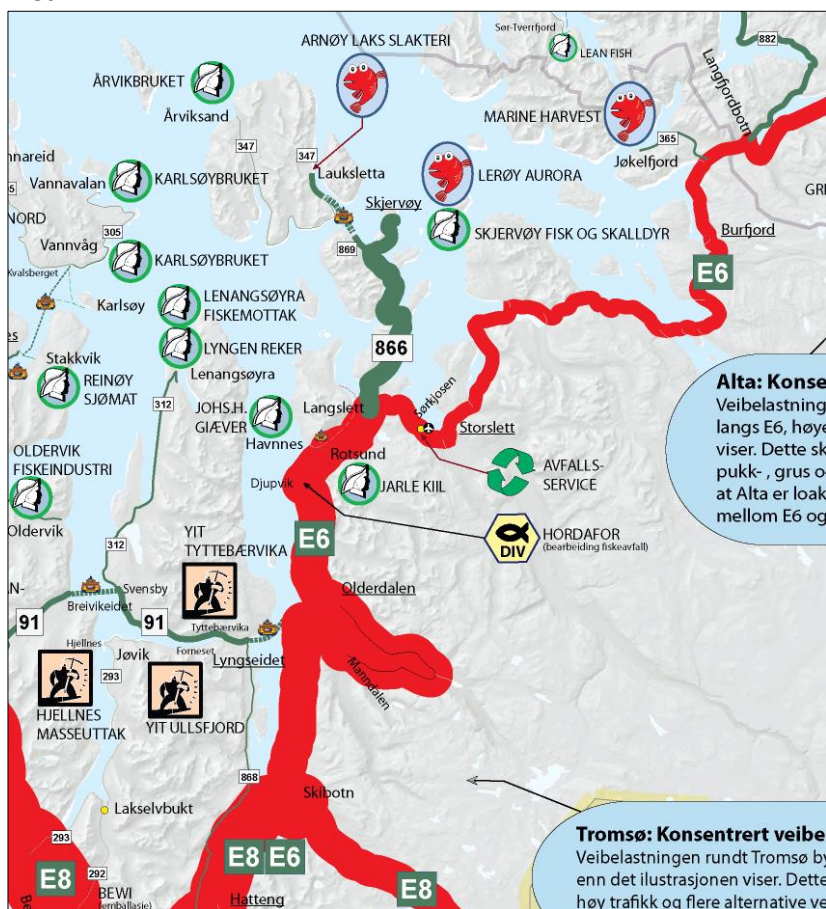


## 8.5 Godsstrømmer på vei

Overføring av transportarbeid fra vei er et viktig potensial for havnene og for samfunnet. Vi gjennomgår derfor noen basisdata knyttet til veitransportarbeidet, før en mer detaljert analyse fremlegges i forbindelse med Nord-Troms Regionråds arbeid.

I 2018 gjennomførte Troms fylkeskommune og Finnmark fylkeskommune en godsstrømsanalyse for Troms og Finnmark fylker. Målsettingen var å identifisere volum, transportmåter, transportretninger mv. for gods. De mest transportkrevende bransjene ble identifisert. Analysen ble utført av Transportutvikling AS. En del av arbeidet besto i å utarbeide kart som visualiserte transportstrømmene langs vei i fylkene.

I vurderingen var de største bedriftene innenfor utvalgte bransjer i fylket, herunder Nord-Troms, med.



Figur 8-5 viser et utsnitt av veibelastningskartet for Troms og Finnmark i 2017. Røde veier er statlige og grønne er fylkeskommunale. Tykkelsen gir en indikasjon på hvor mye tungtrafikk som kjører på de enkelte veier.

De mest trafikkerte veiene i Nord-Troms var E6 sør for Langslett, E8 Kilpis, FV866 mellom Langslett og Skjervøy og E6 nord for Langslett.

Figur 8-5: Utsnitt av overordnet veibelastningskart, Troms 2017

Kartet illustrerer at regionen preges av en god del gjennomgangstrafikk. Dvs trafikk langs E6, f.eks. mellom Finnmark og Nordland. Vi ser imidlertid at E6-streken er tykkere sør for Langslett, noe som først og fremst viser at det går betydelige sjømattransporter fra Skjervøy og innsatsfaktorer til Skjervøy.

Av de registrerte tungtransportene langs E6, sør for Langslett, utgjorde mer enn 50% transportert til/fra Skjervøy. Det klart meste vedrører sjømatnæringen.

Den mest trafikkerte veistrekningen i Nord-Troms har også mye gjennomgangstrafikk. Dette er E6/E8 mellom Nordkjosbotn og Skibotnkrysset (til Kilpis og Finland). Mye av fisketransportene fra



Nord-Troms går denne veien, men også dagligvarer til lagrene i Tromsø (spesielt COOP) og andre næringstransporter.

Kartet viser også at de to fergeforbindelsene (FV91) mellom Olderdalen og Breivikeidet/Tromsø har mye trafikk. Trafikken er variert, men bl.a. dagligvaregrossistene i Tromsø bruker denne forbindelsen for distribusjon til Nord-Troms og Finnmark. Forbindelsen er tidsbesparende og gir rom for sjåførenes lovpålagte hviletider. De to fergesambandene langs FV91 er de mest trafikkerte tungtrafikksambandene i Troms.

Det er også mye trafikk langs FV312 i Lyngen (Lyngen reker, landbruk, avfall mv) og FV868 mellom Oteren og Lyngseidet. FV868 har variert trafikk, og er viktig for industrien på Furuflaten.



Bilde 8-2: Innkjøring til FV868 fra E6/E8, Oteren (Foto: Transportutvikling AS, 2018)

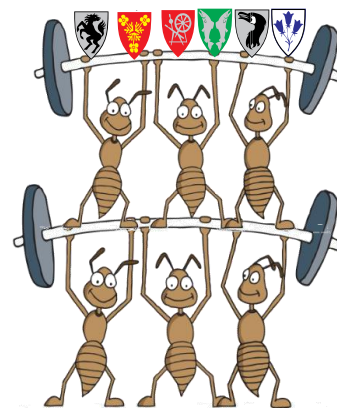
Flere andre veier som ikke fremgår av kartet har en del næringstrafikk.

## 9 Muligheter for havnesamarbeid

I løpet av prosjektperioden er flere former for samarbeid gjennomgått. Havnene i Nord-Troms har ikke i dag innledet noen form for formelt samarbeid. I prosjektet er det tatt utgangspunkt i 3 hovedformer for samarbeid:

### Driftsmessig og praktisk samarbeid

Dette er en tilnærming der en fokuserer på praktiske forhold som kan gi god effekt, men som ikke krever store formelle organisasjonsendringer eller vedtak. Det kan være felles markeds- og forretningsutvikling, markedsføring, praktiske operasjoner, kurs/opplæring, innkjøp/anbud, felles administrative-, driftsmessige oppgaver, felles havnedokumentasjon mv.



### Samarbeid ved funksjonsdeling

Dette er en samarbeidsform der man avtaler å dele funksjoner, f.eks. ved spesialisering av havnene. Dette krever en mer formalisert prosess og skriftlige avtaler. Funksjonsdeling mellom havnene kan bidra til bedre effektivitet, utstyrsbesparelser mv. En start kan være en felles mulighetsstudie og en plan for forretningsutvikling.

### Samarbeid ved integrasjon

Dette er normalt en situasjon som oppstår etter at havnene har gjennomført en mer omfattende planleggings- og forretningsutviklingsprosess. Integrasjon medfører normalt at man etablerer en organisasjon og at juridisk bindende avtaler inngås, f.eks. gjennom etablering av interkommunale selskap (IKS). Et slikt samarbeid kan formaliseres ved at man kun fokuserer på spesielle driftsoppgaver, eller at man tar steget videre og inkluderer driftsaktiva i selskapet, - f.eks. kaianlegg og utstyr.

Havnene er positive til å utvikle samarbeidet videre, utover dette prosjektet. Da man tidligere ikke har hatt et formelt samarbeid vurderes driftsmessig og praktisk samarbeid, herunder synliggjøring og felles rutiner/dokumentasjon som en god start. Faglig utvikling er også nevnt.

Det er mulig med en stegvis utvikling der en går nærmere inn på de initiativer/muligheter som finnes. En felles utviklingsstrategi kan være en aktivitet på sikt.

## 10 Styrking av faglig kunnskap

En del av prosjektets målsetting var å styrke havnenes/kommunens faglige kunnskap om sjøtransport, havner og rammebetingelser. Gjennom prosjektmøter og studietur har man diskutert sjøtransport/havn, Havne- og farvannsloven, dokumentasjonskrav i regulativer, organisasjonsmuligheter, markedsmuligheter mv. Dette er viktige forhold som bør videreføres ved fortsatt prosjektarbeid.



I oktober 2018 gjennomførte havnene en to dagers studietur til Vesterålen. Hovedformålet var å hente erfaringer fra andre havner som samarbeider og besøke næringsaktører som kan gi relevante kunnskapsoverføringer til havnene i Nord-Troms.

På turen møtte man Sortland og Øksnes-Myre havn. Det ble foretatt besøk hos:

- ✓ den store fôrprodusenten Biomar
- ✓ en av verdens mest moderne filetfabrikker (Primex Norway)
- ✓ rederiet Holmøy Maritime.

Programmet for turen er gjengitt i vedlegg 12.9.



*Bilde 10-1: Representanter for havnene utenfor Holmøy Maritime*

Fra venstre: Silja Karlsen, Hilde Henriksen, Stig Nerdal, Gerd Kristiansen, Karin Karlsen, Oddvar Rundereim, Hilde Johnsen, Jan-Inge Karlsen, Knut Jentoft, Jens Kristian Nilsen, Svein Leiros og Øyvind Evanger.

## 11 Anbefalinger og fremdrift

Selv om prosjektperioden har vært kort, har prosjektet gitt et positivt utgangspunkt for å vurdere videre samarbeid mellom havnene, -med fokus på økt sjøtransport og gode havneløsninger.

Prosjektarbeidet bør videreføres. Det vil være naturlig å søke Kystverket om støtte til videre prosjektarbeid, og trekke Kystverket nærmere inn i videreføringen av arbeidet.

De fleste havnene er i utgangspunktet relativt små med begrenset sjøtransport. Sammen håndterte de imidlertid i 2017 et volum på størrelse med en middels stor norsk havn. «Nord-Troms havn» hadde i 2017 større godsmengder over kai enn f.eks. mellomstore havner som Harstad, Alta, Stokmarknes, Bergneset, Bodø, Lødingen og Svolvær.

På sikt kan det være rom for ytterligere økning av havneaktiviteten i regionen. Her kan havnesamarbeid være et viktig virkemiddel.

Det videre prosjektarbeidet bør fokusere på å bringe samarbeidet videre. F.eks.:

- Skape en arena for havnene der de kan møtes og utvikle havnene videre
- Nærmere vurdering av markedsmulighetene, bl.a. med utgangspunkt i Nord-Troms regionråds godsstrømsanalyse (januar 2019)
- Fokus på faglig utvikling
- Utvikle kaioversikten for et utvalg av kaiene (mest sannsynlig de som kommunene selv eier). Kaioversikten bør utvikles slik at den er egnet for kommunene og for potensielle brukere av kai, innseiling og tilknyttet logistikk.
- Synliggjøre mulighetene og markedsføre disse, f.eks. gjennom trykt materiell, nettsider, media, konferanser mv.
- Utvikle en strategi og/eller en forretningsplan for havnesamarbeid og videre utvikling, og forankre dette i kommunene
- Nærmere dialog med Kystverket vedrørende havnerelaterte forhold som sorterer under etaten
- Vurdere muligheten for fellesfunksjoner
- Gjennomføre konkrete samarbeidstiltak. F.eks.:
  - ✓ utarbeide en enhetlig struktur for regulativer/regelverk

Noe av dette kan løses i en fase 2, mens andre ting (f.eks. strategiutvikling) kan kreve ytterligere arbeid.



## 12 VEDLEGG

### 12.1 Foreløpig bedriftsoversikt Kvæningen

Navn	Lokalisering	Bransje
GRAND SEBASTE REDERI AS	SPILDRA	Kysttrafikk ellers med passasjerer
KARLS FISK & SKALLDYR AS		Fangst
KVÆNINGEN KOMMUNE	BURFJORD	Generell offentlig administrasjon
KVÆNINGEN PRODUKTER AS	SØRSTRAUMEN	Arbeidstrening for ordinært arbeidsmarked
MARINE HARVEST NORWAY AS, AVD. JØKELFJORD	JØKELFJORD	Havbruk
MATERIALHANDELEN AS	BURFJORD	Butikkhandel med bredt utvalg av jernvarer, fargevarer og andre byggevarer
MOONLIGHT MOUNTAIN GEAR AS	BURFJORD	Engroshandel med sportsutstyr
NORD TROMS MASKIN OG ANLEGG AS	SØRSTRAUMEN	Utvinning fra grus- og sandtak, og utvinning av leire og kaolin
JØRGENSEN MASKIN AS	BURFJORD	Grunnarbeid
LÅVAN ESPEN VIDJELAND	ALTEIDET	Utleie av egen eller leid fast eiendom ellers
SYNATUR SYNNOVE R.A.MATHIASSEN	JØKELFJORD	Turisme

Tabell 12-1: Mulige transport-/havnebrukere i Kvæningen

### 12.2 Foreløpig bedriftsoversikt Storfjord

Navn	Lokalisering	Bransje
A PEDERSEN & SØNN LASTEBILTRANSPORT AS	OTEREN	Grunnarbeid
BREEZE TROMS AS	OTEREN	Vaskeri- og renservirksomhet
ELVEVOLL SETTEFISK AS	OTEREN	Produksjon av yngel og settefisk i ferskvannsbasert fiskeoppdrett
JADA FANGST AS	SKIBOTN	Hav- og kystfiske
LOCKERT GÅRDSDRIFT AS	OTEREN	Geitehold
ORIGO AS	SKIBOTN	Renovasjon/mijø
SKIBOTN BILBERGING OG UMLEIE AS	SKIBOTN	Tjenester tilknyttet landtransport ellers
STORFJORD KOMMUNE	OTEREN	Generell offentlig administrasjon
VARVIKS BILSERVICE AS	SKIBOTN	Detaljhandel med drivstoff til motorvogner
WIKS TRANSPORT AS	SKIBOTN	Godstransport på vei

Tabell 12-2: Mulige transport-/havnebrukere i Storfjord

### 12.3 Foreløpig bedriftsoversikt Skjervøy

Navn	Kommune	Lokalisering	Bransje
ARNØY LAKS AS	SKJERVØY	LAUKSLETTA	Produksjon av matfisk og skalldyr i hav- og kystbasert fiskeoppdrett
ARNØY LAKS SLAKTERI AS	SKJERVØY	LAUKSLETTA	Slaktning, bearbeiding og konservering av fisk og fiskevarer ellers
ARNØYTIND AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
BESI AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
BOREAL MARITIM AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Innenriks sjøfart med gods
BOREAL OFFSHORE AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Utleie av arbeidskraft
BRØDRENE ALBRIGTSEN AS	SKJERVØY	ÅRVIKSAND	Grunnarbeid
FINNVIK AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
FRØYDIS AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
HAVIKNES DA	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
KORNELIUSSEN FISKERISELSKAP AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
KVITBJØRN AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
LERØY AURORA	SKJERVØY	SKJERVØY	Havbruk
MONTER SKJERVØY	SKJERVØY	SKJERVØY	Byggevarer og verktøy
MØRENØT	SKJERVØY	SKJERVØY	Utstyr til fiskerinæringen
NOFI OPPDRETTSERVICE AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Service til oppdrettsnæringen
PARTREDERI STAVNES ANS	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
PARTREDERIEI TRONBUEN DA	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
PER STORVIK AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
SKARTIND AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
SKJERVØY FISK OG SKALLDYR AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Slaktning, bearbeiding og konservering av fisk og fiskevarer ellers
SKJERVØY FISKERISELSKAP AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
SKJERVØY KOMMUNE	SKJERVØY	SKJERVØY	Generell offentlig administrasjon
STEFFENSEN MARITIM AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
TERNHOLM AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
TOM EINEVOLL AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
TROND HÅGENSEN AS	SKJERVØY	SKJERVØY	Hav- og kystfiske
ÅRVIKBRUKET AS	SKJERVØY	ÅRVIKSAND	Produksjon av saltfisk, tørrfisk og klippfisk

Tabell 12-3: Mulige transport-/havnebrukere i Skjervøy

## 12.4 Foreløpig bedriftsoversikt Lyngen

Navn	Kommune	Lokalisering	Bransje
AKVA REN AS	LYNGEN	FURUFLATEN	Produksjon av rå fiskeoljer og fett
AURORASPIRIT AS	LYNGEN	LYNGSEIDET	Destillering, rektifisering og blanding av sprit
BARENTS SEA AS	LYNGEN	NORD-LENANGEN	Hav- og kystfiske
CINDERELLA ECO SOLUTION AS	LYNGEN	FURUFLATEN	Produksjon av byggevarer av plast
FURSTÅL AS	LYNGEN	FURUFLATEN	Produksjon av metallkonstruksjoner og deler
GRANLI FISKERI AS	LYNGEN	NORD-LENANGEN	Hav- og kystfiske
HAPLAST AS	LYNGEN	FURUFLATEN	Produksjon av halvfabrikater av plast
LE MO AS	LYNGEN	NORD-LENANGEN	Godstransport på vei
LENANGEN FISKERISELSKAP AS	LYNGEN	NORD-LENANGEN	Hav- og kystfiske
LENANGEN FISKERISERVICE AS	LYNGEN	NORD-LENANGEN	Produksjon av tauverk og nett
LENANGSØYRA FISKEMOTTAK BA	LYNGEN	NORD-LENANGEN	Fangst
LUNDEVOLL MASKINSTASJON AS	LYNGEN	LYNGSEIDET	Grunnarbeid
LYNGEN KOMMUNE	LYNGEN	LYNGSEIDET	Generell offentlig administrasjon
LYNGEN MASKINSTASJON AS	LYNGEN	LYNGSEIDET	Grunnarbeid
LYNGEN PLAST AS	LYNGEN	LYNGSEIDET	Produksjon av byggevarer av plast
LYNGEN REKER AS	LYNGEN	SVENSBY	Frysing av fisk, fiskefileter, skalldyr og bløtdyr
LYNGEN SEAFOOD AS	LYNGEN	SVENSBY	Frysing av fisk, fiskefileter, skalldyr og bløtdyr
MAGNUS JOHANSEN AS	LYNGEN	NORD-LENANGEN	Oppføring av bygninger
NORD VEI & ANLEGG AS	LYNGEN	SVENSBY	Bygging av veier og motorveier
NORGLOBAL AS	LYNGEN	SVENSBY	Hav- og kystfiske
NORVEGG AS	LYNGEN	NORD-LENANGEN	Produksjon av bygningsartikler
ODD STEINAR HØYVIK TRANSPORT AS	LYNGEN	FURUFLATEN	Godstransport på vei
PARTREDERIET STIAN ANDRE ANS	LYNGEN	NORD-LENANGEN	Hav- og kystfiske
SARA KARIN AS	LYNGEN	NORD-LENANGEN	Hav- og kystfiske
STENHAUG MASKIN & TRANSPORT AS	LYNGEN	LYNGSEIDET	Grunnarbeid
STIAN ANDRE AS	LYNGEN	NORD-LENANGEN	Hav- og kystfiske
STRAUMEN FISKERISELSKAP AS	LYNGEN	NORD-LENANGEN	Hav- og kystfiske
YIT Norge AS Avd. Tyttebærvika	LYNGEN	SVENSBY	Utvinning fra grus- og sandtak, og utvinning av leire og kaolin
ØRAFIK AS	LYNGEN	SVENSBY	Hav- og kystfiske

Tabell 12-4: Mulige transport-/havnebrukere i Lyngen

## 12.5 Foreløpig bedriftsoversikt Nordreisa

Bedrift	Lokalisering	Bransje
3NET AS	SØRKJOSEN	Kabelbasert telekommunikasjon
AVFALLSSERVICE AS	SØRKJOSEN	Renovasjon
BEK MASKIN AS	STORSLETT	Grunnarbeid
BETONGSERVICE AS	SØRKJOSEN	Annen spesialisert bygge- og anleggsvirksomhet
BUSSRING AS	STORSLETT	Turbiltransport
FEED TROMSØ AS	SØRKJOSEN	Spedisjon
FELLESKJØPET		Landbruk
JANNE MARIE AS	HAMNEIDET	Hav- og kystfiske
JARLE KIIL		Fangst
JOHS.H. GLÆVER AS AVD HAVNNES	HAVNNES	Produksjon av saltfisk, tørrfisk og klippfisk
JOWA MASKIN AS	STORSLETT	Grunnarbeid
KARLS FISK & SKALLDYR AS		Fangst
KARLSEN JR AS	STORSLETT	Hav- og kystfiske
RMT AS	SØRKJOSEN	Bygging av veier og motorveier (tidligere Klasvoll)
NORDREISA KOMMUNE	STORSLETT	Generell offentlig administrasjon
OLSENS VERFT AS	ROTSUND	Reparasjon og vedlikehold av skip og båter
MONTER STORSLETT AS	STORSLETT	Butikkhandel med bredt utvalg av jernvare, fargevare og byggevarer. (Tidligere Byggmaker)
REISA GRUS AS	STORSLETT	Utvinning fra grus- og sandtak, og utvinning av leire og kaolin
SJØTRANSPORT ROTSUND AS	STORSLETT	Innenriks sjøfart med gods
SKOGBERGET AS	STORSLETT	Bryting av skifer
SLOTTET FISKEBÅTREDERI ANS	ROTSUND	Hav- og kystfiske
YMBER AS	SØRKJOSEN	Distribusjon av elektrisitet
ØYÅD AS	STORSLETT	Hav- og kystfiske
BYGGFAG BETONGSERVICE	SØRKJOSEN	Butikkhandel med bredt utvalg av jernvarer, fargevarer og andre byggevarer
NVE	STORSLETT	Masseuttak (Stein og Grus)

Tabell 12-5: Mulige transport-/havnebrukere i Nordreisa

## 12.6 Foreløpig bedriftsoversikt Kåfjord

Navn	Lokalisering	Bransje
AKVA-REN (Hordafor)	Djupvik	Ensilasje
DJUPVIK FISKEMOTTAK SA	OLDERDALEN	Engroshandel med fisk, skalldyr og bløtdyr
ELITE MASKIN AS	BIRTAVARRE	Grunnarbeid
FELLESKJØPET		
KARLS FISK OG SKALLDYR		Fangst
KÅFJORD KOMMUNE	OLDERDALEN	Generell offentlig administrasjon
MANNDALEN MASKIN AS	SAMUELSBERG	Grunnarbeid
MARTI NORDNES DA	SAMUELSBERG	Bygging av bruer og tunneler
PO MYRVOLL AS	BIRTAVARRE	Hav- og kystfiske
PR NORDNESFISK ANS	SAMUELSBERG	Hav- og kystfiske
SKARDALEN SETTEFISK AS	SAMUELSBERG	Produksjon av yngel og settefisk i ferskvannsbasert fiskeoppdrett
JOHS H. GIÆVER A/S	DJUPVIK	Fangst (Tørrfisk)

Tabell 12-6: Mulige transport-/havnebrukere i Kåfjord



## 12.7 Samlet kaioversikt i Nord-Troms

De påfølgende 4 sider gir en foreløpig oversikt over kaiinfrastrukturen i Nord-Troms.

Oversikten er ikke fullstendig i den forstand at det kan mangle anlegg og at flere av anleggene har mangelfulle/usikre data.

Det er utarbeidet et regneark med noe mer informasjon enn det som gjengis nedenfor.



Kommune	Navn på kai	Beliggenhet	Type kai	Kaieier (type)	Kaieier (navn)	Aktivitet i dag/viktige brukere	Lengde (m)	Dybde LLV (m)	Bygge-materiale	Bygninger, utstyr på kai	Standard
Kvænangen	Burfjord industri kai	Burfjord	Industrikai/ lokalbåt	Kommune	Kvænangen kommune	Bulk (grus/asfalt/gjødsel) stykk gods mm. samt fiskemottak på industridel. Person og gods med lokalbåt	40 m industrikai + 25 m rutebåt	4,5	Betong	Landstrøm/ venterom	Bra
Kvænangen	Dunvik kai	Spiltra (Dunvik)	Lokalbåt, person/gods	Kommune	Kvænangen kommune	Person/gods	30	Ukjent	Tre	Kaiskur	Bra
Kvænangen	Valanhamn kai	Valanhamn	Lokalbåt, person/gods	Kommune	Kvænangen kommune	Person/gods	25	Ukjent	Tre	Kaiskur	Bra
Kvænangen	Reinfjord kai	Reinfjord	Lokalbåt, person/gods	Kommune	Kvænangen kommune	Person/gods	20	Ukjent	Tre	Kaiskur	Bra
Kvænangen	Segvik kai	Segvik	Lokalbåt, person/gods	Kommune	Kvænangen kommune	Person/gods	20	Ukjent	Tre	Fiskemottak	Ny 2013
Kvænangen	Dorras (Hjelnes)	Dorras (Hjelnes)	Industrikai	Privat	Marine Harvest Norway AS	Oppdrett	22	3,5	Tre/betong	Flytebygge	Ok, ruster opp kai i 2018
Kvænangen	Hannebukta	Hannebukta	Industrikai	Privat	Marine Harvest Norway AS	Oppdrett	20	Ukjent	Treverk	Kran	Ukjent
Kvænangen	Rakkenes	Rakkenes	Industrikai	Privat	Marine Harvest Norway AS	Oppdrett	40	2,5	Treverk		OK
Kvænangen	Slakteriet i Jølkelfjord	Slakteriet i Jølkelfjord	Industrikai	Privat	Marine Harvest Norway AS	Mottak av laks til slakt	Ukjent	Ukjent	Tre og stål	Kran	Ukjent
Kvænangen	Hjelnes Jølkelfjord	Hjelnes Jølkelfjord	Trekai	Privat	Marine Harvest Norway AS	Fiskeri	Ukjent	Ukjent	Trekai		Ukjent
Kvænangen	"Materialkaia"	Burfjord	Trekai	Privat	Astrid Helene Sørvik	Ukjent	18	Ukjent	Tre	Skur	Ukjent
Kvænangen	Kjækan kai	Kjækan	Trekai	Privat	Nord Troms Hytteferie DA	Ukjent	20	Ukjent	Tre	Lagerhus	Ukjent
Kvænangen	Skorpa kai	Skorpa	Trekai	Kommune	Kvænangen kommune	Adkomstkai/ ikke i daglig bruk	13	Ukjent	Tre		God
Kvænangen	Ravelnes kai	Spiltra	Trekai	Kommune	Kvænangen kommune	Ikke i bruk	23	Ukjent	Tre	Skur	Dårlig
Kvænangen	Gamle Felleskjøpkaia	Alteidet	Trekai	Privat	Odd og Ole Johnny Hansen	Fiskeri	23	Ukjent	Tre	Lager	Ukjent
Kvænangen	Badderens kai	Badderens	Trekai	Privat	Kari Paulsen	Gods/fiskeri	31	Ukjent	Tre	Fiskemottak/lager	God
Kvænangen	Jølkelfjord slipp	Jølkelfjord	Trekai	Privat	Alm Boberg	Slipp/verktøed	15	Ukjent	Tre	Ukjent	Ukjent
Kvænangen	"Reinfjord fiskebruk"	Reinfjord	Trekai	Privat	Ivar Hansen	Ukjent	27	Ukjent	Tre/ betong	Fiskebruk	Ukjent
Kvænangen	Indre Hannebukta	Jølkelfjord	Trekai	Privat	Stine Johansen	Ukjent	Ukjent	Ukjent	Tre	Ukjent	Ukjent

Kommune	Navn på kai	Beliggenhet	Type kai	Kaieier (type)	Kaieier (navn)	Aktivitet i dag/viktige brukere	Lengde (m)	Dybde LLV (m)	Bygge-materiale	Bygninger, utstyr på kai	Standard
Nordreisa	Sørkjosen kai	Sørkjosen	Industrikai (fiskerihavn)	Kommune	Nordreisa kommune	Inngående gods. Fellskjøppet,	30	5,5	Betong og tre	Lager ved kai, enkel kran	OK, men begynner å bli gammel
Nordreisa	Oksfjord havn	Oksfjord	Fiskerihavn/småbåthavn	Kommune	Nordreisa kommune	10 fiskebåter ligger der. En del aktivitet.	17	5	Trekai	Enkel kran	Bra kai
Nordreisa	Klubbnnes sør	Klubbnnes	fisk	Privat	Sunnskis Arunas	Ingen, planlagt turistanlegg	20	5	Trekai	Gammelt fiskemottak	Ukjent
Nordreisa	Klubbnnes nord	Klubbnnes	kaifront	Kommune	Nordreisa kommune	Ingen	Ukjent	Ukjent	Betong	Ukjent	Ubrukelig
Nordreisa	Hanneidet	Hanneidet	Småbåthavn	Privat	Hanneidet båtforening	liggekai havbruk og fiske	30	5	Trekai	Ukjent	Bra
Nordreisa	Hanneidet	Hanneidet	Havbruk	Privat	Eidsfjord Sjøfarm	Havbruk	40	5	betong	Lager	Bra
Nordreisa	Jøhs H. Giæver	Havnes	fiskeindustri	Privat	Jøhs H. Giæver	fiskemottak og tørrfisk	60	11	Trekai	Fiskemottak, lager, butikk	Bra
Nordreisa	Rotsund/Salmar	Rotsund	Havbruk	Privat	Salmar	Havbruk	20	5	Trekai	Havbruk	Ukjent
Nordreisa	Olsen verft	Bakkeby	Verft	Privat	Olsen Verft	Verft	50	6	Trekai	Verft, strøpm, kran, slip	Ukjent
Nordreisa	Salmar?	Bakkeby	Havbruk	Privat	Salmar?	Ingen	20	Ukjent	Betong	Lager	Ubrukelig
Nordreisa	Hjellnes/sokkeivik	Hjellnes	Industrikai	Kommune	Nordreisa kommune?	Ingen	Ukjent	Ukjent	Betong	Ukjent	Ikke bygget
Nordreisa	Rotsund fergekai	Rotsund	Fergekai	Fylke	Troms fylkeskommune	Fergedrift	Ukjent	Ukjent	Betong/stål	Ukjent	Ukjent
Nordreisa	Havnes fergekai	Havnes	Fergekai	Fylke	Troms fylkeskommune	Fergedrift	Ukjent	Ukjent	Betong/stål	Ukjent	God
Kåfjord	Djupvik fiskerihavn	Djupvik	Statlig fiskerihavn	Kommune	Kåfjord kommune	Karls Fisk og Skaldyr m.fl.	Ukjent	Ukjent		Ukjent	Flytekaianlegg
Kåfjord	Djupvik-allmenning	Djupvik	Allmenningskai	Kommune	Kåfjord kommune		40	4	Tre	Ukjent	Dårlig
Kåfjord	Djupvik-industri	Djupvik	Industrikai	Kommune	Kåfjord kommune	Enslasje, våtbukk	Ukjent	6		Ukjent	God
Kåfjord	Djupvik-Giæver	Djupvik	Fiskeri	Privat	Giæver	Fergedrift	Ukjent	Ukjent	Tre	Ukjent	Ukjent
Kåfjord	Olderdalen	Olderdalen	Natokaia	Kommune	Kåfjord kommune	Ukjent	60	6	betong	Stort bakareal	Ønskes/blir oppgradert. Justert ned til 12t akseltrykk
Kåfjord	Mannndalen-allmenning	Løkvoll	Løkvoll allmenningsskai	Kommune	Kåfjord kommune	YIT. Pukk og grus, gjødsel	40	Ukjent	tre/betong	Ukjent	Svært lite bakareal
Kåfjord	Mannndalen-fiskeri	Løkvoll	Kommunal fiskerihavn	Kommune	Kåfjord kommune	Karls Fisk og Skaldyr m.fl.	Ukjent	Ukjent	Flytekaianlegg	Ukjent	Lite bakareal
Kåfjord	Mannndalen-Lerøy	Samuelsenberg	Privat kai	Privat	Lerøy Aurora	Lerøy Aurora	Ukjent	Ukjent	tre	Ukjent	Usikkert
Kåfjord	Olderdalen fergekai	Olderdalen	Fergekai	Fylke	Troms fylkeskommune	Fergedrift	Ukjent	Ukjent	Betong/stål	Ukjent	God

Kommune	Navn på kai	Beliggenhet	Type kai	Kaieier (type)	Kaieier (navn)	Aktivitet i dag/viktige brukere	Lengde (m)	Dybde LLV (m)	Bygge-materiale	Bygninger, utstyr på kai	Standard
Skjervøy	Terminal kaia/ Skjervøyterminalen	Ytre havn	Hurtigrutekai/hurtigbåt kai	Kommune	Skjervøy kommune	Hurtigruten, variert, stykkogds, daglig bruk	215	8	Betong	670 m2 Betongbygg. 80m2 kjøp/ varmerom og 20m2 frys godkjent av Mattilsynet.	God
Skjervøy	Ytre havn	Ytre havn	Lerøy/Mjørenot	Kommune	Skjervøy kommune	Ukjent	50	8	betong	Stålbrygg	Normal/dårlig
Skjervøy	Container kaia	Midtre havn	Bunkers/industrikai	Kommune	Skjervøy kommune	Ukjent	80	8	betong	Trebu/oljetanker	God
Skjervøy	Nofi	Indre havn	Nofi	Kommune	Skjervøy kommune	Ukjent	32	6	betong	Tålbygg/kran	God
Skjervøy	Refa	Indre havn	Redningskøyta/ fiskebåter	Kommune	Skjervøy kommune	Ukjent	75	6	Tre/betong	Betongbygg	Normal/dårlig
Skjervøy	Boreal kaia	Indre havn	Boreal/fiskebåter	Statlig	Kystverket	Ukjent	30	6	Tre/betong	Ukjent	God
Skjervøy	Årviksand-Årvikbruket	Årviksand	Allmenningskai	Kommune	Skjervøy kommune	Årvikbruket	15	4	Tre	Ukjent	God
Skjervøy	Årvikbruket	Årviksand	Privat kai	Privat	Årvikbruket eiendom	Fiskebåter	45	5	Tre/betong	Deler fiskebruk, kran	Normal
Skjervøy	Egnebukala	Årviksand	Privat kai	Privat	Årvikbruket eiendom	Fiskebåter	12	4	Tre/ betong	Egnebu	God
Skjervøy	Årviksand-fiskebåter	Årviksand	Allmenningskai	Kommune	Skjervøy kommune	Fiskebåter, annet	50	4	Tre	Privat naust	Dårlig
Skjervøy	Akkarvik	Akkarvik	Trekai	Privat	Bjørn Erling Pedersen	Fiskebåter/ fritidsbåter/	50	6	Tre	Lager, mottaksstasjon	God
Skjervøy	Arnøyhamn-fiskebåt	Arnøyhamn	Privat kai	Privat	Arnøy Redskapsservice AS	Fiskebåter	60	4	Tre 40 m, betong 20 m	Redskapslager, fiskeinntak	God
Skjervøy	Arnøyhamn-hurtigbåt	Arnøyhamn	Passasjer	Privat	Eiendom og transport AS	Hurtigbåt	40 (25 m brukende)	3	Tre	Ukjent	Dårlig
Skjervøy	Industrikaia på Skaret	Skaret	Allmenningskai	Kommune	Skjervøy kommune	Arnøy Laks	60	5-6	Tre/betong	Ukjent	God
Skjervøy	Havna	Lauksletta	Landbase oppdrett/ fiskebåt med flytebrygger	Privat	Arnøy Laks/ Nygard/ Haugen	Arnøy laks	15	Ukjent	Tre	Ukjent	Dårlig
Skjervøy	Uløybukt fergekai	Uløybukt	Fergekai	Fylke	Troms fylkeskommune	Fergedrift	Ukjent	Ukjent	Betong/stål	Ukjent	God?
Skjervøy	Gammelt fergeleie	Maurusund	Fergekai (nedlagt)	Privat	Lerøy Aurora AS	Lerøy Aurora	Ukjent	Ukjent	Ukjent	Ukjent	Dårlig?
Skjervøy	SKJERVØY HAVN/ NØRÅC Landskapsarbeid	Skjervøy havn		Privat	Skjervøy havn (privat)	Liggekai	40	4	Tre	Bygg	Dårlig?
Skjervøy	Monterkaia	Skjervøy havn	Trelast	Privat	Monter	nei	28	3	Tre	Ukjent	Dårlig
Skjervøy	Skjervøy fisk&sk.	Skjervøy havn	Fisk	Privat	Skjervøy Fisk og Skalløyr	fiskebåter	110	4	Tre	Fiskebruk, kran	God
Skjervøy	Kai Kystservice	Skjervøy havn	Pir	Privat	Kystservice Skjervøy	Kystservice Skjervøy	80 (pir)	2-5	Tre	Ukjent	Dårlig?
Skjervøy	Kollagermes	Skjervøy havn	Allmenningskai	Kommune	Skjervøy kommune	Ukjent	35	8	Betong	Ukjent	Ukjent
Skjervøy	Sandøra	Sandøra	Oppdrett	Privat	Marine Harvest AS	Marine Harvest	30	9	betong	Ukjent	God
Skjervøy	Solstrand	Lauksletta	Oppdrett	Privat	Arnøy Laks AS	Oppdrett	25	6	Tre/betong	kran, verksted	God
Skjervøy	Nikkeby fergekai	Nikkeby	Fergekai	Fylke	Troms fylkeskommune	Fergedrift	Ukjent	Ukjent	Betong/stål	Ukjent	God?
Skjervøy	Vorterøy	Vorterøy	Passasjer	Kommune	Skjervøy kommune	Hurtigbåt, fritidsfartøy	24	Ukjent	tre	bygning	God
Skjervøy	Storstein fergekai	Storstein	Fergekai	Fylke	Troms fylkeskommune	Fergedrift	Ukjent	Ukjent	Betong/stål	Ukjent	For liten for større ferge
Skjervøy	Lausundskaret fergekai	Lausundskaret	Fergekai	Fylke	Troms fylkeskommune	Fergedrift	Ukjent	Ukjent	Betong/stål	Ukjent	?



Kommune	Navn på kai	Beliggenhet	Type kai	Kaieier (type)	Kaieier (navn)	Aktivitet i dag/viktige brukere	Lengde (m)	Dybde LLV (m)	Bygge-materiale	Bygninger, utstyr på kai	Standard
Lyngen	Tytebærvika kai	Tytebærvika Ullsfjorden	Industrikai	Kommune	Lyngen kommune	YIT: Uttransport av pukk, grus, asfalt og tyngre	30 m (ny i 2019), 90 m	10	Betong	Transportbånd	Dårlig pr. dags dato. Skadet av båt 2017
Lyngen	Vollneset kai	Furuflaten	Industrikai	Kommune	Lyngen kommune	Ut/inn-transport varer til industrien	70	8	Betong	Nei	Ny kai under bygging
Lyngen	Sandneset	Nord Lenangen	Industrikai	Kommune	Lyngen kommune	Ut/inn-transport varer til variert industri samt fiskeri	90	12	Betong og tre	Nei	Ny
Lyngen	Lenangstøra Havn	Lenangstøra	Statlig fiskerihavn	Statlig	Kystverket	Fiskeformål, småbåthavn-fritid	22	5	Tre	Kaiskur	God
Lyngen	Hammneset-Nord Lenangen Havn	Nord Lenangen	Statlig fiskerihavn	Statlig	Kystverket	Hurtigbåtanløp-Fylkesstrafikk, fiskeri, småbåthavn-fritid	28	6	Betong	Nei	God
Lyngen	Lenangstøra Havn	Lenangstøra	Privat	Privat	Lyngen reker	Rekeindustri	62	5	Tre	Driftsbygning-fiske, fangst, Produksjonslokale	God
Lyngen	Koppangen brygger	Koppangen	Privat	Privat	Koppangen brygger AS	Fisketurisme, reiseliv	23		Tre	Overnatting	God
Lyngen	Sørheim Brygger	Lyngseidet	Privat	Privat	Sørheim Brygge AS (reiselivsforetak)	Fisketurisme, reiseliv	27	3.5	Tre	Overnatting	God
Lyngen	STRAUMSNESET-X-Lyngen	Nordlenangen	Privat	Privat	X-Lyngen (reiselivsforetak)	Fisketurisme, reiseliv, småbåthavn	25		Tre	Servering	God
Lyngen	Svendsby fergekai	Svendsby	Fergekai	Fylke	Troms fylkeskommune	Fergedrift	Ukjent	Ukjent	Betong/stål	Ukjent	God?
Storjord	Skibotn kai	Skibotsveien 278, 9143 Skibotn	Industrikai	Kommune	Storjord kommune	Fierbrukskai. Lite aktivitet. Noe bulk. Ønsker lakseaktteri (eller klippfiskproduksjon)	49,5	7	Betong	Lagerskur med strøm og vann (Eies av Norrtra?). Kran på kai.	Ønskes oppgradet. Flytte kaifront ut
Storjord	Rasteby	Rasteby	Notkai?	Privat	Ukjent	Ukjent	12	2	Ukjent	Ukjent	Ukjent
Storjord	Elvevoll	Elvevoll	Settefisk	Privat	Ukjent	Ukjent	Ukjent	Ukjent	Ukjent	Ukjent	Ukjent
Storjord	Kvesmenes	Kvesmenes	Ukjent	Privat	Ukjent	Båtbygging?	Ukjent	Ukjent	Ukjent	Ukjent	Ukjent

## 12.8 Kommunale kaier i Nord-Troms

	Kommune	Navn på kai	Beliggenhet	Lengde (m)	Dybde LLV (m)	Standard	Aktivitet i dag/ viktige brukere
1	Kvænanen	Burfjord industrikai	Burfjord	40 m industrikai + 25 m rutebåt	4,5	Bra	Bulk (grus/asfalt/gjødsel) stykkgoods mm. samt fiskemottak på industridel. Person og gods med lokalbåt
2	Kvænanen	Dunvik kai	Spildra (Dunvik)	30	Ukjent	Bra	Person/gods
3	Kvænanen	Ravelsnes kai	Spildra	23	Ukjent	Dårlig	Ikke i bruk
4	Kvænanen	Reinfjord kai	Reinfjord	20	Ukjent	Bra	Person/gods
5	Kvænanen	Seglvik kai	Seglvik	20	Ukjent	Ny 2013	Person/gods
6	Kvænanen	Skorpa kai	Skorpa	13	Ukjent	God	Adkomstkai/ ikke i daglig bruk
7	Kvænanen	Valanhamn kai	Valanhamn	25	Ukjent	Bra	Person/gods
8	Kåfjord	Djupvik fiskerihavn	Djupvik		Ukjent	flytekaianlegg	Karls Fisk og Skalldyr +
9	Kåfjord	Olderdalen	Olderdalen	60	6	Ønskes/blir oppgradert. Justert ned til 12t akseltrykk	(tom)
10	Kåfjord	Djupvik-allenning	Djupvik	40	4	Dårlig	(tom)
11	Kåfjord	Djupvik-industri	Djupvik	(tom)	6	God	Ensilasje, våtbulk
12	Kåfjord	Mandalen-allmenning	Løkvoll	40	Ukjent	svært lite bakareal	YIT. Pukk og grus, gjødsel
13	Kåfjord	Mandalen-fiskeri	Løkvoll	(tom)	Ukjent	Lite bakareal	Karls Fisk og Skalldyr +
14	Lyngen	Sandneset	Nord Lenangen	90	12	Ny	ut/inn-transport varer til variert industri samt turistformål
15	Lyngen	Tytebærvika kai	Tytebærvika Ullsfjorden	30 m (ny i 2019 - 90 m)	10	Dårlig pr. dags dato. Skadet av båt 2017	YIT. Uttransport av pukk, grus, asfalt og tyngre industriprodukter
16	Lyngen	Vollneset kai	Furufflaten	70	8	Ny kai under bygging	ut/inn-transport varer til industrien
17	Nordreisa	Oksfjord havn	Oksfjord	17	5	Bra kai	10 fiskebåter ligger der. En del aktivitet.
18	Nordreisa	Sørkjosen kai	Sørkjosen	30	5,5	OK, men begynner å bli gammel	Inngående god. Fellskjøpet,
19	Nordreisa	Klubbnes nord	Klubbnes	(tom)	Ukjent	Ubrukelig	Ingen
20	Skjervøy	Container kaia	Midtre havn	80	8	God	
21	Skjervøy	Nofi	Indre havn	32	6	God	
22	Skjervøy	Refa	Indre havn	75	6	Normal/dårlig	
23	Skjervøy	Terminal kaia/ Skjervøyterminalen	Ytre havn	215	8	God	Hurtigruten, variert, stykkgoods, daglig bruk
24	Skjervøy	Ytre havn	Ytre havn	50	8	Normal/dårlig	
25	Skjervøy	Vorterøy	Vorterøy	24	Ukjent	God	Hurtigbåt, fritidsfartøy
26	Skjervøy	Industrikaia på Skaret	Skaret	60	5-6	God	Arnøy Laks
27	Skjervøy	Kollagemes	Skjervøy havn	35	8	Ukjent	(tom)
28	Skjervøy	Årviksand-Årvikbruket	Årviksand	15	4	God	Årvikbruket
29	Skjervøy	Årviksand-fiskebåter	Årviksand	50	4	Dårlig	Fiskebåter, annet
30	Storfjord	Skibotn kai	Skibotnveien	49,5	7	Ønskes oppgradert. Flytte kaifront ut	Flerbrukskai. Lite aktivitet. Noe bulk. Ønsker lakseslakteri (eller klippfiskproduksjon)



Bilde 12-1: Sørkjosen kai (Foto: Transportutvikling AS, 2018)

## 12.9 Program studietur til Vesterålen

Mandag 22. oktober 2018				
08:30	08:45	Velkommen		v/ Prosjekteier
08:45	11:30	Status kaioversikt i Nord-Troms	MS "Trollfjord"	TU/alle
		Havne- og farvannsloven		
		Samarbeidmuligheter		
11:30	12:30	<i>Lunsj</i>	MS "Trollfjord"	Alle
13:00		<i>Vi går i land i Sortland</i>		
13:15	14:15	Presentasjon av Sortland havn	Sortland havn	v/Havnesjef Rune W Monrad, Sortland Havn KF
14:15	15:15	Transport fra Sortland til Myre og innsjekking på Myre Kysthotell	Myre i Vesterålen	
15:30	17:00	Befaring Primex Norway AS, en av verdens mest moderne filetfabrikker	Myre i Vesterålen	Alle
17:00	19:00	Presentasjon av Øksnes havn, disponering av næringsareal, havnesamarbeid mv	Fiskerihavnen, Myre	v/Havnesjef John Danielsen, Myre Havnevesen KF
20:00	20:30	Transport fra Myre til Nyksund		
20:30		<i>Middag på restaurant "Ekspedisjonen" i Nyksund</i>		
23:00	23:30	Transport fra Nyksund til Myre		

Tirsdag 23. oktober 2018:				
07:30	08:30	Frokost	Myre Kysthotell	Alle
09:00	10:30	Befaring hos fiskeforprodusenten BioMar AS	Myre i Vesterålen	Alle
10:30	11:30	Transport til Sortland		Alle
11:30	12:30	Rederibesøk hos Holmøy Shipping (Sortland)	Holmen, Sortland	Alle
12:45	14:00	<i>Lunsj</i>	<i>Sortland</i>	
14:00	14:30	Transport fra Sortland til Stokmarknes lufthavn (Skagen)		



Bilde 12-2: MS "Trollfjord" (Foto: Hurtigruten)