

Rapport

FORPROSJEKT HAVNEPLAN SENJAHOPEN FISKERIHAVN



INNHOLDSFORTEGNELSE

1	Bakgrunn.....	Side 1
2	Organisering.....	Side 2
3	Forankring.....	Side 2
4	Avgrensing.....	Side 2
5	Metode.....	Side 2
6	Trafikk/Råstoff.....	Side 3
	6.1 Fartøy som fisker torsk.....	Side 3
	6.2 Sildebåter.....	Side 3
	6.3 Frysetrålere.....	Side 3
	6.4 Sum båter i havna i 2007.....	Side 3
	6.5 Ut-transport av fiskeprodukter.....	Side 4
7	Arbeidstakere / Sysselsetting.....	Side 5
	7.1 Industri.....	Side 5
	7.2 Lokal effekt.....	Side 5
	7.3 Regional effekt.....	Side 5
8	Framtidsplaner.....	Side 5
9	Nye servicefunksjoner.....	Side 6
10	Vurdering av tiltak.....	Side 6
	10.1 Løsning av isproblematikken.....	Side 6
	10.2 Velferdstilbud til fremmedflåten.....	Side 6
	10.3 Liggekaier til fremmedflåten.....	Side 7
	10.4 Avfallshåndtering.....	Side 7
	10.5 Boligbygging.....	Side 7
11	Tiltak som foreløpig ikke er med i andre finansieringsplaner.....	Side 7
	11.1 Industriområder.....	Side 7
	11.2 Kaiområder.....	Side 7
	11.3 Bunkersanlegg.....	Side 7
	11.4 Rassikring og utbedring av tunneler på Mefjordveien.....	Side 8
12	Ikke vurderte problemstillinger.....	Side 8
13	Konklusjoner.....	Side 8
14	Kostnad.....	Side 8

1 BAKGRUNN

Fiskeri har alltid vært hovednæringen i Senjahopen. Den naturlige, lune havna gjør at Senjahopen har et fortrinn i forhold til vær, samtidig som man har nærheten til de rike fiskefeltene utenfor Senja. Mudringen av innseilingen til havna, og de siste års utbygging av fiskeindustrien har medført sterkt økende trafikk i havna. Antall fartøy som leverer råstoff til sildefabrikken har økt, samtidig som fartøyene blir stadig større. De ferdige produktene fraktes ut med stadig større lastebåter.

De siste årene har vi opplevd et fantastisk torskefiske utenfor Senja. Senjahopen har også blitt beskrevet som «Det nye Lofoten» på grunn av alle de mindre båtene som leverer fangsten her, og bruker liggekaier og øvrig infrastruktur i havna. Silde/lodde- og torskefisket foregår til dels samtidig. Dette medfører store utfordringer for logistikken i havna. Den mindre flåten har ei liggekai nærmest midt oppi sildeanlegget, mens ved ei annen liggekai blir båtene ute – eller innesperret når større lastebåter anløper frysehotellet. Vi ser også at det er konkurranse om å få liggeplass i det hele tatt, og i enkelte tilfeller blir det kollisjoner/konflikt mellom fartøy som skal levere fangst/laste ferdigvarer og de som har behov for liggeplass. Enkelte av de mindre båtene ligger for anker på Hopvatnet – med risiko for å skade vannledninga. Antall liggeplasser generelt er for lite, spesielt i vintersesongen.

De lokale fiskerne har de senere år benyttet Innerbruket som liggekai og lagringsplass for redskaper. Der er også egne buer med tilhørende kjøle- og fryseplass. Innerbruket eies av Nergård-konsernet, og en del av bygningsmassen er nå beordret tømt uten at tilsvarende lager finnes. Det er derfor behov for nye områder til lagring av alle typer redskaper og utstyr.

Enkelte vintere er det problemer med is på Hopvatnet. Når deler av Hopvatnet fryser til, blir indre del av havna utilgjengelig for de fleste båter, og spesielt den mindre flåten. Verkstedet innerst i havna kan ikke ta båter til kai i denne perioden, og de kaimeterne som eies av kommunen, og kunne vært benyttet som liggeplasser, blir utilgjengelig.

Forbruket av hjelpestoffer som salt, paller, emballasje o.l. øker i takt med produksjonen. Transport av søppel, papiravfall og brukte/ødelagte paller ut, skjer med lastebil/trailer. Det samme gjelder en del varer ut – spesielt fersk fisk og reker til Sverige og Finland. Denne fraktes med bil ut til markedene. Dette medfører at et stort antall lastebiler og trailere kjører til og fra havneområdet daglig, noe som stiller krav både til lasteområder og til trafiksikkerhet.

Senjahopen er pr.i dag en av Troms fylkes største fiskerihavner, regnet ut fra mengde landet råstoff. De siste årene har både vintertorskefisket og sildefisket foregått i de nære områdene utenfor Senja. Senjahopen blir med sin nærhet til feltene et naturlig valg for levering av fangst. Denne økte aktiviteten krever at man videreutvikler havna med tanke på gjensalg til den besøkende flåten og for å dekke servicebehovet på en ordentlig måte både for den lokale flåten og fremmedflåten. Det er fortsatt arealer rundt Hopvatnet som ikke er regulert, i disse ligger det potensiale for videre utvikling av fiskerirelatert virksomhet. Begrepet Senjahopen Fiskerihavn er allerede brukt som paraply for å markedsføre det totale servicetilbudet, senest på Norfishing 2008.

Med bakgrunn i disse utfordringene ser vi at det er nødvendig med en bedre regulering og logistikk i havna. Det er derfor tatt initiativ til å lage et forprosjekt til havneplan for Senjahopen. Arbeidet med forprosjektet er finansiert med tilskudd fra Berg næringsfond på 40.000 kroner.

2 ORGANISERING

Arbeidet med forprosjektet har vært avgrenset i henhold til avtale mellom Berg Næringsforum som prosjekteier og Senja Samdriftskontor AS som prosjektleder, og har vært organisert slik:

Prosjektleder: Senja Samdriftskontor AS v/Heidi Jacobsen
Styringsgruppe: Jan Harald Jansen, ordfører i Berg
Hildegunn Simonsen, administrasjonsleder i Gryllefjord Fryseri AS (Nergård)
Arvin Reiertsen, leder av Berg næringsforum

3 FORANKRING

1.Lokalt næringsliv.

Det lokale næringsliv opplever utfordringene daglig, og ser svært positivt på en kommende havneplan.

2.Kommunale planer.

Senjahopen havn har vært satsingsområde i *Strategisk nærings- og utviklingsplan (SNUP)* i flere perioder. Berg kommunes visjon er at Senjahopen skal bli den beste fiskerihavna i nord-Norge. *Arealplan for Berg, Torsken og Tranøy.*

3.Regionale planer

Regionalt utviklingsprogram for Troms 2007 (RUP)

Lenvik kommune har lansert «*Senja som fiskeriregion*» i sitt innspill til RUP. Som fylkets største fiskerihavn vil Senjahopen være sentral i en slik tenking.

4.St.meld. nr. 46 (1996-97) Kapittel 6 Fiskerihavner

5.Lov 1984-06-08 nr 51: Lov om havner og farvann

4 AVGRENSING

Forprosjektet er avgrenset til følgende:

- Kartlegge trafikk til og fra havna – både til lands og til vanns
- Beskrive forventet utvikling
- Avklare industriens kjente behov for arealer og tilleggstjenester
- Ut fra de signaler som kommer fra industrien foreslå bruk av ikke regulerte områder
- Prissette foreslåtte tiltak

5 METODE

Det ble tidlig sendt ut et firedelt spørreskjema med følgende spørsmål:

1.Kartlegging av trafikk: Antall båter/biler og mengde råstoff/hjelpestoffer inn/ut av havna.

2.Arbeidstakere: Antall ansatte, dag-, uke- og sesongpendlere. Lønnskostnader.

3.Fremtidsplaner: Hvordan vil punkt 1 og 2 se ut i framtiden når man hensyntar planene?

4.Nye servicefunksjoner: Hvilke nye funksjoner ser man som viktig å få på plass?

I tillegg har vi snakket med sentrale personer i næringslivet for å utdype de opplysningene som kom inn.

6 TRAFIKK / RÅSTOFF

Vi ønsket i utgangspunktet å få inn data over mottatt råstoff samt båt- og biltrafikk fra flere år; 2002, 2005, 2007 og forventet i 2010 og 2013. De forskjellige næringsaktørene har levert sine trafikkdata fra forskjellige år, det har derfor vært en utfordring å finne en måte å presentere sammenlignbare data på. Det mest relevante ble til slutt å bruke 2005 og 2007, samt forventede tall for 2009. Innsamlede data viser at mottatt råstoff i 2005 og 2007 var på henholdsvis ca. 40.000 og ca.52.000 tonn. Forventet kvantum for 2009 er på ca. 70.000 tonn.

Det er mottak av sild som representerer den største økningen. Det forventes økning fra ca.20.000 tonn i 2005 til ca. 40.000 tonn i 2009, som blir første hele driftsår med ny fabrikk. Mottak av reke har holdt seg stabilt på rundt 10.000 tonn i året. Øvrig økning har vært og forventes å bli på hvitfisk.

6.1 Fartøy som fisker torsk

Det var i april 2008 registrert til sammen 30 fiskere (på blad A og blad B) hjemmehørende i Senjahopen. Antall hjemmehørende fiskefartøy var på samme tidspunkt 39. I vintersesongen 2008 kom det ca. 100 tilreisende fiskere på ca 65 fartøyer

6.2 Sildebåter

Statistikk fra Norges Sildesalgslag viser at antall båter som har levert sild til fabrikk i Senjahopen i 2005, 2006 og 2007 var henholdsvis 214, 122 og 144.

Fra høsten 2008 ble kapasiteten på mottak av sild tilnærmet fordoblet, noe som gir grunn til å anta at antall anløp pr.år vil øke, selv om båtene er større og leverer større kvantum pr.gang.

6.3 Frysetrålere

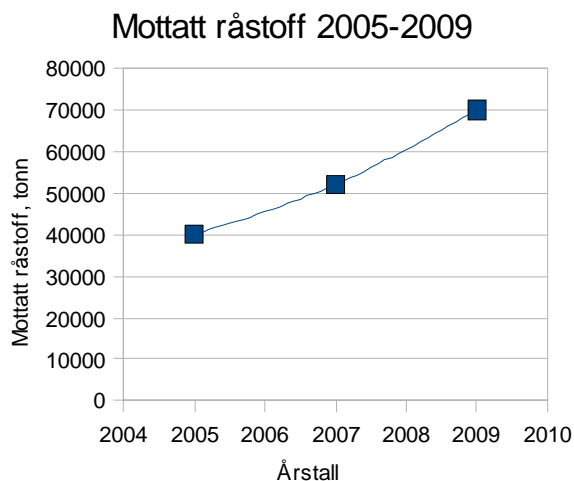
Anløp av frysetrålere til "frysehotellet" holder seg jevnt på ca 40 pr år.

6.4 Sum båter i havna i 2007

Innsamlede data viser at det i 2007 har vært følgende sammensetning av båter som har benyttet havna i Senjahopen, beskjedne anslag:

Kystfiskebåter i torskesesongen	100	(daglig)
Sildebåter i sesongene	144	(kortere opphold ved levering)
Frysetrålere	40	(1- 2 dager pr. gang)
Lastebåter	170	(kortere opphold)

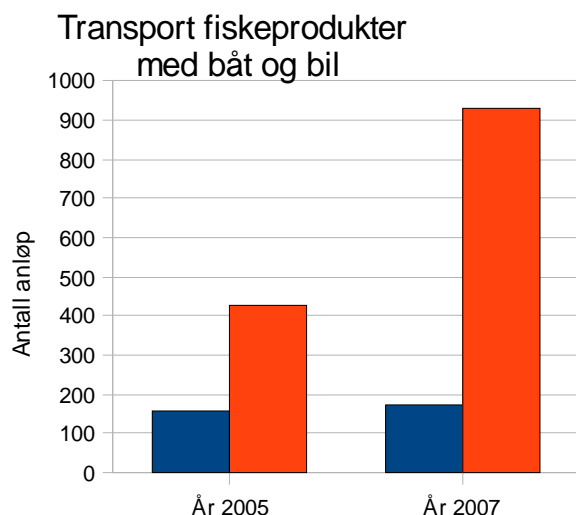
Tilsammen var det i 2007 over 450 fartøy som brukte havna.



Tabellen viser at mengden mottatt råstoff forventes å øke fra 40.000 tonn i 2005 til 70.000 tonn i 2009.

6.5 Ut-transport av fiskeprodukter

Råstoffet ankommer Senjahopen med fiskebåter i alle størrelser. Ut-transport av ferdige produkter skjer i stadig større grad med bil. Tabellen nedenfor gjengir utviklingen i veitransport fra 2005 til 2007.



Figuren viser at transport av ferdigvarer ut av Senjahopen i stadig større grad skjer med bil. Antall biler som transporterte råstoff ut økte fra 428 i 2005 til 931 i 2007. Transport av hjelpestoffer og søppel er ikke tatt med i denne framstillingen. Antall anløp av lastebåter var relativt stabil, og lå på rundt 170-200 pr.år.

Figuren er basert på opplysninger fra industrien. Det presiseres at all transport av hjelpestoffer som salt, paller og emballasje inn til industrien samt transport av søppel ut av bygda ikke er medtatt. Tilleggstrafikken i forbindelse med de siste utbyggingene hos Nergård er heller ikke med. Samtaler med representanter for industrien bekrefter de oppgitte tall – man leverer mindre kvantum varer pr.gang, og da er det mest hensiktsmessig å bruke bil.

Tar man høyde for transporten av hjelpestoffer og søppel kommer antall lastebiler til og fra industrien opp i godt over 1000 enheter pr.år.

Transport av varer til øvrig næringsliv som dagligvarebutikk og mekanisk verksted representerer ytterligere tillegg i antall enheter. Regner man med at det i snitt kommer to biler pr.uke til butikk og mek.verksted (Senja Rutebil AS og varebil til butikken) er dette et tillegg på 100 biler i året.

Som konklusjon kan man si at det i 2007 var en samlet inn- og uttransport fra Senjahopen på minimum 1100 lastebiler/trailere.

Til tross for at trailertrafikken er økende, er det viktig å presisere at hovedtyngden av ferdige fiskeprodukter fortsatt sendes ut av havna med båt. Statistikk fra Nergård viser at det i 2005 ble sendt ca. 26.000 tonn med båt og ca. 4.000 tonn med bil. Tilsvarende ble det i 2007 sendt ca. 31.000 tonn med båt og ca. 6.000 tonn med bil.

7 ARBEIDSTAKERE/SYSSELSETTING

7.1 Industri

Det er i sesongen ca.125 ansatte i fiskeindustrien i Senjahopen. (Nergård-clusteret og Aksel Hansen AS) I tillegg kommer ansatte i tilknyttede bedrifter som Chitonor AS og Contra AS, Ekspresslossing AS samt verkstedindustri og annen service som Maritim Installasjon AS og ICA-butikken To Søstre AS. Til sammen kan man dermed si at det er ca 150 personer ansatt i bedrifter med direkte tilknytning til havna. Herav er det opplyst at ca.12 personer dagpendler inn fra omkringliggende bygder. Det er i tillegg ca. 40 personer som er sesongpendlere til Nergård Sild AS og Aksel Hansen AS, og 8 –10 personer som pendler inn for hver gang frysetrålerne skal losses (Ekspresslossing). Å finne bosted til sesongpendlerne byr også på utfordringer.

Antall sysselsatte i fiske og tilhørende industri og tjenesteproduksjon var vinteren 2008 på rundt 270!! Fra september 2008 har antall arbeidstakere på sildefabrikken økt med 25-30 personer. Dette betyr at det i vintersesongen 2009 vil være rundt 300 personer i arbeid direkte tilknyttet havna!! (Dette inkluderer de 130 fiskerne nevnt i pkt. 6.1.)

Mannskap på frysetrålerne, silde- og lastebåter er ikke tatt med. Ansatte i øvrig næringsliv og offentlige institusjoner er heller ikke tatt med i dette sammendraget.

7.2 Lokal effekt

Aktiviteten rundt havna skaper etterspørsel etter andre serviceytelser.

I forbindelse med Norfishing 2008 ble det laget en reklamefolder som viser at det allerede er et variert tilbud av tjenester i Senjahopen og Mefjordvær. En utbygging av havna vil kunne skape grunnlag for etablering av enda flere tilbud, som vil være et supplement til de arbeidsplassene som allerede finnes. Klarer man å utjevne sesongsvingningene og samtidig øke antall tilgjengelige boliger, har man mulighet til å bosette flere av de som i dag pendler inn. Økt bosetting vil generere økt etterspørsel etter varer og tjenester både lokalt og regionalt.

7.3 Regional effekt

Industrien i Senjahopen sysselsetter folk fra hele ytre midt-Troms, og er dermed med på å opprettholde bosetting og servicetilbud både i andre bygdesamfunn og i regionsenteret Finnsnes.

8 FRAMTIDSPLANER

I Regionalt utviklingsprogram for Troms (2007, s.14) står det under punktet om fiskeri og havbruk at et innsatsområde i Regionalt Samarbeidsforums felles strategi er å stimulere fiskerinæringen til å utvikle nisjeprodukter og arbeide mot nye markeder, samt å videreutvikle foredlingsindustrien for fisk og reke.

Industrien ønsker å utjevne sesongsvingningene og skape helårige arbeidsplasser. Klippfisktørring hos Gryllefjord Fryseri AS, hvor en benytter frossenfisk, og etableringen av Senja Canning AS i Fjordgard er gode eksempel på at man er i gang med prosesser rundt videreføring av råstoff. Senja Canning AS skal i første omgang drive med hermetisering av torskelever. Man ser også et potensiale i ytterligere foredling av klippfisk, selv om det pr. i dag ikke foreligger ferdige planer rundt dette. Konkret forsøker man å knytte så mange fartøy og fiskerettigheter som mulig til stedet, for dermed å sikre råstofftilgangen. Man har klare forventninger til økt mengde landet råstoff, på grunn av tidligere nevnte nærhet til feltene. Produksjonsplikten på tildelte fiskerettigheter øker, noe som betyr at man i større grad må bearbeide råstoffet i henhold til konsesjonsvilkårene. Det vil

derfor bli nødvendig å tenke nye produkter og prosesser for å oppfylle disse kravene, noe som i sin tur vil føre til behov for flere arbeidstakere, i første omgang sesongarbeidere.

Andre gode eksempler på videreføring er allerede etablerte bedrifter som Chitinor AS og Contra AS. Disse utvinner stoffer fra henholdsvis rekeskall og torskemager.

9 NYE SERVICEFUNKSJONER

På spørsmål om hva man ser som viktige funksjoner å få på plass i havna, har vi fått følgende svar:

- Løsning av isproblematikken på havna
- Velferdstilbud for fremmedflåte
- Liggekaier for fremmedflåte
- Tilgjengelige industriområder
- Tilgjengelige kaiområder for service, redskapshåndtering o.l
- Større bunkersanlegg
- Miljø / Avfallshåndtering
- Rassikring og utbedring av tunneler på Mefjordveien
- Tilrettelegging for boligbygging

I tillegg nevnes flere fritidstilbud som f.eks. skitrekk, cross/motorsport, squash/badminton...

10 VURDERING AV TILTAK

Flere av de nevnte tiltakene er allerede tatt tak i, noen er til og med delvis finansiert:

10.1 Løsning av isproblematikken:

Det foreligger konkrete planer for å minske mengden ferskvann som renner ut i havet og skaper isproblemer.

Total kostnad anslått til	<u>kr.1.300.000</u>
Innvilget fra Kystverket	kr. 800.000
Innvilget fra Troms Fylkeskommune	kr. 500.000

Den første fasen der man leder bort ferskvannet er dermed fullfinansiert. Man vil deretter se an effekten av dette tiltaket. Dersom dette tiltaket viser seg å ikke være tilstrekkelig, må alternative løsningsforslag utarbeides.

10.2 Velferdstilbud til fremmedflåte:

Den planlagte VTA-bedriften i Berg kommune skal ligge på Steinneset i Senjahopen. Det skal settes opp et nytt flerfunksjonsbygg i tilknytning til Senjahallen. VTA-bedriften skal drive vaskeri, og kan dermed selge denne tjenesten til tilreisende til havna. Bygget skal også inneholde garderobeanlegg som kan benyttes av tilreisende fiskere, det skal være felles oppholdsrom og squash-hall.

Treningsstudio som i dag ligger i Tørrfiskhuset skal flyttes til nybygget, og man planlegger også kafé/kantine med tilgang til internett. Her har det lokale næringsliv bevilget kr 1.200.000.

Det snakkes om en investering på opptil 14 millioner kroner.

Finansiering er i orden, det er planlagt oppstart på grunnarbeidet i januar 2009.

10.3 Liggekaier til fremmedflåte

Nedenfor Senjahallen skal det legges ut flytekaianlegg med 26 liggeplasser. Flytekaianlegget er kostnadsberegnet til kr. 2.750.000 og det er gitt tilsagn om tilskudd på 770.000 fra Kystverket.

Total kostnad beregnet til	<u>kr. 2.750.000</u>
Tilskudd fra Kystverket	kr. 770.000

Det forutsettes at tiltaket fullfinansieres gjennom et spleiselag der næringsliv, kommune og fylkeskommune går sammen.

10.4 Avfallshåndtering

Det er i september 2008 laget prosjektbeskrivelse til et forprosjekt som skal avdekke behov samt foreslå og prissette mulige løsninger for bedre håndtering av alle typer avfall i havna. Søknad om delfinansiering ble behandlet i Berg næringsfond, som ønsket at dette ble tatt inn i selve havneplanarbeidet. Eventuelle investeringer i forbindelse med anlegg for avfallshåndtering er dermed ikke kostnadsberegnet.

En mulig løsning med tanke på driften av et slikt anlegg, kan være å legge det inn under den planlagte VTA-bedriften.

10.5 Boligbygging

Private aktører er i gang med utredninger for bygging av flere boliger. Første fase av dette prosjektet er ferdig finansiert.

11 TILTAK SOM FORELØPIG IKKE ER MED I ANDRE FINANSIERINGSPLANER

11.1 Industriområder

Alle tidligere regulerte industriområdene på vestsida av havna er tatt i bruk. På Grashopen er Fryseritomta og naboeiendommen regulert til industriområde. Det er skissert planer om opplagskaier og redskapslager for mellomstore båter (60-80 fot) på disse områdene. Et område som i dag ikke er regulert/tatt i bruk, er strekningen mellom Innerbruket og Maritim Installasjon AS. En utfylling av dette området kan være en naturlig forlengelse og fortetning av allerede regulerte industriområder. En eventuell skredsikring på Grashopen vil også kunne frigi masser til utfylling av industriområder. (Se arealplan for Berg, Torsken og Tranøy)

11.2 Kaiområder

Kaier foran nye industriområder vil avhjelpe behovet for liggeplasser for større fartøy, og lette tilgangen for service, redskapshåndtering o.l.

11.3 Bunkersanlegg

Det er uttrykt ønske om større bunkersanlegg. Lokalisering av dette må avklares.

11.4 Rassikring og utbedring av tunneler på Mefjordveien

Vår kartlegging av trafikk viser at det er en kraftig økning i antall trailere som trafikkerer Mefjordveien. Det er en merkbar endring fra sjø- til landtransport av fisk og hjelpestoffer. Det er laget rassikring i to områder langs veien, og det planlegges nå sikringsnett i resten av Svartholla.

Ut fra den store trafikken som går langs denne veien er ikke disse tiltak tilstrekkelig.

Skikkelig rassikring av Mefjordveien må prioriteres høyere.

Selv om Senjahopen har to veier ut etter at Geitskartunnelen kom, vegrer trailersjåførene seg mot å kjøre via Bergsbotn og fjellovergangen der. Dessuten foregår all innpendling av arbeidere og fiskere langs Mefjordveien.

Dette bekrefter at det er, og fortsatt vil være, Mefjordveien som er næringslivets forbindelse til og fra Senjahopen. Vegen må dimensjoneres og sikres deretter. Tunnelene er heller ikke dimensjonert etter dagens trafikk, og bør utvides.

Det hender ofte at trailerne er borti tunneltakene med skapene, og at møtende biler må rygge ut av tunnelen eller til nærmeste lomme, for å slippe vogntog/lastebiler forbi.

En rassikring og utvidelse av tunneler langs Mefjordveien vil også kunne frigi masser til ei eventuell utfylling av industriområdet mellom Innerbruket og Maritim Installasjon AS.

12 IKKE VURDERTE PROBLEMSTILLINGER

Man har ikke avklart forhold rundt for eksempel miljø- og kulturvern og grunnforhold.

Vann er en knapphetsressurs i Senjahopen. Mulighetene for å etablere vannkrevende virksomhet vil være avhengig av tilgangen på vann. Dette er ikke vurdert i forprosjektet.

Forholdet til eksisterende bebyggelse/naboer er heller ikke vurdert.

13 KONKLUSJON

Vår kartlegging har avdekket at trafikken i havna i Senjahopen allerede er stor, og at man forventer ytterligere vekst i årene som kommer. Det er derfor behov for regulering av områder for forskjellige formål, man må få bukt med isproblematikken og legge til rette for videre utvikling av servicetilbudene. Dette bør gjøres i en mer detaljert plan, det anbefales derfor at man setter i gang arbeidet med havneplan for Senjahopen. I denne prosessen er det viktig at alle parter rundt havna blir involvert.

14 KOSTNAD

Vi har sendt forespørsel om pris til bare en tilbyder, nemlig Barlindhaug Norfico AS ved Trond Pedersen. Han opplyser at kostnaden for å utarbeide havneplan for Senjahopen vil ligge på kr. 250.000,-. Styringsgruppa har kommet fram til at man dermed har fått en pekepinn på hvor stor kostnaden vil bli, og at man heller sender forespørsel til flere tilbydere når man er klar til å gå i gang med planarbeidet.

Kilder: Lokalt næringsliv
Søknad til Kystverket om tilskudd til flytekaier
Arealplan for Berg, Torsken og Tranøy
Strategisk Nærings- og Utviklings Plan for Berg kommune (SNUP)
Regional Utviklings Plan 2007 (RUP)
Internett