

MØTEINNKALLING

Utvalg: HAVNESTYRET
Møtested: Kommunestyresalen
Møtedato: 07.12.2011 **Tid:** 18:00

Eventuelt forfall meldes til tlf. 78 78 20 00
Varamedlemmer kan møte hvis ønskelig

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr.	Tittel
7/11	10/853	STRATEGI- OG HANDLINGSPLAN HAVN - NY HANDLINGSPLAN FOR 2012
8/11	11/835	ØKONOMIPLAN HAVN 2012-2015
9/11	11/836	NYTT AVGIFTSREGULATIV I BERLEVÅG HAVNEDISTRIKT FRA 01.01.2012
10/11	11/839	TILBUD - PROSESSLØP FOR HAVNEUTVIKLING I BERLEVÅG KOMMUNE
11/11	11/838	STORMSKADER PÅ FLYTEBRYGGA INDRE HAVN
12/11	11/837	ALLMENNINGSKAIA I KONGSFJORD
13/11	11/747	SAMARBEIDSAVTALEN MED NORLINES REISEBYRÅ
14/11	10/859	STATISK VURDERING AV HURTIGRUTEKAIA I BERLEVÅG

Berlevåg, den 30. november 2011

Vidar Efraimsen
leder

STRATEGI- OG HANDLINGSPLAN HAVN - NY HANDLINGSPLAN FOR 2012

Saksbehandler: Robert Moan
Arkivsaksnr.: 10/853

Arkiv: U01

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
5/10	Havnestyret	06.12.2010
6/10	Havnestyret	15.12.2010
3/11	Havnestyret	22.03.2011
7/11	Havnestyret	07.12.2011

Innstilling:

Saken legges frem til diskusjon / videre arbeid i havnestyret.

Bakgrunn:

Strategi- og handlingsplan for havnene 2011 – 2012, vedtatt i mars/april 2011, tas opp til ny behandling i sammenheng med utarbeidelse av ny handlingsplan for 2012.

Havnesjefen har utarbeidet et forslag til ny handlingsplan for 2012. I forslaget er tatt høyde for de politiske signaler som er fremkommet den siste tiden knyttet til ønsket fremtidig havneutvikling i kommunen.

Vurdering:

Havnestyret bes gå gjennom forslag til handlingsplan (lengst bak i dokumentet), og vurdere tiltakene som presenteres. Formålet med utkastet er å gi et utgangspunkt for en diskusjon og eventuelt justere utkastet i henhold til havnestyrets ønsker.

For øvrig ønsker havnesjefen at det avsettes tid til en gjennomgang av strategidokumentet i sin helhet, da det er viktig å få avklart om havnestyret ønsker justeringer / nye momenter inn i dokumentet før videre behandling i kommunestyret.

Vedlegg: Strategi- og handlingsplan 2011-2014,
med utkast til handlingsprogram for 2012

Bjørn Ove Persgård
rådmann

Strategi- og handlingsplan for havnene 2011 – 2014

Berlevåg kommune



Hovedmål

I løpet av planperioden skal havnene i Berlevåg kommune tilby styrket infrastruktur og servicenivå, og derigjennom sikre økt aktivitet og lønnsomhet i næringslivet og høyere inntekter til havneforvaltningen.

Innledning

Havnestyret i Berlevåg kommune har i løpet av det siste året påpekt viktigheten av å utarbeide en strategi- og handlingsplan for havneforvaltningen. Hovedsakelig for å etablere styrket forutsigbarhet og overordnet styring og kontroll innen havn og havnerelaterte drifts- og utviklingsoppgaver. Havneplanen vil på den ene siden gi en oversikt over sentrale oppgaver innenfor havneforvaltningen. På den andre siden skal planen fokusere på viktige utviklingsområder som kan bidra til å styrke servicenivå og infrastruktur. Geografisk nedslagsområde for planen vil være Berlevåg indre havn, dampskipskaia og Kongsfjord havn.

Bakgrunn

Berlevåg kommune er et fiskerisamfunn som i sin tid ble grunnlagt på grunn av nærheten til fiskeriressursene i Barentshavet. Fiskerinæringen har alltid vært og vil fortsatt være en svært viktig næringsvei for Berlevåg, og utgjør et viktig grunnlag for fremtidig bosetting i kommunen.

I hvilken grad vi lykkes i å skape en positiv utvikling i Berlevåg og Kongsfjord, avhenger i stor grad av hvor dyktig kommunen er til å tilrettelegge for drift og utvikling av infrastruktur og øvrig service i havnene. En tidsriktig og funksjonell infrastruktur kombinert med et godt tjeneste- og servicetilbud, er kommunens fremste konkurransefortrinn overfor andre fiskerikommuner i Øst Finnmark og i Nord-Norge.

Berlevåg kommune er avhengig av å etablere et styrket inntektsgrunnlag innenfor havnedriften. Økte inntekter skapes gjennom økt aktivitet, og det er da helt avgjørende at kommunen i fremtiden kan tilby et servicenivå og liggeforhold som medvirker til at fremmedflåten velger Berlevåg kommune som utgangspunkt for egen fiskeriaktivitet. På nåværende tidspunkt er Hurtigruten den viktigste inntektskilden for havnedriften i kommunen. For å ta vare på denne viktige aktøren i fremtiden, må kommunen rette økt fokus mot dampskipskaia i tiden fremover. En oppgradering av dampskipskaia (evt. bygging av ny D/S-kai) er i tillegg avgjørende for å sikre økte inntekter i sammenheng med den forestående trafikken vindkraftutbygging i Berlevåg kommune vil skape.

Berlevåg kommune er informert om at en privat aktør vurderer oppbygging av et moderne fiskeindustribygg i Kongsfjord. Realisering av dette prosjektet er imidlertid avhengig av et samarbeid med Berlevåg kommune i form av tilrettelegging gjennom offentlige grunnlagsinvesteringer. Økt fiskeriaktivitet i Kongsfjord vil være positivt og bety en styrket råstoffmengde, flere arbeidsplasser og positive ringvirkninger i lokalsamfunnet.

Berlevåg kommune ønsker i tillegg å rette økt fokus mot havneforvaltningens organisering og drift. Bakgrunnen for dette er at havnene over flere år har måttet lide under hyppig utskifting i administrativ ledelse (havnesjeffunksjonen), manglende oppfølging og håndtering av vedlikehold og rutineoppgaver. Situasjonen har medført at deler av infrastrukturen i havnene i dag forfaller på grunn av et betydelig vedlikeholdsetterslep. Fokuset på det langsiktige utviklingsarbeidet i havnene har i stor grad vært fraværende pga manglende kontinuitet i ledelsen.

Driftsspesifikke utfordringer

Viktige organisatoriske og økonomiske utfordringer som Berlevåg kommune må finne en løsning på, før en har mulighet til å sikre en konstruktiv drift- og utvikling av havnene i Berlevåg og Kongsfjord:

- Havnekassa er preget av høye kapitalutgifter på lån pga høye renteutgifter i forbindelse med utbygging av fiskerikai i indre havn ved årtusenskiftet,
- Inntektene i havnekassa innhentes hovedsakelig gjennom avgifter som belastes hurtigrutens trafikk over dampskipskaia, mens en mindre andel hentes inn over indre havn og fiskerinæringen,
- Havnekassa mangler økonomiske ressurser til å rekruttere ledelse og driftspersonell til daglig drift og oppfølging av havnene,
- Dagens infrastruktur er av flere årsaker preget av lang tids forfall og manglende oppfølging, og krever derfor betydelige oppgraderinger for å tilfredsstille dagens krav,
- En oppgradering og utbygging av servicenivå og infrastruktur i havnene i Berlevåg vil bare kunne gjennomføres ved at havnekassa tilføres friske midler, dagens inntektsgrunnlag kan ikke håndtere ytterligere låne- og rentebelastninger.

Utfordringer og muligheter

Oppgradering og utvikling av havnene i Berlevåg kommune innebærer betydelige økonomiske investeringer. Målsettingen bør derfor være at investeringene som gjøres på sikt skal gi både direkte økonomisk avkastning gjennom økt aktivitet og trafikk i havnene, samt indirekte positiv effekt i form av ringvirkninger for handels- og servicebedrifter i kommunen.

I fortsettelsen presenteres en oversikt over muligheter og utfordringer. Dette for å gi et bedre bilde av positive og negative faktorer som har betydning for fremtidig inntektspotensial for havnekassa samt betydning for lokale ringvirkninger for fiskerinæringen og det øvrige næringslivet.

Muligheter;	Utfordringer;
<ul style="list-style-type: none"> • Nærhet til fiskefelt og trafikkled, • Arealer i ytre havn for å avlaste indre havn, • Aktivt fiskerimiljø, oppgraderte fartøy, • Råstoff av meget høy kvalitet, • Moderne offentlig fiskerikai i indre havn, • Leverandørindustri for fiskeflåten, • Nærhet fra kai til handels- og servicetilbud, • Industrianleggene har godt renommé • Betydelige investeringer i lokal flåte og industri de siste årene. • Finansieringsordninger i kommunal regi • Kommunal fokus på utviklingsarbeid 	<ul style="list-style-type: none"> • Lav nyrekruttering til fiskeyrket • Små kvoter gir ikke grunnlag for mannskap, • Ensidig flåtestruktur, • Ustabil råstofftilgang, • Liten, trang og grunn havn, • Dårlige liggeforhold i ytre havn, • Lav bearbeidingsgrad i lokal fiskeindustri, • Kompetanse forsvinner når fiskeindustrien bygges ned • Landbasert servicetilbud til fiskerinæringen er for dårlig, • Fraflytting og arbeidsledighet

Mål og satsingsområder

Hovedmål

I løpet av planperioden skal havnene i Berlevåg kommune tilby styrket infrastruktur og servicenivå, og derigjennom sikre økt aktivitet og høyere inntekter til havneforvaltningen.

Satsingsområder

Havnestyret foreslår følgende satsingsområder i havnene de neste fire årene;

1. Organisering og drift
2. Berlevåg indre havn
3. Berlevåg ytre havn, dampskipskaia
4. Kongsfjord havn
5. Markedsføring og informasjon

I. Organisering og drift

Resultatmål:

Etablere en driftsorganisasjon med nødvendig kompetanse og ressurser til å ivareta både daglige rutineoppgaver samt sikre langsiktighet og kontinuitet innen havnedriften frem mot 2014.

Delmål og tiltak:

- Ansette en daglig leder (havnesjef), og utforme stillingsbeskrivelse og resultatavtale som synliggjør vedkommendes ansvarsområder og arbeidsoppgaver,
- Etablere rutiner for oppfølging og vedlikehold av havnenes fysiske infrastruktur
- Etablere forståelse mellom administrasjon / havnesjef og havnestyre om hvordan partene skal samarbeide for å utvikle en konstruktiv fremtidig havneforvaltning,
- Utarbeide og innføre nytt avgiftsregulativ iht. ny havne- og farvannslov
- Utvikle systemer / rutiner for bedre håndtering av avfall og miljøgifter
- Revidere samarbeidsavtale med Norlines Fjærtøft, igangsettes så snart som mulig i 2012.
- Etablere avtaler for kjøp av tjenester fra private innenfor områder hvor kommunen mangler tilstrekkelig kompetanse, utstyr og ressurser,
- Sikre seg at vedlikeholdspersonell er tilstrekkelig utstyrt til å gjennomføre rutineoppgaver,
- Etablere samarbeid mellom kommune, havn og virksomhetene i havna for å oppnå best mulig servicenivå.
- Etablere styrket samarbeid med eiere av private kaier for å bidra til bedre koordinering av havneforvaltningen.

II. Berlevåg indre havn

Resultatmål:

Oppgradering og videreutvikling av infrastruktur og servicenivå for fiskeflåten for å gi grunnlag for økt aktivitet, flere arbeidsplasser og økte inntekter til havnedrift.

Delmål og tiltak:

- Installere nytt strømsystem på fiskerikai

- Etablere vannfyllestasjon på fiskerikai
- Etablere en sikker og forsvarlig snørydding på kaiene
- Intensivere arbeidet mot sentrale myndigheter for å sikre mudring av indre havn inkludert strandområde innenfor flytebyggene

III. Berlevåg ytre havn, Dampskipskaia

Resultatmål:

Tilby en oppgradert og funksjonell dampskipskai i Berlevåg for å sikre at hurtigruten opprettholder innseilingen til Berlevåg, samt for å kunne tilby godkjent infrastruktur til utbyggere av vinkraft i Berlevåg kommune.

Delmål og tiltak:

- Finne en snarlig avklaring / løsning på D/S kaia for å styrke tilbudet til Hurtigruta og godsbåter som anløper Berlevåg
- Gjennomføre kritiske vedlikeholdsoppgaver før vinteren,
- Vurdere bygging av ny kai i forbindelse med vindkraftutbyggingen i Berlevåg kommune,

IV. Kongsfjord havn

Resultatmål:

Tilby en moderne fiskerikai for å sikre økt aktivitet, økt råstoffmengde og flere arbeidsplasser til fiskeindustrien i Kongsfjord.

Delmål og tiltak:

- Kongsfjord flytebrygger avhendes etter nærmere avtale med Kongsfjord Båtforening (gjennomført),
- Benytte statlige tilskuddsmidler og kommunal egeninnsats for å gjennomføre nødvendige grunnlagsinvesteringer i Kongsfjord,
- Arbeide for styrket alternativ næringsaktivitet over havna i Kongsfjord

V. Markedsføring og informasjon

Resultatmål:

Utarbeide informasjonsmateriell og en strategi for positiv markedsføring av havnene i Berlevåg, for å synliggjøre fordeler og muligheter ved å bruke kommunens havner i tilknytning til fiskeri og annen næringsvirksomhet.

Delmål og tiltak:

- Etablere en enhetlig strategi for markedsføring av havnene i kommunen,
- Utforme informasjonsbrosjyrer og materiell for å synliggjøre infrastruktur og servicetilbud i kommunens havner,

- Utplassere informasjonsskilt i havnene for å veilede besøkende i forhold til handels- og servicetilbud, samt hvor havnerelaterte servicestasjoner er utplassert langs kaiene i Berlevåg,
- Utforme en nettside for havnedriften for bedre å synliggjøre infrastruktur, servicetilbud og andre forhold som er viktig for havnenes besøkende.

Kritiske suksessfaktorer

En oppgradering og utvikling av havnene i Berlevåg kommune krever bred politisk oppslutning i Berlevåg kommune. Dette ikke minst fordi utviklingstiltakene innebærer betydelige investeringer fra kommunens side, og at en derfor må nedprioritere andre viktige velferdstiltak for å realisere utviklingsarbeidet i havnene.

Nedenfor gis en punktvis oversikt over kritiske suksessfaktorer som må håndteres for å sikre at målsettingene for havnene kan realiseres;

- Berlevåg kommune må finne en konstruktiv løsning på utfordringene knyttet til organisering og drift,
- Havneforvaltningen må tilføres friske midler fra Berlevåg kommune,
- Havnemyndighetene må etablere en god dialog med brukerne av havnene for å styrke samarbeidet om havneutvikling
- Kommunen må bli bedre på å informere om tiltak, framdrift og resultater til brukerne.
- Det må eksistere stor grad av felles forståelse mellom havnenes brukere og Berlevåg kommune om hvilke utviklingstiltak som skal prioriteres i årene fremover

Handlingsplan for 2012

Handlingsplanen skal i hovedsak sikre gjennomføring av de delmål og tiltak som er behovsdokumentert under de fem satsingsområdene som er definert i strategidokumentet ovenfor. I handlingsplanen skal delmål og strategier spisses i konkrete tiltak, ressursmessig dekning, forpliktende tidsrammer og ansvarsplassering.

I fortsettelsen presenteres prioriterte tiltak for 2012:

Satsingsområde	Konkrete tiltak	Ressursbruk/ Stipulerte kostnader	Tidsfrist	Ansvarlig
Organisering og drift	Kvartalsmøter med brukerne av havna	Kveldsmøter i april, september og februar	Igangsettes i februar 2012	Havnestyre / Havnesjef
	Nytt avgiftsregulativ i hht ny havnelov	50 000,-	Januar 2012	Havnestyret
	Berlevåg kommunes kontrakt med Norlines Reisebyrå reforhandles	Innenfor budsjett	Februar 2012	Havnestyre / Havnesjef
Berlevåg indre havn	Vedlikeholdsavtale for oppfølging av infrastruktur i indre og ytre havn	75 000,-	Januar 2012	Havnesjef innhenter tilbud og iverksetter
	Forprosjektering av nye kaier (m/ trefront) og annen infrastruktur i indre havn – tilpasset sjarkflåten	100 000,-	Februar 2012	Havnestyret
	Investeringsbeslutning – bygging av nye trekaier i Bvg indre havn		Mai 2012	Kommunestyret
	Søke statlige tilskuddsmidler til bygging av kaier til fiskeflåten		Mars 2012	Havnestyret
	Etablere vannfyllestasjon i indre havn	50 000,-	Oktober 2012	Havnesjef innhenter tilbud og iverksetter
	Miljøstasjon (er) med overbygg	100 000,-	Oktober 2012	Havnesjef innhenter tilbud og iverksetter
	Fjerne utraste steinmasser under kai i Berlevåg indre havn	75 000,-	August 2012	Havnesjef innhenter tilbud og iverksetter
	Politisk lobbyering	50 000,-	Kontinuerl	Havnestyre /

Satsingsområde	Konkrete tiltak	Ressursbruk/ Stipulerte kostnader	Tidsfrist	Ansvarlig
	for å fremskynde mudring i indre havn		ig	kommunestyre
	Lyssetting av ledere i indre havn	20 000,-	Juni 2012	Havnesjef innhenter tilbud og iverksetter
Dampskipskaia	Forstudie / forprosjektering av ny Hurtigrutekai (Faveo prosjektledelse)	60 000,- Konkretisere investeringsbehov	Desember 2011 / januar 2012	Havnestyret / kommunestyret
	Gjennomføre statisk analyse av D/S kai for å avklare bæreevne	150 000,- (Finansieres av Varanger Kraft)	Januar 2012	Havnesjef
	Igangsette hovedprosjektering av ny D/S – kai	500 000,-	Mars 2012	Berlevåg kommune
	Søke statlige- og fylkeskommunale tilskuddsmidler til bygging av ny kai		Mars 2012	Berlevåg kommune
Kongsfjord havn	Politisk avklaring angående satsing i Kongsfjord		Januar 2012	Havnestyret / Kommunestyret
	Søke statlige tilskuddsmidler til bygging av ny kai	Utforming av søknad til Kystverket	Mars 2012	Havnesjef
Markedsføring og informasjon	Informasjon på kommunens nettsider	Innenfor budsjett	Mars 2012	Havnesjef
	Informasjonsfolder og kart for å synliggjøre tjenester og servicetilbud	50 000,-	Mars 2012	Havnesjef innhenter tilbud og iverksetter

BERLEVÅG HAVN RUTINEBESKRIVELSE FOR HAVNEMEDARBEIDER	Etter behov*	Daglig	Ukentlig	Hver 2.uke	Månedlig	Kvartal	Halvår	Årlig
D/S KAI OG INDRE HAVN								
Kontrollere ledere, livbøyer og lys								
Snørydding langs kaifront og rundt pullerter i indre havn								
Kontrollere flytebrygger for sne og is og iverksette tiltak, inklusiv redningsस्कøytekaia								
Kontrollere miljøstasjon for å sikre at avfall og miljøgifter dumpes på en forsvarlig måte, samt sikre at området er ryddet for snø								
Kontrollere at avfall og miljøgifter behandles forsvarlig ved private kaier								
Registrere fartøy som ligger ved offentlig kai, samt loggføre fartøy som er tilkoblet strøm ved vannhuset. Rapportere til Norlines Reisebyrå								
Avlese og innrapportere el-forbruk på strømmålere på D/S-kai, sivilforsvarslager og indre havn (vannhus, måler i Arctic anlegget)								
Holde oppsyn med offentlige kaier og flytebrygger i Berlevåg tettsted for å forsikre at alt er i orden								
Sikre at kaienes landareal holdes ryddig og oversiktlig								
Rapportere til havnesjefen om hendelser / forhold i havna som bør følges opp / utbedres, og som krever kjøp av tjenester fra private entreprenører								
Gjennomføre rutinemessig vedlikehold ved kaier og flytebrygger								
Gjennomføre inspeksjoner ved kaier og flytebrygger umiddelbart etter uvær								
Loggføre inspeksjoner, vedlikeholdsoppdrag og liknende for å dokumentere at havnas ulike anlegg følges opp etter avtalen.								
Holde kontakt med brukerne av havna for å registrere forslag / synspunkter som kan bidra til en positiv videreutvikling (melde inn til havnesjef)								
Nye rutiner registreres fortløpende og rapporteres til havnesjef								

ØKONOMIPLAN HAVN 2012-2015

Saksbehandler: Robert Moan
 Arkivsaksnr.: 11/835

Arkiv: 145 P10

Saksnr.: Utvalg
 8/11 Havnestyret

Møtedato
 07.12.2011

Innstilling:

- Fremlagte forslag til økonomiplan for havnekassa 2012 – 2015 godkjennes av havnestyret,
- Havnestyret vil i kommende periode arbeide aktivt for å bidra til å styrke havnekassens økonomi, for derigjennom å tilrettelegge for en positiv utvikling av havnene i Berlevåg kommune.

Bakgrunn:

Økonomiplan for kommende fireårsperiode er under utarbeidelse, og i den sammenheng fremlegges forslag til havnestyret. Forslaget er basert på de siste års regnskap fra havnekassa, samt vurderinger av hvor det kan være mulig å redusere utgiftene i kommende periode. Se forslag økonomiplan 2012 – 2015 på neste side.

De største utgiftspostene i regnskapet for 2011 er energi, forsikring og kommunale eiendomsgebyr. I tillegg har havnekasse relativt høye utgifter knyttet til vedlikehold, basert på det økonomiske handlingsrommet.

Avtalen med Norlines Reisebyrå står for en utgift i 2011 på ca kr 630 000,-, og justeres årlig i henhold til konsumprisindeksen.

Havnekassens årlige budsjett ligger på ca kr 1,9 millioner, og gir lite rom for investeringer og videreutvikling av infrastrukturen. Låne- og renteutgiftene knyttet til bygging av ny kai rundt årtusenskiftet er beregnet til ca kr 800 000,- i året i kommende planperiode.

Havnesjefen har de siste årene vært forsiktig hva gjelder bruk av havnekassens midler, og dette har sammen med lavere renteutgifter og ekstraordinære inntekter bidratt til å bygge opp et lite overskudd i havnekassa de siste årene. På nåværende tidspunkt har havnekassa en opptjent fondskapital på kr 616 964,-. Overskuddet vil imidlertid reduseres noe dette året, blant annet i lys av at tilstandsvurderingen på Hurtigrutekaia beløp seg til ca kr 175 000,-.

For øvrig har havnekassa et avdragsfond hvor det pr d.d. er opptjent en fondskapital på kr 165 897,- som ikke kan benyttes til drift men til avbetaling på renter og lån.

Konto		Tekst	Budsjett 2011	Budsjett 2012	Budsjett 2013	Budsjett 2014	Budsjett 2015	Regnskap 2011
101000	1000 330	Fastlønn	100 000					0,00
109000	1000 330	Pensjon	25 000					0,00
112000	1000 330	Annet forbruksmaterieell	0					99,60
112040	1000 330	Utgiftsdekning (ikke oppg.pl)	5 000					
112080	1000 330	Spesialbekledning, arb.tøy	2 000	3 000	3 000	3 000	3 000	
112095	1000 330	Øredifferanse						-1,86
114000	1000 330	Annonser						3 750,00
115000	1000 330	Kursholder, ekstern	5 000	10 000	10 000	10 000	10 000	
117050	1000 330	Leie av transportmidler	3 000	5 000	5 000	5 000	5 000	
117060	1000 330	Ikke oppgavepl. skyss						
180000	1000 330	Energi	100 500	146 000	130 000	130 000	130 000	125 429,58
118054	1000 330	Forsikring	47 000	50 000	50 000	50 000	50 000	42 530,00
119560	1000 330	Kommunale eiendomsgebyr	70 000	70 000	70 000	70 000	70 000	72 813,51
119580	1000 330	Faste avgifter, lisenser, avtaler	45 000	40 000	40 000	40 000	40 000	9 581,94
120000	1000 330	Inventar og utstyr	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	3 655,20
123000	1000 330	Vedlikehold bygning	45 000	100 000	100 000	100 000	100 000	99 378,40
123030	1000 330	Vedlikehold anlegg	25 000	30 000	30 000	30 000	30 000	16 127,60
127000	1000 330	Konsulentbistand	10 000	25 000	25 000	25 000	25 000	23 951,58
137010	1000 330	Kjøp av tjenester fra private	627 000	650 000	670 000	690 000	715 000	450 053,36
137510	1000 330	Betaling til distriktsrevisjon	10 000	10 000	10 000	10 000	10 000	
138000	1000 330	Kjøp fra foretak	25 000	25 000	25 000	25 000	25 000	
		Sum driftsutgifter	1 154 500	1 174 000	1 178 000	1 198 000	1 223 000	847 368,91
150000	1000 330	Renter av løpende lån	317 000	297 500	312 500	323 000	299 000	159 500,00
151000	1000 330	Avdrag på lån	486 500	486 500	486 500	486 500	486 500	333 250,00
154000	1000 330	Avsetning til disposisjonsfond						
155000	1000 330	Avsetning til bundne fond						
		Sum finansutgifter	803 500	784 000	799 000	809 500	785 500	492 750,00
162050	1000 330	Gebyrer	-28 000	-28 000	-28 000	-28 000	-28 000	-2 526,00
			-1 860	-1 860	-1 860	-1 860	-1 860	-1 075
164000	1000 330	Leieinntekter hurtigrutekai	000	000	000	000	000	363,00
164060	1000 330	Div gebyr havn						-34 100,71
		Sum driftsinntekter	-1 888 000	-1 888 000	-1 888 000	-1 888 000	-1 888 000	-1 111 989,71
190000	1000 330	Renteinntekter	-70 000	-70 000	-70 000	-70 000	-70 000	-43 491,88
193000	1000 330	Bruk av tidl. Års overskudd						
194000	1000 330	Bruk av ubundne disp.fond			-19 000	-49 500	-50 500	
195000	1000 330	Bruk av bundne fond						
		Sum finansieringsinnt	-70 000	-70 000	-89 000	-119 500	-120 500	-43 491,88
		Netto drift	-733 500	-714 000	-710 000	-690 000	-665 000	-264 620,80
		Netto finans	733 500	714 000	710 000	690 000	665 000	449 258,12
		Kapitlets netto	0	0	0	0	0	184 637,32

Havneavgifter: Det er kun bokført tom juli måned
 For august blir det inntektsført kr 177.658
 For september inntektsføres kr 163.425
 For oktober inntektsføres kr 158.042
 Sum mottatt innt som ikke er innt.ført kr 499.125

Dersom vi mottar 150.000 i november og desember vil vi totalt få 1.874.488 i havneinntekter.

Pr utgangen av oktober har havnekassa et merforbruk på kr 243 308, men dette vil utjevnes ved utgangen av året når inntekter for november / desember er inntektsført.

Vurdering:

Basert på at det økonomiske driftsgrunnlaget i havnekassa de siste årene har vært relativt beskjedent, er det av stor betydning å arbeide for fremtidige økte inntekter. Ikke minst i lys av et politisk ønske om å styrke infrastrukturen rundt fiskerinæringen. Havna kan ikke utelukkende forvente at Berlevåg kommune, med dagens stramme økonomi, har nødvendige ressurser til å finansiere store investeringer av infrastruktur i årene fremover.

Rådmannen vil på dette grunnlag motivere til at havnestyret vurderer tiltak som kan bidra til å øke inntektene i havna i fremtiden.

Bjørn Ove Persgård
rådmann

NYTT AVGIFTSREGULATIV I BERLEVÅG HAVNEDISTRIKT FRA 01.01.2012

Saksbehandler: Robert Moan
Arkivsaksnr.: 11/836

Arkiv: P01 &01

Saksnr.: Utvalg
9/11 Havnestyret

Møtedato
07.12.2011

Innstilling:

- Havnestyret legger opp til en målsetting om å utarbeide nytt avgiftsregulativ for havnedriften innen 01.02.2012.
- Havnestyret henter inn ekstern konsulenthjelp for å etablere et faglig godt grunnlag for fremtidig forvaltning av avgiftsregulativet i Berlevåg kommune.

Bakgrunn:

I forbindelse med innføringen av ny havne- og farvannslov fra 1.1.2010, endret forvaltningen av havnedistriktet seg betraktelig. Endringen består i hovedsak i at havnedistriktet etter lovendringen følger kommunens forvaltningsansvar knyttet til plan- og bygningsloven. I sammenheng med lovendringen ble det også signalisert at avgiftsregimet måtte endres. Myndighetene signaliserte at det skulle utarbeides veiledere for hvordan det nye avgiftsregimet skulle utformes. Veilederen ble først lovet å komme høsten 2010, men ble først klar i løpet av oktober måned 2011.

Arbeidet med utforming av ny kommunal forskrift for avgiftshåndteringen i våre havner, må således avklares raskt. Det nye regelverket for hvordan avgiftene skal beregnes og innkreves er imidlertid meget komplisert. Dette blant annet fordi man etter lovendringen har laget et klart skille mellom anløpsavgifter og øvrige avgifter (vederlag) for bruk av kommunal infrastruktur. Anløpsavgiftene skal beregnes etter selvkostprinsippet, og etter samtaler med økonomisjefen er dette et vanskelig og tidkrevende arbeid for å skaffe seg god oversikt. I vedlegg til saken ligger en nærmere orientering / beskrivelse av hvordan kommunen må håndtere dette arbeidet.

Vurdering:

Havnesjefen vurderer ikke selv å ha tilstrekkelig kompetanse eller kapasitet til å utføre disse beregningene og anbefaler således at havnestyret innhenter ekstern bistand i dette arbeidet.

Vedlegg: Merknader til bestemmelsene i forskrift 20. Des. 2010.

Bjørn Ove Persgård
rådmann

Merknader til bestemmelsene i forskrift 20. desember 2010 om kommunenes beregning og innkreving av anløpsavgift

Kommunal- og regionaldepartementets "Retningslinjer for beregning av selvkost for kommunale betalingstjenester", H-2140 fra januar 2003 bør legges til grunn for beregningen av selvkost etter denne forskriften.

§ 1. (virkeområde)

Bestemmelsen slår fast at forskriften gjelder for de kommuner som beregner og innkrever anløpsavgift etter havne- og farvannsloven § 25. Alle kommuner kan innkreve en slik avgift dersom de har kostnader som nevnt i havne- og farvannsloven § 25, 1. ledd.

Forskriften regulerer beregningen og innkrevingen av anløpsavgiften og utfyller således havne- og farvannsloven § 25.

§ 2. (avgiftsplikt)

Kommunen kan i egen lokal forskrift fastsette at fartøy som anløper havn i kommunen skal betale anløpsavgift. Plikten til å betale anløpsavgift vil være uavhengig av om man anløper privat eller offentlig havn i kommunen.

Avgiftsplikten utløses ved ett anløp til havn. Dette følger for øvrig av ot.prp nr. 75 (2007-2008). Det presiseres at ett anløp til havn er en inn- og utseiling. Dette betyr at kommunene ikke kan ta anløpsavgift for både inn- og utseiling.

Hva som regnes som "havn" er definert i havne- og farvannsloven § 4, 2. ledd.

Med "anløp av havn" menes at fartøyet går inn i havnens område, jf. havne- og farvannsloven § 4. Hvorvidt fartøyet legger til kai eller legger til et annet sted innenfor havnens område, er således uten betydning.

Fartøy som oppholder seg i havnen, ved kai eller i havneområdet, blir ikke pliktig til å betale ny anløpsavgift før de forlater havnen og anløper på nytt. Eventuelle kostnader ved å ha disse fartøyene liggende i havnen må kreves inn gjennom vederlag.

Begrensningen i forskrift 02.12.1994 nr. 1077 om havneavgifter, beregning og beregningsgrunnlag, oppbygging, oppkreving, kostnadsregistreringer § 8 om at avgiften kun kan ilegges en gang per døgn, videreføres. Det betyr at dersom et fartøy anløper flere havner innenfor kommunen i løpet av et døgn, utstedes det kun anløpsavgift en gang. Dette vil kunne gi innsparinger for fartøy med hyppige anløp. Et døgn regnes fra kl. 0000 til 2400.

Utover unntakene i § 2, 2. ledd, står kommunene fritt til å unnta de fartøy de ønsker fra plikten til å betale anløpsavgift. Det er en forutsetning at slike fritak fra anløpsavgiften fastsettes på et ikke-diskriminerende grunnlag, og i tråd med EU/EØS-retten.

§ 3. (kostnader som skal dekkes av anløpsavgiften)

Første ledd

Det følger av havne- og farvannsloven § 25 at anløpsavgiften bare skal dekke kostnader ved utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i eller i medhold av loven og til sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde. Forskriftens § 3, 1. ledd gjentar lovens utgangspunkt. Forskriften har således ikke til hensikt å være snevrere enn loven på dette punktet.

Begrepet "utøvelse av offentlig myndighet" skal forstås på samme måte som i forvaltningsloven § 2. Det siktes her til at beslutningen som fattes er av offentligrettslig art. Typiske avgjørelser som er utøvelse av offentlig myndighet er blant annet begunstigende og bebyrdende vedtak, for eksempel vedtak med hjemmel i havne- og farvannsloven, pålegg etter kapittel 5 og 10, utarbeidelse av ordensforskrift mv. Det offentliges privatrettslige disposisjoner faller utenfor begrepet.

Videre er det en begrensning i at det kun er utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i eller i medhold av havne- og farvannsloven som kan belastes anløpsavgiften. Det vil si at man må avgrense mot den offentlige myndighet som kommunen utøver etter annet regelverk, som blant annet forurensningsloven, plan- og bygningsloven osv.

Kostnader til oppgaver eller plikter som andre regelverk påfører kommunen, kan heller ikke belastes anløpsavgiften.

Anløpsavgiften skal også avgrenses mot saksbehandlingsgebyr og gebyr for gjennomføring av tilsyn, jf. forskriften § 3, 4. ledd. I § 3, 1. ledd, 2. punktum gis eksempler på kostnader som klart kan dekkes av anløpsavgiften:

isbryting

navigasjonsinnretninger

investeringer og vedlikehold i farleden (det fremgår av første punktum at dette må være i det kommunale sjøområdet)

fjerning av hindringer i farvannet

oppsynsfunksjoner

fastsettelse og håndhevelse av ordensforskrifter

Dette er ingen uttømmende oppregning av hvilke kostnader som kan dekkes av anløpsavgiften, men skal gi en pekepinn på hvilke kostnader som kan inngå i denne.

Kostnadene må vurderes opp mot kriteriet som er sikkerhet og fremkommelighet eller utøvelse av offentlig myndighet etter havne- og farvannsloven.

Nedenfor er for øvrig opplistet kostnader som det typisk oppstår spørsmål om kan inngå i beregningsgrunnlaget for anløpsavgiften, med en vurdering av hvorvidt disse kostnadene lovlig kan dekkes av anløpsavgiften:

Kostnader som knytter seg til oppsyn med trafikken i det kommunale sjøområdet kan belastes anløpsavgiften. Dersom de som utfører disse oppgavene også utfører oppgaver som ikke er knyttet til anløpsavgiften, skal kostnadene fordeles. Den andelen av kostnaden som gjelder anløpsavgiften kan belastes anløpsavgiften, mens den resterende kostnaden belastes et annet virksomhets område.

Kostnader som knytter seg til å påse at havneanlegg er i forsvarlig stand etter havne- og farvannsloven § 40, 3. ledd, kan belastes anløpsavgiften.

Kostnader til fjerning av forurensede sedimenter på havbunnen vil i utgangspunktet ikke være kostnader som kan belastes anløpsavgiften, fordi dette vil skje med bakgrunn i forurensningsloven.

Kostnader til markedsføring vil i utgangspunktet ikke være kostnader som kan belastes anløpsavgiften.

Kostnader knyttet til at revisor skal godkjenne avgiftens kalkyle og størrelse kan inngå i anløpsavgiften.

Kostnader knyttet til opprensning og kontroll av ankerplasser kan være en kostnad som kan inngå i anløpsavgiften. Det påpekes imidlertid at dersom kommunene tar et eget vederlag for ankring, så kan man ikke i tillegg belaste anløpsavgiften med slike kostnader.

Kostnader som knytter seg til kommunens arbeid med plan for kommunens sjøareal er ikke en kostnad som kommunen kan belaste anløpsavgiften. Dette er ikke en oppgave kommunene er pålagt etter havne- og farvannsloven, men etter plan- og bygningsloven. Det samme vil gjelde for andre plikter og oppgaver kommunene har etter annet regelverk enn havne- og farvannsloven.

Kostnader til rapportering og føring av statistikk kan belastes anløpsavgiften så langt dette er en plikt som følger av havne- og farvannsloven, jf. for eksempel forskrift 17.08.1989 nr. 819 om opplysninger som skal gis av havnebrukere og private kaieiere og om kommunens plikt til å føre statistikk § 1.

Andre ledd

Felleskostnader til administrasjon skal beregnes og fordeles slik at anløpsavgiften bare belastes med sin relative andel av felleskostnadene. Dette følger også av bestemmelsens første ledd, hvor det uttrykkelig kommer frem at anløpsavgiften bare skal dekke kostnader til offentlig myndighetsutøvelse etter havne- og farvannsloven, samt kostnader knyttet til sikkerhet og fremkommelighet i kommunenes sjøområde.

Felleskostnader til administrasjon kan være husleie, lys og varme, kontormaskiner, datautstyr, telefon, kontorrekvisita og kjøretøy som benyttes i fellesskap av ansatte tilknyttet ulike deler av kommunens virksomhet. Hvis et kontorbygg benyttes av 10 ansatte (årsverk), hvorav 1,5 årsverk er tilknyttet oppgaver med farleden, vil farledens relative andel være 15 % dersom antall årsverk legges til grunn som fordelingsgrunnlag. Andre grunnlag som for eksempel areal (kvadratmeter) kan benyttes. Lønn til ansatte som er tilknyttet arbeid med farleden må i regnskapet skilles fra lønn til ansatte tilknyttet andre deler av kommunens eller havnens virksomhet. Unntak kan være lønn til ansatte som utfører fellestjenester for flere virksomhetsområder, og hvor hvert område tildeles en mindre andel.

En konsekvens av dette er at fordelte felleskostnader må utgjøre en mindre andel av de totale kostnadene som inngår i anløpsavgiften. Det betyr at de direkte kostnadene skal utgjøre en større andel enn de fordelte felleskostnadene. Formålet med dette er at kommunene skal henføre den største andelen av sine kostnader direkte til anløpsavgiften. Når det gjelder for eksempel lønn, vil det innebære at kommunene skal ha en kvalifisert mening om hva de ansatte arbeider med, og at lønnskostnader langt på vei skal være en direkte henførbare kostnad.

Tredje ledd

Ved fastsetting av avskrivningsgrunnlaget i kalkylen, skal historisk anskaffelseskostnad benyttes. Dersom opplysninger om den historiske anskaffelseskostnaden ikke er tilgjengelig, kan gjenanskaffelseskostnad justert for prisstigning benyttes. Både skatte- og regnskapslov, samt selvkostkalkyler for kommunale betalingstjenester, anvender historisk anskaffelseskostnad som grunnlag for avskrivninger. Lineære avskrivninger som ble innført som prinsipp i kommunens regnskaper fra 2001 skal benyttes.

Kalkulatorisk rente kan inngå i beregningsgrunnlaget i stedet for bankrente (ekstern rente) når kommunen har finansiert en investering med egne midler. Rentesatsen ved intern finansiering settes lik effektiv rente på norske statsobligasjoner med 3 års gjenstående løpetid, med et tillegg på 1 prosent. Dette samsvarer med det som er anbefalt i Kommunal-

og regionaldepartementets "Retningslinjer for beregning av selvkost for kommunale betalingstjenester", H-2140 fra januar 2003.

Avskrivninger og renter kan være både direkte kostnader i henhold til første ledd og felleskostnader i henhold til annet ledd.

En investering på for eksempel 5 millioner kroner i utbedring av farleden, med en levetid på 20 år, vil gi lineære avskrivninger på 250.000 kroner per år. Ved intern finansiering vil kalkulatorisk rente for år 5, med en rentesats på for eksempel 4 %, bli 155.000 kroner (Beregning: avskrivningsbeløp kr 250.000 x gjenstående levetid 15,5 år i gj.snitt x rente 4 %). Investering i inventar til felles administrasjonsbygg til 300.000 kroner, hvor personell tilknyttet farleden har en andel på for eksempel 15 %, med en levetid på 10 år, vil gi lineære avskrivninger på 30.000 kroner per år. Kalkulatorisk rente for år 5, med en rentesats på 4 %, blir 6.600 kroner (30.000 kroner x 5,5 år i gjennomsnitt x 4 % rente tilsvarende ekstern finansiering). Anløpsavgiftens relative andel av avskrivning og kalkulatorisk rente for inventar i år 5 blir 5.490 kroner ((avskrivning 30.000 kroner + rente 6.600 kroner) x 15 % andel).

Fjerde ledd

I fjerde ledd presiseres det at kostnader som kan dekkes av saksbehandlingsgebyr etter havne- og farvannsloven § 6 og kostnader som inngår i beregningen av gebyr for tilsyn og kontroll etter havne- og farvannsloven § 54, skal holdes utenom beregningsgrunnlaget for anløpsavgiften. Kostnader til dette kan innkreves gjennom de respektive gebyrene. Det samme gjelder kostnader som refunderes av andre, for eksempel av eier av et fartøy. Det følger videre direkte av havne- og farvannsloven § 25, 1. ledd at kostnader som dekkes inn ved betaling for tjenester som ytes i havnen, ikke skal inngå i beregningsgrunnlaget for anløpsavgiften, selv om kostnaden faller inn under bestemmelsens første ledd, jf også ot.prp nr. 75 (2007-2008) side 164.

Femte ledd

Av bestemmelsens femte ledd følger det at dersom det er tvil om hvorvidt en kostnad kan dekkes av anløpsavgiften, så er det Kystverket som avgjør spørsmålet.

§ 4. (beregning av anløpsavgift)

Etter tidligere regelverk kan kommunene velge beregningsgrunnlag for anløpsavgiften. Kommunene kan velge å beregne avgiftene etter fartøyets ytre mål (G) ((lengde+bredde) X dypgående) eller etter fartøyets bruttotonn (BT).

I forskriften § 4 fastsettes det at beregningsgrunnlaget skal være BT (bruttotonn).

BT er også beregningsgrunnlaget som benyttes ved beregningen av kystavgift, losavgift og sikkerhetsavgift. I tillegg benyttes BT som beregningsgrunnlag av en rekke andre lands myndigheter og havner.

BT er praktisk å benytte siden fartøy med lengde 24 meter eller mer skal ha fastsatt bruttotonnasjen i samsvar med målekonvensjonen av 1969. I tillegg vil norske fartøy med største lengde 15 meter ha fastsatt bruttotonnasje i forbindelse med utstedelse av målebrev etter forskrift av 26. juli 1994 om måling av fartøy.

De fartøy som eventuelt ikke vil ha fastsatt BT på bakgrunn av den internasjonale målekonvensjonen, vil være utenlandske fartøyer mellom 15 og 24 meter. I disse tilfellene må kommunene fastsette fartøyets bruttotonnasje basert på beregning av BT for tilsvarende fartøy.

I 2. ledd er det åpnet for at kommunene kan fastsette en minimumsavgift per anløp i stedet for avgift beregnet på grunnlag av fartøyets BT. Dette vil i praksis gjelde for de mindre fartøyene. I dag har de fleste havnene en minimumsavgift som ligger på ca. 100-200 kroner per anløp.

Utover dette gis det ikke nærmere bestemmelser om hvordan avgiften skal fordeles på de enkelte fartøy. Dette må kommunen selv regulere med tanke på havnens inntektsgrunnlag og konkurransesituasjon. Det vil si at kommunen står fritt til å sette stigende satser, synkende satser eller en flat sats per BT.

§ 5. (rabattordninger)

Kommunen kan i sin forskrift fastsette rabattordninger. Det er en forutsetning at rabatter fastsettes på et ikke-diskriminerende grunnlag, og i tråd med EU/EØS-retten. Kommunen kan for eksempel fastsette måneds-, sesong- og årsavgift i stedet for betaling per anløp i havn i kommunens sjøområde. Dette vil kunne gi innsparinger for fartøy med hyppige anløp, som rutegående trafikk og linjetrafikk. Det kan også fastsettes rabattordninger ut fra miljøkriterier. Det vises her til at kommunen kan velge å gi rabatt for blant annet segregerte ballasttanker eller andre miljøkriterier.

Videre vil det være mulig å differensiere anløpsavgiften avhengig av "hvor mye" av farvannet fartøyene bruker. Det vil si at kommunene kan differensiere avgiften på bakgrunn av at det koster mindre å anløpe en havn som ligger i et område hvor kommunen har små kostnader til sikkerhet og fremkommelighet i farleden, mens det kan koste mer å anløpe en havn hvor kommunen har store kostnader til dette.

§ 6. (innføring og endring)

Av hensyn til forutsigbarhet for brukerne, bør innføring og endring av anløpsavgiften skje med virkning fra 1. januar.

§ 7. (etterkalkulasjon)

For å kunne vurdere om anløpsavgiften (inntekten) er på riktig nivå, må kommunen foreta en etterkalkulasjon (selvkostregnskap). Et slikt krav til etterkalkulasjon er også gitt i Kommunal- og regionaldepartementets "Retningslinjer for beregning av selvkost for kommunale betalingstjenester", H-2140 fra januar 2003. Anløpsavgiften må da sammenstilles med de kostnadene som kan inngå i avgiften. Kostnadene må hentes fra regnskapet det enkelte år, og fordelte kostnader må fordeles etter samme fordelingsnøkkel som ble benyttet ved kalkulering av anløpsavgiften. Avskrivninger og kalkulatorisk rente som eventuelt ikke er bokført i regnskapet, må legges inn i selvkostregnskapet. Kommunen må foreta denne kontrollen årlig. Det vil være naturlig at en slik etterkalkulasjon gjøres ved avslutning av det enkelte års regnskap eller like i etterkant av årsavslutning. Store avvik mellom inntekter og kostnader som ikke vil utjevnes de påfølgende 1-3 år, bør resultere i endring av anløpsavgiften.

Anløpsavgiften skal ikke gi økonomisk overskudd. Med endringer i trafikk og enkelte kostnadsarter vil det være mer normalt enn unormalt at "anløpsavgiftsregnskapet" gir overskudd og underskudd det enkelte år. Et overskudd i år 1, må overføres til selvkostregnskapet for år 2 osv. Store avvik må resultere i en justering av avgiftssatsene, slik at inntektene i en hvilken som helst 3-5 års periode ikke overstiger kostnadene som kan dekkes av anløpsavgiften.

Det skal ikke bygges opp fond. Kostnaden ved investeringer skal dekkes inn gjennom avskrivninger og rente på finansieringen/den oppbundne kapital. Dette tar hensyn til

tidsriktighet. Brukerne skal kun betale for de tjenester som de selv har nytte av, og dagens brukere skal ikke subsidiere bruken til fremtidige brukere.

§ 8. (tilsyn)

Bestemmelsen presiserer at Kystverket skal føre tilsyn med at bestemmelsene i forskriften blir overholdt. Ved dette fastsettes Kystverket som tilsynsmyndighet med hjemmel i havne- og farvannsloven § 52, 1. ledd.

I forbindelse med Kystverkets tilsyn, kan Kystverket kreve å få oversendt avstemt regnskap for å vurdere om anløpsavgiften er på et riktig nivå. Det foreslås at fristen for å kunne legge frem slik dokumentasjon (selvkostregnskapet) skal være en måned etter at årsregnskapet er avlagt og revidert av revisor.

§ 9 (forvaltningstiltak)

Som en oppfølging av et tilsyn etter forskriften § 8, fastsetter bestemmelsen at Kystverket kan iverksette forvaltningstiltak etter havne- og farvannsloven kapittel 10 overfor kommunen.

§ 10. (innkreving av anløpsavgift)

Kommunene må som utgangspunkt selv fastsette og innkreve avgiften. Ved opprettelse av drifts- eller utleieselskap kan det likevel oppstå behov for å overlate til selskapet å stå for selve innkrevingen av anløpsavgiften. Det foreslås derfor at eier eller operatør av havn eller havneterminal som er organisert som eget rettssubjekt, i forskrift kan pålegges å innkreve anløpsavgift på vegne av kommunen, mot særskilt godtgjørelse. Denne bestemmelsen innebærer i praksis en delegering av departementets myndighet til kommunen, jf. havne- og farvannsloven § 10, 2. ledd.

Godtgjørelsen til eier eller operatør av havn eller havneterminal skal være egnet til å dekke kostnadene dette påfører. Godtgjørelsen skal ikke gi en fortjeneste hos den som blir pålagt å innkreve anløpsavgiften, og kommunens valg om ikke å innkreve dette selv, skal ikke påføre sjøtransporten unødvendig økte kostnader.

§ 11. (betalingsplikt)

Denne bestemmelsen samsvarer med lovens § 25, 4. ledd, jf. § 23, 3. ledd og er gjentatt i forskriften for helhets skyld.

I tillegg er anløpsavgiften sikret gjennom sjøpant etter reglene om sjøpanterett i lov 24.06.1994 nr. 39 om sjøfarten § 51, jf. også havne- og farvannsloven § 55.

§ 12. (klage)

Bestemmelsen presiserer at forvaltningslovens regler om klage gjelder, og hvem som er klageinstans for vedtak fattet av kommunen. Hvem som er klageinstans for vedtak fattet av Kystverket følger av lov 10.02.1967 om behandlingsmåten i forvaltningssaker § 28.

§ 13. (ikrafttredelse)

Forskriften trer i kraft 01.01.2012.

TILBUD - PROSESSLØP FOR HAVNEUTVIKLING I BERLEVÅG KOMMUNE

Saksbehandler: Robert Moan
Arkivsaksnr.: 11/839

Arkiv: P24 &41

Saksnr.: Utvalg
10/11 Havnestyret

Møtedato
07.12.2011

Innstilling:

Saken legges frem til diskusjon i havnestyret

Bakgrunn:

I lys av vedtak i sak 10/859 i havnestyret 25.10.11 har administrasjonen innhentet tilbud på prosessledelse knyttet til utredning av ny Hurtigrutekai i Berlevåg ytre havn. På bakgrunn av blant annet diskusjoner i havnestyret, er Faveo prosjektledelse kontaktet og har gitt tilbud på håndtering av dette arbeidets innledende utredninger og fremskaffelse av informasjon som skal gi grunnlag for videre prosjektering. Det vises til vedlegg til denne saken.

Vurdering:

Havnestyret må vurdere om tilbudet fra Faveo prosjektledelse er i tråd med hvordan man tenker seg videre håndtering av arbeidet med ny Hurtigrutekai. Videre må havnestyret vurdere om tilbudet skal aksepteres og arbeidet igangsettes, eventuelt om saken bør behandles i formannskapet før kommunen tar endelig stilling til videre fremdrift.

Vedlegg: Tilbud – prosessløp for havneutvikling i Berlevåg kommune

Bjørn Ove Persgård
rådmann

Berlevåg kommune

Torget 4
9980 BerlevågFaveo Prosjektledelse AS
Postboks 213 | 9253 TROMSØ

www.faveoprojektledelse.no

ORG. NR 881 894 742 MVA

Deres ref.:
Robert MoanVår ref.:
Arne Sundheim/Åge AlexandersenSted, dato:
Tromsø 22.11.2011

TILBUD – PROSESSLØP FOR HAVNEUTVIKLING I BERLEVÅG KOMMUNE

Vi viser til henvendelse og videokonferanse og har med dette gleden av å få gi følgende tilbud på et prosess løp med milepæler. Tilbudet bygger på Faveos prosjektmodell. Vi presiserer at tilbudet i denne omgang innbefatter idé-fasen (B0) som er tidligfasen i prosjektet, og som danner grunnlaget for prosessløpet videre.

ORGANISASJON

Som oppdragsleder tilbys Åge Alexandersen, leder for seksjon utbygging i Tromsø. I tillegg tilbys prosjektstøtte som vil bistå oppdragsleder og oppdragsgiver i gjennomføringen. Som prosjektstøtte tilbys Arne Sundheim. Åge Alexandersen er firmaets ansvarlig for dette oppdraget. Firmaansvarlig vil også være en naturlig kontakt for oppdragsgiver dersom det er spørsmål eller kommentarer til prosjektgjennomføringen.

CV for aktuelle personer er vedlagt (1). Oppdragsleder vil i samarbeid med oppdragsgiver drøfte behov for prosjektstøtten slik at ressursutnyttelsen blir optimal for prosjektet.

PROSJEKTGJENNOMFØRING

For generell gjennomføringsstrategi vises det til vedlegg (2), prosjektmodellen.

Bakgrunn:

Berlevåg kommune har en Hurtigrutekai som er bygd i 1974. Som følge av slitasje og manglende vedlikehold viser en tilstandsrapport fra tidligere i år et rehabiliteringsbehov kostnadsberegnet til drøyt 17 millioner kroner.

På denne kaien ønsker kommunen etter avtale med Varanger kraft å få gjennomført en statisk vurdering. Dette for å få en snarlig avklaring på i hvilken grad kaien kan håndtere lossing av store vindkraftkonstruksjoner (ca +/- 150 tonn), eventuelt hvilke forsterkninger som må gjennomføres for å kunne benytte kaien. I møter med Varanger Kraft har de antydnet at de ønsker svar på dette innen januar 2012.

Prosjekt mål:

I sammenheng med status som beskrevet ovenfor, ønsker Berlevåg kommune å igangsette et forprosjekt for å avklare bygging av ny Hurtigrutekai / fiskerikai i ytre havn. Området for dette er foreløpig plukket ut, men her må det gjennomføres analyser på flere områder for en nærmere avklaring av om valgte område har de riktige kvalitetene, og er best egnet til formålene. Her nevnes følgende stikkord slik vi har forstått kommunen:

- Behovsanalyse. Hvordan trafikken vil utvikle seg i havneområdet i framtiden.
- Området ligger i nærheten av utløp for ei elv – kan medføre utfordringer knyttet til strøm og utvasking av bunnmasser som kan påvirke dybdeforholdene i området.
- Dybdeforhold i aktuelle område – eventuelt behov for mudring slik at større fartøy kan manøvrere ved og i tilknytning til kaien,

- Generelle vind og værforhold i aktuelt område – avdekke om det knytter seg utfordringer til slike hensyn, blant annet med hensyn til liggeforhold og manøvrering
- Geoteknisk analyse av bunnforholdene i området, blant annet for å forsikre seg at forankringen av eventuelt ny kai gjennomføres i henhold til krav og bestemmelser
- Analyser av eventuell bunnforurensning i området – et viktig forhold som fylkesmannen vil kreve avklart for å ta stilling til aktuelle tiltak i utbyggingsfasen.
- Finansieringsmuligheter mot blant annet Kystverket og Fylkeskommunen
- Kaiens beliggenhet vurdert opp mot øvrige hensyn knyttet til arbeidet med utforming av områdeplan for sentrum og indre havn, samt arbeidet med sentrumsutviklingsprosjekt i kommunen.

Slik vi tolker situasjonen er prosjektet avhengig å komme inn i et forløp med styrte prosesser. Som et utgangspunkt for dette utarbeides en prosjektplan. I vedlegg (3) viser vi vårt forslag til disponering av en plan for prosjektet.

Fra Faveos side er vi i prosjektgjennomføringen spesielt opptatt av å skape et grunnlag for samhandling som sikrer merverdi for alle aktører i prosessen. Vi vil benytte våre standardmaler og verktøy der dette ikke kommer i konflikt med oppdragsgivers ønsker. Dette gjør at prosjektet styres bedre og kan gjennomføres med et lavere timeforbruk.

Framdriftsplanlegging har vi standardisert på Microsoft Project. I tillegg har vi under utvikling moduler for dokumentplanlegging og oppfølging som kan benyttes. For økonomiplanlegging og oppfølging bruker vi ISY – prosjektøkonomi.

HONORAR/RESSURSBRUK

Oppdraget med utarbeidelse av prosjektplan, versjon 0 tilbys som timehonorar med følgende satser:

Oppdragsleder og firmaansvarlig	Åge Robert Alexandersen	kr. 950,- eks mva
Prosjektstøtte	Arne Sundheim	kr. 900,- eks mva

Timesatser og eventuelt gjenværende budsjett reguleres hvert år 1. januar i samsvar med endring siste år i "RIFs lønnsstatistikk aritmetisk middel for samtlige årskull". Første gang 01.01.2011.

Reisetid som avtales med oppdragsgiver honoreres etter medgått tid. Reisekostnader og kjøring avregnes etter Statens satser. Alle kostnadsoverslag, priser og honorarer som oppgis er, når ikke annet er spesifisert, eks. merverdiavgift.

Ved bruk av underrådgivere/medleverandører beregnes et påslag på 10 % til dekning av egen administrasjon, risiko osv. Vi har estimert vårt timeforbruk knyttet til tidligfasen B1 som følger:

Funksjon	Timer	Timepris	Sum
Oppdragsleder og firmaansvarlig	35	950,-	33.250,-
Prosjektstøtte	25	900,-	22.500,-
SUM	60		55.750,-

I tillegg vil det være nødvendig med et stedlig møte og befaring i Berlevåg (2 dager), med dertil reiseutgifter for 1 person. Dette har vi beregnet til flyreise, kr. 2000,-, overnatting m/kost/losji kr. 2000,-.

Som estimat for oppdraget foreslås ut fra ovenstående 60.000,- eksl. mva.

GENERELT

Som alminnelige kontraktsbestemmelser gjelder NS 8402 "Alminnelige kontraktsbestemmelser for rådgivningsoppdrag honorert etter medgått tid".

Det tas forbehold om endringer i lover, forskrifter etc. som påvirker våre betingelser eller utførelsen av oppdraget. Faveo er ansvarsforsikret. Forsikringsattest vil om ønsket bli oversendt.

Våre tjenester er avgiftspliktige med mindre de er særskilt unntatt i henhold til merverdiavgiftloven.

Dersom det er hensiktsmessig for oppdraget kan andre enn avtalte person(er) benyttes. Slike endringer skal godkjennes av oppdragsgiver.

TILBUDETS GYLDIGHET

Vårt tilbud er gyldig i frem til 31.12.2011.

ORIENTERING OM FAVEO

Faveo er et uavhengig prosjektledelsesfirma som rendyrker prosjekt- og prosessledelse. Fra 1. januar 2010 har vi gått sammen med svenske Swepro Project Management AB. Samlet danner vi grunnlaget for Nordens ledende leverandør av profesjonell prosjektledelse innen utbygging, samferdsel/infrastruktur, energi og virksomhetsutvikling.

For våre kunder vil sammenslåingen bety styrket leveransekapasitet og et tyngre kompetansemiljø med bredere tjenestespekter. Selskapene skal fortsatt operere i sine respektive land, men vi vil arbeide for å videreutvikle metodikk, rammeverk og et aktivt fagmiljø på felles lest. Selskapet viderefører Faveos forretningsidé og verdier. Dette betyr at vi er uavhengige av leverandører, vi skal alltid ha kunden i fokus og gjøre kunden god gjennom kompetanseoverføring og vi skal vise rausket i samhandling med andre.

Vi bistår våre kunder med alle typer prosjekter, fra mindre innovasjonsprosjekter til store og synlige utbyggingprosjekter. Selskapet er eid av de ansatte, har ni kontorer fordelt på Oslo, Trondheim, Tromsø og Kristiansand i Norge, og Stockholm, Göteborg, Malmö, Sundsvall og Örnskiöldsvik i Sverige. Etter sammenslåingen er vi til sammen ca 320 medarbeidere med halvparten i Norge, derav drøyt 60 i Oslo, 50 i Trondheim, 23 i Kristiansand og 10 i Tromsø. Begge selskapene er sertifiserte etter ISO 9001 og 14001.

For mer informasjon henviser vi til våre hjemmesider, www.faveoprosjektledelse.no

REFERANSEPROSJEKT

Følgende relevante referanser kan nevnes:

- Tromsø havn: Miljøpoppyrdding, ny kai, trafikknutepunkt og nytt byrom.
- Harstad havn: Tidligfaseprosjekt, strategisk havneplan knyttet til sentrumsutvikling og trafikknutepunkt.

HVORFOR VELGE FAVEO

Vi håper å bli den foretrukne samarbeidspartner ved gjennomføringen av oppdraget, og vil i den forbindelse nevne:



- Faveo har rådgivere med lang erfaring fra tilsvarende prosjekter
- Faveo har som del av Nordens største prosjektlederfirma kapasitet og kompetanse som gir økt sikkerhet dersom vesentlige endringer oppstår i prosjektet
- Faveo har en forretningsidé der samhandling er grunnlaget for å skape merverdi for alle aktører
- Faveo er uavhengig av leverandørinteresser og har ingen forretningsmessige bindinger som kan komme i konflikt med prosjektet
- Faveo er flerfaglig slik at riktig fagkompetanse kan bringes inn
- Faveo vektlegger åpen dialog og vil raust dele kompetanse og erfaringer med øvrige aktører i prosjektet
- Faveo har både stor erfaring og bredde, men også spisskompetanse innen ulike fag, systemer og prosesser. Dette gir deg som kunde slagkraft og helhetstenking i dine prosjekter

Vi håper De finner vårt tilbud av interesse. Vi vil gjerne få presentere og utdype vårt tilbud nærmere i et uforbindtlig møte om det er av interesse. Dette kan gjøres via video, som vi allerede har testet ut med vellykket resultat.

Med vennlig hilsen

Faveo Prosjektledelse AS

A handwritten signature in blue ink that reads "Age Alexandersen". The signature is written in a cursive style and is positioned above a horizontal line.

Age Alexandersen

Seksjonsleder utbygging

A handwritten signature in blue ink that reads "Arne Sundheim". The signature is written in a cursive style and is positioned above a horizontal line.

Arne Sundheim

Prosjektleder

STORMSKADER PÅ FLYTEBRYGGA INDRE HAVN

Saksbehandler: Robert Moan
Arkivsaksnr.: 11/838

Arkiv: P28

Saksnr.: Utvalg
11/11 Havnestyret

Møtedato
07.12.2011

Innstilling:

- Havnestyrets avgjørelse er at flytebryggene i Berlevåg indre havn må løftes på land som følge av skadene forårsaket av stormen i midten av november 2011.
- Forsikringsselskapets takstmann og Hydraulikk Finnmark AS har gitt likelydende anbefaling til Berlevåg kommune, da man ikke kan garantere flytebryggens stabilitet under kommende uværsperioder
- Havnestyret har akseptert pristilbud fra Hydraulikk Finnmark som i samarbeid med Arctic Seaworks vil utføre oppdraget å koble løs fortøyninger samt løfte flytebryggene på land,
- Havnestyret har anbefalt at bryggene inntil videre plasseres på industriområdet ved Dampskipskaia i Berlevåg.

Bakgrunn:

I sammenheng med stormen som feide over Berlevåg rundt midten av november 2011, fikk havnesjefen tilbakemelding fra Hydraulikk Finnmark AS at flytebryggene var påført omfattende skader. Vurderingen fra takstmann og Jørn Stensvold hos Hydraulikk Finnmark AS er at flytebryggene må løftes på land for å kunne repareres.

Da Arctic Seaworks i disse dager skal utføre et oppdrag i Lebesby kommune, har de i samtaler sagt at de kan utføre oppdraget å koble fri flytebryggene og løfte disse på land.

Havnestyrets leder Vidar Efraimsen og Kjell Richardsen ble i denne sammenheng innkalt til et hastemøte i saken den 29.11.11. I tillegg deltok havnesjefen fra administrasjonen og Jørn Stensvold fra Hydraulikk Finnmark. Dette fordi man var avhengig av en politisk avklaring vedrørende hvordan kommunen stilte seg til situasjonen. Representantene fra havnestyret konkluderte raskt med at eneste løsning i saken er å ta flytebryggene på land. Kommunen kan ikke risikere at flytebryggene slites fra sine fortøyninger og i sin ytterste konsekvens forårsaker store materielle skader i indre havn.

Vurdering:

Havnestyret må i et lengre perspektiv vurdere om flytebryggene skal repareres, eventuelt benyttes i Kongsfjord havn eller selges fordi de ikke er egnet til å bruke med de værforholdene havna i Berlevåg kan bli utsatt for.

Vedlegg: Pristilbud fra Hydraulikk Finnmark

Bjørn Ove Persgård
rådmann

Rambøll AS
Vadsø

Berlevåg 2011-11-28

Att: Jonny

Skade på flytebrygger.

Skadeomfanget er i hovedsak en brygge, men det er registrert bevegelse i stålkonstruksjon på av de andre bryggene også

Med bakgrunn i reparasjon 2005 kan vi lage følgende prisestimat

Reparasjonskostnader inkl materiell pr skadet hjørne kr 24 000,-

Reparasjon omfatter fjerning av skadet stål og betong produksjon av ny forankringsplate som festes til armeringsjernet og ny ”hengsel”,

Sandblåsing og metallisering.

Rengjøring under vannlinjen er ikke priset da en ikke kjenner omfanget.

Demontering av bryggene fortøyning/sikring av gjenværende og slep til kai (Arctic Seawork)

kr. 170 000,-

Berlevåg Havnestyre bør vurdere å ta på land alle bryggene inntil

bølgedemper/ mole er realisert, dette med bakgrunn i prognosene fra metrologiske miljøer hvor det spås hyppigere ekstremværsvarsler

Mobilkran og transport til egnet sted (Yngve B. Harila) kr 104 000,-

Det er satt av to dager med mobilkran og semitrailer, dette på grunn

av at en ikke vet hvor bryggene skal lagres i Tilegg må bryggene rengjøres for sjøgress før dette tørker slik at en kan gjøre en grundig inspeksjon under vannlinjen både utvendig og innvendig.

I tillegg kommer sjøsetting og fortøyning etter reparasjon

Prisene er ekskl mva

Arctic Seawork har meldt at de har kapasitet til å ta oppdraget i uke 48 eller 49 og det samme gjør Harila. Vi mener landsetting må prioriteres før skadene utvikler seg og bryggene kan slite seg. Det er ikke aktuelt å starte reparasjon før til våren.

Vennlig hilsen

Jørn Stensvold

ALLMENNINGSKAIA I KONGSFJORD

Saksbehandler: Robert Moan
Arkivsaksnr.: 11/837

Arkiv: P20

Saksnr.: Utvalg
12/11 Havnestyret

Møtedato
07.12.2011

Innstilling:

Saken legges frem til vurdering i havnestyret

Bakgrunn:

Rundt 20.11.11 ble havnesjefen kontaktet av Ronny Erlandsen med bakgrunn i utfordringene knyttet til liggeforholdene i Kongsfjord. Erlandsen har ved flere anledninger blitt påført skader på sin båt Soya, noe som har medført reparasjonskostnader på i størrelsesorden kr 100 000. I lys av dette har Erlandsen i perioder valgt å legge båten i Båtsfjord.

I møte med Erlandsen ble havnesjefen forespurt om Allmenningkaia i Kongsfjord kan benyttes til oppankring til vinteren. Havnesjefen sin tilbakemelding var at dette ikke bør være noe stort problem. Utfordringen er imidlertid at kaia krever noe oppgradering. I den sammenheng ble vi enige om at Erlandsen innhenter tilbud på oppgradering fra firma Bertil Johnsen AS i Tana, og deretter orienterer havnesjefen om kostnader i denne sammenheng. Havnesjefen antydte at det bør være mulig å dekke kostnadene gjennom havneforvaltningen, da dette vil bidra til et tilbud også til andre fiskefartøy som besøker Kongsfjord.

Pristilbudet som Erlandsen har mottatt, var imidlertid betydelig høyere en først antatt. Bakgrunn for dette er at befaringen på kaia avdekket noen skader som ikke først var oppdaget. Her vises til vedlegg – pristilbud.

Vurdering:

Rådmannen ber havnestyret vurdere viktigheten av å ha en offentlig tilgjengelig kai i Kongsfjord som kan benyttes av fiskeflåte og fritidsbåter. Kostnadene forbundet med oppgradering av kaien må således veies opp mot andre viktige tiltak havnestyret mener må iverksettes for å videreutvikle infrastrukturen i øvrige havneanlegg i kommunen.

Vedlegg: Pristilbud – oppgradering av allmenningskai i Kongsfjord.

Bjørn Ove Persgård
rådmann



Berlevåg Kommune
Teknisk Etat
V/ Robert Moan

Dato: 28.11.2011

TILBUD PÅ KAIFRONT TIL EKSISTERENDE KAI VED MOLO I KONGSFJORD

På grunnlag av befaring, kan vi gi følgende tilbud:

TILBUDSBUDSSUM	kr	194.700
+ 25 % MERV.AVG.	kr	48.675
<hr/>		
SUM INKL. MVA.	kr	243.375

Beskrivelse	Enhet	Mengde
Rigg og drift	RS	
Riving av kaifrontlist	m	41,5
Riving puter	m	20,5
Levering og montering av puter 4" x 8"	m	20,5
Levering og montering puter 3" x 6" (liggende)	m	20,5
Levering og montering av nedre pute 6" x 8"	m	20,5
Levering og montering av kaifrontlist	m	41,5
Levering og montering av slite plank 4" x 8"	m	240
Rekkverk	m	30

Kommentarer

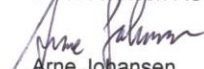
Vi har tatt utgangspunkt i at hele nedre langsgående pute skiftes da denne var knekt på mange plasser. Videre vil vi montere 2 langsgående puter i toppen for å gjøre konstruksjonen sterkere. Selve kaifronten består av 4,5 m lange slite plank som monteres verikalt. I tillegg lager vi nytt rekkverk og kaifrontlist.

Det benyttes marine impregnerte materialer i alle områder som er i kontakt med sjøvann dvs de laveste konstruksjoner. Sliteplank i kaifront er uimpregnert. Alt av bolter og festemidler er galvanisert og beregnet for aggressivt miljø.

Arbeidene kan starte opp 1 uke etter bestilling.

Med vennlig hilsen

Bertil Johnsen AS


Arne Johansen
Prosjekt leder

Vedlegg: Referanse liste

Bertil Johnsen AS
Postboks 10
9846 Tana

Tlf. 78928866
Fax: 78928822

Foretaksnr. 976.895.215

SAMARBEIDSAVTALEN MED NORLINES REISEBYRÅ

Saksbehandler: Robert Moan
Arkivsaksnr.: 11/747

Arkiv: P01

Saksnr.: Utvalg
13/11 Havnestyret

Møtedato
07.12.2011

Innstilling:

Saken legges frem til orientering i havnestyret

Bakgrunn:

Havnestyret ønsket i siste møte en orientering knyttet til samarbeidsavtalen med Norlines Reisebyrå. I denne sammenheng vises til vedlegg – skriftlig orientering fra selskapet om kostnadsramme for avtalen, samt deres oppfatning av vedlikeholdsansvar.

Vedlegg: Skriftlig tilbakemelding fra Norlines Reisebyrå

Bjørn Ove Persgård
rådmann

RM

Norlines Fjærtøft AS
 945840994
 Postboks 83
 9981 BERLEVÅG
 Tlf 78981331
 Faks 78981750

27.10.11

Havnestyret
 Berlevåg Kommune
 Torget 4
 9980 BERLEVÅG

BERLEVÅG KOMMUNE	
SAKS.NR. 11/797	DOK.NR. 1
AVD.	
SAKS.NSV. 31.10.2011	SAKSBEH. RM
ARK.RODE P 701	ARK.RODE IS
MIELEDENS	KASSASJON

AVTALEN MELLOM VÅRT FIRMA-BERLEVÅG KOMMUNE

Etter det en forstår,så er det stilt en del spørsmål vedr.denne avtalen.
 Tør henvise til undertegnet avtale datert 17.01.07.

Vi har en fast månedsbetaling som for tiden er kr.52.659,92 og en tør vise til denne avtalen hva arbeidet går ut på.

Vi driver daglig vedlikehold av lagret samt kjøp og fending av kaien (store fendrer).

Ang den månedlige innkrevingen av havneavgifter,så blir dette innbetalt i sin helhet til havnekassa. Ingen fordeling mellom partene.

Med hilsen

Pr.pr.Norlines Fjærtøft AS

Harald Richardsen
 Harald Richardsen
 Disp.

STATISK VURDERING AV HURTIGRUTEKAIA I BERLEVÅG

Saksbehandler: Robert Moan
Arkivsaksnr.: 10/859

Arkiv: P24

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
6/11	Havnestyret	25.10.2011
14/11	Havnestyret	07.12.2011

Innstilling:

Saken legges frem til orientering

Bakgrunn:

Havnestyret ønsket i siste møte en skriftlig uttalelse fra Barlindhaug consult knyttet til vurderingen om å igangsette arbeidet med en statisk analyse av D/S-kaia. Vedlagt saken ligger et notat fra Barlindhaug consult.

I senere samtaler med representanter fra Varanger Kraft, har kommunen fått klare signaler på at Varanger Kraft ønsker at en statisk analyse gjennomføres, men de har sagt seg villig til å dekke kostnadene dette måtte påføre kommunen. Havneshjefen er i denne sammenheng i dialog med Sweco Norge, som vil levere et pristilbud på dette relativt snart. Forutsetningene for å gjennomføre en slik analyse, er at kommunen fremskaffer nødvendig bakgrunnsopplysninger om kaia, i særlig grad opplysninger knyttet til armeringsløsninger. Berlevåg kommune har for lengre tid siden bestilt dette materialet fra Multiconsult, men har til tross for flere purringer ikke mottatt denne bakgrunnsinformasjonen.

Bjørn Ove Persgård
rådmann

Ref: c:\0000 Berlevåg – ny kai\nota01.doc

NOTAT

Oppdrag: Berlevåg kommune
KAI I YTRE HAVN

Tema: **MULIGHETSVURDERINGER – 1. FASE**

Dato: 02.11.2011

Til: Robert Moan, Berlevåg kommune

Fra: Rikard Karlstrøm

Kopi til: BC v/TP

1. Bakgrunn

Den eksisterende hurtigrutekaia i ytre havn er bygget på midten av 70-tallet, og har etter hvert fått en del skader som trenger utbedringer. Dette har aktualisert seg nå da kaien tenkes benyttet til mottak av konstruksjonselementer til oppbyggingen av en stor vindmøllepark på fjellet sør for Berlevåg.

Det ble utført tilstandsundersøkelser av kaia i 1996-1997 (Noteby), og da ble det også foretatt en gjennomgang av de statiske beregningene for kaia. Konklusjonen fra den gang viste et behov for utbedringer i størrelsesorden 16 mill kr, eller ca 28 mill kr etter dagens kostnadsnivå.

Videre har Rambøll utført kloridprøver og undervannsinspeksjon av kaia i år (sept 2011), og konklusjonen derfra viser at skadene på kaikonstruksjonen er klart økende sammenliknet med tilstanden i 1997. Rambøll har kostnadsberegnet utbedringene til rundt 17 mill kr ”for å opprettholde dagens standard” for kaien. I dette inngår en katodisk beskyttelse av konstruksjonen for å øke restlevetiden for kaia.

Som neste fase i oppgraderingsarbeidet planlegger kommunen å få beregnet bæreevne for kaia. I den forbindelse er Barlindhaug Consult (BC) bedt om å gi tilbud på å utføre statiske beregninger av kaia. Men etter å ha vurdert de tilsendte opplysningene om kaia, den reduserte tilstanden og de høye utbedringskostnadene for denne, så vil vi foreslå at kommunen først tar en gjennomgang av hvilke muligheter som kan finnes for et kaianlegg i ytre havn. Skal det repareres, i så fall hvor mye, eller bør det heller bygges ny kai?

Dette notatet problematiserer litt med dette utgangspunktet, og er ment å være et første underlag for de interne diskusjoner i kommunen om veien videre. Hensikten med dette notatet er ikke å gi noen svar, til det trenges mer omfattende vurderinger og samspill med kommunen.

2. Kaibehov

Indre havn i Berlevåg er trang og har begrenset vanddyp i hovedsak beregnet på mindre og mellomstore fiskefartøy. Stedet har derfor behov for ei kai med større vanddyp beregnet på større skip. Dette er kun mulig å få til i ytre havn hvor vanddypet og manøvreringsarealet er større. Dagens kai brukes derfor som industri-/trafikk-kai til forskjellige formål, deriblant hurtigruta, fraktefartøyer, etc.

I forbindelse med oppbyggingen av vindmølleparken er det et ønske fra kraftlaget å kunne losse konstruksjonselementer over dagens kai. Elementene er antatt å variere svært i størrelse og vekt, hvorav den tyngste er en trafo på rundt 160 tonn. Den siste vil komme med spesialfartøy som bringer med seg transportutstyr og trafo for videre fraktinger etter det offentlige veinettet og anleggsveier opp til byggestedet. Det er antatt at behovet for denne transporten vil vare et halvår våren/sommeren 2012 (2013?).

2

Kommunen bør videre vurdere hvordan ei kai i ytre havn kan få ytterligere funksjoner som f.eks. å serve eksisterende og nye virksomheter på stedet, og om relokalisering kan være aktuelt.

3. Problemstillinger for eksisterende kai

Dagens kai trenger reparasjoner og utbedringer uansett framtidig bruk som kai. Det er videre et spørsmål om tidshorison – hvor lenge skal kaien brukes før den erstattes av ei ny kai, evt. fungere parallelt med ei ny kai.

På dette stadiet ser en for seg følgende problemstillinger som må drøftes:

1. Hva er minimumskostnaden for utbedringer for å tilfredsstillere sikkerhetsmessige krav:

- Minimum fenderverk, kaifrontlister og redningsleidere
- Sammenkoblinger av de tre kaiseksjonene (stivere kaidekke for horisontallaster)
- Reparasjon av piler

En minimumsreparasjon betyr at kaien er sikker å bruke for båter framover, men en må påregne nedklassifisert nyttelast på kaidekket. Kaien vil videre ha en redusert levetid før den må stenges helt/rives.

2. Hva bør utføres i tillegg til pkt 1 ovenfor for at kaien skal dekke behovene for å losse vindmølle-elementene? Hvor stor del av kaien må i så fall oppgraderes / forsterkes?

Og vil inntekten fra disse transportene rettferdiggjøre denne tilleggsinvesteringen?

Kan behovene for i landføring av vindmølle-elementene løses på annet vis? Etter det vi kjenner til fra andre prosjekt så er det mulig å ilandføre svære trafoer over kun en enkel betongrampe plassert i strandsonen hvor vanddypet for øvrig passer. Møllevingene etc. må derimot påregnes losset over vanlig kai.

3. Dekker dagens kai øvrige behov for Berlevåg? Vi er kjent med at retningen på kaien kan være problematisk for hurtigruten i sterk sørvestlig vind.

4. Mulige utviklingsscenarier

Med utgangspunkt i kaibehovene for Berlevåg, samt de omfattende reparasjoner som er nødvendige for den eksisterende kaia, så er det to scenarier med litt lengre tidsperspektiv som bør gjennomtenkes:

1. Satsing på eksisterende kai.

Dette betyr utbedring av denne, samt sikring av levetiden minst i 20 – 30 år

2. Etablering av nytt kaianlegg.

Dette betyr at en likevel må tenke gjennom bruken av den gamle kaien. Den må fungere sikkert fram til en evt. ny kai er etablert, men med reduserte påkostinger . Det er uansett lite gunstig å sitte igjen med et kaianlegg i forfall.

En må, dersom dette alternativet er aktuelt, ”time” fremdriften av et nytt kaianlegg med havnas økonomiske bæreevne, finansieringsmuligheter og vedlikeholdskostnader på eksisterende kaianlegg.

5. Mulig nytt kaianlegg

1. Hvilke planer har kommunen for arealbruk av ytre havn?

2. Er det behov for ei ny trafikk/industrikai plassert nærmere indre havn, for derved å serve eksisterende bedrifter bedre?

3

3. Hvordan tenkes eksisterende kai å fungere sammen med ei framtidig ny kai i ytre havn? Er det behov for begge?

4. Hvor skal ei ny kai plasseres, og hva er kostnaden for denne?

6. Oppsummering

Som en ser av ovennevnte mener vi Berlevåg kommune bør ha gjennomtenkt en rekke problemstillinger og alternativer for hva og hvordan dere bør investere havnemidlene framover.

Kanskje er det ikke riktig å bruke for mye investeringer for å tilfredsstillere behovene til vindmølleetableringen,

men heller se hva som er riktig for Berlevåg på litt lengre sikt.

Vi foreslår at neste fase starter med at det avholdes et møte mellom BC (evt. en annen havneteknisk rådgiver) og kommunen. Her drøftes hvilke muligheter og visjoner kommunen har for et

havneanlegg i ytre havn. Her diskuteres mulige scenarier, muligheter for å serve vindmølleetableringen, finansieringsmuligheter for eksist. /ny kai, mulige behov for industriområde/lagringsområde tilknyttet kaien, samt mulige lokaliseringer av et evt. nytt havneanlegg.

Deretter bør kommunen få gjennomført et skisse-/forprosjekt med grundig vurderinger av de ovennevnte forhold, og hvor det gis en anbefaling til kommunen om hva de bør satse på.

Tromsø, 02.11.2011
BARLINDHAUG CONSULT AS
Rikard Karlstrøm