

# HAVNESAMARBEIDSPROSJEKT 2020

## «BERGNESET HAVN – ET INTERMODALT KNUTEPUNKT I MIDT-TROMS, FASE II»



**BALSFJORD  
KOMMUNE**



**KYSTVERKET**



NOVEMBER 2020

## INNHOLDSFORTEGNELSE

INNHOLDSFORTEGNELSE	2
HOVEDMOMENTER	4
<b>1 MANDAT, PROSJEKTMÅL OG METODE</b>	<b>7</b>
<b>2 SAMARBEID HAVN OG NÆRINGSAKTØRER</b>	<b>8</b>
<b>3 MARKEDET</b>	<b>9</b>
3.1 BEDRIFTER/FABRIKKER PÅ ELLER NÆR BERGNESET	9
3.2 MARKEDET EKSTERNT	12
3.3 TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I REGIONEN	12
3.3.1 <i>Transportmiddelfordeling</i>	14
3.3.2 <i>Markedsmuligheter</i>	15
3.3.3 <i>Markedsføring</i>	17
<b>4 GENERELT OM HAVNE-/KAIKAPASITET</b>	<b>18</b>
<b>5 DAGENS AKTIVITET VED BERGNESET HAVN</b>	<b>20</b>
5.1 SENTRALE LOGISTIKKPARAMETERE	21
5.1.1 <i>Farled</i>	21
5.1.2 <i>Kaier</i>	21
5.1.3 <i>Areal og utstyr</i>	23
<b>6 FREMTIDIG GODSUTVIKLING</b>	<b>24</b>
6.1 VEKST BASERT PÅ NASJONALE NTP-ANSLAG	24
6.2 VEKST BASERT PÅ KONKRETE REGIONALE FORHOLD	25
<b>7 KAPASITETSVURDERINGER BERGNESET HAVN</b>	<b>26</b>
7.1 ALTERNATIV 1: DAGENES SITUASJON	26
7.1.1 <i>Innledning og forutsetninger</i>	26
7.1.2 <i>Kapasitetsvurdering</i>	27
7.1.3 <i>Kapasitetsindikasjon basert på bench marking</i>	27
7.2 NYTT HAVNEAVSNITT	28
7.2.1 <i>Kaianlegg</i>	30
7.2.2 <i>Farled</i>	30
7.3 FORELØPIG FREMDRIFT	30
7.4 BRUK AV ET NYTT OG EKSISTERENDE KAIANLEGG	31
<b>8 EIERFORHOLD</b>	<b>33</b>

### Figurliste

FIGUR 3-1: TONN OVER KAI, HAVNER I TROMS OG FINNMARK (KILDE: HAVNENE, SSB, DIVERSE KILDER)	12
FIGUR 3-2: TRANSPORTMIDDELFORDELING BIL I TROMS OG FINNMARK (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	14
FIGUR 3-3: TRANSPORTMIDDELFORDELING BÅT I TROMS OG FINNMARK (KILDE: TRANSPORTUTVIKLING AS)	15
FIGUR 5-1: TONN OVER BERGNESET HAVN 2016-2019 (KILDE: BERGNESET HAVN)	20
FIGUR 5-2: NORDNORSKE HAVNER 2019, TOPP 15 (KILDE: SSB, TU)	20
FIGUR 6-1: TRANSPORTKORRIDORER (KILDE: NTP)	24
FIGUR 6-2: MULIGE NYE VOLUM BERGNESET HAVN, INTERNE BRUKERE OG NOE EKSTERNT (TONN PR. ÅR)	25
FIGUR 7-1: MANGE ELEMENTER I KAPASITETSVURDERINGEN	26

### Tabelliste

TABELL 5-1: VENTETIDER OG MULIGE TAP AV INNTÆKT FOR REDERIET	22
--	----

## Bildeliste

<i>BILDE 2-1: INNSEILINGEN TIL BERGNESET HAVN (FOTO: ARNT HANSEN)</i> .....	8
<i>BILDE 3-1: FISKÅ MØLLE MOTTAR JORDBRUKSPRODUKTER (FOTO: ARNT HANSEN)</i> .....	10
<i>BILDE 3-2: CARGILL EWOS UTVIDER (FOTO: ARNT HANSEN)</i> .....	11
<i>BILDE 3-3: BERGNESET PUKK OG GRUS ANLEGG PÅ BERGNESET (FOTO: BERGNESET PUKK OG GRUS)</i> .....	11
<i>BILDE 3-4: BERGNESET HAVN ER ISPS GODKJENT (FOTO: ARNT HANSEN)</i> .....	12
<i>BILDE 3-5: MODULVOGNTOG I NORDKJOSBOTN (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING AS)</i> .....	16
<i>BILDE 4-1: LOSSEARRANGEMENT PÅ BERGNESET KAI (FOTO: ARNT HANSEN)</i> .....	19
<i>BILDE 7-1: UTSNITT AV BERGNESET HAVN (FOTO: TRANSPORTUTVIKLING, SEPTEMBER 2020)</i> .....	28
<i>BILDE 7-2: ILLUSTRASJON NYTT HAVNEAVSNITT (NORCONSULT)</i> .....	28
<i>BILDE 7-3: BERGNESET HAVN- FORELØPIG SKISSE (TRANSPORTUTVIKLING)</i> .....	32

## HOVEDMOMENTER

Balsfjord kommune eier og driver kaianlegget på Bergneset Havn. Bergneset Havns landareal og/eller bygningsmasse eies av Balsfjord kommune, Bergneset Pukk og Grus, Cargill m.fl.

Gjennom havneprosjektet «Bergneset havn – et intermodalt knutepunkt i Midt-Troms, fase II» var målsettingen å videreutvikle Bergneset havn som et foretrukket intermodalt knutepunkt for Midt-Troms.

I arbeidet med prosjektet har vi videreført det etablerte samarbeidet mellom næringsaktører og havnemyndigheter, vurdert havnekapasitet, muligheter å oppnå mer gods over havnen og framtidig eierforhold av havnen.

Havnesamarbeidets partnere, som alle har vært delaktig i vurderinger av havnen, har bestått av:

- Målselv kommune
- Cargill EWOS, Balsfjord
- Bergneset Pukk & Grus
- BEWISynbra
- Felleskjøpet Agri SA avd. Bergneset
- Fiskå Mølle avd. Balsfjord
- Macks Ølbryggeri
- Senja Avfall Metall
- Element Nord
- ST1 Bergneset Tankanlegg (Forsvaret)
- Perpetuum Circuli
- Senja Avfall IKS

### **Samarbeid**

Det etablerte samarbeidet har bidratt til en nær dialog mellom havneadministrasjonen og bedriftene og bedriftene seg imellom. Samarbeidet har ført til at det er oppnådd tillit mellom bedriftslederne.

Bedriftene har utvekslet erfaringer, vurdert ulike muligheter for samarbeid og løsninger som kan gagne flere. De har bidratt med kunnskap og nettverk, markedsvurderinger, operative løsninger ifm. Havneutbyggingen mv.

Bedriftene har dermed vurdert løsninger som komme alle til gode, spesielt nå som havnekapasiteten er en stor utfordring, og påvirker bedriftene direkte.

### **Marked**

I denne prosjektfasen, der det planlegges utvidelse av havneanlegget, har det vært satt søkelys på å opprettholde trafikken i 2020 og 2021 på tilnærmet samme nivå som 2019.

Det har vært arbeidet målrettet for at eksisterende kunder skal kunne bruke havnen som tidligere, også i byggefasen med de begrensinger denne medfører.

## «BERGNESET HAVN – ET INTERMODALT KNUTEPUNKT I MIDT-TROMS, FASE II»

Vi har vurdert aktiviteten til de etablerte bedriftene på Bergneset og nærområdet, samt sett på framtidige planer mht utvidelse av fabrikker og produksjon. Vi har også sett på framtidige muligheter for å oppnå mer gods over havnen gjennom en vurdering av godsstrømmer i og nær Bergneset havn. I den forbindelse ble det gjennomført en forenklet markedsundersøkelse. Denne er en del av vurderingene ift. fremtidig utvidelse av havnen.

Det synes mulig å øke godsmengden over havnen med 250.000 – 300.000 tonn, fra de bedriftene som benytter havnen i dag, - forutsatt en utvidelse av havnen. En utvidelse av havnen vil redusere transport på veg og bedriftene blir mer konkurransedyktige.

Ettersom kapasiteten på Bergneset Havn er «sprengt», og mange fartøy avvises, - har det ikke vært arbeidet direkte mot det eksterne markedet. Imidlertid har havnen utført en del undersøkelser, samt støttet seg på rapporten «Næringstransporter i Troms og Finnmark<sup>1</sup>». I forhold til havnens lokalisering, like ved fylkets mest trafikkerte næringsveg og i skjæringspunktet mellom Nord-Troms og Finland, Tromsø by, Midt-Troms og nordre Nordland, - mener vi at havnen har en attraktiv beliggenhet ifm. med etablering av ny industri, terminaler mv. Basert på dette, og erfaring fra tidligere etableringer, er Balsfjord kommune en alternativ til Tromsø i forhold til nyetableringer.

Markedsføringen av havnen bør samordnes med kommunens markedsføring av ledig/tilgjengelig industriareal i Balsfjord, og andre fortrinn ved bedriftsetableringer i kommunen.

Havnen og kommunens næringsavdeling bør sammen markedsføre havnen og Balsfjord kommune. Det bør utarbeide en overordnet strategiplan for markedsføringen, samt en markedsplan og en handlingsplan.

### **Havn**

Bergneset Havn er en av Nord-Norges største diversifiserte (flere produkter) havner i 2018/19. I 2019 var Begrenset Havn det nest største havn i Troms og Finnmark fylke, med ca. 600.000 MT<sup>2</sup>. Volumene forventes å bli høyere etter at en havneutbygging er gjennomført.

Havnekapasitet er et sammensatt og komplisert konsept som ikke bare handler om hvor mye man kan «pine gjennom systemet», men også hvilket servicenivå man skal legge seg på i forhold til sine kunder og samarbeidspartnere.

Bergneset Havn har en variert produktmix, som er utfordrende for havnens logistikk.

Kapasiteten påvirkes av mange faktorer. Farledsbegrensninger, tilgjengelig kaiplass, dybde ved kai, utstyr, produkter som håndteres, organisering, landtilknytning og areal er viktige forhold.

Bergneset Havn har en dybde ved kai på 8 meter og 134 meter kailengde. Dette gir utfordringer da større skip ikke kan anløpe som følge av dybde, mens andre må vente som følge av manglende kaiplass. Manglende kaiplass gir store konsekvenskostnader i form av bl.a. ventetid. Ventetidskostnadene i 2019 er forsiktig anslått til nær ti millioner kroner. Ventekostnadene ved anløp av Begrenset er sannsynligvis høyere enn det vi har anslått.

---

<sup>1</sup> «Næringstransporter i Troms og Finnmark» utarbeidet av Transportutvikling AS i 2020

<sup>2</sup> MT: Millioner tonn

## «BERGNESET HAVN – ET INTERMODALT KNUTEPUNKT I MIDT-TROMS, FASE II»

Når man nærmer seg kapasitetsgrensen for en havn kan eksisterende brukere møte utfordringer i form av forsinkelser på sjø og land, og nye prosjekter settes på vent, - eller mistes.

I 2019 var det en tonnomsetning over havnen på nær 600.000 MT. Vi tror Bergneset Havn har nådd kapasitetsgrensen, med den produktsammensetning, den infrastruktur og det utstyr som er tilgjengelig. Selv om havnen er veldrevet, kan økt trafikk bli krevende for organisasjonen som drifter kaien.

Vi mener det er fornuftig å planlegge ut fra at kapasitetsgrensen for Begrenset Havn i dag ligger på ca. 550.000 MT.

Fra 2022/23 forventes en betydelig vekst, da det nye kaianlegget og utdypning av farleden (fase 1) ferdigstilles, interne brukere kan få tilbud om å benytte kaien for mer godstransport og nye eksterne kunder kan komme inn. Prognosene legger til grunn at Begrenset Havn i 2024/25 passerer 1 MT og i 2030 ligger anslaget på nærmere 1,5 MT.

### **Eierforhold**

Bergneset havn eies av flere. Det er Bergneset Pukk og Grus, Cargill EWOS, Balsfjord kommune m.fl. Balsfjord kommune eier kaianlegget.

Det er ikke avklart fremtidig eierforhold, og hvordan felles bruk av havnen skal organiseres. Imidlertid har Balsfjord kommune bestemt at kaianlegg og bakområde (ca. 30 - 50 meter) skal eies av kommunen. I tillegg skal kommunen sikre at vegnett mellom kaien og FV 7904, og tilførsel av elektrisk kraft og vann til kaier er tilgjengelig for havnen, uansett eierforhold.

Når kommunen har vedtatt en utbygging av havnen, vil arbeidet med å avklare fremtidige eierforhold og organisering starte.

## 1 MANDAT, PROSJEKTMÅL OG METODE

Balsfjord kommune eier og driver kaianlegget på Bergneset Havn. Bergneset Havns landareal og/eller bygningsmasse eies av bl.a. Balsfjord kommune, Bergneset Pukk og Grus, Cargill EWOS m.fl.

Gjennom havneprosjektet «Bergneset havn – et intermodalt knutepunkt i Midt-Troms, fase II» er målsettingen å videreutvikle Bergneset havn som et foretrukket intermodalt knutepunkt for Midt-Troms.

Målsettingen skal oppnås ved å:

- Videreføre det etablerte samarbeidet mellom næringsaktører og havnemyndigheter
  - Vurdere havnekapasitet
  - Kapasitet ved dagens situasjon
- Kapasitetsendring
- Muligheter å oppnå mer gods over havnen
- Framtidig eierforhold av havnen

Havnesamarbeidets partnere, som alle er delaktig i denne vurderinger av havnen, består av:

- Målselv kommune
- Cargill EWOS, Balsfjord
- Bergneset Pukk & Grus
- BEWISynbra
- Felleskjøpet Agri SA avd. Bergneset
- Fiskå Mølle avd. Balsfjord
- Macks Ølbryggeri
- Senja Avfall Metall
- Element Nord
- ST1 Bergneset Tankanlegg (Forsvaret)
- Perpetuum Circuli
- Senja Avfall IKS

Havnesamarbeidet er videreført ved å gjennomføre flere møter, telefonkontakt og e-post.

Havnesamarbeidspartnerne har vært aktive i prosjektet, og bidratt med generell informasjon, kartlagt egne behov i dagens situasjon og for årene som kommer, gitt konstruktive innspill ifm. utvidelse av havnen mv.

Kartlegging av dagens kapasitetsutnyttelse og fremtidig bruk av Bergneset Havn er basert på statistikk fra Bergneset Havn, SSB, markedsdata utarbeidet av Transportutvikling AS for fylkeskommunene, begrenset markedsundersøkelse og primærinformasjon fra brukerne av kaien.

Fremtidige eierforhold er diskutert med eiere av havneområdet.

Prosjektet har vært ledet av fagansvarlig havn Arnt Hansen. Oddvar Rundereim, Transportutvikling AS, har vært prosessleder.

## 2 SAMARBEID HAVN OG NÆRINGSAKTØRER

Havnesamarbeidet 2020 er en videreføring av havnesamarbeidet i 2018 og 2019.

Det er etablert et godt samarbeid mellom havnemyndighetene og næringsaktørene som er brukere av havnen. I tillegg er Målselv kommune med i samarbeidet.

For havnen er det viktig å opprettholde et tett og godt samarbeid for å forstå kundenes behov nå og i framtiden, kunne tilby tjenester som etterspørres og være bidragsyter til økt bruk av havnen fra eksterne brukere.

For brukerne har det vært viktig å ha tett kontakt med havneledelsen for bl.a. å «styre» /unngå at fartøy blir liggende på redan å vente på ledig kaiplass. Det er mange anløp innenfor samme tidsvindu. Brukernes direkte og jevnlig kontakt med havneledelsen gjør det enklere å informere om sine behov og planer, samt få tilpassede logistikk-løsninger.

Det etablerte samarbeidet har bidratt til en nær dialog mellom havnen og bedriftene, og det har bidratt til tillit mellom aktørene. Bedriftene har utvekslet erfaringer, vurderer ulike muligheter for samarbeid og løsninger som kan gagne flere. Med andre ord, - bedriftene vurderer løsninger som kan komme alle til gode, spesielt nå som kapasiteten er en stor utfordring for alle.

Samarbeidet har også ført til en åpen og god dialog ifm. framtidig utbygging av havnen. Fra samtlige samarbeidspartnere er det gode tilbakemeldinger på at det samarbeidet som er etablert, er kommet for å bli.



Bilde 2-1: Innseilingen til Bergneset Havn (Foto: Arnt Hansen)



### 3 MARKEDET

I denne fasen, der det planlegges utvidelse av havneanlegget, har det vært satt søkelys på å opprettholde dagens marked i 2020 og 2021 på tilnærmet samme nivå som 2019. Det har vært utført et målrettet arbeidet for at eksisterende kunder skal kunne bruke havnen som tidligere, også når utbygging av havnen starter opp med de begrensinger som det kan føre til.

Havnekapasiteten er behandlet i kapittel 5. Dagens havnekapasitet synes maksimalt utnyttet, og det er utfordrende å oppnå økt godsaktivitet over havnen.

Vi har vurdert bedriftenes aktivitet, og undersøkt om framtidige planer mht utvidelse av fabrikker og produksjon. Vi har også sett på framtidige muligheter for å oppnå mer gods over havnen gjennom en vurdering av godsstrømmer i og nær Bergneset havn.

Bergneset havn har også gjennomført en forenklet markedsundersøkelse. Denne er en del av vurderingene ift. fremtidig utvidelse av havnen.

#### 3.1 BEDRIFTER/FABRIKKER PÅ ELLER NÆR BERGNESET

Nedenfor kommenteres kort noen av de bedriftene som har bidratt med informasjon.

##### **Felleskjøpet Agri**

Felleskjøpets fabrikk i Nord-Norge er lokalisert på Bergneset. Fabrikken produserer bl.a. fôr til dyr, gjødsel og landbruksutstyr. Fabrikken har for lite areal for å kunne utvide fabrikken. Fabrikken har derfor leid deler av siloanlegget fra Cargill EWOS. Hvis det ikke finnes en løsning som gjør det mulig for fabrikken å utvide, kan Felleskjøpet vurdere å dekke det nordnorske markedet fra Trøndelag.

Nesten alt råstoffet fabrikken benytter i sin produksjon tas inn med båt., men bare 1/5 av ferdigproduserte varer går ut med båt. Det resterende transporteres på veg. Det er et sterkt ønske fra fabrikken å øke båttransporten utover dagens nivå, spesielt til Finnmark. Det vil føre til langt mindre vegtransport.

##### **Perpetuum Circuli**

Miljøbedriften har deponi for farlig avfall på Stormoen, ca. 7 km sør for Bergneset. Bedriften er godkjent for deponering av opptil 3 millioner tonn. Bedriften er et av to mottak i Norge som er godkjent for deponering av PFOS- avfall.

Perpetuum Circuli tar årlig imot store mengder avfall med båt og benytter Bergneset havn så langt som mulig.

Markedet for bedriften er hele Europa. Allerede i 2020 må bedriften benytte en alternativ havn ifm. transport fra Italia til Balsfjord for mottak av 15.000 tonn avfall i 40 fots containere og ca. 70.000 avfall i bulk. Dette som følge av begrensede kaiarealer på Bergneset for håndtering av containere, og utilstrekkelige dybdeforhold ved kai. I tillegg utfordres logistikken av manglende forutsigbarhet om skipene kan anløpe uten ventetid. Bruken av alternativ kai, i Tromsø eller Finnsnes, fører til lange kjøreturer på et allerede tungt belastet vegnett. I en konkurransesituasjon er dette en fordyrende løsning.

## «BERGNESET HAVN – ET INTERMODALT KNUTEPUNKT I MIDT-TROMS, FASE II»

Bedriften ønsker å benytte Bergneset kai til all inntransport, og mener at det bør planlegges for en økning på ca. 100.000 tonn, samt containere.

### Fiskå Mølle

Bedriften tar inn fôr til dyr, gjødsel og landbruksutstyr over Bergneset Havn.

Det er relativt stabil drift, og det forventes ikke vesentlig økning i årene som kommer.

Fiskå Mølle er avhengig av god lagerplass og kort transport til lageret. Det er for lite plass slik situasjonen er i dag. Lageret er plassert like i nærheten av Cargill EWOS og Forsvarets drivstoffanlegg. Plasseringen av lageret begrenser Cargill EWOS muligheter for å utvide fabrikken. For drivstoffanlegget er det uheldig at lagring må skje like utenfor anlegget, bl.a. fordi det tidvis vanskeliggjør transporten (lagring på deler av vegbanen). Kombinasjon av drivstoff og gjødsel i nærheten av hverandre er uheldig.



Bilde 3-1: Fiskå Mølle mottar jordbruksprodukter (Foto: Arnt Hansen)

### Element NOR

Fabrikken, som er lokalisert på Stormoen, og er en av Nord-Norges største leverandører av betongelementer. Fabrikken har et ønske om å kunne benytte Bergneset havn, men det er ikke praktisk mulig i dag som følge av for lite lagringsareal på havneområdet.

Bruk av sjøtransport åpner muligheter for på en bedre måte å kunne konkurrere om anbud/oppdrag utenfor regionen.

Hvis havnen legger til rette for denne type transport og mulighet for korttidslagring, vurderer bedriften at de vil transportere elementer på skip og benytte Bergneset Havn.

## Cargill EWOS



Fabrikken produserer fiskefôr for det nord-norske markedet. Bedriften er den største brukeren av havnen.

Fabrikken har i de senere år, senest i 2019/20, blitt modernisert. Fabrikken har økt sin kapasitet vesentlig og planlegger nå for en stabil produksjon.

Ytterligere utvidelse av fabrikken begrenses av tilgjengelige landarealer og kaiforhold.

Cargill EWOS leier ut deler av sitt siloanlegg til Felleskjøpet. Utleien er tidsbegrenset og bygget skal tilbakeføres til fôrfabrikken i løpet av få år.

*Bilde 3-2: Cargill EWOS utvider (Foto: Arnt Hansen)*

## Bergneset Pukk & Grus

Mineralaktøren er et av Nord-Norges største masseuttak for grus og pukk. Bedriften er nest største bruker av havnen.

På grunn av manglende kaikapasitet på Bergneset, blir transport med bulkbåt ofte valgt bort til fordel for bil. Manglende kaikapasitet begrenser også bedriftens muligheter å delta i anbudskonkurranser utenfor nærområdet. Dette skyldes relativt høyere transportkostnader, da konkurrenter i større grad kan benytte båt, unngå fordyrende ventetid mv.

Mineralaktøren opplyser også at fôr er prioriteres logistikkmessig, med konsekvens for mineraltransporten. Dette fører til at fartøyer blir liggende på redan i påvente av kaiplass. Dette er fordyrende, og skaper usikkerhet blant rederier og kunde, om lasten kommer frem til atalt tidspunkt.

Bedriftens leveranser er i stor grad prosjektavhengige. Det er anslått en mulig økning mellom 100.000 tonn og 200.000 tonn, sammenlignet med 2020.



*Bilde 3-3: Bergneset Pukk og Grus anlegg på Bergneset (Foto: Bergneset Pukk og Grus)*

### 3.2 MARKEDET EKSTERNT

Da Bergneset Havn opererer på kapasitetsgrensen, og mange fartøy avvises, - har det ikke vært arbeidet direkte mot det eksterne markedet. Imidlertid har havnen utført noen undersøkelser, samt støttet seg på markedsdata utarbeidet av Transportutvikling AS for fylkeskommunene.

Havnen vurderer om det skal kjøpes inn web-løsning som er tilpasset havnen og som kan benyttes til fremtidig markedsføring av havnen.



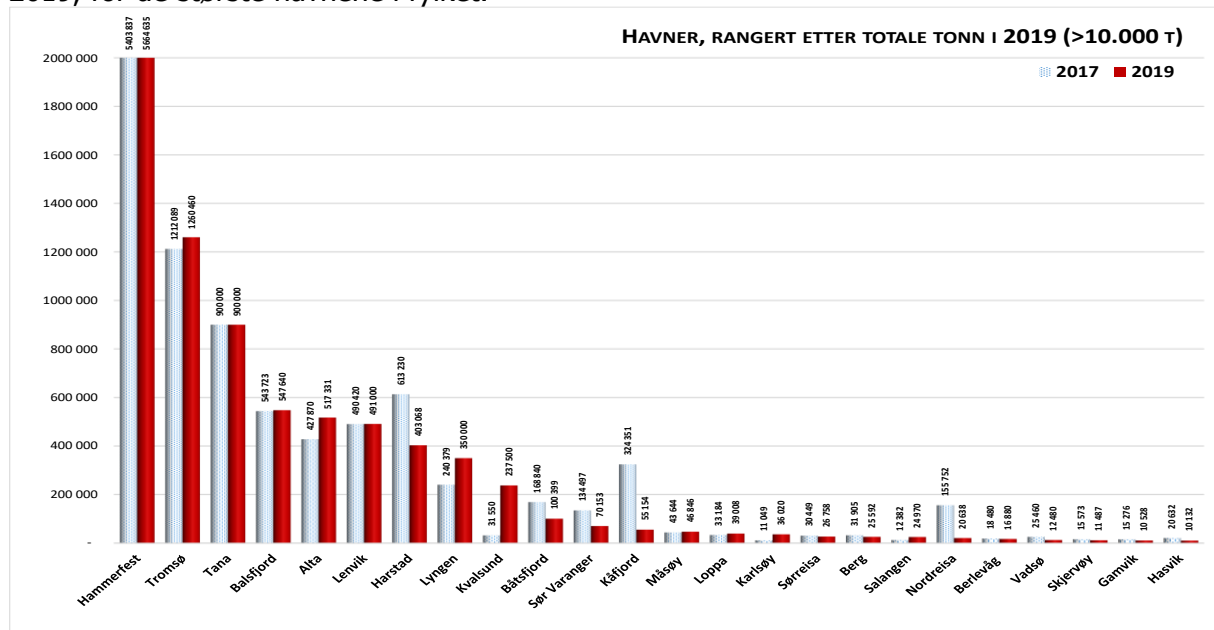
Bergneset Havn er en ren industrihavn. Havnen ivaretar godstransport for kunder som er lokalisert i havnen eller nær havnen. Kundemassen er relativt stabil. Det er ulike typer varer som transportere inn og ut av havnen, og retningsbalansen er god. Havnen er ISPS godkjent, og det er en tilsatt en person i havneadministrasjonen.

Bilde 3-4: Bergneset Havn er ISPS godkjent (Foto: Arnt Hansen)

### 3.3 TRANSPORTINFRASTRUKTUREN I REGIONEN

#### Havner, sjøtransport og terminaler/lager

Mye gods i Nord-Norge transporteres med båt. Figur 3-1 viser tonnometning i 2017 og 2019, for de største havnene i fylket.



Figur 3-1: Tonn over kai, havner i Troms og Finnmark (Kilde: Havnene, SSB, diverse kilder)

Figuren viser bl.a.:

- Hammerfest havn er den største havnen i fylket med mer enn 5 millioner tonn gods. Havnen er eksportrettet, naturgass fra Melkøya som skipes ut.
- Tromsø havn er nest største havn i fylket med vel 1.2 million tonn gods. Havnen håndterer varierte godstyper, - bulk, stykkgoods, drivstoff, fisk m.v., Havnen disponerer flere kaier med mer enn 2.100 lengdemeter med kai, samt RoRo anlegg.
- Tredje største havn er Tana (privat kai) med 900 tusen tonn gods. Fra Tana skipes ut mineraler fra Elkem Tana sitt anlegg.
- Bergneset havn er den fjerde største havnen. Med sine 134 meters lengdemeter håndteres ca. 600 tusen tonn gods over kaien.
- Alta Havn er den femte største havnen med like over 500 tusen tonn gods. Det er ulike type gods som går over havnen, men 3/5 av samlet gods er utskipning av nefelinsyenitt fra Sibelco Nordic, Stjernøya (privat kai).
- Deretter følger: Lenvik Havn (Senja) Tilnærmet hele godsmengden er ifm. Finnfjord Smelteverk. Harstad Havn har flere typer gods som stykkgoods, mineraler og drivstoff. Havnen har også RoRo-anlegg. I Lyngen kommune skipes det ut store mengder mineraler (pukk og grus).

Samlet gods over havnene (2019) i følgende regioner er;

- Midt-Troms: 543.360 tonn
- Nord-Troms: 439.125 tonn
- Tromsøregionen: 1.870.878 tonn

I Nord-Norge er det få regulære anløp av godsskip. Hurtigruten er eneste rederi med daglig anløp i landsdelen.

- Nor-Lines har ikke fast anløpsstruktur i landsdelen. De anløper havner der gods er forhåndsbooket.
- «Nor-lines Daily» er et samarbeid mellom 10 kystrederier med ca. 30 skip til rådighet. Systemet bidrar til stor kapasitet og høy frekvens.
- I tillegg betjenes fylket av flere mer eller mindre regulære godsfartøy.
- Det er noe industriell tonnasje for bl.a. mineralnæringen og fangstnæringen.

### **Terminaler/lager i regionen**

Det er både land- og sjøbaserte terminaler i regionen. Vi nevner noen;

Landbaserte terminaler:

- Tromsø: Schenker, Posten/Bring og PostNord.
- Finnsnes: PostNord
- Det er også andre terminaler, f.eks. Felleskjøpets lager på Bergneset, Postens terminal i Tromsø, dagligvaregrossister i Tromsø (Coop og ASKO) m.fl.

Sjøbaserte terminaler:

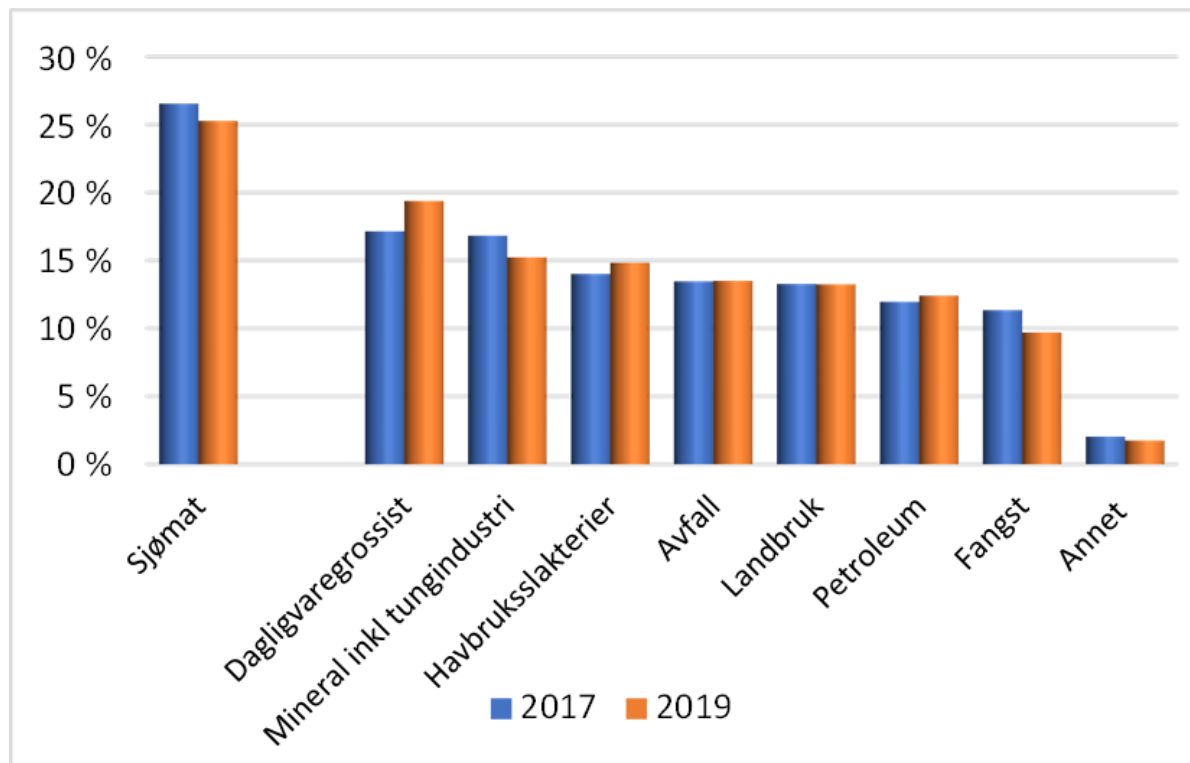
- Tromsø: Nor Lines, Eimskip, Lars Holm, Pelagia (fryselager), Tromsøterminalen (fryselager), Troms Fryseterminal (fryselager)
- Finnsnes: Nor Lines

### 3.3.1 TRANSPORTMIDDELFORDELING

#### Bil

Basert på Transportutvikling AS' kartlegging av fylkets transportert i 2019 er det sjømatnæringen som dominerer veitransportarbeidet i fylket, med 26% av de totale veitransportene. Øvrige næringer står for rundt 10-15% hver.

Fordelingen av veitransportarbeidet mellom de vurderte næringene er vist i figuren under.



Figur 3-2: Transportmiddelfordeling bil i Troms og Finnmark (Kilde: Transportutvikling AS)

E6, strekningen Nordkjosbotn – Buktamo er sterkt trafikkert. Mer enn 200 vogntog (ÅDT(V)) passerer Bergneset daglig, hele året.

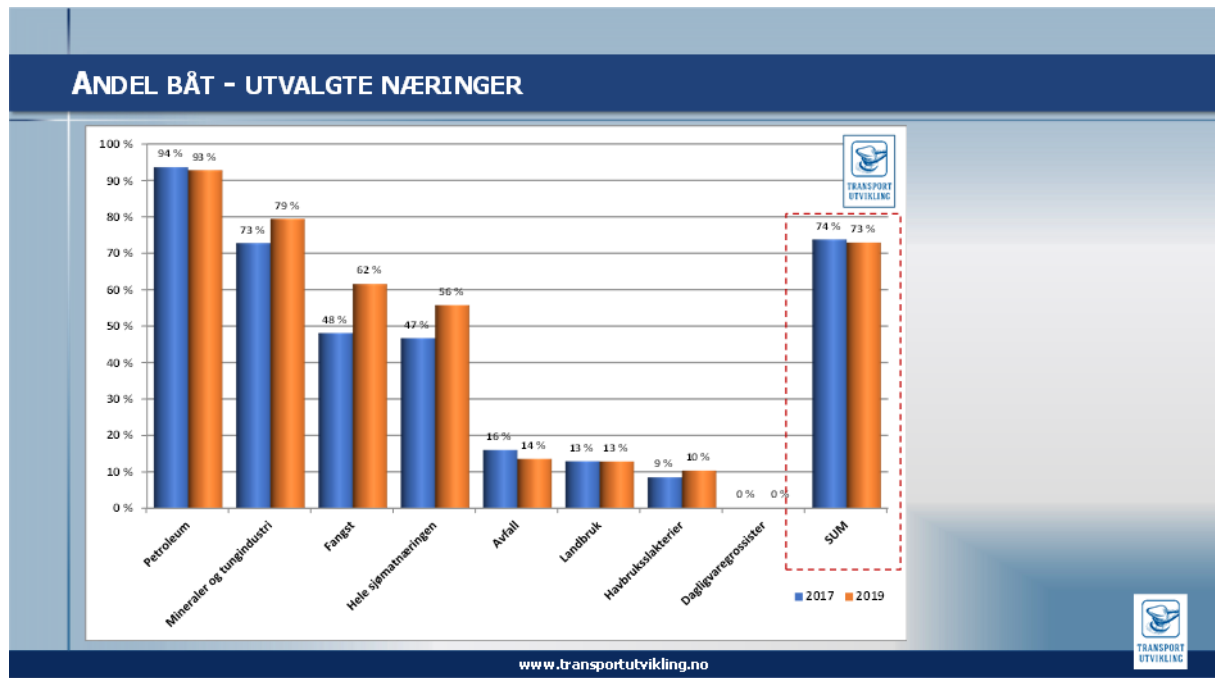
Trafikken med vogntog som passer Bergneset høy. For de enkelte næringer gjelder følgende for E6 Bergneset:

Sjømatnæringen:	Fylkets 7.mest trafikkerte strekning
Dagligvarer:	Fylkets 3.mest trafikkerte strekning
Mineraler:	Fylkets 2.mest trafikkerte strekning
Petroleum:	Fylkets 2.mest trafikkerte strekning
Avfall:	Fylkets 2.mest trafikkerte strekning
Landbruk:	Blant fylkets mest trafikkerte strekning, spesielt mot Storsteinnes

#### Båt

Rundt 74% av transportene i fylket gikk i 2019 med båt. Figur 3-3 viser de enkelte næringers andel av båttransporten i fylket i 2019.

Den høye gjennomsnittlige båtandelen skyldes i stor grad bulktransport knyttet til mineralnæringen og petroleumsdistribusjon.



Figur 3-3: Transportmiddelfordeling båt i Troms og Finnmark (Kilde: Transportutvikling AS)

### 3.3.2 MARKEDSMULIGHETER

Balsfjord kommune har nærhet til Nord-Troms og Finnmark, til Finland, til Tromsø, til Sør-Troms og Nordland. Bergneset Havn er lokalisert ved den høyest trafikkerte vegstrekningen i fylkeskommunen, og en av de høyest trafikkerte strekninger i Nord-Norge. Dette gir muligheter for havnen og Balsfjord kommune.

Vi har vurdert ulike muligheter, forutsatt at havnen bygges ut og kan håndtere ulike typer gods.

#### **Lager/terminaler**

Det kan være interesse for både vareeiere og større transportselskaper å etablere lagerfunksjoner i Balsfjord hvis havnen har kapasitet til å håndtere gods og tilstrekkelig landareal. Bergneset Havn er godkjent for bruk av modulvogntog. Lagerfunksjoner i havnen kan redusere transport på veg.



*Bilde 3-5: Modulvogntog i Nordkjosbotn (Foto: Transportutvikling AS)*

Sjømatnæringen er en vekstnæring. Søkelys på miljøvennlige løsninger og nye konserveringsmetoder kan føre til at mer fersk laks og fangst fra tradisjonelt fiskeri kan transporteres som enhetslaster (containere, semier etc.) til utenlandske markeder. Bergneset havn kan være en aktuell havn for denne type transport.

En utbygget havn og mulighet for lagring, kan være interessant for finske bedrifter som kan benytte sjøtransport. Botnviken har isutfordringer vinterhalvåret.

Det vurderes å forlenge jernbanen fra Narvik til Tromsø. Balsfjord kommune har rikelig med areal, og mulighet å tilby områder til en større godsterminal. Å «binde» sammen jernbane og havn vurderes som en bærekraftig løsning.

Etablering av lagerfunksjoner kan føre til mer gods over havnen, og økt sjøtrafikk.

### **Industri**

Balsfjord er i dag en kommune med mange etablerte industribedrifter. Det bør være mulig med ytterligere nyetableringer, basert på bl.a. god tilgang på elektrisk kraft og vann, samt store arealer som kan utbygges.

Nærhet til havn og veg, samt sentral lokalisering er også vurderinger som kommersielle aktører legger vekt på når en planlegger lokalisering av en bedrift/fabrikk.

### **Avlaste Tromsø by**

Tromsø by har høy aktivitet, noe som gir høye etableringskostnader. Ved nyetableringer vil normalt investor vurdere flere alternativer, der pris er et vesentlig parameter.

Balsfjord er, med sin nærhet til Tromsø, er en mulig alternativ lokalisering. Det er god tilgang på areal og tomtepriser er generelt lave. Vi nevner at f.eks. Mack flyttet fra Tromsø til Nordkjosbotn.



Gode havnefasiliteter kan også bidra positivt. Kort veg mellom fabrikk/bedrift og havn vil også være en fordel.

#### Havnerealterte kostnader

I 2020 ble Balsfjord kommune/Bergneset Havns prisregulativ endret. Anløpsavgiften (farvannsavgift etter gledende Havne- og farvannslov) ble fjernet, og vederlag ble tilpasset markedet. For kunden ble denne løsningen billigere, og vesentlig lavere enn f.eks. Tromsø havn.

Konkurransedyktig nivå på havnerelaterte kostnader er et konkurransefortrinn.

### **3.3.3 MARKEDSFØRING**

Basert på opplysninger fra eksisterende kunder er det sannsynlig med en økt godsmengde på 250.000 – 300.000 tonn over havnen.

Bergneset Havn planlegger for ytterligere økning, bl.a. ved økt fokus på nye bedrifter.

For å tiltrekke seg nye kunder, og øke godsmengden, må tilbudet/kapasiteten tilpasses markedskrav og etterspørsel. Per i dag er kapasitetsgrensen nådd og fartøy avvises.

Når kommunestyret har vedtatt at havn og landområde (bakarealer) skal utvides, samt tilrettelagt havnenære områder for ny industri/næring, kan aktiv markedsføring starte.

Havnens markedsføring bør samordnes med kommunens markedsføring av ledig/tilgjengelig industriareal i Balsfjord, og andre fortrinn ved etableringer i kommunen.

Havnen og kommunens næringsavdeling bør sammen markedsføre havnen og Balsfjord kommune. Det bør utarbeide en overordnet strategiplan for markedsføringen, samt en markedsplan og en handlingsplan.

## 4 GENERELT OM HAVNE-/KAIKAPASITET

Havnekapasitet er et sammensatt og komplisert konsept som ikke bare handler om hvor mye man kan «pine gjennom systemet», men også hvilket servicenivå man skal legge seg på i forhold til sine kunder og samarbeidspartnere.

Når man nærmer seg kapasitetsgrensen kan eksisterende brukere møte utfordringer i form av forsinkelser på sjø og land. Dette vil ofte påvirke en kundes produksjon negativt fordi en ikke får ut varer i rett tid, eller innsatsfaktorer inn når produksjonen krever det. Når mange ting «hoper seg opp», noe det gjerne gjør når man nærmer seg kapasitetsgrensen, påvirkes også en liten organisasjons muligheter til oppfølging av sine eksisterende og nye kunder.

Dette er uheldig, bl.a. fordi forsinkelser, ventetider osv. registreres i markedet. På sikt vil også inntektene kunne påvirkes negativt, fordi en presset situasjonen påvirker servicenivå og kundetilfredshet. I en situasjon der kunden har, eller kan finne alternativer, kan deler av det økonomiske grunnlaget for havnen påvirkes.

Kapasitet påvirkes ikke bare av det som skjer på selve kaien, hvilket utstyr man bruker og hvilken hastighet man forflytter gods. Kapasiteten på en kai påvirkes av alle enkeltelementene i en logistikkjede mellom en avsender (f.eks. en bedrift lokalisert på Bergneset) og en mottaker som kan være en bedrift lokalisert i utlandet. I prinsippet er det gjennomstrømningshastigheten gjennom hele denne kjeden som styrer kapasiteten. Forenklet kan man si at jo raskere en kan få godset gjennom havnen og resten av logistikkjeden, jo større er kapasiteten.

Gjennomstrømningshastigheten påvirkes av mange forhold. Noen er kjente og mulig å kvantifisere, mens andre er mer kompliserte og mindre forutsigbare:

- På sjøsiden av kaien påvirkes kapasitet av dybder i farled og ved kai, tilgjengelig kaiplass/kailengde, skipenes utforming, anløpsmønster mv.
- På kaien påvirker utstyret hastigheten (f.eks. kraner, transportbånd m.v. og kapasitet på disse), hvor lenge gods lagres på kaia og tar opp plass, arealtilgang, forflytningsutstyrets effektivitet, organisering, stopptider i operasjonen mm.
- På landsiden er tilknyttet logistikk avgjørende for hvor raskt operasjonen skjer, f.eks. veistandard, lagerkapasitet, antall kjøretøy/trucker som forsyner/henter gods på kaia og disses rotasjonshastighet m.v.

Kapasiteten påvirkes også av aktivitetstopper (peaks), produktsortimentet (produktmix<sup>3</sup>), kundens krav til transport og hvordan man organiserer logistikken. I tillegg vil vær/vind/vinter og driftsavbrudd påvirke kapasiteten.

Det er enkeltelementer eller faktorer i logistikkjeden som styrer den reelle kapasiteten på terminalen. Har man f.eks. ikke dybde i farleden vil ikke en dypvannskai kunne utnyttes, - og har man ikke dybde ved kai til å ta inn et fartøy på 5.000 tonn, nytter det lite å kjøpe laste-/losseutstyr som håndterer slike skip.

Flere av disse forholdene, som sammen skaper kapasitetsbildet, er mindre egnet for analyser i matematiske modeller. Når det kommer et tall ut av en slik modell, gjerne med flere

---

<sup>3</sup> Bergneset har en variert produktmix som påvirker kapasiteten, noe som gjør at kapasitetssammenligninger med mange andre havner kompliseres. Havnen håndterer bl.a. rene og lett forurenset godsvolum over samme kai.

## «BERGNESET HAVN – ET INTERMODALT KNUTEPUNKT I MIDT-TROMS, FASE II»

desimaler, oppfattes dette gjerne som noe entydig riktig, - selv om den praktiske virkeligheten kan være en annen.

God organisering og dyktige medarbeidere er styrende for hvilken kapasitet man kan få ut av en gitt infrastruktur<sup>4</sup> eller superstruktur<sup>5</sup>.



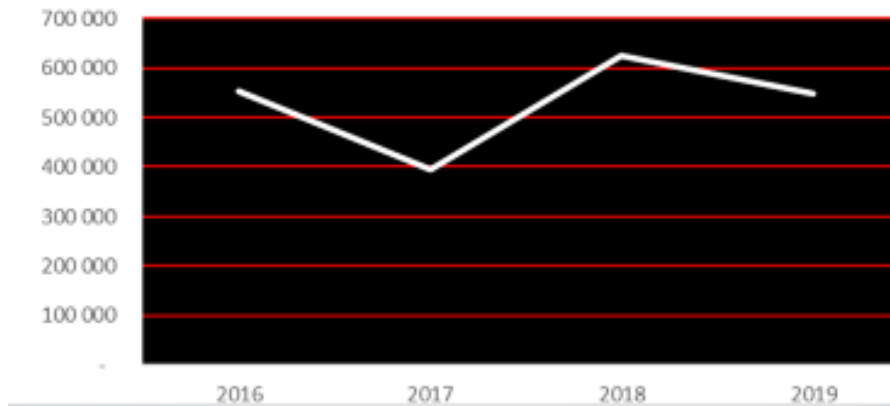
*Bilde 4-1: Lossearrangement på Bergneset kai (Foto: Arnt Hansen)*

<sup>4</sup> Kaianleggene omtales vanligvis som infrastruktur

<sup>5</sup> Superstruktur er det som finnes over kaidekket, f.eks. forflytningsutstyr, kraner mv

## 5 DAGENS AKTIVITET VED BERGNESET HAVN

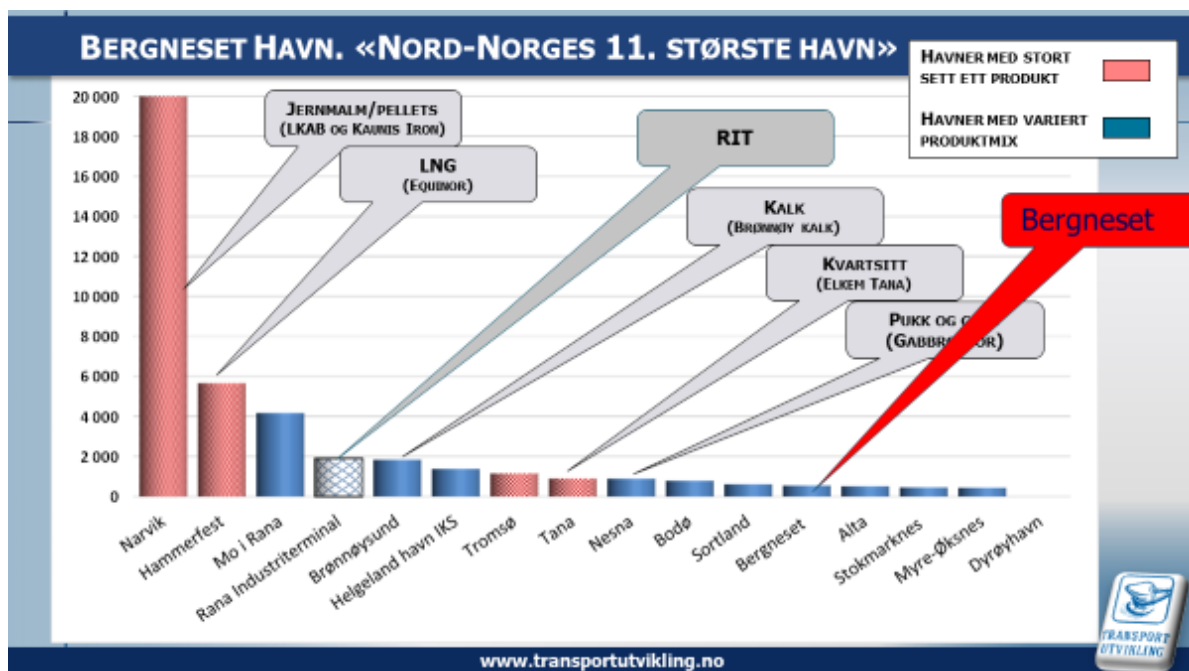
Figuren under viser summen av lastet og losset gods (tonn) fra 2016 til og med 2019 over Bergneset Havn. Aktiviteten i 2017 var påvirket av Ewos (nå Cargill) som bygget om fabrikkene. Fra 2016 til 2019 har antall tonn over kaiene vært rimelig stabilt, rundt 600.000 tonn. Dette er store volum i Nord-Norsk sammenheng.



Figur 5-1: Tonn over Bergneset Havn 2016-2019 (Kilde: Bergneset havn)

Bergneset Havn er en av Nord-Norges største diversifiserte (flere produkter) havner og nest størst i Troms og Finnmark fylke i 2019. Tromsø Havn KF er største diversifiserte havnen i fylket. Petroleumshavnen i Hammerfest (5,6 MT, Melkøya eksport av gass) og Tana (mineral - stein) er større, men de opererer stort sett med ett eller få produkter.

Figuren under viser de 15 største havnene i Nord-Norge i 2019 (tonn totalt). Havner markert med lyserød farge er spesialiserte havner med stort sett ett produkt.



Figur 5-2: Nordnorske havner 2019, topp 15 (Kilde: SSB, TU)

## 5.1 SENTRALE LOGISTIKKPARAMETERE

I det følgende nevnes en del forhold som er relevante for kapasitetsvurderingen ved Bergneset havn.

### 5.1.1 FARLED

Farleden inn til Bergneset havn er god, men med dybdeforhold som begrenser størrelsen på de skip som kan anløpe kaien.

### 5.1.2 KAIER

Terminalen har ett kaianlegg på 134 meters lengde, og dybden ved kai er ca. 8 meter ved LLV. Lengden begrenser antallet fartøy og dybden begrenser størrelsen på de fartøy som kan anløpe:

- Dagens kaiforhold gir kun mulighet for å ta inn relativt små fartøy. Dette begrenser fleksibilitet og gir rammer for hvilke utviklingsmuligheter som er realiserbare.
- Periodevis er alle kaiplasser opptatt, enten av to små fartøy, eller ett større. Dette skaper problematikk ved anløpsavviklingen og ventetider med kostnader for både bedrifter og samfunnet.

Dybde på 8 meter er en utfordring i dag. Bergneset Havn anløpes i dag av kystnære fartøy. Dybde begrenser muligheten for større skip i Europeisk eller oversjøisk fart å anløpe havnen.

Det er behov for større dybde for at mellomstore containerskip og bulkbåter kan anløpe havnen. Eksempelvis kan nevnes at Perpetuum vil i 2020 skipe inn 15 000 tonn med 40 fots containere med containerskip, og 70.000 tonn i bulk fra kontinentet til Balsfjord. Disse er henvist til andre havner (Finnsnes eller Tromsø) og godsmengdene kjøres med bil til Stormoen.

Det er begrenset kaiplass ved Bergneset Havn i dag. Dette fører til negative konsekvenser for Bergneset Havn og eksisterende brukere. Brukerne må si fra seg en godt betalende kunder og havnen taper inntekter.

Tilgjengelig kaiplass er en forutsetning for utvikling/ekspansjon, da det gir fleksibilitet.

#### Ventetider

At skip periodevis må vente på kaiplass er normalt, som følge av skipenes egne valg, driftsavbrudd eller lignede. Kontinuerlig venting og lange ventetider kan imidlertid være et symptom på at havneanlegget opererer på kapasitetsgrensen.

Ved Bergneset Havn må man jevnlig omstille logistikkoperasjonen på kaia som følge av svært mange forskjellige produkter/kundekrav, relativt små enkeltvolum og at en må benytte laste/losseutstyr som er tilpasset dette. Lasting og lossing av fiskefôr og mel m.v. er også væravhengig (regn).

Vi har p.t. ikke eksakte data, men mange fartøy må vente på anløpsmulighet ved Bergneset Havn. Det antydes at gjennomsnittlig ventetid for hvert skip som anløpet havnen er 6 timer.

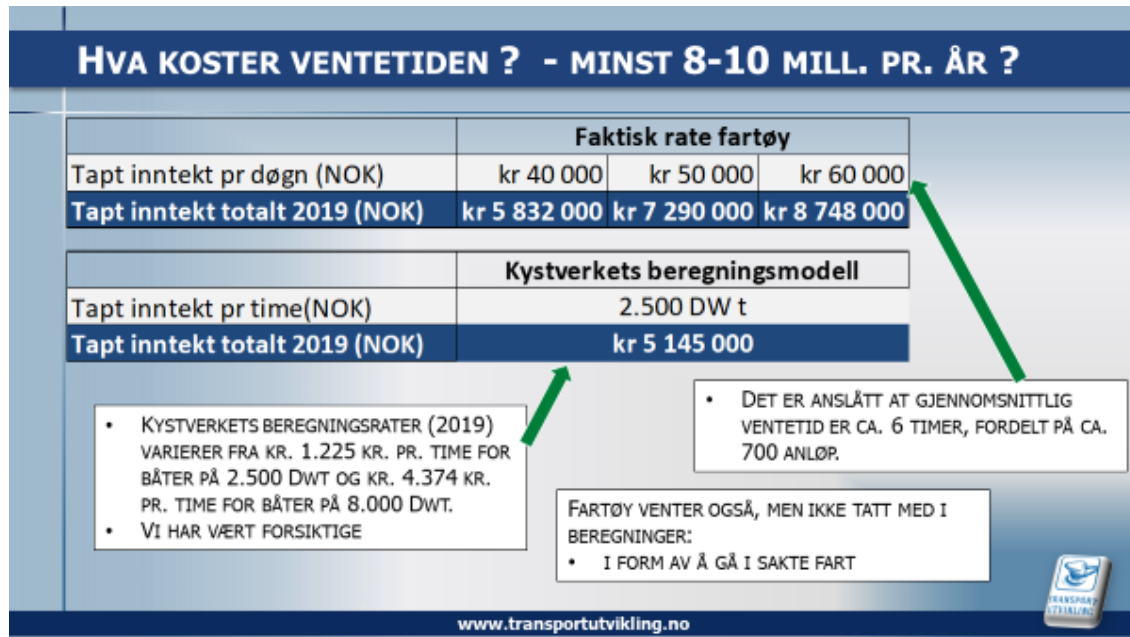
I den tiden båten må vente taper den inntekter, og sparer svært lite kostnader. Inntektskravet pr. dag varierer betydelig fra skip til skip, men vi har tatt utgangspunkt i en mindre, relativt

## «BERGNESET HAVN – ET INTERMODALT KNUTEPUNKT I MIDT-TROMS, FASE II»

ny, bulkbåt på 2.000 - 2.500 Dwt (vanlig størrelse som anløper Bergneset Havn). Her baserer rederiet seg på et inntektskrav på kr. 50.000 – 60.000 pr. dag for at en skal ha en rimelig fortjeneste.

Det er dette som er alternativkostnaden for rederiet, og ikke bare-boat rater eller andre kostnadsbaserte variabler.

Tabell 5.1. viser eksempler på rederiets tap ved å ligge å vente for å oppnå kaiplass. Vi har satt 60.000 som en basis dagsbeløp (kolonnen i midten nederst), og redusert dette beløpet med 2 \* kr. 10.000 pr. dag for å antyde tapet ved litt mindre eller eldre båter.



Tabell 5-1: Ventetider og mulige tap av inntekt for rederiet

Ventetidstapet for de båtene som var registrert i 2019 (ca. 700 anløp), kan ligge på 8-10 millioner når en benytter kr. 60.000 i alternativsats pr døgn.

Dette er et konservativt estimert i forhold til Kystverkets beregningsrater for bulkbåter av den størrelsen som trafikkerer Bergneset Havn i dag.

Kystverkets beregningsrater (2019) varierer fra kr. 1.225 kr. pr. time for båter på 2.500 Dwt og kr. 4.374 kr. pr. time for båter på 8.000 Dwt. (<https://www.kystverket.no/MaBergnesetHavnim-infrastruktur/Havner/tilskudd-til-effektive-og-miljovennlige-havner/tildelingsk/Bergneset-Havnerier-og-rangering/>)

Større båter og båter som fører f.eks. fiskefôr er raten langt høyere og har et høyere inntektstap enn det vi har lagt til grunn. Tapet påvirkes også hvis en må betale kai-/ankringsvederlag i ventetiden. Dette øker kostnaden for brukeren.

Ventetid til anker er imidlertid bare en del av bildet. Fartøy venter også i form av å gå i sakte fart når en vet at det ikke er kaiplass. Uavhengig av hvor fartøyet venter, representerer dette en kostnad.

Båter som ligger i venteposisjon, forurenses også. Finnes ikke landstrøm når båten ligger og venter i kai eller på redan, må hjelpemotorer gå for å tilføre fartøyet elektrisitet. Det gir negative miljøeffekter.

Ventekostnadene ved anløp av Bergneset Havn er sannsynligvis høyere enn det vi har anslått. Både som følge av lav rate, og at vi kun har data for de fartøy som venter ved kaianlegget/reden i havnen. Fartøy som opererer i lav fart, er ikke vurdert.

### **5.1.3 AREAL OG UTSTYR**

Slik logistikken er lagt opp i dag er manglende areal en vesentlig begrensning. Det foreligger ikke utvidelsesområder som er helt eller delvis opparbeidet.

Endres logistikken, enkelte godstyper øker eller nye prosjekter oppstår, må det muligens foretas tilpasninger:

- Hvis f.eks. havnen skal håndtere containere, flere anløp og forskjellige distanser/container typer, - må det legges opp til et lagrings-/forflytning system. Dette vil kreve noe plass.
- Forflyttes lagringsfunksjoner tilsvarende en skipslast for bulk og skrap e.l. ned til havneområdet kreves det lagringsmuligheter og kanskje også plasskrevende utstyr (conveyors e.l.)

Per i dag er utstyret som benyttes eiet av brukerne. Det benyttes conveyors e.l., gaffeltrucker og kjørerampe for lossing av grus og pukk.

I forbindelse med bygging av ny kai er det mulig å tilpasse utstyr til produkt. Dette kan skje i regi av brukerne og/eller havnen.

## 6 FREMTIDIG GODSUTVIKLING

Vi kommenterer først generelle vekstanslag fra NTP arbeidet, før vi konkret ser på Bergneset Havn. Selv om nasjonale vekstanslag ikke nødvendigvis treffer regionalt, er det viktig å ha kunnskap om, f.eks. ved dialog med offentlige myndigheter.

### 6.1 VEKST BASERT PÅ NASJONALE NTP-ANSLAG

I forbindelse med Nasjonal Transportplan 2022-2033 leverte transportetatene og Nye Veier en utredning (*Oppdrag 2, utviklingstrekk og framskrivninger*, 13.9.19) med framskrivninger av bl.a. transportarbeidet frem til 2050.

Utredningen beskrev nasjonale utviklingsprognoser og mer spesifikke prognoser knyttet til de enkelte transportkorridorer.



Figur 6-1: Transportkorridorer (Kilde: NTP)

Utredningen «*Oppdrag 2, utviklingstrekk og framskrivninger*» konkluderer med at det kommer til å skje en vekst i transportarbeid, både for gods og personer:

*«Framskrivningene anslår en vekst i innenlandsk transportarbeid på 33 prosent for persontransport og 38 prosent for godstransport fram til 2050, der nær halvparten forventes innen 2030. Veksten forventes å bli absolutt høyest på godstransport på vei. Deretter kommer persontransport på vei og godstransport på bane, mens veksten er lavest for sjøtransport og fly.»*

Utviklingen i godstransporten beskrives som følger:

*«for hele framskrivingsperioden 2018 til 2050 beregnes en årlig vekst i samlet godstransportarbeid på norsk område på 1,5 prosent. Veksten er høyest for veitransporten, med 2 prosent per år, etterfulgt av sjø og jernbane, begge med 1,4 prosent årlig vekst. Det beregnes høyere vekst i transportarbeid enn i transporterte tonn for alle transportformene, noe som innebærer økt gjennomsnittlig transportdistanse.»*



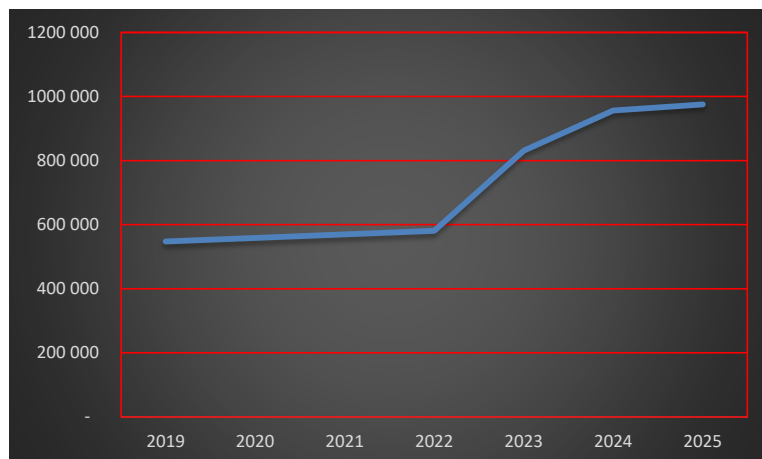
## 6.2 VEKST BASERT PÅ KONKRETE REGIONALE FORHOLD

Fremtidig godsutvikling over Bergneset Havn er også avhengig av hvilket marked havnen skal dekke i fremtiden. Det interne markedet i Balsfjord er en utviklingsretning, som muligens kan løses uten andre infrastrukturtilpasninger enn en ny dypvannskai.

Skal havnen også dekke eksterne kunder utenfor Balsfjord, kan dette være en utviklingsretning med et høyt volumpotensial. En utviklingsretning der en i større grad setter søkelys på eksterne kunder (f.eks. regional containertrafikk, enhetslaster for sjømatnæringen e.l.), kan komme til å kreve flere infrastrukturtilpasninger enn bare dypvannskaien, bl.a. store bakarealer og arealer for lagring m.v.

Bergneset Havn har foretatt en intern vurdering over kjente prosjektmuligheter som kan påvirke den fremtidige aktiviteten på Bergneset Havn.

Figur 6-2 viser et sammendrag av utviklingen i tonn over Bergneset Havn som er vurdert som mulige innenfor noen få års horisont. Vi har valgt å kalle disse volumene for «interne brukere» som følge av at prosjektene har industriell karakter. Bergneset Havn har estimert volumene for de enkelte, basert på ferdigstilt utvidet kaianlegg (2022/23). Vi har tatt utgangspunkt Bergneset Havns tall, og foretatt en justering basert på forventet godsutvikling.



Med dette som utgangspunkt kan intern økning av gods alene føre til 300.000 - 400.000 nye tonn i 2023/2024. Dvs en økning på opptil 60 %, sammenlignet med dagens godsmengde over Bergneset Havn.

*Figur 6-2: Mulige nye volum Bergneset Havn, Interne brukere og noe eksternt (tonn pr. år)*

Bergneset Havn har også i sine interne vurderinger lagt til grunn overføring av noe regionalt gods når ny kai blir realisert.

Selv om sjømat ikke i dag er et primærmarked for dagens Bergneset Havn, kan en fremtidig terminal kunne ha en rolle i forhold til en voksende sjømatnæring i Troms. I tillegg er det flere andre bransjer i regionen med stort transportbehov. Det finnes en voksende avfallsnæring der transportbehovene er store som følge av bl.a. deponibegrensinger og økende internasjonal konkurranse/etterspørsel etter flere former for avfallsprodukter. Det er videre betydelige transportbehov innenfor dagligvarer, landbruk, petroleumsprodukter, mineraler, byggevarer mv.

Det oppstår prosjektlaster der Bergneset Havns anlegg vil være egnet. Bl.a. knyttet til behovene som oppstår ved infrastrukturprosjekter som veibygging mv.

Hvor mye eksternt gods som det er mulig å få over havnen er ikke vurdert.

## 7 KAPASITETSVURDERINGER BERGNESET HAVN

Kapasitet vurderes i forhold til tre utviklingsretninger/hovedalternativer:

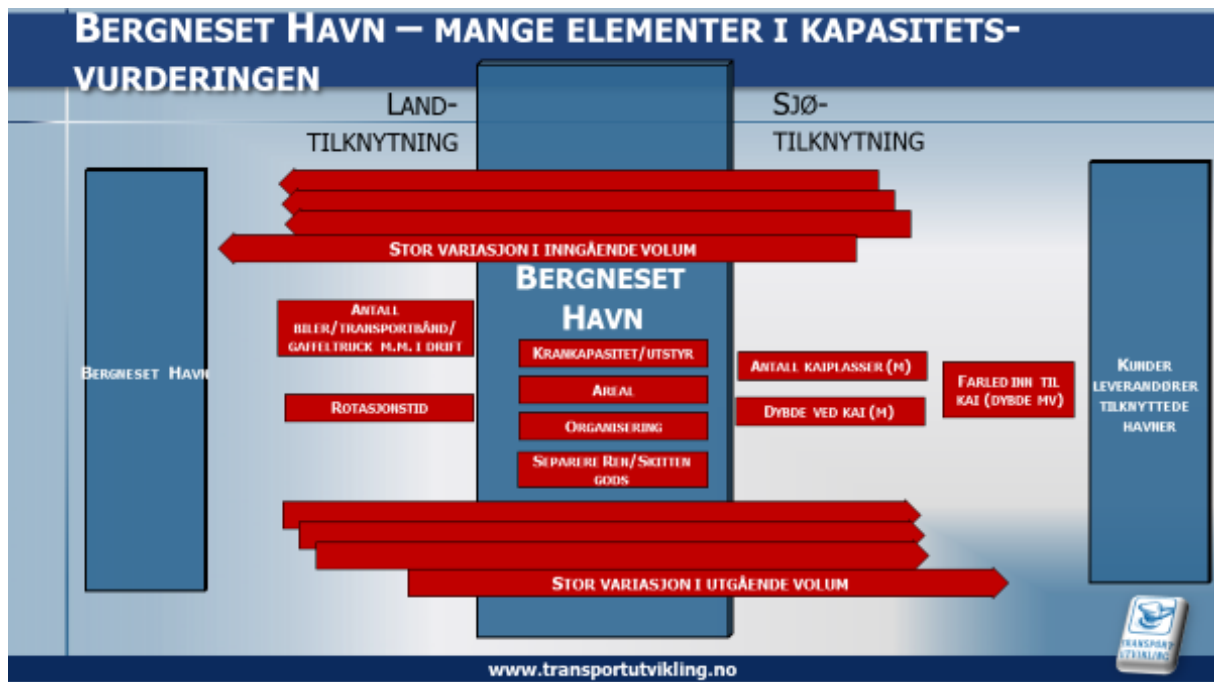
- Dagens situasjon
- Nytt havneavsnitt

### 7.1 ALTERNATIV 1: DAGENES SITUASJON

#### 7.1.1 INNLEDNING OG FORUTSETNINGER

Når vi har vurdert sentrale forutsetninger i våre beregninger er følgende forhold tatt hensyn til:

- Farled og dybde ved kai begrenser muligheten til å ta større skip
- Dagens produktmix er benyttet, men vi har gruppert godset i to hovedgrupper
  - Bulk/stykkegods fôr (dyr og fisk), gjødsel og andre landbruksprodukter
  - Bulk mineral, forurenset masse og skrap
  - Containere kommenteres separat
- Vi har lagt til grunn små fartøy (ca. 70 m), noe som gjør at to skip kan anløpe samtidig
- Lasting og lossing av fôr (råstoff og ferdig produkter) kan ikke lastes/losses samtidig som grus, pukk, skrap, lett forurenset masse
- Værforhold som fører til stopptider
- Vi har forutsatt at et fartøy erfaringsvis bruker 2 timer pr anløp ved manøver og klargjøring



Figur 7-1: Mange elementer i kapasitetsvurderingen

### **7.1.2 KAPASITETSVURDERING**

Kapasitetsberegninger er ingen entydig vitenskap. Det er mulig å sette inn tall for kapasitetsgrenser som virker svært troverdige. I praksis er det mange flyktige variabler i regnestykket og til slutt blir det en strategisk beslutning om kapasiteten skal økes, enten ved investeringer, prosessendringer eller andre virkemidler.

Vår vurdering er sammensatt av opplysninger fra registrering av havneanløp og brukernes tilbakemelding, samt havneadministrasjonens erfaring.

Vi mener at dagens Bergneset Havn er nær eller har nådd kapasitetsgrensen, med den produktsammensetning, den infrastruktur og det utstyr som er tilgjengelig. Selv om det fortsatt er små marginer i dag, vil det være lite rom for å øke volum ved f.eks. økt intern produksjon eller nye større prosjekter.

Utviklingsmessig er dette uheldig. Selv om havnen er svært veldrevet, kan økt trafikk bli krevende for organisasjonen som drifter kaien når man har nådd kapasitetsgrensen.

### **7.1.3 KAPASITETSINDIKASJON BASERT PÅ BENCH MARKING**

Vi har sett på utviklingen av Rana Industriterminal og mener at dette kan være en havn som på enkelte områder kan være sammenlignbar med Bergneset Havn, bl.a. i forhold til variert produktsammensetning og antallet kunder.

Rana Industriterminal er en sterkt trafikkert havn i forhold til at den kun har 400 meter kai. Den er avhengig av kaiens kraner. Havnen har en variert industriell produktmix (ikke passasjerer) og brukes av flere industribedrifter.

Det er nylig gjennomført et prosjekt i forbindelse med vurdering av kapasitet og utvidelse av havnen.

Rana Industriterminal disponerer en kailengde på vel 400 meter og har en kapasitet på rundt 2.200.000 MT. Denne havnen har møtt kapasitetsgrensen og vurderer nå utvidelser.

Bergneset Havns kai er noe over 1/4 av Rana Industriterminals kai. Ved å anslå at Bergneset har 1/4 av Rana Industriterminals kapasitet og at logistikken er delvis sammenlignbar, kan en indikasjon være at Bergneset Havns kapasitetsgrense er på rundt 550.000 MT. Da har en ikke tatt hensyn til at fôr kan lastes eller losses samtidig som f.eks. pukk og grus.

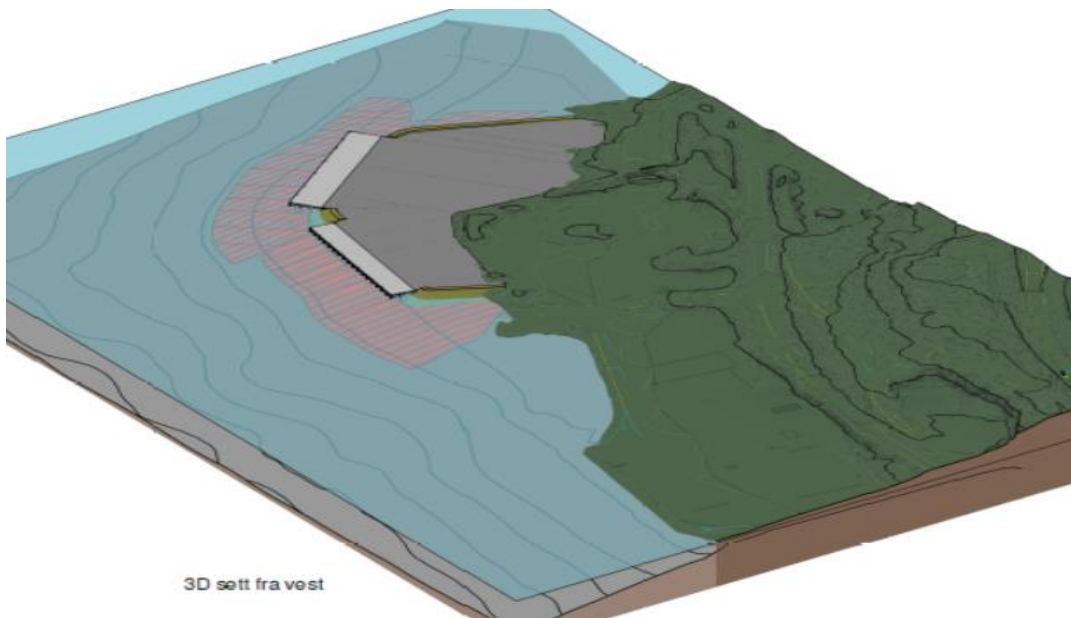
Bergneset havn har etter vår vurdering (og havnens egen vurdering) møtt kapasitetsgrensen på rundt 550.000 tonn. Ventetidene er svært lange, fartøy må avvises og det planlegges nå en ny kai.



Bilde 7-1: utsnitt av Bergneset havn (Foto: Transportutvikling, september 2020)

## 7.2 NYTT HAVNEAVSNITT

Bergneset Havn er et av Nord-Norges travleste kaianlegg, men med dybder langs kaianlegget som ikke tilfredsstillers dagens situasjon eller en fremtidig situasjon med økende størrelse på fartøyene. Den generelle utviklingen er at fartøy blir større, da det er økonomiske skalafordeler knyttet til store skip.



Bilde 7-2: Illustrasjon nytt havneavsnitt (Norconsult)

## «BERGNESET HAVN – ET INTERMODALT KNUTEPUNKT I MIDT-TROMS, FASE II»

I tillegg til muligheten for å ta inn større fartøy, vil et nytt havneanlegg bidra til mer og nødvendig kaiplass, redusere ventetider og gi mulighet for å optimalisere/spesialisere logistikkoperasjonen.

Det er foretatt en vurdering av investeringskostnader hvis en bygger ut hele anlegget. Hele anlegget består av to kaier og bakarealer.

Stipulerte kostnader fullskala utvidelse inklusiv bakareal og 200 meter kai er anslått til kr 161 mill eks. mva. Estimerte kostander fordeles som følger:

	Beløp
Grunnarbeid	81.000.000
Pelearbeid begge kaier	13.000.000
Betongarbeid kaier	32.000.000
Utrustning kaier	3.300.000
El. kraft	1.100.000
Rigg og drift	2.400.000
Undersøkelse/kartlegging	170.000
Merverdiavgift	43.000.000
Forventet tillegg (5%)	10.700.000
Usikkerhetsavsetning	22.500.000

Et nytt havneanlegg vil være en betydelig investering. Kostnader for et komplett anlegg er høye, og det er derfor nødvendig å bygge anlegget i flere faser.

### **I fase 1 ser vi for oss følgende:**

- Utdypning av farled
- Ny kai mot øst
- Delvis oppfylt bakareal
- Veg tilførsel
- El. kraft og vann

### **I fase 2 ser vi for oss:**

- Bygging av kai mot nord
- Bakarealer fylles opp
- El. kraft og vann

### **7.2.1 KAIANLEGG**

#### **Kai mot øst**

Kaien mot øst er planlagt med kailengde på 100 meter og evt. dykdalber for å få oppnå lengre kailengde. Dybden er ca. 11 meter. Kaien vil kunne betjene skip opp til 20.000 Dwt. Bakarealer, som også er nytt landareal, er beregnet til ca. 21 mål.

#### **Kai mot nord**

Kaien mot nord er planlagt med kailengde på 100 meter og evt. dykdalber for å få oppnå lengre kailengde. Dybden er ca. 9 meter. Kaien vil kunne betjene skip opp til 10.000 Dwt. Det vil også bli noe bakareal, i tilknytning til kaien.

For begge kaier må det tilføres elektrisk strøm og vann.

Det må planlegges landarealer for lagerfunksjoner og containere m.v., samt arealer som gjør logistikk/håndtering av gods effektivt. I tillegg må det være god plass for bruk av modulvogntog.

### **7.2.2 FARLED**

Utdypningen av farleden er den største enkeltkostnaden. En utdypning er omfattende og berører ca. 42.000m<sup>2</sup> sjøbunn.

Det er nå utført kartlegging av sjøbunnen og områder som er egnet til dumping av massen fra utdypningen. I forbindelse med kartleggingen ble det registrert reker, flyndre og en del sjøstjerner i området. I tillegg er det kjent at det er andre arter og forhold som også må tas hensyn til. Vi nevner naturvernområdet Sørkjosleia og Nordkjosbotn naturreservat, gytefelt for torsk, lodde, rødspette, reker, sild og ålegress. Det må også tas hensyn til fiskeplasser for laks og ørret. Det er planlagt avbøtende tiltak. Ett av disse er å begrense «vinduet» for dumping av masse til august – desember.

En utdypning av farleden berører 42 mål. Mudringsdybden varierer mellom 1,5 meter og 7,5 meter. Det er beregnet en mudringsmengde på 125.000m<sup>3</sup>, 300m<sup>3</sup> sprengning av undersjøisk berg. Etableringen av molo og fylling vil kreve steinmasse på ca. 200.000m<sup>3</sup>.

## **7.3 FORELØPIG FREMDRIFT**

Hvis Fylkesmannen i Troms og Finnmark godkjenner mudring og dumping av masse, og kommunestyret vedtar utbygging av et nytt havneavsnitt, kan følgende tidsplan vurderes:

- Januar 2021: Godkjent mudring/dumpingstillatelse
- Februar 2021: Utlysning anbud mudring og bygging av omrammingsmolo
- August 2021: Oppstart av mudring og molobygging
- Februar 2022: Ferdigstilt mudring og molobygging og utfylling bak molo (bakareal) kan starte opp, samt pelling til kaier.
- Våren 2022: Oppstart støpning av kaier.
- Våren 2023: Ferdigstilling av kaier og deler av bakareal.

Det har vært god kontakt med brukerne av havnen. Disse har vurdert at arbeidet ikke i vesentlig grad vil påvirke bruk av den eksisterende kaien. Alle er innstilt på å opprettholde leveranser på dagens nivå når utbyggingen av havnen pågår.

#### **7.4 BRUK AV ET NYTT OG EKSISTERENDE KAIANLEGG**

Eksisterende kaianleggs kapasitet er «sprengt». Et nytt kaianlegg vil bidra til økt kapasitet. Hvor stor denne økningen blir avhenger av flere forhold, bl.a. hvilken tonnasje som vil gå over det nye anlegget.

Vi ser for oss at eksisterende kai primært benyttes til lasting og lossing av fôr-/landbruksprodukter o.l. til bla. Cargill EWOS, Felleskjøpet Agri og Fiskå Mølle. Eventuell ledig kapasitet kan benyttes til nye kunder.

Den nye kaien, kai øst, er relativt langt fra eksisterende kai. Dette er en fordel ettersom eksisterende kai benyttes til bl.a. fôr og bør ikke komme i kontakt med lett forurenset masse eller utsettes for mye støv fra grus og pukk.

Den nye kaien kan håndtere bulk. Eksisterende brukere som Bergneset Pukk og Grus, Perpetuum Circuli, Element Nord og Senja Avfall Metall er naturlige brukere. Forannevnte bedrifter vil ikke benytte hele kapasiteten, og det vil derfor være en kai som kan tilbys eksterne. Det kan være prosjektlaster, Forsvarets aktivitet, nyetablerte bedrifter, alternativ til andre havner, f.eks. Tromsø m.v.

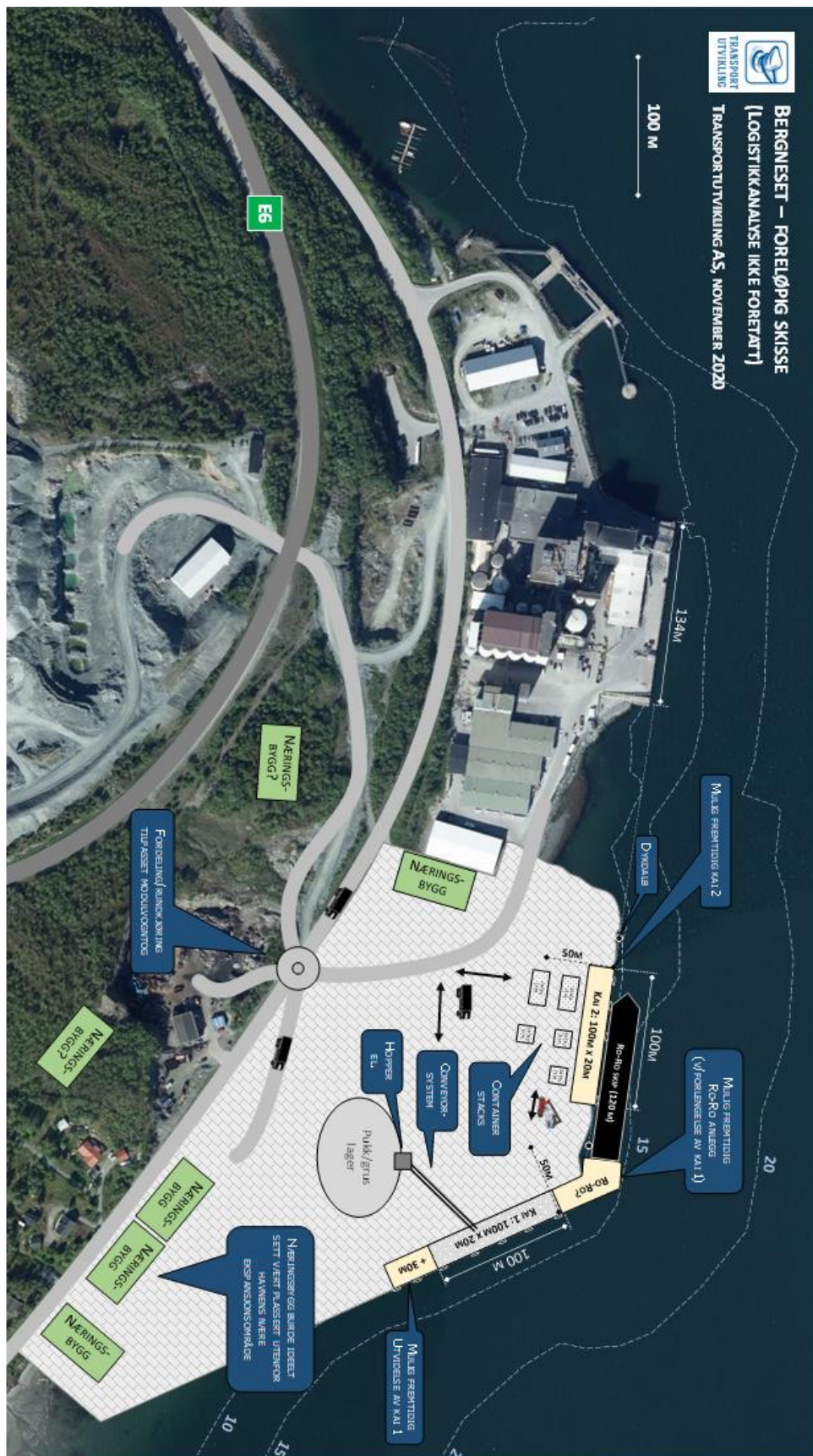
Et nytt kaianlegg vil kunne gi god plass på land, og det er derfor mulig å oppnå rask laste/lossetider. F.eks. kan Bergneset Pukk og Grus forhåndslagre mineraler tilsvarende en skipslast på havneområdet. Dette fører til mer effektiv håndtering av godset, reduserer tiden til lossing og bruk av personell.

En ny kai kan håndtere containere (eksisterende kai har ikke tilstrekkelig bakområde pga bygningsmassen). Containere har behov for relativt stort område, både ifm. håndtering og lagring. Fryse/kjølecontainere må ha tilgjengelig elektrisk kraft.

Vi er kjent med at Perpetuum har behov for å ta imot forurenset masse i containere fra kontinentet. Vi har også sett en økt bruk av containere hos enkelte større fiskefôrprodusenter (Skretting, Stokmarknes og Biomar, Myre – bruker Sortland havn). Cargill EWOS opplyser at de per i dag ikke vurderer å endre dagens logistikk mht råstoff fra bulk til containere.

Kaien mot øst, som har god dybde, bør planlegges for fremtidig anløp av RoRo skip. Bruk av roro skip er i dag ikke omfattende i Nord-Norge, men fremtidige logistikkløsninger kan endre dette bruken. Det bør undersøkes om Forsvaret kan ha behov for en roro kai på Bergneset.

«BERGNESET HAVN – ET INTERMODALT KNUTEPUNKT I MIDT-TROMS, FASE II»



Bilde 7-3: Bergneset Havn- foreløpig skisse (Transportutvikling)



## **8 EIERFORHOLD**

Bergneset havn eies av flere. Det er Bergneset Pukk og Grus, Cargill EWOS, Balsfjord kommune m.fl. Balsfjord kommune eier kaien.

Det er ikke avklart fremtidige eierforhold, og hvordan felles bruk av havnen skal organiseres. Imidlertid har Balsfjord kommune bestemt at kaianlegg og bakområde (ca. 30 - 50 meter) skal eies av kommunen. I tillegg skal kommunen sikre at vegnett mellom kaien og FV 7904 og tilførsel av elektrisk kraft og vann til kaier er tilgjengelig for havnen, uansett eierforhold.

Når kommunen har vedtatt en utbygging av havnen, vil arbeidet med å avklare fremtidig eierforhold og organisering starte.