

Samferdselsdepartementet  
Pb 8010  
0030 Oslo

Deres ref:	Vår ref:	Saksbeh:	Arkivkode:	Dato:
	2008/121-1874/2008	Asbjørn Jensen Tlf: 78476522/46813815	N00	30.04.2008

### **Nordkapp kommunes innspill til NTP 2010-19**

Formannskapet i Nordkapp kommune behandlet forslaget til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 i møte 30. april 2008. Formannskapet ga ordfører og næringssjef fullmakt til å utforme Nordkapp kommunes innspill.

De største utfordringene Nordkapp kommune ser i planperioden er

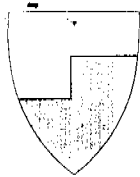
- Stamvegnettet
- Rassikring
- Beredskap ved akutt forurensing
- Nordområdesatsingen
- Havneutbygging
- Regionale lufthavner

#### **Nordområdesatsingen:**

Nordkapp kommune anser Regjeringens nordområdesatsing som et nasjonalt utviklingsprosjekt. Kommunens begrunnelse for dette er at behovet for opprusting og investering i nødvendig infrastruktur er så store at det må bevilges ekstraordinære statlige midler for å løse disse utfordringene.

Kommunen krever at regjeringens nordområdesatsing må gjenspeiles i

- offentlige bevilgninger, bl.a. til infrastruktur.
- departementenes og statlige etaters prioritering av innsats og midler. Vi krever at tildeling av bl.a. regionalutviklingsmidler gjenspeiler at regjeringen satser på Nord-Norge som region.
- I reiselivssatsingen i nordområdene, herunder bygging av ny trafikkai i Honningsvåg, og ny Skarvbergtunell som er dimensjonert for turisttrafikken landeveis til Nordkapp.



### Forslag til tiltak:

Nordkapp kommunes forslag til tiltak er, i prioritert rekkefølge:

- Skarvbergtunellen

Denne ligger i Porsanger kommune, men er av vesentlig betydning for Nordkapp, og tas derfor med i vår uttalelse. Tunellen oppfyller ikke dagens krav til sikkerhet, og veistrekningen nord for tunellen er svært rasfarlig. Kostnadene ved utbedring av dagens tunnel er anslått til å være så høye at det vil være like rimelig å bygge ny.

I diskusjonene omkring ny tunnel, har det vært foreslått at en skal forlenge innkrevingsperioden for bompenger på dagens Fatima-anlegg, og benytte disse bompengene til delfinansiering av ny tunnel. Nordkapp kommunestyre har behandlet dette, og enstemmig sagt nei til slik forlengelse.

I NTP er det sagt at bompengefinansiering kun bør være aktuelt der årssdøgnetrafikken ikke er mindre enn 2.500 – 3.000 kjøretøyer, men at trafikk ned mot 1.500 kjøretøyer kan aksepteres i spesielle tilfeller. Med en årssdøgnetrafikk på ca 315 kjøretøyer i fjor, faller Fatima-anlegget klart under dette.

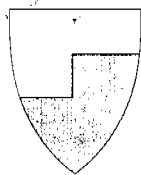
Videre heter det i NTP: ”Det fulle potensialet for bompenger bør tas ut i trafikksterke områder, der det er grunnlag for dette. Det må finnes rom for statlige midler til prosjekter i distriktene som ikke kan finansieres med bompenger”.

På bakgrunn av dette krever Nordkapp kommune at ny Skarvbergtunell blir bygget med full statlig finansiering, og uten krav til bompengefinansiering. Ut fra den dårlige stand tunnelen er i, krever en at prosjektet gjennomføres i første halvdel av planperioden, dvs 2010 – 2013.

- Ny trafikkai i Honningsvåg

Med over 100 anløp og over 60.000 cruisepassasjerer er Nordkapp den 5. største cruisehavnen i Norge. Cruiseturismen er i betydelig vekst, og denne veksten antas å fortsette det nærmeste tiåret. Fartøystørrelsen er økende, og også denne utviklingen er ventet å fortsette. Dette gjør at eksisterende kaier ikke er dimensjonert for de cruiseskip som etter hvert vil utgjøre cruiseskipflåten. Dersom kaiene ikke bygges ut i takt med flåten, vil en etter hvert få et bortfall av cruiseskip som anløper Honningsvåg, med de tap av omsetning og aktivitet dette vil føre til både i Honningsvåg og i anløpsstedene langs kysten før Honningsvåg.

Vedlagte uttalelse fra Honningsvåg Handels- og Industriforening utdyper denne problematikken. I Finnmark fylkeskommunes Regionalt utviklingsprogram for 2008 – 2009 heter det at ny cruisekai i Honningsvåg vil være av stor betydning for turistutviklingen i Finnmark.



Ny kai til cruisetrafikken vil også kunne nyttes av annen skipstrafikk, herunder ser en for seg trafikk i forbindelse med utbygging av olje- og gassfeltene i Barentshavet.

Nordkapp kommune forlanger at ny trafikkai i Honningsvåg blir gjennomført i første halvdel av planperioden.

- Bygge ut den kystnære oljevernberedskap

Det er allment kjent at oljevernberedskapen i arktiske strøk ikke er tilpasset det nye trusselbildet som økt aktivitet medfører, og dette er bekymringsfullt. En vil særlig peke på behovet for en styrking av den kystnære oljeberedskapen.

Nordkapp kommune har sendt en uttalelse til regjeringen med dette som tema, og vi vedlegger denne; "Behovet for en bedre oljevernberedskap i Finnmark og Nordkapp som nasjonalt senter for kystnær oljevernberedskap".

- Honningsvåg lufthavn, Valan

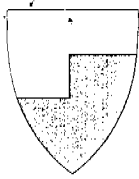
Avinor har gjennomført en utredning om ny flyplass for Honningsvåg på Porsangnesryggen, som har konkludert med at ingen av de utredede alternativene vil gi bedre regularitet enn dagens flyplass i Valan. Formannskapet i Nordkapp behandlet utredningen i september 2007, og fant det riktig at Honningsvåg Lufthavn, Valan kunne bestå, under forutsetning av at den videreutvikles for å oppnå tilfredsstillende regularitet. Vi vedlegger uttalelsen fra formannskapet.

Nordkapp kommune forlanger at Honningsvåg Lufthavn, Valan oppgraderes fullt ut for å møte dagens og fremtidens krav til virksomheten. Dette må skje i løpet av planperiodens første år.

- Rassikring Nordvågen/Skipsfjord/Kamøyvær

På veiene til Nordvågen, gjennom Skipsfjorden og til Kamøyvær går det ofte ras. Om vinteren er det sneras, mens det om sommeren er stein og løsmasser som raser ut. Med den klimautviklingen vi nå er inne i, med forventet mildere vær og mer nedbør, vil rasfaren sannsynligvis bli enda større enn den er i dag. Resultatet av dette vil bli at veiene pga rasfare vil være stengt i lengre perioder enn de er i dag.

Nordkapp kommune forlanger at rassikring av disse veiene blir gjennomført i løpet av første halvdel av planperioden, dvs 2010 – 2013.



- Honningsvåg stamnetthavn

I et nordområdeperspektiv er Honningsvåg en sentral og strategisk havn, og vil være et naturlig utgangspunkt for aktivitet rettet mot Barentshavet. Honningsvåg havn har de arealer og havdybder som skal til for å kunne håndtere store fartøy og rigger. Nærmeste land fra Shtokmanfeltet er Nordkapp. Honningsvåg havn har på grunn av langvarig cruisetrafikk og anløp av internasjonal fiskeflåte etablert en infrastruktur og et servicetilbud som vil kunne utnyttes i forventet petroleumsaktivitet. Bl.a. har bunkringsanleggene i Honningsvåg alle typer bunkersoljer, og en må til Bergen eller Murmansk for å finne tilsvarende bunkersanlegg.

Det sjøverts stamnettet går gjennom Magerøysundet og like forbi Honningsvåg. Landvegs går stamvegnettet (E69) til Honningsvåg og videre til Nordkapp. Det synes derfor unaturlig at Honningsvåg ikke har fått status som stamnetthavn i forslaget til NTP.

Fylkestinget har tidligere bedt om at Honningsvåg får status som stamnetthavn.

Nordkapp kommune stiller seg bak dette kravet, og forventer at Honningsvåg får status som stamnetthavn.

- Forlengelse av Klubbkjærmoloen

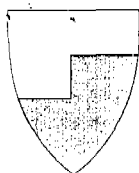
Klubbkjærmoloens lengde gir ikke den ønskede effektive skjermingen av havnebassenget verken på vinter- eller sommertid. Skader på både skip og kai er har skjedd flere ganger, og er registrert som et betydelig problem til alle årstider ved anløp av større fartøy.

Ved å forlengje Klubbkjærmoloen med minimum 50 meter i vestnordvestlig retning vil problemene og sikkerhetsrisikoen ved å anløpe og ligge ved kaiene reduseres til et minimum av dagens situasjon.

Nordkapp kommune forlanger at Klubbkjærmoloen kommer inn som prosjekt under utbygging av fiskerihavner i perioden 2010 – 2013.

- Vedlikeholdsmudring av havner

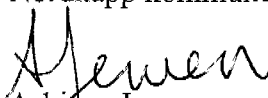
Det er mange fiskerihavner i Nordkapp kommune. Felles for disse er at de har et økende behov for vedlikeholdsmudring for at de skal kunne oppfylle sin oppgave som trygge og funksjonelle havner for fiskeflåten. Nordkapp kommune forlanger at Kystverket gjennomfører løpende vedlikeholdsmudring i havnene, og at dette starter snarest.



Nordkapp kommune forventer at de innspill vi kommer med blir tatt med i den videre behandlingen av forslaget til Nasjonal Transportplan.

Dersom det er behov for ytterligere utdyping av kommunens innspill står undertegnede til tjeneste.

Med hilsen  
Nordkapp kommune



Asbjørn Jensen  
Næringssjef

Kopi til: Vegdirektoratet, Pb 8142 Dep, 0033 Oslo  
Avinor, Pb 150, 2061 Gardermoen  
Kystverket, Serviceboks 2, 6025 Ålesund  
Jernbaneverket, Pb 4305, 2308 Hamar  
Fiskeri- og Kystdepartementet, Pb 8118 Dep, 0032 Oslo

Honningsvåg Handel og Industriforening  
Boks 193  
9751 Honningsvåg

Til:  
Nordkapp kommune  
v/Næringssjef Asbjørn Jensen  
9750 Honningsvåg

05.02.08

## **Forslag til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019 – Høringsutkast**

Honningsvåg Handel og Industriforening (HHI) har følgende tilbakemelding på forslaget til Nasjonal Transportplan 2010 – 2019. Vi ber Nordkapp kommune om å bake dette inn i sine tilbakemeldinger til Finnmark Fylkeskommune, og nasjonale myndigheter.

Nasjonal Transportplan påpeker hvilken betydning reiselivsnæringen har for mange områder i Norge, spesielt i distriktene (Kap.5: Distriktsutvikling og forholdet mellom nasjonal og regional transportplanlegging)

Reiselivsnæringa er, som planen sier, avhengige av gode transportmuligheter og stiller krav til alle transportsystemene. Man argumenterer bl.a. med at lav veistandard kan føre til at man mister trafikk. Videre viser man til prosjektet for å utvikle nasjonale turistveier.

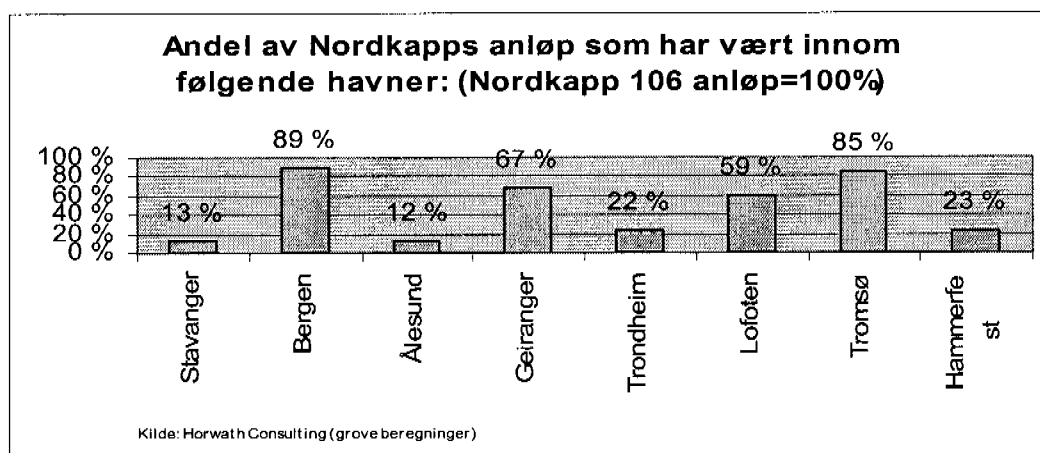
Man viser videre til den kontinuerlige veksten som har vært innen cruisetrafikken de siste årene, uten å berøre de økonomiske ringvirkningene dette har for kysten av Norge.

Siden Honningsvåg er endemålet for de fleste cruise langs kysten, og fordi Northcape Cruise er et av tre merkevarenavn langs den norske kysten vil det være fornuftig for nasjonale myndigheter å bidra til en realisering av ny cruisekai i Honningsvåg.

Den økonomiske begrunnelsen for dette finner man i rapporten "Cruiseport Nordkapp - betydning, utvikling og virkninger" (Horwath Consulting As).

Selskapet har grundig dokumentert hvilken betydning cruisetrafikken opp til Nordkapp har for resten av kyst-Norge.

## Seilingsstruktur til/fra Nordkapp:



- 89% av skip til Nordkapp er i Bergen
- Stor betydning for Bergen, Geiranger og havnene fra Trondheim og nordover.

## Verdien av et skip til Nordkapp:

- 10 anløp i Norge
- Skipsstørrelse 600 passasjerer, 106 anløp (2005)
- Tilgjengelige data (TØI, Lofoten) supplert med intervjuer og egne (nøkterne) estimater
- 6% kommer tilbake som "vanlige turister"



- Forbruk per skip (Norge) ca. 5,5 mill. kr.
- Forbruk 106 skip (Norge) ca. 580 mill. kr.
- Nord-Norge 36,4%, herav Nordkapp 9%

Nordkapps cruisepassasjerpotensiale i 2010 ligger sannsynligvis i intervallet 80-95.000 cruisepassasjerer og i 2015 i intervallet 100-150.000. Allerede i 2008 ser man en økning i tonnasje på 25%. En svært markant økning fra 2007.

## Konsekvensene om trafikk uteblir:

Sannsynligheten for at cruiset forsvinner ut av Nord-Norge på grunn av dårlig infrastruktur er antagelig stor. Sannsynligheten for at Norge blir helt droppet er noe mindre.

Forutsetter eksempelvis for enkelthets skyld at det er 50% sannsynlighet for at et cruise forsvinner helt, blir tapt forbruk som følger:

	<u>Totalt Norge (vekt 50%)</u>	<u>Nordkapp (9%)</u>
2005 (1.500 passasjerer)	kr. 6,8 mill.	kr. 1,2 mill.
2010 (1.700 passasjerer)	kr. 7,7 mill.	kr. 1,4 mill.

Nedenfor følger en sammenstilling basert på ovenstående for ulike antall tapte skip<sup>1</sup>:

*Virkninger (tapt forbruk) ved ulike antall skip tapt Nordkapp*

2005 (mill. kr.)	Antall skip			
	5	10	20	50
Nordkapp	6	12	24	60
Nord-Norge	25	50	100	250
Norge (vekt 50%)	34	68	136	340

*Virkninger (tapt forbruk) ved ulike antall skip tapt Nordkapp*

2010 (mill.2005- kr.)	Antall skip			
	5	10	20	50
Nordkapp	7	14	28	70
Nord-Norge	28	56	112	280
Norge (vekt 50%)	38,5	77	154	385

Eksempelvis viser tabellene at 20 tapte skip til Nordkapp i 2010 gir et forbrukstap for involverte destinasjoner i Nord-Norge på 112 mill. kr.

### Oppsummering:

Med over 100 anløp og over 60.000 cruisepassasjerer er Nordkapp den 5. største cruisehavnen i Norge.

Det antas at Nordkapp som hovedreisemål og vendepunkt for disse cruisene har en spesiell rolle ved at rederier kanskje vil droppe hele cruiset, dersom Nordkapp ikke er tilgjengelig. Nordkapp er derfor en viktig havn for cruiseturismen til Norge.

Cruiseturismen er i betydelig vekst og denne veksten antas å fortsette det nærmeste tiåret. Satsing på cruise har derfor et betydelig potensiale.

Havneforholdene i Honningsvåg er slik at de store, moderne cruiseskipene i stadig større grad har og vil få problemer med å legge til kai. Ankring med tendring av passasjerene til lands er et lite attraktivt alternativ og fører ofte til at besøket blir helt droppet.

<sup>1</sup> Nordkapp er inkludert i Nord-Norge og Nord-Norge i Norge.



Det antas at Nordkapp mister noen cruise allerede i dag på grunn av havneforholdene. Med utvikling mot både flere og større skip risikerer man at en betydelig del av cruisepotensialet ikke vil kunne utnyttes.

Konsekvenser av at rederier velger ikke å gå til Nordkapp på grunn av havneforholdene har betydning ikke bare for Nordkapp, men for de fleste av havnene/destinasjonene langs norskekysten.

Det foreligger et betydelig statistikkgrunnlag. Horwath Consulting As har i den nevnte rapporten tatt utgangspunkt i foreliggende materiale, og med bakgrunn i erfaring fra annet cruisearbeid og analyser, gjennomført beregninger for betydningen av cruiseturismen til Nordkapp.

For å få en oversikt over Nordkappcruisenes betydning for både Norge totalt og Nordkapp, har Horwath Consulting As både analysert

- besøksstrukturen for Nordkappcruisene
- økonomiske konsekvenser cruiseskipsbesøk Nordkapp og
- konsekvenser av bortfall skipsbesøk til Nordkapp

Verdiene er angitt som forbruksverdien av forbruket til skip, mannskap og passasjerer på turen. Dette forbruket er estimert som følger:

<u>År</u>	<u>Gj.snittsstørrelse</u>	<u>Totalt Norge</u>	<u>Herav Nordkapp (9%)</u>
2005	600 passasjerer	kr. 5,5 mill.	kr. 495.000,-
2010	766 passasjerer	kr. 7,0 mill.	kr. 630.000,-

Med 106 anløp i 2005<sup>2</sup> innebærer dette et forbruk i Norge på ca. 580 mill. kr. Herav et forbruk i Nord-Norge på ca. 211 mill. kr. og et forbruk i Nordkapp på drøyt 50 mill.kr.

Forbrukstallene for Nordkapp er her basert på gjennomsnittstall som for mindre havner.

Formålet med rapporten har bl.a. vært å vurdere bortfall på grunn av for dårlig havnekapasitet. Slikt bortfall vil naturligvis derfor gjelde større skip. Horwath Consulting As har nøkternt forutsatt at bortfallsskip per i dag har en størrelse på ca. 1500 passasjerer. Dette innebærer tap av forbruk per skip som følger:

#### *Tapt forbruk per skip*

<u>År</u>	<u>Skipsstørrelse</u>	<u>Totalt Norge (50%)</u>	<u>Herav Nord-Norge (36,4%)</u>	<u>Herav Nordkapp (9%)</u>
2005	1.500 passasjerer	kr. 6,8 mill.	kr. 5,0 mill.	kr. 1,2 mill.
2010	1.700 passasjerer	kr. 7,7 mill.	kr. 5,6 mill.	kr. 1,4 mill.

<sup>2</sup> I 2008 er det meldt inn 109 fartøy. Økning i tonnasje fra 2007 er på 25%. Det betyr at størrelsen på fartøyene øker dramatisk.

Det er her brukt som forutsetning at halvparten av skipene som velger ikke å anløpe Nordkapp også velger bort Norge. Med en slik forutsetning og et bortfall på henholdsvis 5 og 10 skip, blir effekten for Norge 34/68 mill. kr. og for Nordkapp 6/12 mill. kr.

Interessant i denne sammenheng er at når noen (halvparten) av skipene velger andre cruise i Norge, vil dette sannsynligvis være fjordcruise. Effekten av bortfallsskip vil derfor ikke bare gjelde Nordkapp, men for alle anløpene i Nord-Norge.

Horwath Consulting As har estimert bortfallsverdien for Nord-Norge til ca. 5 mill. kr. per skip. Bortfall av 5, respektive 10 skip, vil derfor innebære et tapt forbruk for Nord-Norge på 25/50 mill. kr.

Viktig i denne sammenheng er at det antas at dette tapet vil øke år for år fremover fordi

- skipene blir større og
- flere større skip gir flere bortfall.

Det er derfor nødvendig for hele kysten av Norge at man får realisert en ny cruisekai i Honningsvåg. Dette for å sikre, og aller helst, får ta del i den markerte økningen man registrerer i resten av Europa. I dag bygges det nesten ikke så små cruise fartøyer som vi ser på bildet (Sea Princess -78 000 tonn). Dette er pr i dag de største fartøyer man kan ta til kai i Honningsvåg. De som er observante legger merke til kaien helt i baugen på fartøyet.

Odd Arne Nilsen  
Leder HHI



Til regjeringen

## **Behovet for en bedre oljevernberedskap i Finnmark og Nordkapp som nasjonalt senter for kystnær oljevernberedskap**

Det å ha en fungerende beredskap mot akutt forurensing, er en forutsetning for bosettingen i Kyst-Norge. Både innbyggerne og næringslivet må ha den tryggheten at hvis et utslipp skjer, så blir dette tatt hånd om på en rask og effektiv måte. Dagens oljevernberedskap i Finnmark anses ikke å være god nok til å møte den økende helårige aktivitet det nå legges opp til.

Så vel Nordområdesatsingen som forvaltningsplanen for Barentshavet legger opp til økt kystnær oljevirkosomhet utenfor Finnmark. Denne aktivitetsøkningen har bred støtte i Finnmark. I den nasjonale politiske debatten snakker man i generelle former om å finne "balansepunktet" mellom den økte petroleumsvirksomhet i nord og hensynet til miljø og fiskerinæring. I denne debatten som ledes fra sør diskuteres det nordlige Barentshav, Finnmarkskysten og Lofoten/Vesterålen som om dette er en og samme sak. Det er det ikke.

- Det nordlige Barentshav handler primært om geopolitikk.
- Forholdene i Lofoten/Vesterålen ligger utenfor dagens forvaltningsplan.
- **For oss i Finnmark handler "balansepunktet" primært om forholdet mellom økt olje- og gassvirksomhet og nivået på den kystnære oljevernberedskap.**

Lovverket pålegger landets kommuner å ha beredskap mot oljeutslipp og annen akutt forurensing på land og sjø innenfor kommunens område (grunnlinjen) jf. Forurensingslovens § 43, 1. ledd. Dette er en oppgave som kommunene tar alvorlig, men den økonomiske situasjonen og de enorme strand- og sjøområdene som kystkommunene har ansvar for, gjør at de i liten grad er i stand til å gjøre en fullgod oppgave.

Den statlige beredskapen har fått et formidabelt løft etter hendelsene med Green Ålesund og John R. Klarere ansvarslinjer, overføring av ansvaret fra SFT til Kystverket, etablering av nye depoter over hele landet, slepebåtberedskap og ny trafikksentral i Vardø er noe av det som har skjedd.

Private aktører i Olje- og gassnæringa er gjennom forskrift gitt pålegg om egne beredskapssystemer. Dette ansvaret tar de alvorlig gjennom sin organisasjon NOFO.

Den lokale beredskapen står i kontrast til den sentrale og private beredskapen. Øvelsen Barents Rescue 2005 avdekket en del problemstillinger som må tas alvorlig, både kommunalt, regionalt og sentralt.

Det mest påtrengende er manglende opplæring og mangelfullt utstyr.

Rammevilkårene for beredskapen mot akutt forurensing er annerledes i Finnmark enn andre deler av landet. Det åpenbare er at ekstern ressurstilgang, for eksempel hva gjelder egnede innsatsfartøyer og tilgjengelig personell, er mye lavere enn i andre deler av landet.

Det andre alvorlige er at aksjoner må settes inn under helt andre klimatiske forhold. Beredskapsaksjoner i Arktisk kystklima er et fagfelt som må prioriteres sterkt i årene fremover.

For å bidra til at den økende oljeaktiviteten skal skje på en mest mulig betryggende måte har Finnmark fylkeskommune derfor på egen hånd satt i gang betydelige tiltak for å bedre

situasjonen både på kort og lang sikt. Bla. har fylkeskommunen investert ca 15 mill kroner i et moderne simulatoranlegg ved Nordkapp Maritime Fagskole. Som det eneste simulatorsenter i Norge retter dette seg også mot oljevernberedskap, og er spesielt fokusert på hvordan en skal kunne trene opp og utnytte kystfiskefartøy i den kystnære oljevernberedskap. Dette er gjort i tråd med følgende utviklingsstrategi, nedfelt i Fylkesplan for Finnmark 2006 -2009 (under pkt. 4.8):

*At vi i Finnmark utvikler spisskompetanse på havmiljø og forurensing i arktiske farvann ved å satse på en samordning og videreutvikling av de lokal/nasjonale ressurser som allerede finnes i Nordkapp.*

Finnmark fylkeskommunes investering er gjort med en klippefast tro på at regjering og Storting fokuserer på og følger opp innen kystnær oljevernberedskap i takt med økt oljeaktivitet. (utdrag av Fylkesplan for Finnmark vedlegges, vedlegg 1)

Simulatoren, som er levert av det russiske selskapet Transas, skal offisielt innvies den 28.02.2008. I avtalen med Transas inngår at simulatoren skal inngå i et samarbeid med et tilsvarende simulatorsenter i St. Petersburg og i Murmansk, med de muligheter dette gir for norsk-russisk samarbeid i Barentshavet.

Finnmark Fylkeskommune har også gått inn som aksjonær i Nordkapp Beredskapssenter, et senter som i nært samarbeid med Nordkapp kommune forventes å spille en operativ rolle i å bedre beredskapen når aktiviteten utenfor Nordkapp tar seg opp.

Det er med stor undring en fra politisk hold i Finnmark konstaterer at det fra sentralt faglig hold og fra oljeselskapene ikke synes å være noen prioritert oppgave hvordan en skal kunne forbedre den kystnære oljevernberedskap i Finnmark. Alle synes å mene "det er ikke mitt bord".

Dette er en situasjon som ikke kan akseptere med den aktivitetsøkning det nå legges opp til, spesielt i områdene utenfor Nordkapp.

Det er tatt et felles initiativ fra Finnmark som også støttes opp fra den maritime høgsolen i Tromsø om å utvikle Nordkapp til et nasjonalt senter for kystnær oljevernberedskap (se vedlegg 2). Dette forventer en nå at så vel sentrale politiske myndigheter som de oljeselskaper som har ambisjoner om økt aktivitet utenfor Finnmarkskysten følger opp.

Fylkesordføreren for Finnmark og ordfører i Nordkapp kommune forventer bl.a.:

- at staten involverer seg i å sikre en systematisk og helhetlig oljevernberedskap i Finnmark
- at den kystnære oljevernberedskapen vies særlig oppmerksomhet da denne er det svakeste ledd nå

Regjeringen ved Olje- og energiministeren bør bl.a. vurdere å knytte betingelser om styrking av den kystnære beredskapen som vilkår under behandling av 20. konsesjonsrunde.

Det vises til vedlegg 2, konseptbeskrivelse. Fylkesordføreren i Finnmark og ordføreren i Nordkapp kommune mener at åpningen av Nordkapp Simulator 28.02.08 er en god anledning for regjeringen å vise vilje til å satse på oljevernberedskap i Finnmark.

## **Nordkapp som senter for oljevernberedskapen i Barentshavet**

### **Konseptbeskrivelse av 27.01.08**

#### **1. Bakgrunn**

Petroleumsvirksomheten i Barentshavet forventes å øke betydelig. Det er også en økende transportvirksomhet av olje langs norskekysten (referanse, rapporten: "Oil transport from the Russian part of the Barents Region" fremlagt av Akvaplan Niva og Barentssekretariatet januar 2007). Fokus på miljø og beredskap er i dette perspektivet, stort og økende. Utfordringene i nord er spesielt krevende ut fra klimatiske forhold vinterstid.

En slik økning forutsetter at det oppnås en bred aksept for balansepunktet mellom de ulike miljøhensyn og petroleumsaktiviteten. Sentralt i denne problemstilling står den kystnære oljevernberedskap der satsingen har vært for lav og samordningen mellom de ulike aktørene for svak. Denne situasjonen har skapt en passivitet både på myndighetsnivå og hos operatørene, som har resultert i at den kystnære oljevernberedskapen ikke er god nok til å møte den forestående opptrapping av oljevirksomheten i Barentshavet.

#### **2. Nåsituasjonen for oljevernberedskap i Nord**

Følgende forhold representerer premisser for organisering av den kystnære oljevernberedskapen i nord som er annerledes enn ellers i landet:

- a) Oljevernberedskap blir av de fleste vurdert langt viktigere i nord enn ellers. Dette på grunn av større konfliktpotensial i forhold til fiskerier, miljø etc. (jfr. Forvaltningsplanen), økende russisk tankfart og petroleumsvirksomhet nærmere land.

Oljevernberedskapen er derfor langt viktigere politisk diskusjonstema for nordområdene enn lenger sør. Politikken er igjen styrende for beslutninger knyttet til petroleumsvirksomheten, og derfor av meget stor økonomisk og industriell betydning, ikke minst for landsdelen selv.

- b) Avstanden fra Finnmark/Nord-Troms til sentrale beslutningsmyndigheter og andre ressurser er større enn i resten av landet, hvilket innebærer lengre responstid ved forflytting av personell og materiell, men også risiko for svakere kommunikasjon i planleggingen i forhold til deltakelse på møter og annen direkte nettverkskontakt.
- c) Finnmark/Nord-Troms er tynnere befolket og har langt svakere transportmessig infrastruktur langs kysten. Dette betinger sterkere utnyttelse av lokal kunnskap og lokale ressurser, og i noen tilfeller også andre typer materiell og utstyr.

Det tynnere befolkningsgrunnlaget etc. reiser også spørsmålet om en bredere og annerledes samarbeidsstruktur mellom kystkommunene enn etter den oppdeling i IUAer som følger av forurensningsloven. Særlig i Finnmark virker det uheldig at det er tre IUAer med grensetrekning på tvers av landet, fremfor et samarbeid langs kystlinjen.

I Finnmark har Stortinget tatt tak i situasjonen med økt slepebåtberedskap og etablering av Trafikksentralen i Vardø. Finnmark fylkeskommune har sterkt vektlagt behovet for styrket beredskap i sine strategi- og handlingsplaner og investerer i den forbindelse ca 15 mill kroner i utbyggingen av Nordkapp Maritime Fagskole med et simulatorsenter for bla. opplæring innen oljevernberedskap. Simulatorsenteret kan også være en kommandosentral i tilfelle en alvorlig hendelse (se vedlegg), enten alene eller sammen med Vardø trafikksentral. Fylkeskommunen har videre lagt inn det fylkeskommunale sikkerhetssenter som tinginnskudd i Nordkapp

Beredskapssenter (NBS) og står i dag som 46,7% eier av dette senteret. 53,3% eies av Response Centre Group (RCG).

Nordkapp kommune har i sine næringsstrategier definert oljevernberedskap som et hovedsatsningsområde og er i full gang med ulike samarbeidstiltak med private og offentlige aktører for å gjøre Nordkapp til et nasjonalt knutepunkt og kompetansesenter for terminaloperasjoner og beredskapstiltak knyttet til den økende oljevirkosomhet i Barentshavet.

### 3. Nordkapps strategiske plassering

Det forventes en sterkt økende transportvirkosomhet av olje langs norskekysten, ved flere olje- og gassfelt utenfor Finnmarkskysten forseres tidsplaner i forhold til leteboring. Dette fører til at flere av våre rikeste, men samtidig mest følsomme naturområder utsettes for stor risiko. Samtidig ser vi at det nærmeste feltet, ligger kun 45 km nord for Nordkapp.

Flere offentlig og private aktører konkluderer med at Nordkapp og Honningsvåg, ligger vel til rette for petroleumsrelaterte operasjoner, kanskje bedre enn noe annet sted langs kysten i Troms og Finnmark. Vinteren 06/07 og 07/08 foretar for eks. Kirkenes Transit sin omlasting av russisk gasskondensat i Sarnesfjorden i Nordkapp. Sarnesfjorden er også aktuell som omlastingssted for en betydelig råoljetransport fra Varandey-terminalen i Petsjorahavet når denne kommer i drift i 2008/09.

Nordkapp og Honningsvåg havn, er fra naturens side plassert svært strategisk i forhold til aktiviteten i Barentshavet. Nordkapp havn, er en av de meget få havner i landsdelen, som har de havdybder og sjøarealer, som skal til for å kunne håndtere virkelige store fartøyer og rigger. Innseilingen til Sarnes og Honningsvåg er svært god, med kun 20-30 minutter fra losplass til ankringsplass i Sarnesfjorden. Farvannet inn til losplass er helt åpent og har ingen grunner. I tillegg er Sarnesfjorden og omkringliggende områder isfrie, noe SFT stiller som et absolutt krav ved oljeomlasting. Nordkapp har videre, bl.a. med bakgrunn i en lang og tradisjonsrik cruisetrafikk, etablert en infrastruktur i havnen som lett kan utnyttes i forhold til opptrapping av petroleumsaktiviteten, og i nordlige deler av Norge, finnes ikke tilsvarende anlegg.

Ut fra maritime og arealmessige forhold har Kystverket også pekt på Sarnesfjorden som et aktuelt sted i Finnmark for ilandføring, prosessering og utskipping av olje fra sokkelen utenfor (rapport: 20.06.2007: Infrastruktur og beredskap. Olje og gassvirkosomhet i Finnmark). Denne lokaliteten vurderes som meget aktuell dersom drivverdige oljefunn skulle gjøres i området mellom Sørøya og Nordkyn.

### 4. Betydning for Nordkapp kommune

En opptrapping av aktivitet knyttet til utvinning og transport av olje og gass i Barentshavet forutsetter også en opptrapping av innsats innen sikkerhet og beredskap. Beredskapen må og skal gi trygghet for at hvis et utslipp skjer så blir dette tatt hånd om på en rask og effektiv måte til beste for miljø og mennesker.

Nordkapp kommune har arbeidet for å utvikle Honningsvåg til et nasjonalt kompetansesenter for kystnær oljevernberedskap. Dette ved å bygge videre på de allerede etablerte menneskelige og materielle ressurser ved

- Nordkapp Havn KF/Midt-Finnmark IUA
- Nordkapp Maritime Fagskole og Videregående skole
- Kystverket Troms og Finnmark
- Nordkapp Beredskapssenter

Under prøveboring på NUCULA gjorde Nordkapp Havn KF/Midt-Finnmark IUA og Hydro en avtale som bl.a. innebar at lokale fiskere ble gitt trening, opplæring og mindre fiskefartøy ble gitt utstyr. Slik søkte man å få etablert en reell førsteinnsatsstyrke med utholdenhet. Dette tiltaket ble

sett på som meget vellykket og bør videreutvikles. Det er i den forbindelse tatt kontakt med Måsøy og Hasvik kommune for også å få fiskere i disse kommuner interessert i et slik konsept.

Treningen ble for øvrig gitt av Nordkapp Beredskapssenter.

## 5. Beredskapssentre

Aktivitetsveksten i petroleumsvirksomheten utenfor Finnmarkskysten og den arktiske kysten av Nordvest-Russland stiller nye krav til oljevernberedskap i hele det involverte området. Forvaltningsplanen for Barentshavet påpeker behov for strenge krav til spesielt kystnært oljevern. Strengere krav til oljevernberedskap, i kombinasjon med sterkere fokus fra myndighetenes side, betyr økt satsning på oljevernberedskap hos oljeselskapene, transportselskap, flytende og landbaserte terminaler og havnene i regionen.

Med erfaringene fra bla. Barents Rescue og beredskapssystemet rundt oljefeltet Nucula, ønsker Midt-Finnmark IUA, Nordkapp Beredskapssenter AS (NBS) og fylkeskommunen å videreutvikle den kystnære beredskap. Dette spesielt ved å styrke og dra nytte av den verdifulle kompetansen hos lokale fiskere, og andre aktuelle ressursgrupper langs kysten.

Nordkapp Beredskapssenter (NBS) ønsker å møte denne utviklingen ved etablering av første linje trenings- og beredskapssentre for maritim virksomhet og oljevernberedskap i Finnmark og den arktiske kysten av Nordvest-Russland. NBS er i dialog med Kystverket og oljeselskapene for å sikre at etableringen er innenfor de føringene som norske myndigheter og oljeselskaper trekker opp når det gjelder oljevern. En er videre i dialog med Kystvakten som vurderer å benytte senteret til operativ trening av mannskap og utstyr under mest mulig realistiske vinterforhold, spesielt gjelder dette for skadestedsledere.

En vesentlig del av virksomheten for selskapet vil være opplærings- og kursvirksomhet. Opplæringen foregår innen grunnleggende oljevern, ledelse av oljevern, beredskapsledelse med spesiell fokus på oljeutslipp, strandsoneberedskap, beredskapspool/forflytning og bruk av tilgjengelig utstyr.

Vurderinger fra politisk hold og fra lokale myndigheter tilsier at det er et stort etterslep og et betydelig behov for oljevernopplæring i de ulike regionale beredskapsregioner i landet (organisert ved IUA). Det uttrykkes dessuten fra oljeselskaper og rederier at det er stor mangel på trenings- og opplæringstilbud for oljevern i Norge, og kanskje enda viktigere, når norske selskap opererer i utlandet. NBS ønsker å gjøre noe med dette ved å videreutvikle opplæringstilbud som dekker behovene. NBS vil også tilby andre typer maritimt rettet trening og opplæring, som vedlikehold og reparasjon av utstyr, beredskapstesting og -øvelser, opplæring av beredskapsstyrke/mannskap, samt maritime kurs i henhold til de sertifiseringsordninger som gjelder, også hva angår kystnær beredskap.

Responce Centre Group AS med forretningsadresse i Honningsvåg har som sin forretningside å etablere en gruppe av beredskapssentre langs kysten under et felles merkenavn - RCG. Det første senter i denne kjeden er Nordkapp Beredskapssenter (NBS). De ulike enhetene skal kunne dra fordel av utnyttelse av synergier og samlet benyttelse av bl.a. instruktører, system, rutiner, ledelse/administrasjon, utstyr og spisskompetanse. RCG ønsker fra starten av å videreutvikle kvalitet og kompetanse ved sentrene, i første omgang med utgangspunkt i virksomheten ved Nordkapp Beredskapssenter.

RCG tar sikte på etter hvert å utvikle seg til et kompetansesenter som myndigheter og oljeselskaper skal kunne støtte seg til i sin posisjonering mot andre lands myndigheter og oljeselskaper, herunder i det norsk-russiske bilaterale samarbeid innen miljø og beredskap. Når petroleumsvirksomheten utvikles i Barentshavet, vil NBS være en spydspiss mot oljeselskapene og et naturlig samlingspunkt for opplæring, forskning og utvikling (FoU) og opplæringsvirksomhet innen beredskap og oljevern langs hele den arktiske kystlinje

RCG har også etablert Hasvik Beredskapssenter AS (Hasvik kommune er medeier), og Barents Beredskapssenter AS i Kirkenes. Disse er under oppbygging og har som mål å levere tjenester

innen opplæring, rådgivning og beredskap til oljevern og maritim virksomhet. Barents Beredskapssenter skal etter hvert også kunne samarbeide med beredskapssentre i Russland.

Videreutviklingen av kurs og opplæring, skal først og fremst ha en arktisk profil, men senteret skal også kunne motta kursdeltagere fra andre deler av verden, hvor behovene er lignende.

## 6. Nordkapp-simulatoren

Nordkapp Maritime Fagskole bygger nå ut et simulatorsenter. Senteret vil stå ferdig i februar 2008. Investeringene i simulator og bygningsmessige arbeider er finansiert av Finnmark fylkeskommune. Dette som et sentralt tiltak for å bedre beredskapssituasjonen i Finnmark når oljevirkosomheten utenfor kysten øker. Simulatorsenteret retter seg både mot vanlig navigasjonsopplæring og mot oljevernberedskap og er med denne kombinasjon det eneste i sitt slag i Norge. (se vedlegg 2)

I premissene for finansieringen er det pekt på fem områder som Nordkapp-simulatoren (NS) skal være med på å sikre:

1. Videre drift og kompetanseheving ved Nordkapp maritime fagskole (student- og lærerkompetansen)
2. Behovet for simulatoretrening i forbindelse med praktiske sikkerhetsopplæring
3. Kompetansekurser til den maritime næringen i Finnmark (i vid forstand)
4. Vil fungere som et operasjonssenter i reelle miljøkatastrofer
5. Styrke norsk russisk samarbeid innen miljø og kriseberedskap

Anlegget blir landets mest fleksible simulator og består av flere integrerte enheter. Simulatoren leveres av Transas Scandinavia (St. Petersburg) og benytter siste tilgjengelig teknikk. NS skiller seg vesentlig ut fra eksisterende anlegg i Norge ved at en oljevernssimulator integreres sammen med navigasjonssimulatoren. Dessuten fokuseres det betydelig på opplæring av mannskaper i arktiske farvann - herunder ising, navigering og kommunikasjon.

Det er utarbeidet en egen presentasjon av Nordkapp-simulatoren.

## 7. Arktisk Maritim Kompetanse

I regi av Maritimt Forum Nord som er en "avdeling" av Norges Rederiforbund og i nært samarbeid med Universitetet- og Høgskolen i Tromsø er det etablert et kompetanse-utviklingsprogram kalt "Arktisk Maritime Kompetanse" (MAK).

MAK-konseptet utvides/integreres nå med et eget masterprogram for arktiske maritime operasjoner som springer ut av det pågående norsk/svenske samarbeid. Dette vil involvere Chalmers Tekniske Høgskole i Gøteborg og den Maritime Høgskole i Vestfold i tillegg til Universitetet og Høgskolen i Tromsø. Det er videre tatt initiativ til å utvide MAK slik at det også omfatter Honningsvåg Maritime Fagskole og den maritime høgskolen i Murmansk.

Ved å inkludere Nordkapp ønsker en spesielt å trekke Nordkapp-simulatoren inn i dette arbeidet, styrke miljødimensjonen og inkludere oljevernberedskap. Ved at samme simulator også skal installeres ved den maritime høgskolen i Murmansk ligger forholdene vel til rette for et nærmere norsk-russiske samarbeid rundt den maritime fagskolen i Nordkapp. Dette i samsvar med avtalen mellom Transas og fagskolen. Begge land har mye å lære av hverandre på dette fagfeltet. Ved å etablere et enestående opplæringscenter, med kombinasjonen av teori og teknologi, sammen med praktisk trening i arktiske omgivelser, vil samarbeidet kunne styrkes på flere nivå, hvor Honningsvåg som et naturlig sentrum vil kunne fasilitere dette.

Det pågår også diskusjoner om en mer direkte svensk deltagelse i aktiviteten i Nordkapp, og da som en del av et utvidet svensk-norsk samarbeid innen oljevernberedskap. Der er mange felles trekk i forhold til svensk Østersjø problematikk, og svensk næringsliv ønsker



å delta aktivt også innen sikkerhet og beredskap på norsk side, også her kan Honningsvåg spille en svært sentral rolle.

## 8. Prioriterte arbeidsoppgaver 1. halvår 2008

Samarbeidskonstellasjonen Nordkapp kommune, Nordkapp Havnevesen, Nordkapp Maritime Fagskole og Nordkapp Beredskapssenter har tatt mål av seg at en i løpet av 1. halvår 2008 skal ha etablert konseptet "Nordkapp som et nasjonalt tyngdepunkt" i arbeidet med å sikre god kystnær oljevernberedskap i nord. Dette ved å:

1. Benytte åpningen av Nordkapp Simulator 28.02.08 til å markere så vel det faglige innhold av simulatoren som de perspektivene denne åpner for de samarbeidskonstellasjoner som etableres. Med samarbeid tenkes både på hvordan fagskolen kan inngå i den norske nordområdesatsingen, hvordan Nordkapp kan inngå i den fremtidige oljevernberedskap utenfor Finnmark og Troms III og sammen med Transas starte opp et samarbeid med russiske aktører.
2. Starte utviklingen av et nytt nasjonalt kystnært beredskapskonsept bygget på bruk av mindre kystfiskefartøy der bruk av simulatoren inngår som en viktig del av opplæringen.
3. Få satt i gang arbeidet med å videreutvikle og test ut "neste generasjon" sjøgående oljevernutstyr. Dette bla. basert på de løpende erfaringer NBS har hatt når det gjelder bruk av oljevernutstyr vinterstid med vind og ising.

Milepælen for disse arbeidsoppgaver er simulatoråpningen 28.02.08. Dette arrangementet bør legges opp slik at det så vel fra lokale, regionale som nasjonale myndigheter og oljeselskapene blir gjort til en tydelig markering av at kystnær oljevernberedskap nå blir prioritert.

## Saksprotokoll i Formannskapet - 11.09.2007

Behandling:

Vedtak:

Formannskapet vedtar følgende høringsuttalelse:

I en kommune som Nordkapp med sin beliggenhet i nordområdet og mot Barentshavet, er flybasert samferdsel av aller største betydning for samfunnsutviklingen. Det er utenkelig for kommunen å ha en flyplass som ikke har tilfredsstillende regularitet og sikkerhet.

Etter en gjennomgang av Avinors "Utredning av ny flyplass på Porsangnesryggen" i formannskapet og Samferdselsdepartementets brev av 8.6.07, synes det å være klart at de meteorologiske og topografiske forholdene for de fire utredete alternativene ikke vil gi bedre regularitet enn ved dagens flyplass i Valan. I hht opplysninger fra Avinor var regulariteten for Valan i 2006 på 87 %, hvorav ca 25 % av kanselleringene skyldes forhold hos Widerøe og Avinor selv. Gitt at disse avvikene elimineres vil dagens flyplass kunne ha en regularitet opp mot 92-93%, hvilket vil kunne nærme seg å være tilfredsstillende for brukerne. Med strammere kontraktsbestemmelser mot flyselskap, bedre internkontroll hos Avinor samt fullt teknisk utrustet flyplass kan dagens flyplass i Valan aksepteres som lokalflyplass.

Da driftsforholdene ved Honningsvåg lufthavn, Valan er utfordrende, må det forutsettes at lufthavnen oppgraderes fullt ut for å møte dagens og også fremtidige krav til virksomheten;

- Utforming i hht BSL E 3-2
- Oppgradering av tårn, lysanlegg driftsbygning og rullebane
- Etablering av system for varsling av turbulens
- Inn- og utflyging med GPS system

Ovennevnte forutsettes etablert fullt ut for å optimalisere regulariteten og driften av Honningsvåg lufthavn, Valan.