

MØTEINNKALLING

Utvalg:	TROMSØ HAVNESTYRE
Møtested:	Tromsø Havn, møterom Kveita
Møtedato:	01.10.2020
Tid:	12:00 - 16:00

Eventuelt forfall meldes til tlf. 77 66 18 50
Varamedlemmer møter etter nærmere avtale.

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr.	Tittel
38/20	20/165	MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 27.08.2020.
39/20	20/136	PROSTNESET HAVNETERMINAL - KOMMUNENS OPPGJØR OG FELLESKOSTNADER
40/20	20/173	ØKONOMIRAPPORT 2 - PR 31. AUGUST 2020- TROMSØ HAVN KF
41/20	20/174	FINANSRAPPORT PR. 31. AUGUST 2020- TROMSØ HAVN KF
42/20	20/187	FORRETNINGSBETINGELSER OG PRISER FOR 2021 TROMSØ HAVN KF
43/20	20/178	FORSLAG PÅ STYREMEDLEMMER I TH UTVIKLING AS MED UNDERLIGGENDE SELSKAPER
44/20	20/186	REGLEMENT FOR FORHANDLINGSUTVALG I TROMSØ HAVN KF
45/20	19/199	MASTERPLAN GRØTSUND
46/20	20/182	HAVNEDIREKTØREN ORIENTERER OM AKTUELLE SAKER - MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 01.10.2020

Tromsø, 24.09.2020

Jarle Heitmann
Styreleder

MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 27.08.2020.

Saksbehandler: Harriet Willassen
Arkivsaksnr.: 20/165

Arkiv: 033

Saksnr.: Utvalg
38/20 Tromsø Havnestyre

Møtedato
01.10.2020

Innstilling:

Møteprotokoll fra 27.08.2020 godkjennes.

Jørn-Even Hanssen
havnedirektør

MØTEPROTOKOLL

Tromsø Havnestyre

Møtested: Scandic Ishavshotell

Møtedato: 27.08.2020

Tid: 14:20 - 16:04

Til stede på møtet

Medlemmer: Jarle Heitmann, May-Britt Ellingsen, Barbara Vögele, Tor Arne Morskogen, Grete Ovanger, Ivar B. Prestbakmo, Erling Bangsund
Med møte og talerett: (Vara)

Forfall: Tina Sætrum
Fra adm.: Havnedirektør Jørn-Even Hanssen

Innkalling: Godkjent
Saksliste: Godkjent

SAKSLISTE

Saksnr.	Arkivsaksnr.	Tittel
32/20	20/137	MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 25.06.2020.
33/20	20/136	PROSTNESET HAVNETERMINAL - KOMMUNENS OPPGJØR OG FELLESKOSTNADER
34/20	20/162	KJØP AV AKSJER I EPI AS
35/20	20/156	OVERDRAGELSE AV FESTEAVTALE TERMINALGATA 38 AS GNR 119 BNR 3318 SNR 4
36/20	20/160	ØKONOMIRAPPORT PR. 30. JUNI 2020 - TROMSØ HAVN KF
37/20	20/164	HAVNEDIREKTØREN ORIENTERER OM AKTUELLE SAKER - MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 27.08.2020

32/20

MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 25.06.2020.

Havnedirektørens innstilling:

Møteprotokoll fra møte 25.06.2020 godkjennes.

Behandling:

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Møteprotokoll fra møte 25.06.2020 godkjennes.

33/20

PROSTNESET HAVNETERMINAL - KOMMUNENS OPPGJØR OG FELLESKOSTNADER

Havnedirektørens innstilling:

1. Tromsø havnestyre opprettholder kravet for oppgjør av bussterminalen samt andel av fellesareal/felleskostnad havneterminalen som følger:
 - a. Tilbakeholdt beløp kr 4.324.444 for oppgjør bussterminalen betales Tromsø Havn KF innen 1. oktober 2020.
 - b. Forsinkelsesrenter, tilbakeholdt beløp bussterminalen, fra og med 15. juni 2018 inntil oppgjør finner sted belastes Tromsø kommune.
 - c. Tromsø kommune betaler andel fellesareal/felleskostnad med virkning fra 1. juli 2018 til og med 1. juli 2020 på kr. 4.631.846 (eksklusive merverdiavgift).
 - d. Leieavtale mellom Tromsø Havn KF – Tromsø kommune inngås og signeres for bruk av fellesareal/felleskostnad havneterminalen, jfr. utkast til avtale oversendt kommunen 4. desember 2015. Frist settes til 1 oktober.

2. Tromsø havnestyre legger frem for Tromsø kommunestyre med slik innstilling:
 - a. Tilbakeholdt beløp kr 4.324.444 for oppgjør bussterminalen betales Tromsø Havn KF innen 1. oktober 2020.
 - b. Forsinkelsesrenter, tilbakeholdt beløp bussterminalen, fra og med 15. juni 2018 inntil oppgjør finner sted belastes Tromsø kommune.
 - c. Tromsø kommune betaler andel fellesareal/felleskostnad med virkning fra 1. juli 2018 til og med 1. juli 2020 på kr. 4.631.846 (eksklusive merverdiavgift).
 - d. Leieavtale mellom Tromsø Havn KF – Tromsø kommune inngås og signeres for bruk av fellesareal/felleskostnad havneterminalen, jfr. utkast til avtale oversendt kommunen 4. desember 2015. Frist settes til 1 oktober.

Behandling:

Onsdag 26.06.20 kl 16.54 mottok Tromsø Havn et notat inkl. 5 vedlegg fra Kommunedirektøren til saken.

På grunn av sent innkommet notat med vedlegg fra Kommunedirektøren, har hverken havnestyret eller administrasjon hatt anledning til å realitetsbehandle notatet. Havnestyret fremmet derfor følgende innstilling:

1. Havnestyret utsetter saken til neste møte.
2. Havnestyret ber administrasjonen vurdere innkomne notat fra Kommunedirektøren og betydningen det har for saken.

Havnestyrets innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

1. Havnestyret utsetter saken til neste møte.
2. Havnestyret ber administrasjonen vurdere innkomne notat fra Kommunedirektøren og betydningen det har for saken.

34/20

KJØP AV AKSJER I EPI AS

Havnedirektørens innstilling:

1. Tromsø havnestyre godkjenner at Tromsø Havn kjøper aksjer i EPI AS.
2. Kommunestyret orienteres om etableringen av selskapet.

Behandling:

Havnestyret fremmet følgende innstilling:

1. Tromsø havnestyre godkjenner at Tromsø Havn kjøper aksjer i EPI AS innen for en ramme på 1 million kroner.
2. Kommunestyret orienteres om etableringen av selskapet

Havnestyrets innstilling ble enstemmig vedtatt..

Vedtak:

1. Tromsø havnestyre godkjenner at Tromsø Havn kjøper aksjer i EPI AS innen for en ramme på 1 million kroner.
2. Kommunestyret orienteres om etableringen av selskapet.

35/20

OVERDRAGELSE AV FESTEAVTALE TERMINALGATA 38 AS GNR 119 BNR 3318 SNR 4

Havnedirektørens innstilling:

Tromsø Havnestyre godkjenner overdragelsen av festeavtale datert 2.6.1987 og påtegnet 29.5.1991 fra Terminalgata 38 AS (org. nr. 989 501 712) til Tonto Eiendom AS (org.nr. 923 813 004), med virkning fra den dato i 2020 som partene i fellesskap blir nærmere

enige om. Samtykket betinges av at Tonto Eiendom AS oppfyller festeavtalens bestemmelser.

Tromsø Havnestyre godkjenner vedlagte utkast til transporterklæring.

Behandling:

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Tromsø Havnestyre godkjenner overdragelsen av festeavtale datert 2.6.1987 og påtegnet 29.5.1991 fra Terminalgata 38 AS (org. nr. 989 501 712) til Tonto Eiendom AS (org.nr. 923 813 004), med virkning fra den dato i 2020 som partene i fellesskap blir nærmere enige om. Samtykket betinges av at Tonto Eiendom AS oppfyller festeavtalens bestemmelser.

Tromsø Havnestyre godkjenner vedlagte utkast til transporterklæring.

36/20

ØKONOMIRAPPORT PR. 30. JUNI 2020 - TROMSØ HAVN KF

Havnedirektørens innstilling:

Tromsø havnestyre tar økonomirapporten for Tromsø Havn KF pr. 30.juni 2020 til orientering.

Behandling:

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Tromsø havnestyre tar økonomirapporten for Tromsø Havn KF pr. 30.juni 2020 til orientering.

37/20

HAVNEDIREKTØREN ORIENTERER OM AKTUELLE SAKER - MØTE I TROMSØ HAVNESTYRE DEN 27.08.2020

Havnedirektørens innstilling:

Tromsø Havnestyre tar sakene til orientering.

Behandling:

Havnedirektørens innstilling ble enstemmig vedtatt.

Vedtak:

Tromsø Havnestyre tar sakene til orientering.

Vi bekrefter med våre underskrifter at møtebokens blad er ført i samsvar med det som ble bestemt på møtet.

Jarle Heitmann
Styreleder

May-Britt Ellingsen
Styrets nestleder

Barbara Vögele
Styremedlem

Tor Arne Morskogen
Styreleder

Grete Ovanger
Styremedlem

Ivar B. Prestbakmo
Styremedlem

Erling Bangsund
Styremedlem (vara)

Harriet Willassen
Referent

Tromsø, 28.08.2020

PROSTNESET HAVNETERMINAL - KOMMUNENS OPPGJØR OG FELLESKOSTNADER

Saksbehandler: Jørn-Even Hanssen
Arkivsaksnr.: 20/136

Arkiv: Q72

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
30/20	Tromsø Havnestyre	25.06.2020
33/20	Tromsø Havnestyre	27.08.2020
39/20	Tromsø Havnestyre	01.10.2020

Bakgrunn

Saken angående «Prostneset havneterminal – kommunens oppgjør og felleskostnader», har vært behandlet av havnestyret både den 25.06.20 og 27.08.20. På grunn av sent innkommet notat med 5 vedlegg fra Kommunedirektøren, fikk hverken havnestyret eller administrasjon anledning til å realitetsbehandle notatet i sistnevnte møte. Havnestyret fattet derfor følgende vedtak:

1. Havnestyret utsetter saken til neste møte.
2. Havnestyret ber administrasjonen vurdere innkomne notat fra kommunedirektøren og betydningen det har for saken.

Ovennevnte notat ble mottatt den 26.08.20 kl. 16.54, altså kvelden før havnestyremøtet. Tidligere samme dag ble havnedirektøren hasteinnkalt til møte med kommunedirektøren hvor i hovedsak kommunens forslag til fremtidig løsning ble presentert. Administrasjonen har i etterkant av styremøtet gjennomgått notatet og vil i det følgende besvare kommunedirektørens ulike forslag til løsning. Dernest er det nødvendig å kommentere på deler av notatet som for administrasjonen i Tromsø Havn fremstår som uriktige og mangelfulle.

Tromsø Havn (TH) registrer at Tromsø Kommune (TK) tar selvkritikk når det gjelder etablering av en organisasjonsform som både kunne sikret trygg og god terminaldrift, og ikke minst ivaretatt terminalens kommersielle potensiale og sikret god dialog med TH. Mangelen på en klar og tydelig organisering er trolig hovedgrunnen til at partene er kommet i denne meget krevende situasjonen. At man fortsatt, altså mer enn 2 år etter åpningen, ikke har fått dette på plass stiller vi oss undrende til.

Kommunens forslag til løsning

Vi registrerer at kommunedirektøren i liten grad adresserer saken som administrasjon i TH har lagt frem for havnestyret. I stedet går man nokså direkte på 3 ulike løsningsforslag:

1. TH leier bussterminalen av TK
2. TH overtar terminalen igjennom at man overdrar en eiendom til TK (makebytte)
3. TH kjøper terminalen av TK

Alle alternativene synes å ha som utgangspunkt at TH er bedre rustet til å drive terminalen enn hva kommunen selv er. Det kan godt være tilfelle. Imidlertid er det slik at hverken havne- og farvannsloven eller dagens vedtekter, senest godkjent av TK den 20.04.17, gir noen åpning for at TH skal drive med annet enn maritim rettet virksomhet. Heller ikke med bakgrunn i TH sin reviderte strategi for perioden 2020 - 2032, vedtatt av havnestyret 13 desember 2019, er det naturlig at TH skal drive bussterminal. Snarere stilles det krav om at TH skal arbeide med å tydeliggjøre egen kjernevirksomhet og at det

er denne man skal rendyrke i årene som kommer. Å drive bussterminal ligger definitivt ikke innenfor havnas kjernevirksomhet. Administrasjon konkluderer derfor med at det ikke er naturlig eller ønskelig at TH skal drive bussterminal. Kommunens utfordringer når det gjelder terminalen må derfor søkes løst på annen måte.

Kommentarer til selve notatet

Omtvistet beløp: TH registrer at vi har et annet syn enn TK når det gjelder omtvistet beløp. TK skriver at man reklamerte overfor TH ettersom det forelå vesentlige mangler ved bussterminalen. Det står videre at man krevde utbedringer før åpningen i juni 2018 og viser her til 2 uavhengige risikorapporter. Denne rekkefølgen blir litt merkelig. TH har ikke mottatt noen reklamasjon. Dette til tross for at vi ved flere anledninger har etterspurt både hva det er reklamert på, når reklamasjonen ble sendt og ikke minst hvem man har sendt denne reklamasjonen til.

Det er også slik at kommunen har hatt representanter med i planleggingen og utformingen av terminalen. TK hadde også representant med i overtakelsen av bussterminalen, jfr. overtakelsesprotokoll datert 15.06.2018. Det som i denne protokollen kom frem var alle mindre saker som entreprenøren umiddelbart rettet opp i. Etter TH sin vurdering foreligger det ingen reklamasjon og bussterminalen er overlevert TK i tråd med omforent leveransebeskrivelse.

Når det gjelder sikkerhetsrapportene ble begge gjennomført våren 2019, altså nesten et år etter åpningen. Den påståtte reklamasjonen fra juni 2018 kan derfor ikke være begrunnet i disse. TH har uansett tilbakevist påstandene om at sikkerhetsutfordringene er havna sitt ansvar. Det er i hovedsak 2 grunner til dette:

1. Det foreligger ikke noe krav til utarbeidelse av risikoanalyse/sikkerhetsanalyse da bussterminalen ikke er en del det transeuropeiske vegnettet.
2. Trafikkrisikoen skyldes i all hovedsak bruken, som er TK sitt ansvar. Jfr. her at TK ikke har satt en effektiv driftsorganisasjon.

Felleskostnader: Det skrives at kommunedirektøren er av den oppfatning at formannskapet igjennom kjøpskontrakten har avklart de økonomiske forutsetningene for finansieringen av Prostneset. Dette er TH uenige i. Allerede i mai 2015 oversendte TH utkast til leieavtale til TK. Grunnet blant annet uklarhet omkring hvem som skulle eie bussterminalen (kommunen eller fylket) og mangelfull oversikt over fellesareal og hva felleskostnader ville bli, ble man enige om å avvente leieavtale frem til bygget nærmest var ferdigstilt og TH hadde en bedre oversikt. TH sin forståelse er at det har vært implisitt at også eieren av bussterminalen måtte ta sin andel av felleskostnadene og betale for sin andel av fellesarealene.

Til kommentaren om at bussterminalen skal være selvfinansierende, vises det til kommunedirektørens eget notat som viser at terminalen bare er delvis oppfylt (ca. 30%) og at man har potensiale til en langt større inntjening. Dette er et viktig poeng og et forhold TH har tatt opp med kommunen ved flere anledninger. Det at bommene fortsatt (mer enn 2 år etter åpning) står åpne, påvirker økonomien og ikke minst trafikksikkerheten da mange uautoriserte kjøretøy kjører inn i terminalen. Som en siste kommentar til punktet med felleskostnader er det spesielt å registrere at TK vil vurdere utbetaling av omtvistet beløp om TH aksepterer å overta bussterminalen.

Økonomi/finans

Kommunens dårlige økonomi har vært gjennomgangstema i mye av korrespondansen og at oppgjør for utestående (tilnærmet kr. 9 mill.) vil få negative konsekvenser for kommunens budsjetter. Vi har forståelse for det, men det er et argument som ikke vedkommer saken. Tromsø Havn tenker det er sentralt at man respekterer rollene og at en må være profesjonell i utøvelsen av disse.

I denne forbindelse må det nevnes at Tromsø Havn har foreslått overfor kommunen, senest i møte med ordføreren 19. juni 2020, en løsning som ikke direkte berører kommunes budsjetter. Konkret innebærer forslaget at Tromsø Havn overtar fra Tromsø kommune en relativt liten tomt rett nord for Tromsø Fryseterminal som TK i dag eier. Tomta er regulert til maritimt rettet industri og offentlig havneformål

TH er av den klare formening at havna har gode forutsetninger for å tilrettelegge for maritim næringsutvikling i tråd med kommunens næringsstrategier på dette området. Det burde derfor være i begge parter sin interesse å se nærmere på en slik løsning forutsatt enighet angående utestående.

Oppsummert

Notatet fra TK bidrar dessverre ikke til løsning. Kommunen kan ikke gi TH et oppdrag som er utenfor de rammene som ligger i havne- og farvannsloven, vedtektene som er gitt TH og revidert strategi for perioden 2020 - 2032. TH registrerer at det er stor avstand i hvordan man vurderer manglende oppgjør og felleskostnader. Vi mener deler av kommunedirektørens notat ikke fremstiller saken riktig. Tromsø Havn sin innstilling fra møtet 27.08.20 endres derfor ikke, med unntak av at datoene er oppdaterte.

Vedlegg:

1. Notat fra Tromsø kommune, Seksjon for eiendom
 - a. Notat til Tromsø kommunestyre (12.06.2015) – «Finansiering av Prostneset havneterminal»
 - b. Saksfremlegg (06.05.2015) – «Finansiering av Prostneset havneterminal»
 - c. Saksfremlegg (03.10.2016) – «Prostneset havneterminal – Avtale med Tromsø Havn KF om bussterminalen»
 - d. Kontrakt bussterminal Prostneset
 - e. Saksfremlegg (05.02.2018) – «Finansiering av bussterminalen på Prostneset»
 - f. Rapport (26.05.2019) – «Risikovurdering Prostneset terminal»
 - g. Tromsø Trafikkkompetanse AS (05.03.2019)
2. Juridisk redegjørelse, reklamasjon og sluttoppgjør, Prostneset Bussterminal

Innstilling:

1. Tromsø havnestyre opprettholder kravet for oppgjør av bussterminalen samt andel av fellesareal/felleskostnad havneterminalen som følger:
 - a. Tilbakeholdt beløp kr 4.324.444 for oppgjør bussterminalen betales Tromsø Havn KF innen 1. desember 2020.
 - b. Forsinkelsesrenter, tilbakeholdt beløp bussterminalen, fra og med 15. juni 2018 inntil oppgjør finner sted belastes Tromsø kommune.
 - c. Tromsø kommune betaler andel fellesareal/felleskostnad med virkning fra 1. juli 2018 til og med 30. juni 2020 på kr. 4.631.846 (eksklusive merverdiavgift).
 - d. Leieavtale mellom Tromsø Havn KF – Tromsø kommune inngås fra 1. juli 2020 og signeres for bruk av fellesareal/felleskostnad havneterminalen, jfr. utkast til avtale oversendt kommunen 4. desember 2015. Frist settes til 1 desember 2020.
2. Tromsø havnestyre legger frem for Tromsø kommunestyre med slik innstilling:
 - a. Tilbakeholdt beløp kr 4.324.444 for oppgjør bussterminalen betales Tromsø Havn KF innen 1. desember 2020.
 - b. Forsinkelsesrenter, tilbakeholdt beløp bussterminalen, fra og med 15. juni 2018 inntil oppgjør finner sted belastes Tromsø kommune.

- c. Tromsø kommune betaler andel fellesareal/felleskostnad med virkning fra 1. juli 2018 til og med 30. juni 2020 på kr. 4.631.846 (eksklusive merverdiavgift).
- d. Leieavtale mellom Tromsø Havn KF – Tromsø kommune inngås fra 1. juli 2020 og signeres for bruk av fellesareal/felleskostnad havneterminalen, jfr. utkast til avtale oversendt kommunen 4. desember 2015. Frist settes til 1 desember 2020.

For god ordens skyld og ikke minst for å gi havnestyret og øvrige lesere av saksfremlegget bedre innsikt i prosessen, vedlegges kommunens notat med vedlegg og havna sitt eget saksfremlegg til møtet 27.08.20.

Jørn-Even Hanssen
havnedirektør



Prostneset bussterminal

Det vises til sak 33/20 Prostneset Havneterminal – Kommunens oppgjør og felleskostnader som fremlegges Tromsø Havnestyre 27.08.20 på vegne av Tromsø Havn. Kommunedirektøren har utarbeidet et notat som viser kommunens vurdering av saken, samt forslag til løsning.

Kommunedirektøren erkjenner og beklager at det ikke har vært opprettet en organisasjonsform tilknyttet bussterminalens drift, og at Tromsø Havn ikke har fått oppnevnt en ressurs fra kommunens side som havnen kunne forholde seg til når det gjelder spørsmål om bussterminalens kommersielle potensiale. Kommunedirektøren har nå oppnevnt kontaktperson hos kommunen, og nærmere kontaktinfo vil bli oversendt Tromsø Havn.

Historikk:

Finansieringen av Prostneset havneterminal ble behandlet av kommunestyret i sak 114/15 (vedlegg 1) den 18.06.15. Kommunen overtok investeringsansvaret for bussterminalen, dette fremgår av inngått kontrakt vedtatt av formannskapet i oktober 2016. Tromsø havns opprinnelige investeringsramme på 400 mill. kr. ble redusert med drøyt 66 mill. kr.

Partene har i etterkant av overtakelsen av bussterminalen vært uenig om to problemstillinger; tilbakeholdt beløp ved utbetaling av kjøpesum, og kommunens vederlag tilknyttet den merkostnad bussterminalens gjester påfører fellesarealene i havneterminalen.

Partene har deltatt i flere forhandlinger vedrørende problemstillingene over uten å bli enige. Det er beklagelig at tvistene ikke har blitt løst på administrativt nivå til nå. Kommunedirektøren vil i det videre presentere problemstillingene og kommunens vurdering av disse, samt legge frem et siste forsøk på forslag til minnelig løsning.

Problemstillinger:

1. Omtvistet beløp

Tromsø kommune overtok bussterminalen juni 2018 og reklamerte overfor Tromsø Havn ettersom det forelå vesentlige mangler ved bussterminalen.

Buss-selskapene og Fylkeskommunen / Fylkestrafikk krevde utbedringer før åpningen i juni 2018. To uavhengige risikoreporter har avdekket manglende sikkerhet for bussfremkommelighet og passasjerer (vedlegg 4 og 5). Tromsø havn har ikke akseptert å dekke kostnadene for gjennomføring av utbedringer og trafiksikkerhetstiltak som risikoreportene krevde og kommunen overtok bussterminalen med mangler.

I den forbindelse har kommunen rettmessig tilbakeholdt ca. 4 MNOK av kjøpesummen for utbedring av manglene ved bussterminalen. Kommunen har brukt ca. 2,5 mill. av beløpet som er holdt tilbake – og vil utbetale ca. 2 mill. kroner når tiltakene er gjennomført. Tromsø kommunes oppfatning er at manglende sikkerhet er en mangel ihht. kjøpekontrakten, pkt. X jfr. pkt. IV (vedlegg 2).

Tromsø havn er uenig i kommunens vurdering, og mener å ha krav på utbetaling av hele finansieringen / kjøpesummen på ca. 66 mill. kroner.

2. Felleskostnader

Tromsø Havn forventer at Tromsø kommune betaler andel av husleie for 35 % av fellesarealene i havneterminalen, som er beregnet ut ifra bussterminalens areal. Kommunen er eier av bussterminalen, ikke leietaker i bygget og man kan derfor ikke legge bussterminalens areal til grunn for å beregne felleskostnader. Det juridisk riktige er å inngå en avtale om vederlag for den merkostnad bussterminalens gjester påfører fellesområdene i havneterminalen. Kommunens utbyggingstjeneste har beregnet felleskostnader på bakgrunn av dette og er kommet frem til en adskillig lavere sum enn Tromsø Havn har foreslått.

Tilbudt leiesum på kr. 2.700 kr. / m² anses av kommunedirektøren som for høyt, grunnlaget for denne beregningen av andelen på 35 % er ikke tråd med vanlig praksis / prising i markedet. Kommunedirektøren ønsker å peke på at vederlag i slik størrelsesorden som ikke er markedsmessig kan anses som ulovlig subsidiering (statsstøtte) av Havneterminalen og dens kommersielle leietakere. En leiesum på 2,3 mill.kr. årlig, ville betjene ca. 40 mill. kroner av Tromsø Havns lån til finansiering av Prostneset.

Kommunedirektøren er av den oppfatning at formannskapetets godkjenning av kjøpekontrakten, har avklart de økonomiske forutsetningene for finansiering av Prostneset som sådan. Dersom havnen la til grunn et betydelig økonomisk bidrag fra kommunens side i denne sammenheng, skulle dette vært omfattet av forhandlingene og vært inntatt i kontrakten på dette tidspunkt.

I formannskapsmøte datert 13/2-18 (vedlegg 3) ble det vedtatt at Prostneset bussterminal skal være selvfinansierende. Kommunen leier ut terminalen til flere operatører og inntekter for leie dekker utgiftene kommunen har med bussterminalen uten overskudd. Dersom kommunen skulle inngå avtale om bruk av fellesarealer for høyere kostnader enn det bussterminalen innbringer, og i tillegg dekke kostnader for drift og vedlikehold av terminalen ville det være i strid med vedtak truffet i formannskapet.

Tromsø Havn er ikke enig med kommunedirektøren når det gjelder fastsettelse av vederlag for bruk av fellesarealer i havneterminalen.



Forslag til løsninger:**1. TH leier Prostneset Bussterminal fra TK**

Tromsø Havn foreslås å leie Prostneset Bussterminal fra kommunen, og overtar ansvar for drift og vedlikehold av terminalen, utgifter til felleskostnader, samt alle inntekter tilhørende terminalen.

Formannskapet i Tromsø kommune har den 18.10.2016 (f-sak 78/18) vedtatt avtale vedrørende kommunal overtagelse av bussterminalen på Prostneset ved ferdigstilling. Vederlaget for bussterminalen er satt til kr 66 526 836,- inkl. mva. Det ble i f-sak 78 /18 lagt til grunn som premiss at bussterminalen skulle være selvfinansierende, dvs. at kommunen gjennom inntekter fra brukere av terminalen skulle få dekket rente- og avdragsutgifter, samt løpende FDV-utgifter.

Bussterminalen er hovedsakelig finansiert gjennom lånemidler, men kommunen har i 2018 fått overdratt justeringsrett for inngående merverdiavgift som totalt utgjør kr 12 852 909,-. Samtidig har Troms og Finnmark fylkeskommune gjennom «Belønningsordningen» bevilget 10 millioner kroner til prosjektet slik at regionbussene skal kunne benytte seg av terminalen i en periode på 5 år.

I forhold til beregning av en årlig leiesum for bussterminalen er det naturlig å gjøre fratrukk for både overdratt justeringsrett for inngående merverdiavgift og midler fra «Belønningsordningen». Det betyr at en får følgende grunnlag for årlig leiesum:

Kjøpesum bussterminal :	Kr 66 526 836,-
- Mva (justeringsavtale):	Kr 12 852 909,-
- <u>Belønningsordning:</u>	<u>Kr 10 000 000,-</u>
«Netto lån», beregningsbeløp årlig leie:	Kr 43 673 927,-

For at Tromsø kommune skal få dekket sine kapitalutgifter, må følgende rente- og nedbetalingsvilkår legges til grunn:

- Rente: 1 %
- Løpetid: 30 år
- Annuitet

Kommunen vil kunne tilby en årlig leiesum for bussterminalen på kr. 1,7 MNOK. Årlig leiesum er beregnet utfra kommunens nåværende rente og avdragskostnader for bussterminalen. Gevinst for utleie vil ikke inntas i leiesum for leie av terminalen, og tilbudt leiesum er vurdert godt under markedspris for lignende leieobjekter. Tilbudt leiesum forutsetter at Tromsø Havn står for FDV og dekker felleskostnader tilhørende terminalen gjennom de inntekter som terminalen genererer.

Bussterminalen forventes ikke på lang tid å ha stort vedlikeholdsbehov, da terminalen er ny og ikke består av krevende overflater eller innredning. Kommunen har også nylig besørget en rekke sikkerhetstiltak for å bedre operatørens og passasjerens bruk av terminalen. Arbeidene ferdigstilles i disse dager.

Tromsø kommune drifter terminalen på nåværende tidspunkt, og har inngått anløpsavtaler med Villmarkssenteret, TIDE og Eskelisen.



Årlige inntekter for anløpsavtaler i terminalen utgjør pt. ca. 400 000,-. Terminalen er bare delvis fylt opp (ca. 30 %) og har potensiale for langt større inntjening. Ved 50 % dekning i terminalen vil det være mulig med en inntjening på 1,2 MNOK. Det er sannsynlig at Tromsø Havn vil kunne generere større inntekter på bussterminalen enn kommunen har klart så langt dersom den underligger felles drift med øvrig del av Prostneset. Kollektivterminalen antas mer tilknyttet Tromsø Havns drift av havneterminalen, og kommunen som sådan har ellers ingen naturlige oppgaver knyttet til bussterminalen. I tillegg til inntjening for anløpsavtaler må ny avtale med Troms -og Finnmark fylkeskommune inngås i juni 2023 hvor nye avtalevilkår forhandles, herunder pris for bruk av terminalen.

Tromsø kommune har inngått avtale leverandør om skiltgjenkjenning, som vil settes i drift i bussterminalen snarlig og i løpet av de neste ukene. Kommunen er gjort oppmerksom på at det tidvis befinner seg ikke-betalende brukere i terminalen. Etablering av et system med skiltgjenkjenning vil forhindre uvedkommen bruk, samt gi gode muligheter for å få flere betalende brukere i terminalen.

Det er kommunens oppfatning at havneterminalen og bussterminalen som knutepunkt for logistikk i Tromsø, vil være tjent med en samlet drift. Passasjerene gjester ofte begge terminalene og både buss -og båttrafikk har ofte samkjørte ruter. En samlet drift gir bedre kunnskap og større mulighet for et mer forutsigbart og stabilt samarbeid mellom fremkomstmidlene, og et bedre tilbud til brukerne av terminalene. Havnen med lokasjon vegg-i-vegg med bussterminalen vil også ha bedre mulighet for å følge opp drift og vedlikehold av bussterminalen.

Inngåelse av leiekontrakt mellom kommunen og Tromsø Havn vil løse konflikten beskrevet i pkt. 2. Kommunen vil også vurdere utbetaling av omtvistet beløp, jfr. pkt 1, for å komme til enighet om foreslåtte løsning. Det er kommunedirektørens vurdering at avtale om leie av bussterminalen er det beste alternativet for å løse begge problemstillinger nevnt over.

2. Makebytte

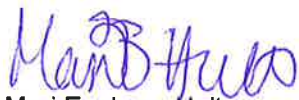
Kommunedirektøren ønsker ikke å låse partene til kun ett alternativ, og vil også kunne vurdere om kommunen og Tromsø Havn kan inngå avtale om makebytte hvor Tromsø Havn overtar Prostneset Bussterminal og Tromsø kommune overtar annen eiendom av tilsvarende verdi eid av Tromsø Havn. Eventuell eiendom eid av Tromsø Havn som kan vurderes å være aktuell, må Tromsø Havn gi innspill på dersom det er ønskelig med slik løsning. Før et eventuelt makebytte må eiendommene takseres og avtale inngås.

3. TH kjøper Prostneset Bussterminal fra TK

Som et tredje alternativ vil kommunedirektøren kunne foreslå at Tromsø Havn kjøper Prostneset Bussterminal tilbake fra Tromsø kommune, der alle plikter og rettigheter overdras sammen med eiendommen. Før et eventuelt salg må eiendommen takseres og forhandlinger om kjøpekontrakt inngås.



Kommunedirektøren ser det som mest aktuelt på nåværende tidspunkt å tilby inngåelse av avtale om leie av bussterminalen som vist i alternativ en, der også inntektene vil kunne oppbæres, og mulig økes - men er også åpen for de andre alternativene som kan være mer aktuelle på sikt.



Mari Enoksen Hult
Konst. kommunedirektør



Mette Mohåg
Avdelingsdirektør Bymiljø



Notat

Til: Tromsø kommunestyre

Kopi til:

Fra: Malin Påve Solberg og Trond Eliassen

Sak: FINANSIERING AV PROSTNESET HAVNETERMINAL

Saksnr./Arkivkode
15/3299 /29624/15/P01

Sted
TROMSØ

Dato
12.06.2015

FINANSIERING AV PROSTNESET HAVNETERMINAL

Finans og næringskomite den 10.06.15 sak 29/15 har vedtatt følgende:

«Byrådet bes legge frem notat til kommunestyremøtet om Tromsø kommunes økonomiske ansvar for investering til bussterminalen»

Kommunen har ansvar for alle kollektivholdeplasser langs kommunal veg, dette gjelder kostnader som opparbeiding av holdeplass, busskur, skilting og drift og vedlikehold jf veglovens kapittel IV. Vegutgifter § 20.

I henhold til vegloven tolker byrådet det slik at Tromsø kommune har ansvar til å tilrettelegge for infrastruktur for kollektivtransport og tilhørende uteområder.

Bussterminalen i forhold til prosjektets planer omfatter mer enn kun grunnleggende bussoppstillingsplasser. Likevel anser byrådet det som viktig å holde fremdriften for prosjektet, og påtar seg ansvaret for bussterminalen. Det fordrer dog at Tromsø Havn ser på kostnadsreduserte tiltak relatert til byggingen av bussterminalen. Tromsø kommune vil søke tilskuddsmidler fra fylkeskommunen fra RDA/RUP, og forutsetter at eventuelle tilsagn går direkte til finansieringen.

Byrådet har etter saken ble opplyst om fra havnestyret hatt god dialog med fylkeskommunen i forhold finansiering av bussterminalen. Partene er enige med de overordnede rammene for fordeling av finansiering, og regner med å få på plass en avtale i løpet av kort tid. Som følge av den gode dialogen fylkeskommunen og kommunen i mellom, har byrådet klart å redusere den kommunale egenandelen og tilhørende låneopptak.

SAKSFRAMLEGG

Deres ref.:

Vår ref.:

15/3299 /22748/15-P01

Saksbehandler:

Trond Eliassen

Telefon:

77 79 05 03

Dato:

06.05.2015

Saken skal behandles i følgende utvalg:

BYRÅDET
FIN-NER
KST

FINANSIERING AV PROSTNESET HAVNETERMINAL

Innstilling til vedtak:

Havnestyret innstilling til vedtak:

1. Tromsø havnestyre vedtar havnedirektørens forslag med endringer som følger:
 - a. Utbygging av Prostneset havneterminal, Bygg B med tilhørende infrastruktur godkjennes som beskrevet med en investeringsramme oppad til kr 400 000 000,-, under forutsetning om kommunestyrets godkjenning.
 - b. Prosjektet gjennomgås med tanke på reduksjon i kostnadsrammen

2. Tromsø havnestyre godkjenner at finansiering av utbyggingen av Prostneset havneterminal, bygg B med tilhørende infrastruktur legges frem for kommunestyret med slik innstilling:
 - a. Kommunestyret godkjenner økning av investeringsrammen utover vedtatt budsjett 2015 med kr 400 000 000 til utbygging av Prostneset.
 - b. Til finansiering av tiltaket tas opp nytt lån på kr 400 000 000,-. Havnedirektøren gis fullmakt til å godkjenne lånebetingelsene

Byrådet tilrådning til innstilling:

Byrådet tilrår kommunestyret å vedta følgende tillegg for å begrense risikoen for Tromsø kommune:

1. Tromsø kommunestyre vedtar utbygging av Prostneset havneterminal, Bygg B med tilhørende infrastruktur, som beskrevet i sak fra foretaket med en

investeringsramme på maksimalt kr 400 000 000,-. Prosjektet gjennomgås med tanke på reduksjon i kostnadsrammen.

2. Tromsø kommune viser til punkt 2 a. i havnestyret sitt vedtak og godkjenner låneopptak, stort kr 400 000 000 til utbygging av Prostneset havneterminal, Bygg B med tilhørende infrastruktur. Havnedirektøren gis fullmakt til å godkjenne lånebetingelsene. Prosjektet gjennomgås med tanke på økt egenfinansiering til utbygging.
3. Det forutsettes at Tromsø Havn dekker nødvendige utgifter til uterom, veier og tilhørende offentlig infrastruktur på Prostneset på linje med øvrige utbyggere.
4. Det forutsettes at minimum 70 prosent av totalt utleieareal vil være bundet opp i langsiktige leieavtaler før utbygging settes i gang og lånevedtak effektueres.
5. Det skal inngås avtale med Troms fylkeskommune / Troms fylkestrafikk vedrørende finansiering og årlig leiepris for bussterminal før utbygging settes i gang eller lånevedtak effektueres.
6. Det skal etableres fastrente på store deler av lånegjelden knyttet til prosjektet. Tromsø havn KF forpliktes å følge anbefalt metode for beregning av årlig avdragsbetaling på lån (forenklet metode) for inneværende økonomiplan-periode 2015-2018.
7. Leieinntekter brukes i sin helhet til dekning av renter og nedbetaling på lån eller dekning av FDV-utgifter knyttet opp mot Prostneset
8. Kommunestyret skal fremlegges sak om rutiner for løpende økonomi- og kvalitetskontroll samt usikkerhetsanalyser av prosjektet.
9. Hvis det skulle bli overskridelser på investeringskostnader, forutsettes kommunestyret omgående orientert slik at ny behandling av investerings- og finansieringsplan kan behandles.
10. Økonomiske konsekvenser knyttet til realisering av bussterminal og andel av opparbeidelse av parkområdet innarbeides i Tromsø kommunes økonomiplan for 2016-19.

Saksutredning:**Sammendrag**

Utbygging av Prostneset havneterminal er et stort prosjekt som vil imøtekomme behovet for effektivt trafikknutepunkt for reisende til fra Tromsø sentrum. Det vil kunne betjene sjøreisende og gods fra den rutegående bil- og båttrafikken på en funksjonell og bærekraftig måte. Samtidig vil investeringer i så stort omfang være beheftet med ulike typer risiko.

Nedenfor viser et oppsett over sammendrag knyttet til fordeler, ulemper, muligheter og trusler på bakgrunn av saken:

<p>Styrker:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gjennomarbeidet prosjekt med lang historikk - Statlige, fylkeskommunale og kommunale planer peker på Prostneset som trafikknutepunkt i regionen - Stor interesse for leie av den kommersielle delen av passasjerterminalen - Utsikter til lave renter fremover - Tromsø Havn har en solid økonomi i dag 	<p>Svakheter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Marginal lønnsomhet i prosjektet - I utgangspunktet er prosjektet 100 prosent lånefinansiert - Ingen helhetlig økonomisk oversikt etter at investeringsprosjektet implementeres - Kun inngått intensjonsavtaler for en liten del av arealbruken i hele prosjektet - Ingen endelig avklaring mellom Tromsø kommune og Troms fylkeskommune relatert kostnadsfordeling, finansiering, behov og leieforhold knyttet til bussterminalen - Usikkerhet knyttet til total prosjektkostnad og fordeling av kostnader på ulike hovedelementer i prosjektet. Forprosjektet er ennå ikke ferdigstilt
<p>Muligheter:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Behovet for et effektivt trafikknutepunkt i sentrum av Tromsø er stor. Mange tilreisende til og fra byen - Tilgang til ekstern finansiering gjennom gjennom bl.a RUP-midlerⁱ, RDA og ENOVA 	<p>Trusler:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Kommunen vil måtte stå ansvarlig hvis prosjektet ikke står seg økonomisk - Uklart hvilket ansvar og kostnader som kommunen påføres knyttet til utbygging og drift av bussterminal

Bakgrunn

ⁱ Regionalt utviklingsprogram

Det har vært en lang prosess frem til i dag hvor en er i prosjekteringsfasen for utbygging av havneterminal på Prostneset. Tromsø kommune vedtok allerede i 1996 prinsippsak om ny havneterminal på Prostneset. I 2001 ble hovedmål og overordnede rammer prosjektet vedtatt. Her fremkom det at offentlige myndigheter skal bidra til finansiering av bygg og uterom, samt at driften av havneterminalen skal være selvfinansierende og ikke belaste Tromsø Havn KF (heretter Tromsø Havn) sine øvrige budsjetter.

I aug. 2014 (k-sak 137/14) vedtok kommunestyret skisseprosjektet for havneterminalen. Skisseprosjektet skulle avklare på hvilken måte en kan løse de behovene for funksjoner som foreligger og kostnadskonsekvenser av disse. I samme politiske sak ble det vedtatt å bevilge 25 mill.kr i lån til finansiering av forprosjektet som fremlegges for havnestyret i jun. 15.

Troms fylkeskommune har i flere saker tatt stilling til del-finansiering av utviklingskostnader for havneterminalen. Disse midlene er allerede utbetalt og benyttet i tidligere faser av prosjektet. RDA-styret den 27.11.09 i vedtak 103/09 har også hatt en positiv innstilling til prosjektet og gitt signaler om en total bevilgning på 120 mill.kr herav er 66,57 mill.kr er utbetalt. Det er i midlertidig lite sannsynlig at RDA-styret vil innvilge såpass store tilskudd til prosjektet i forhold til dagens tilgjengelige midler. Allerede bevilgede RDA-midler er disponert til miljøsanering og utvidelse av kai, benevnt som del 1 av havneprosjektet. Det er ikke kommet frem til enighet med Troms fylkeskommune / Troms fylkestrafikk vedrørende finansiering og årlig leiepris for bussterminal.

For at fremdriften i prosjektet ikke stopper opp hevder Tromsø Havn at det er nødvendig med et finansieringsvedtak nå for havneterminalen. Styret i Tromsø Havn har den 30.04.15 vedtatt følgende:

1. *Tromsø havnestyre vedtar havnedirektørens forslag med endringer som følger:*
 - a. *Utbygging av Prostneset havneterminal, Bygg B med tilhørende infrastruktur godkjennes som beskrevet med en investeringsramme oppad til kr 400 000 000,-, under forutsetning om kommunestyrets godkjennelse.*
 - b. *Prosjektet gjennomgås med tanke på reduksjon i kostnadsrammen*

2. *Tromsø havnestyre godkjenner at finansiering av utbyggingen av Prostneset havneterminal, bygg B med tilhørende infrastruktur legges frem for kommunestyret med slik innstilling:*
 - a. *Kommunestyret godkjenner økning av investeringsrammen utover vedtatt budsjett 2015 med kr 400 000 000 til utbygging av Prostneset.*
 - b. *Til finansiering av tiltaket tas opp nytt lån på kr 400 000 000,-. Havnedirektøren gis fullmakt til å godkjenne lånebetingelsene*

Saksfremlegget fra havnestyret gir en nærmere beskrivelse status forprosjekt, totale prosjektkostnader, status potensielle leietakere og lønnsomhet i prosjektet. Det vises til Tromsø Havns saksutredning i sin helhet.

Byrådet har så langt tiden har tillatt det gjennomført en selvstendig vurdering av sakens innhold. Det er søkt å belyse sentrale økonomiske risikofaktorer ved en utbygging og 100 prosent lånefinansiering av et prosjekt i størrelsesorden 400 mill.kr for et kommunalt selskap.

Saken gir først en kort beskrivelse av forsvarlig saksbehandling og økonomisk styring knyttet til investeringer i denne størrelsesorden. Derneft gis en regnskapsmessig analyse av Tromsø Havn og økonomiske risikofaktorer ved prosjektet. Til slutt vil byrådet anbefale tiltak og forbedringer for å redusere risikoen ved realisering av prosjektet, og komme med en anbefaling.

Saksbehandling, kvalitetskontroll og økonomisk styring

Som det fremkommer i saksfremlegg fra Tromsø Havn har det lang politisk prosess frem til nå hvor det fremmes sak om godkjenning av utbygging og finansiering av havneterminal til 400 mill.kr. Byrådet vil likevel ta opp en del kritiske forhold knyttet opp til saksbehandling og fremstilling av økonomiske forhold vedrørende prosjektet.

(i) Manglende helhetlig fremstilling av prosjektet

Prostneset havneterminal er en del av et større prosjekt fordelt på:

- Del I: Miljømudring og bygging av ny kaistruktur som deponi for forurensede masser. Del I er ferdigstilt, og utvidelsen av kai har vært en forutsetning for en ny, moderne og effektiv havneterminal
- Del II: Terminalbygning med trafikkanlegg.
- Del III: Kommersiell utleiebygg, benevnt bygg A, bygg B og bygg C i reguleringsplanen.

Denne sak omhandler del II, utbygging av havneterminal, samt Bygg B, hvor blant annet administrasjonen til Tromsø Havn skal ha tilholdssted. Det fremkommer ikke i saksfremlegget fra Tromsø Havn et totalt kostnadsbilde eller finansieringsoversikt over alle delprosjekter knyttet til utvikling og realisering av havneterminalen. For de politiske organer er det av betydning å ha kjennskap til hvilke kostnader som er påløpt i de ulike delprosjekter og hvilken finansiering som ligger til grunn. Dette for å danne grunnlag for god økonomistyring og forståelse, samt få oversikt over hvorvidt eksterne finansieringskilder allerede er uttømt.

Utbygging og finansiering av havneterminal, del II, ligger ikke inne i Tromsø Havns økonomiplan for 2015-2018. I kommuneloven § 44 nr. 3 fremkommer følgende:

«Økonomiplanen skal omfatte hele kommunens eller fylkeskommunens virksomhetⁱⁱ og gi en realistisk oversikt over sannsynlige inntekter, forventede utgifter og prioriterte oppgaver i planperioden. Planen skal være satt opp på en oversiktlig måte.»

Det stilles ikke noen absolutte krav til detaljgrad for oppsett for en flerårig økonomiplan, og selv og utbygging av havneterminal i utgangspunktet er selvfinansierende, ville det vært naturlig å innta prosjektet i gjeldende økonomiplan. Byrådet anser det som lite hensiktsmessig at investeringsprosjekter av denne størrelsesorden fremmes som enkeltsaker. Det gir liten helhetlig økonomisk oversikt, og sammenstillinger med øvrige prioriterte oppgaver for Tromsø Havn blir fraværende.

(ii) Kvalitetssikring av prosjektet

I saksfremlegget fra Tromsø Havn påpekes det at prosjektkostnad er basert på at forprosjektet ikke er ferdigstilt, men at kostnadsrammen på 400 mill.kr skal overholdes. Det tas imidlertid forbehold at omfanget av prosjektet ikke øker eller at nye krav kommer til. Når det gjelder leieinntekter er det interesse og inngått intensjonsavtaler for deler av prosjektet. Nesten uten unntak er disse imidlertid ikke juridisk bindende, og det er samtidig ikke kommet til enighet med Troms fylkeskommune / Troms fylkestrafikk vedrørende deres deltagelse i prosjektet.

Siden forprosjektet ikke er ferdigstilt, eller at det foreligger få forpliktende leieavtaler er det lite grunnlag for å gjøre kunne gjennomføre nødvendige kvalitetskontroller eller risikoanalyser at prosjektet på nåværende tidspunkt. Byrådet forutsetter at det fremmes egen sak til kommunestyret vedrørende rutiner for løpende økonomi- og kvalitetskontroll samt usikkerhetsanalyser av prosjektet.

Økonomisk status og risikofaktorer

Tromsø Havn er i en solid økonomisk tilstand, og leverte et overskudd i 2014 på 8,9 mill.kr i 2014. Foretaket har en egenkapital på 473,6 mill.kr noe som utgjør 44,4 % av totalkapitalen. Samtidig har lånegjelden økt de senere år og når havneterminal ferdigstilles og finansieres med lån vil det påvirke økonomien til foretaket fremover.

	2015-17	2014	2013
Lån	924 436 000	524 436 000	511 340 000
Gjeld med fast rente	19 %	34 %	35 %

Hvis havneterminalen blir lånefinansiert i sin helhet vil langsiktig lånegjeld øke med om lag 76 prosent.

ⁱⁱ Omfatter også kommunale foretak

Tabellen nedenfor oversikt over sentrale økonomiske nøkkeltall for Tromsø Havn.

Nøkkeltall ⁱⁱⁱ	2014	2013
Resultatgrad	19,9	23,2
Egenkapital rentabilitet	2,3	3,2
Driftsmargin	15,3	16,2
Likviditetsgrad 1	5,0	8,0
Arbeidskapital	123 185 223	163 464 262
Gjeldsgrad	1,25	1,32
Rentedekningsgrad	1,34	2,26
Soliditetsgrad	44 %	43 %

Oversikten viser kun status per 2013 og 2014. Den viser ikke hva som skjer med nøkkeltallene med økning i låneopptak ved fremtidige investeringer.

Foretaket har gode finansielle nøkkeltall, men har fra 2013 til 2014 hatt en negativ trend blant annet i driftsmargin og evnen til å betjene gjeld.

I likviditetsbudsjettet for utbygging av havneterminal er det lagt til grunn en utleieprosent på 80 % i 2017 og 85 % fra årene 2018 og fremover. Det er lagt til grunn realistiske leiepriser for kommersiell utleie-del, men foreløpig er det ingen juridisk forpliktende leieavtaler som ligger til grunn for estimat over fremtidige leieinntekter. Det er budsjettet med 5,3 mill.kr årlig leie fra Troms fylkeskommune / Troms fylkestrafikk vedrørende bruk av bussterminal uten at enighet eller avtale foreligger. Byrådet stiller seg kritisk til at ingen leietakere er på plass før det fremmes sak om lånefinansiering av havneterminal. Fra byrådets side forutsettes det at minimum 70 prosent av totalt utleieareal er bundet opp i langsiktige leieavtaler før prosjektet settes i gang og lånevedtak effektueres. Herunder at det inngås avtale med Troms fylkeskommune / Troms fylkestrafikk vedrørende finansiering og / eller leie av bussterminalen.

ⁱⁱⁱ Forklaring til nøkkeltallene:

Resultatgrad: sier hvor stor andel av hver krone omsatt som bedriften har til å forrente den totale kapital som er bundet i bedriften. Synker resultatgraden, vil total kapital rentabiliteten reduseres, og øker resultatgraden vil også rentabiliteten øke *Egenkapitalrentabiliteten* hvilken avkastning eierne får på egenkapital de har tilført selskapet.

Driftsmarginen viser hvor mye omsetningen (driftsinntektene) kan synke før Tromsø havn begynner å tape penger.

Likviditetsgrad 1 kartlegger selskapets evne til å betjene sine løpende betalingsforpliktelser, bør være større enn 2.

Arbeidskapital er måltall for betalingssevne og må ikke være negativ. Endringer i arbeidskapitalen mellom to tidspunkt vil kunne si om likviditetsutviklingen.

Gjeldsgrad sier hvor mange kroner det er gjeld per krone egenkapital. Økende gjeldsgrad svekker soliditeten.

Rentedekningsgrad forteller hvilke grad bedriften er i stand til å betale sine rentekostnader og evnen til å påta seg større låneforpliktelse. Rentedekningsgraden bør være mellom 2-3 for at selskapet skal ha noe å gå på.

Soliditetsgraden bør være over 20 %. Måltall som viser hvor stor andel av eiendelene til kunden som kan gå tapt før det går utover eier.

Samferdsels- og miljøetaten i Troms Fylkeskommune har i notat av 20.05.15 påpekt to forhold til saksframlegget fra Tromsø Havn. Fylkeskommunen legger til grunn at det er Tromsø kommune som er oppdragsgiver for prosjektet for bussterminalen. Videre er det opplyst at det er Troms fylkestrafikk som skal være motpart i leieavtalen, og da knyttet til arealene som skal brukes av hurtigbåtpassasjerene.

Tromsø Havn har som tidligere nevnt lagt til grunn selvfinansiering og at utbygging av havneterminal ikke skal påvirke foretakets øvrige økonomi. Til grunn for dette ligger blant annet 5 års avdragsfrihet. Med tanke at Tromsø Havn allerede i dag betaler et minimum av årlig avdrag iht. kommuneloven stiller byrådet seg skeptisk til hvorvidt budsjettering med avdragsfrihet vil være realistisk. Konsekvensen av at Tromsø Havn betaler for lite avdrag på sine lån er at kommunen må betale tilsvarende mer avdrag, noe som det ikke er økonomisk handlingsrom for. Byrådet legger til grunn at Tromsø Havn betaler tilstrekkelig med årlige avdrag iht. kommuneloven, og at anbefalt metode^{iv} for beregning av avdrag benyttes for inneværende økonomiplan-periode.

Det er lagt til grunn 2,5 prosent lånerente i prosjektet, noe som er en marginal buffer i forhold til dagens historisk lave rentenivå. Hvis den økonomiske veksten i den industrielle verden tiltar, er det forventet at markedsrentene vil stige til mer normale nivåer. Med tanke på at prosjektet i sin helhet er lånefinansiert, er det hensiktsmessig å legge noe høyere rentebuffer i de økonomiske analyser. Ved låneopptak på 400 millioner kroner, vil Tromsø havn ha en sikringsgrad på 19 %. Byrådet forutsetter at store deler av fremtidige låneopptak til prosjektet sikres gjennom lange fastrentelån.

Kommunen holder for tiden på å ferdigstille utbyggingsavtale for uterom og tilhørende offentlig infrastruktur på Prostneset. Prinsippene i utbyggingsavtalen er klar og innebærer at Tromsø Havn i likhet med andre utbyggere må dekke nødvendige utgifter til infrastruktur. Dette omfatter alle veier og uterom samt va- anlegg som er nødvendig for selve terminalen. Det eneste unntaket er parkområdet, hvor utgiftene deles likt mellom Tromsø Havn og kommunen. Foreløpig er ikke utgiftene til opparbeidelse av denne parken kostnadsberegnet slik at det er vanskelig å estimere hvilke utgifter dette vil innebære for kommunens del. Det forutsettes at kommunal andel av utgifter til parkområdet innarbeides i kommunens økonomiplan for 2016-19.

I anslaget over prosjektkostnad som gjelder for havneterminal, Bygg B og uterom / offentlig infrastruktur er det lagt til grunn en gjennomsnittlig reserve på 7,5 prosent. Samtidig er det tatt hensyn til spesielle kostnader av typen prisstigning og byggelånskostnader. Med tanke på at forprosjektet for utbygging ennå ikke er ferdigstilt anses reserven som er lagt til grunn for å være for lav. På nåværende tidspunkt burde reserven vært på 15-20 prosent og

^{iv} Både KomRev Nord, Norges Kommunerevisorforbund (NKRF) og Norges kemner- og kommuneøkonomers forbund (NKK) anbefaler forenklet metode for beregning av minimumsavdrag

deretter gradvis nedjusteres i takt med prosjektets fremdrift. Byrådet forutsetter at skulle det oppstå overskridelser i prosjektet så må det fremmes ny sak for kommunestyret vedrørende utbygging og finansiering av havneterminal.

I utgangspunktet viser de økonomiske analyser at likviditetsbeholdning vil være god i både utbyggings- og fremtidig driftsfase. Det er dog lagt til grunn få buffere både i forhold til leieinntekter, renter og avdrag, noe som medfører risiko for at prosjektet må tilføres likvide midler. Utbygging av havneterminal er et vesentlig prosjekt for Tromsø Havn som allerede har flere andre investeringsprosjekter på gang. Tromsø kommune som eier har ingen kapasitet til å gå inn med frisk kapital ved eventuelle likviditetsutfordringer.

Oppsummering

Byrådet er kritisk til hvordan saksbehandling og kvalitetssikring av et prosjekt i størrelsesorden 400 mill.kr er gjennomført av Tromsø Havn. For å få en helhetlig økonomisk oversikt burde utbygging av havneterminal vært inntatt i foretakets økonomiplan for 2015-18. Det er knyttet risiko til prosjektet blant annet i forhold til estimerte projektkostnader, fremtidige leieinntekter, låneomkostninger og finansiering av bussterminal. Byrådet vil gjennom følgende forslag og forutsetninger legge til rette for å ta ned risikoen knyttet til utbygging av havneterminal:

- Hvis prosjekteringsfase eller kontraktsforhandlinger viser kostnadsoverskridelser utover anslått projektkostnad på 400 mill.kr skal det fremmes ny sak til kommunestyret vedrørende utbygging og finansiering av havneterminal.
- Det forutsettes at minimum 70 prosent av totalt utleieareal vil være bundet opp i langsiktige leieavtaler før utbygging settes i gang og lånevedtak effektueres.
- Det skal inngås avtale med Troms fylkeskommune / Troms fylkestrafikk vedrørende finansiering og årlig leiepris for bussterminal, med tilhørende offentlig infrastruktur, før utbygging settes i gang eller lånevedtak effektueres. Tromsø kommunes kostnader og inntekter knyttet til realisering av bussterminal og andel av utgifter til parkområdet innarbeides i kommunens økonomiplan for 2016-19.
- Gjennom utbyggingsavtale med kommunen forpliktes Tromsø Havn å dekke nødvendige utgifter til uterom, veier og tilhørende offentlig infrastruktur på Prostneset på linje med øvrige utbyggere.
- Tromsø Havn skal søke å øke egenfinansieringen til prosjektet gjennom blant annet fylkeskommunale tilskuddsordninger, RDA og ENOVA-tilskudd. Det forutsettes at fylkeskommunale tilskuddsordninger og RDA-midler går til finansiering av bussterminalen og tilhørende offentlig infrastruktur.
- Det skal etableres fastrente på store deler av lånegjelden knyttet til prosjektet.
- Tromsø Havn forpliktes å betale tilstrekkelig med årlige avdrag iht. kommuneloven, og benytte forenklet metode for beregning av avdrag for inneværende økonomiplan-periode.

- Leieinntekter brukes i sin helhet til dekning av renter og nedbetaling på lån eller dekning av FDV-utgifter knyttet til prosjektet.
- Kommunestyret skal fremlegges sak om rutiner for løpende økonomi- og kvalitetskontroll samt usikkerhetsanalyser av prosjektet.

Byrådet har vurdert totaliteten i saken og har landet på å anbefale kommunestyret å stemme for utbygging av havneterminal inkludert bussterminal, bygg B og tilhørende offentlig infrastruktur. Byrådet ser behovet for et effektivt trafikknutepunkt på Prostneset for å ivareta stadig flere reisende til og fra Tromsø sentrum. Risikoen er vurdert som stor, men gjennom ovennevnte forslag til tiltak / forbedringer vil risikoen være håndterbar.

Vedlegg

- Saksfremlegg fra Tromsø Havn – realisering havneterminal
- Saksprotokoll fra Havnestyret av 30.04.15
- Notat fra Samferdsels- og miljøetaten i Troms Fylkeskommune av 20.05.15
- Skisseprosjekt for Prostneset havneterminal

Saksfremlegg

Deres ref.:

Vår ref.:
16/7391 /57352/16-611
Q72

Saksbehandler:
Jørgen Drangfelt

Dato:
03.10.2016

Telefon:
77 79 05 12

Saken skal behandles i følgende utvalg:

FSK

PROSTNESET HAVNETERMINAL - AVTALE MED TROMSØ HAVN KF OM BUSSTERMINALEN

Innstilling til vedtak:

1. Avtale med Tromsø Havn KF om oppføring av bussterminalen på Prostneset, godkjennes.
2. Det skal foreligge avtale med Troms Fylkestrafikk før bussterminalen tas i bruk.
3. Finansiering av bussterminalen innarbeides i økonomiplanen for 2017-2020.

Britt Elin Steinveg
Administrasjonssjef

Avdelingsdirektør for finans
Oddgeir Albertsen

Hva saken gjelder:

Saken gjelder godkjenning av avtale mellom Tromsø kommune og Tromsø Havn KF om oppføring av bussterminalen i den nye havneterminalen på Prostneset. Avtalen regulerer betingelsene for oppføring, herunder vederlaget.

Saksutredning:

Kommunestyret godkjente i sak 114/15 utbygging av havneterminalen på Prostneset innenfor en investeringsramme på maksimalt 400.000.000,-. Gjennom dette vedtaket tok kommunen

også på seg finansieringsansvaret for bussterminalen som utgjør en integrert del av havneterminalen.

Det er nå fremforhandlet en avtale mellom Tromsø kommune og Tromsø Havn KF som regulerer betingelsene for utbyggingen av bussterminalen. Avtalen vil sikre og begrense kommunens ansvar i prosjektet.

Bussterminalen skal betjene regionbussene og premissgiver for bussterminalen har vært Troms fylkestrafikk. Tromsø kommunes kostnadsansvar for bussterminalen kommer som en følge av behovet for å få fullfinansiert prosjektet slik at bygging av havneterminalen som sådan kunne igangsettes i 2015. Troms fylkestrafikk vil være bruker av bussterminalen og det vil derfor måtte inngås en avtale med Troms fylkestrafikk om finansiering og leie av bussterminalen før den tas i bruk.

Avtalen med Tromsø Havn har et fast vederlag for bussterminalen på kr. 66.526.836,- inkludert merverdiavgift. Vederlaget inkluderer pris- og lønnsstigning i perioden fram til betaling skjer. Vederlaget forfaller til betaling ved overlevering som etter avtalen skal skje 06.03.2018.

Som det fremgår av avtalen vil Tromsø kommune overta justeringsretten ved overtagelse. Kommunen vil da få kompensert merverdiavgiften slik at den reelle kostnaden for bussterminalen vil bli kr. 53 821.606,-. Beløpet vil bli innarbeidet i økonomiplanen for 2017-2020.

Vederlaget i avtalen vil danne grunnlaget for samtalene med Troms fylkestrafikk om finansiering og leie av bussterminalen. Kommunen legger til grunn at avtalen med Troms fylkestrafikk gjør at bussterminalen vil være selvfinansierende.

Det anbefales at avtalen med Tromsø Havn godkjennes.

Vedtakskompetanse:

Formannskapet har vedtakskompetanse, jf reglement for Tromsø formannskap med ikrafttredelse 1.7.2016 pkt. 2.

Kontrakt bussterminal Prostneset

Mellom

Tromsø kommune
Rådhusgt. 2
9299 Tromsø

Org.nr. 940 101 808

og

Tromsø Havn KF

org.nr. 971 035 714

er det inngått slik avtale:

I. Bakgrunn

Avtalen gjelder vilkårene for oppføring og overdragelse av bussterminal for region- og distriktsbusser på Prostneset. Bussterminalen ligger på et overbygget areal på bakkeplan i den nye havneterminalen som skal bygges på Prostneset i regi av Tromsø Havn KF, heretter benevnt TH. Havneterminalen skal oppføres på gnr. 200/666 og skal etter planen ferdigstilles i februar 2018. Prosjektet skal bygges av Peab Bjørn bygg AS i totalentreprise for TH.

II. Kontraktdokumenter

1. Kontrakten
2. Referat fra avklarende møte 28.04.2016
3. Leveransebeskrivelse totalentreprisen datert 15.10.2015
4. Leietaker og brukeravklaringer datert Juli 2015
5. Tegninger
 - a. Situasjonsplan 01 datert 10.06.2016
 - b. Situasjonsplan utenomhus datert 23.09.2015
 - c. Oversiktsplan 01 datert 10.03.2016
 - d. Oversiktsplan 02 datert 10.03.2016
 - e. Fasadetegninger datert 22.06.2016
6. Framdriftsplan datert 15.02.2016
7. Reguleringsplan 1517

Ved motstrid skal dokumentene gjelde i ovennevnte rekkefølge.

Tolkingsreglene i NS 8407:2011 pkt. 2.2 gjelder tilsvarende slik at Tromsø kommune ikke har større rettigheter overfor Tromsø Havn KF enn det som følger av det underliggende kontraktsforholdet mellom Tromsø Havn og totalentreprenøren.

III. Partenes representanter

Hver av partene skal utpeke en person som representerer dem i spørsmål angående kontrakten. Er ikke annet meddelt den andre parten, har denne representanten fullmakt

til å fatte alle beslutninger tilknyttet kontrakten. Representanten skal under enhver omstendighet ha fullmakt til å fatte de beslutninger som er nødvendige for at arbeidet under kontrakten skal kunne gjennomføres uten unødvendige opphold. Representanten kan ved varsel gi andre fullmakt til å opptre på sine vegne.

IV. Kontraktsgjenstanden

Bussterminalen skal leveres i henhold til leveransebeskrivelse og plantegninger samt øvrige krav som fremkommer av kontraktsdokumentene, jf pkt II ovenfor.

For øvrig gjelder NS 8407:2011 pkt. 14 tilsvarende så langt det passer på dette avtaleforholdet.

V. Vederlag

Vederlaget for bussterminalen er fast og utgjør kr. 66.526.836,- inkl. mva.

Vederlaget er inkludert finanskostnader og lønns- og prisstigning.

Vederlaget forfaller til betaling ved påkrav etter overtagelse. Ved forsinket betaling svares morarenter med den til enhver tid gjeldende morarentesats i henhold til lov om forinkelsesrenter.

VI. Kontroll

TH skal holde TK løpende orientert om utviklingen av prosjekteringen og utførelsen. TH plikter å gi TK alle opplysninger som er nødvendige for at TK skal kunne kontrollere om kontraktsforpliktelsene er oppfylt.

TH skal oversende alle tegninger, beskrivelser og beregninger som er nødvendige for denne kontrollen. TH skal på forlangende godtgjøre at materialene tilfredsstillter kontraktens krav, oppgi varens opprinnelse, og så vidt mulig skaffe TK adgang til å inspisere fremstillingen.

TK har samme rett til å føre kontroll med totalentreprenørens oppfyllelse av kontraktsforpliktelsene som TH.

TK's kontroll og godkjennelse fritar ikke TH fra å levere kontraktsgjenstanden i samsvar med kontraktens krav.

Bli TH oppmerksom på at prosjekteringen eller utførelsen ikke er i samsvar med kontrakten, gjelder varslingsbestemmelsene i NS 8407. Dersom TH ikke varsler, blir de ansvarlig for de virkninger som ville vært unngått ved rettidig varsel.

VII. Fremdrift

Bussterminalen skal ferdigstilles i henhold til fremdriftsplan av 22.01.2016 med overlevering 06.03.2018

Overleveringsdatoen er dagmulktbelagt og NS 8407:2011 pkt. 40.3 gjelder tilsvarende.

VIII. Endringer

TK har risikoen for valg av løsninger og annen prosjektering som pålegges TH etter kontraktsinngåelse. TH plikter i så tilfelle å varsle TK uten ugrunnet opphold dersom dette vil medføre endring i vederlaget eller fristforlengelse. TK skal gis mulighet til å revurdere påleggene når vederlagskonsekvensene er klarlagt, før påleggene blir besluttet iverksatt. TH har ansvaret for at slik revurdering kan skje innen de frister som løper i forholdet mellom TH og totalentreprenør. Forutsatt at TK har fått rimelig frist til å revurdere endringspåleggene, blir TK ansvarlig for eventuelle tillegg dersom svarfristene ikke overholdes.

Endringsordrer kan ikke gå utover de rettigheter som gjelder i kontraktsforholdet mellom TH og totalentreprenør.

IX. Overtagelse

Overtagelse skal skje i henhold til reglene om overtagelse i NS 8407:2011 pkt. 37. Tromsø kommune forplikter seg til å delta på overtagelsesforretningen med totalentreprenøren og at denne gjelder som overtagelsesforretning mellom Tromsø Havn og Tromsø kommune med de anmerkninger Tromsø kommune måtte ha til overtagelsesforretningen.

Tromsø kommune har ansvaret for at det utarbeides avtale som klargjør ansvaret for forvaltning, drift og vedlikehold av bussterminalen og fellesarealer knyttet til denne. Denne avtalen skal være inngått i god tid før overtakelse.

X. Mangler og reklamasjon

Det foreligger mangel dersom kontraktsgjenstanden ved overtagelsen ikke oppfyller kravene i pkt. IV ovenfor.

Som mangel regnes også skade på kontraktsgjenstanden som oppstår etter overtagelsen og som er en nærliggende og påregnelig følge av den opprinnelige mangelen.

For reklamasjon gjelder reglene i NS 8407:2011 pkt. 42 tilsvarende.

XI. Overføring av justeringsrett merverdiavgift

Ved betaling av vederlaget, jf avtalens pkt. V, overtar TK justeringsretten for merverdiavgift. Ved overdragelse inngås egen avtale om justering.

Tromsø havn plikter å registrere kostnader og merverdiavgift for bussterminalen (kapitalvare) i henhold til kravene i forskrift om merverdiavgift § 9-1-2. Oppstillingen skal vise:

- a) hvilken kapitalvare det gjelder
- b) anskaffelses- eller fullføringstidspunkt
- c) anskaffelseskostnad uten merverdiavgift
- d) total merverdiavgift
- e) fradragsført merverdiavgift ved anskaffelsen
- f) fradragsrett ved anskaffelsen angitt i prosent

- g) overdragerens og mottakerens fradragrett ved overdragelsen angitt i prosent
- h) resterende justeringsbeløp for overdrageren
- i) angivelse av beløp for den justeringsplikten som overføres
- j) hvordan inngående merverdiavgift fordeler seg på de ulike delene av kapitalvaren

XII. Spesielle bestemmelser

Dersom det skulle oppstå merkostnader på grunn av uforutsette forhold knyttet til bussterminalen, skal dette drøftes med kommunen og eventuelt legges fra som sak for kommunestyret dersom det er grunnlag for det.

Tromsø, den _____

Tromsø, den _____

Tromsø Havn KF

Tromsø kommune

Saksfremlegg

Deres ref.:

Vår ref.:

18/697 /7198/18-210 Q72

Saksbehandler:

Malin Påve Solberg

Dato:

05.02.018

Telefon:

48 34 18 20

Saken skal behandles i følgende utvalg:

FSK
KST

FINANSIERING AV BUSSTERMINALEN PÅ PROSTNESET

Innstilling til vedtak:

1. Administrasjonssjefen bes arbeide med hensiktsmessige løsninger for bruk av bussterminalen på Prostneset, og som kan inkludere en kombinasjon av kommersielle aktører, bybusser og distriktsbusser.
2. Administrasjonssjefen bes arbeide videre med å få på plass leievtaler for bruk av bussterminalen i løpet av første halvår 2018.

Britt Elin Steinveg
Administrasjonssjef

Oddgeir Albertsen
Stabssjef for økonomi og utvikling

Hva saken gjelder:

Prinsippvedtak for bruk av bussterminalen på Prostneset ved ferdigstillelse.

Saksutredning:

Innledning

Den 18.6.2015 i k-sak 114/15 vedtok kommunestyret bygging av Prostneset havneterminal. I etterkant av kommunestyrets vedtak ble bussterminalen innarbeidet i kommunens investeringsbudsjett og økonomiplaner, og det ble lagt til grunn at bussterminalen skal være selvfinansierende gjennom utleie til Troms fylkestrafikk KF.

Terminalen er spesialtilpasset Troms fylkestrafikk sine behov for regionale busser, og det har gjennom hele prosessen vært tett dialog mellom Tromsø havn/Tromsø kommune og fylkeskommunen i forhold til utforming av terminalen.

Det har i midlertid ikke lyktes kommunen å få på plass en avtale om betaling for bruk av terminalen, slik kommunestyret har forutsatt. Det vises til følgende vedtak truffet av Troms fylkesting i møte 18.10.2016 sak 67/16:

«3. Fylkestinget forutsetter at det ikke betales leie for bussoppstillingsplasser på Prostneset.»

I kommunestyret den 13. desember 2017 sak 306/17, ble følgende vedtatt:

«Administrasjonen bes om å gå i dialog med Troms Fylkeskommune og Tromsø Havn for å finne løsning på bussterminalen på Prostneset. Det må vurderes om Prostneset kan fungere som sentrumsterminal, og om distriktsbusser kan ha sin terminal og oppstilling på et annet, egnet sted.»

Ordfører har etter dette hatt møte med fylkesråd for samferdsel og miljø i Troms (24.1.2018), hvor partene forklarte sine utfordringer. Fra kommunens side ble det presisert at man er avhengig av inntjening på terminalen og at dette har ligget som forutsetning fra kommunestyret i hele prosessen, mens fylkeskommunen på sin side har gjort vedtak om ikke å betale leie.

Fylket opplyste at de er innstilt på å flytte regions- og distriktsbussene ut fra Prostneset, og ser for seg en etablering ved terminal i Giæverbukta. Ved flytting skal bussene uansett ta opp passasjerer i sentrum. Tromsø fylkestrafikk har allerede gitt beskjed til sine operatører om flytting fra Prostneset.

Situasjonen som har oppstått gjør det nødvendig å vurdere andre hensiktsmessige løsninger for bruk av bussterminalen. Alternativer som bør utredes nærmere er særlig knyttet til løsninger med en kombinasjon av rutestruktur for by og distrikt, samt utleie av bussterminalanlegget til kommersielle aktører. Videre bør også behovet for en fremtidig sentrumsterminal sees i sammenheng med muligheten som nå har åpnet seg.

Bymiljø

Ut fra et byutviklings/- miljøperspektiv er det sentrale spørsmålet om det vil være problematisk at regionbussene ikke har Prostneset som bussterminal. Passasjerene som er avhengig av region- og distriktsbussene skal ifølge fylkeskommunen som regel til sentrum, UNN eller Giæverbukta, så start- og stopplokalisering anses ikke avgjørende for passasjerene. Bussene vil uansett ta på passasjerer i sentrum. Sammenhengen mellom båttrafikk og bruk av regionbussene er ikke så sterkt at dette har noen avgjørende betydning. Flytting til Giæverbukta er likevel ikke ideelt i et kortsiktig perspektiv, da dette først og fremst har sammenheng med dårlig kapasitet, men i et mer langsiktig bilde med ny tverrforbindelse i tunnel vil trafikkbilde kunne se annerledes ut.

Bybussene er i dag lokalisert i terminalfunksjon i Fr. Langes gate og Sjøgata/Havnegata. I forbindelse med Tenk Tromsø og revidering av Sentrumsplanen har ulike alternativer for anløp blitt vurdert, men mye taler for å utvikle eksisterende løsninger. Bussterminalen ligger noe langt unna ferdsele til brukerne av bybussrutene. Nærhet betyr veldig mye for å stimulere til økt bruk av kollektivtrafikk. Metrobussruten 33/34 går forbi i nærheten av bussterminalen, men også den vil få en omvei hvis den kjører innom.

Om bussterminalen kan brukes til anløp for bybusser og regionale busser må vurderes nærmere. Pr i dag er ikke dette tilstrekkelig utredet og må sees i sammenheng med utviklingen i sentrum og Tenk Tromsø.

Stadig økning i turiststrøm og dermed økende chartertrafikk har de senere år skapt stadig større utfordringer i sentrum. Man har så langt ikke lyktes i å finne tilfredsstillende løsninger i sentrum, hvor charterbussene kan ha tilholdssted. Muségata og Nansen Plass har vært brukt, men har ikke vært en optimal løsning med tanke på blant annet trafikksikkerhet. Det er ikke lengre hensiktsmessig å bruke gatenettet i sentrum til bussparkering for chartertrafikk, og tilbudet langt utenfor sentrum er ikke ønskelig sett fra næringens ståsted. Det er dermed et godt alternativ å bruke bussterminalen til denne type virksomhet.

Næringsutvikling

Reiselivet i Tromsø har økt betydelig de senere år. I 2017 passerte 2 millioner reisende Tromsø lufthavn Langnes. Det har de siste årene vært økning i antall daglige flybevegelser, samt en sterk vekst i passasjertallet. I 2016 var det nesten 900 000 overnattinger i Tromsø, noe som tilsvarer om lag 2400 overnattinger per natt gjennom hele året. Det er store sesongvariasjoner med høysesong av besøkende sommer og vinter, og skuldresesongen vår og høst. Det er igangsatt flere satsinger for å strekke sommer og vintersesongen i begge retninger. Kommunen samarbeider tett med Visit Tromsø om en ny reiselivsstrategi. Et av målene er å gjøre Tromsø til en attraktiv og populær destinasjon. Det er viktig for Tromsø som by å være en seriøs aktør, og profesjonalisere ei næring i sterkt vekst. Administrasjonssjefen mener det er viktig å tilrettelegge byen for turistene. Det er i dag ikke god nok infrastruktur og logistikk. Bruk av bussterminalen til å løse utfordringene på dette området ser administrasjonssjefen som er en god løsning.

Belønningsordning

I kommunens finansieringsplan for bussterminalen ligger det per dags dato 10 millioner kroner i finansiering over belønningsordningen uten at disse midlene har vært øremerket. Midler over belønningsordningen forutsettes brukt til å nå målet om nullvekst i personbiltrafikken og Tromsø kommune forventer at midlene tildeles uavhengig av endringer i de opprinnelige planene for bussterminalen. Prostneset vil fortsatt være en del av bussrutene og også mulig en del av rutenettet til fylkestrafikken, selv om den ikke blir terminalstruktur for fylket.

Tromsø kommune vil gå i dialog med styret for belønningsordningen for å få øremerket 10 millioner kr til tiltenkt formål.

Juridiske faktorer

Ved en eventuell etablering av anløpsavtale for bruk av bussterminalen må hensynet til statsstøtteregler gjennom EØS-avtalen ivaretas. Det betyr at kommunen ikke kan begunstige enkelte bussoperatører eller reiselivsaktører gjennom eksempelvis fri tilgang til bussterminalen. Anløpsavtaler for bruk av bussterminalen må i utgangspunktet utformes på markedsmessige betingelser.

Ved eventuell fremtidig overføring av driftsansvaret for bussterminalen fra kommunen til selvstendige rettssubjekter, eksempelvis et aksjeselskap, slår reglene om offentlige anskaffelser inn. Dette innebærer at kommunen må legge oppdraget om drift av bussterminalen ut på anbud, med mindre det er et unntak i anskaffelsesregelverket.

De ovennevnte juridiske forhold må utredes nærmere i forbindelse ved etablering av anløpsavtaler for bussterminalen, og ved en eventuell overdragelse av driftsansvaret fra kommunen.

Merverdiavgift

Administrasjonssjefen går i gang med å undersøke hvorvidt utleie av bussterminalen vil påvirke budsjetterte merverdiavgift fradrag. Det er avgitt en bundet høringsuttalelse (BFU) fra Skatteetaten på en lignende sak, hvor bruk av anløpsavgift ikke kunne faktureres med moms. Dette resulterte i bortfall av momsfradrag på investering.

Dette betyr at administrasjonssjefen må ta hensyn til hvordan avtalen til leietakere blir utformet, for å hindre tap av momsfradrag. Det må inngås avtaler med leietakere som får eksklusiv rett til disponering av anlegget. Dette vil kunne resultere at kommunen får fradrag for noe av investeringen.

Det anses i tillegg viktig at kommunen ikke lar terminalen stå tom. Dette vil kunne resultere i at kommunen også her taper moms fradraget på bussterminalen.

Oppsummering

Administrasjonssjefen beklager den uklare situasjonen som har oppstått i forbindelse med bruk og betaling av terminalen. Slik det fremstår over, kan det imidlertid være mulig å finne en tilfredsstillende løsning.

Fra kommunens side er det fortsatt ønskelig at fylkestrafikk benytter terminalen til regionalbussene, slik det hele tiden har vært forutsatt. Administrasjonssjefen vil fortsette dialogen med tanke på å få dette til. Samtidig anses det gunstig å utnytte potensialet i terminalen til turistbusser, og det vil uansett arbeides for å få en mest mulig utnyttet bussterminal.

Administrasjonssjefen vil jobbe videre med å fastsette prisnivå på anløpsavgift, inngå anløpsavtaler med turistnæringen, fortsette dialogen med fylkestrafikk og dessuten finne en hensiktsmessig modell for drift av bussterminalen. Det må sikres at statsstøtte og merverdiavgift er innenfor gjeldende regelverk.

Vedtakskompetanse:

Kommunestyret

Tromsø Kommune
PROSTNESET TERMINAL
RISIKOVURDERING

Dato: 26.05.2019
Versjon: 01



Dokumentinformasjon

Oppdragsgiver:	Tromsø Kommune
Tittel på rapport:	Risikovurdering Prostneset terminal
Oppdragsnavn:	Rammeavtale Tromsø kommune - Risikovurdering Prostneset terminal
Oppdragsnummer:	607113-61
Utarbeidet av:	Pål Håvard Ravna
Oppdragsleder:	Beate Mortensen
Tilgjengelighet:	Åpen

Sammendrag

Rapporten er utarbeidet for å gi en risikovurdering med hensyn til trafiksikkerheten i bussterminalen ved Prostneset. I denne sammenheng er det gjennomført registreringer av dagens forhold fra kameraovervåkning av terminalen samt intervju med operatører som benytter seg av terminalen. Funnene tilsier at bussterminalen har flere utfordringer med hensyn til trafikkavvikling, herunder av hensyn til ergonomi, kjøremønster, lysforhold og drift.

Det observeres av bussterminalen og terminalens bruk i driftsfasen ikke samsvarer. Det er prosjektert et eget kjørefelt og oppstillingsplass for charterbusser, plattform 8, men denne benyttes i praksis av andre aktører. Hovedsakelig benyttes plattform 8 til avstigning for rutebussene. I stedet benytter charterbusser plattform 1-7, og rutebussene benytter plattform 8. Dette er i strid med den forutsatte anvendelsen av terminalen som fremkommer av byggeplanene til Prostneset.

Det registreres også at de reisende ikke vet hvordan de skal oppholde seg og bevege seg i terminalen, som medfører kryssninger av bussenes kjørefelt utenfor gangfelt. Personbiler forviller seg inn i terminalen og blir til hinder for bussene som skal benytte seg av terminalen. Varetransport og søppelbiler stiller seg på charterbussfeltet/plattform 8 og blir stående. Krysningspunktet for fotgjengere er ofte ute av virksomhet pga. kjøretøy som stiller seg over gangfeltet eller kjører inn mot terminalen via gangfeltet.

Risikovurderingen er gjennomført etter at anlegget er opparbeidet, og det er derfor begrenset hvilke risikoreduserende tiltak som kan iverksettes med hensyn til utforming. Det er for øvrig enklere fysiske og organisatoriske tiltak som kan utarbeides, blant annet oppmerking, ledegjerder, ryggekamera, bomstyring og regulering av vareleveranser.

01	26.05.19	Rapport utarbeidet	PHR	EC
VERSJON	DATO	BESKRIVELSE	UTARBEIDET AV	KS

Forord

Den nyetablerte havneterminalen ved Prostneset ble offisielt åpnet fredag 22. juni 2018. Etter tilbakemeldinger fra brukere er det besluttet å gjennomføre en analyse av trafikkforholdene i bussterminalen mht. trafikksikkerhet.

Rapporten er utarbeidet på oppdrag fra Tromsø kommune med hensikt å foreslå hensiktsmessige, risikoreduserende tiltak i den nylig etablerte bussterminalen ved Prostneset. Tiltakene foreslås på grunnlag av de identifiserte risikoforholdene som fremkommer av registreringer og intervju med brukere. Tiltakene må være gjennomførbare i ettetid av at bygget er ferdigstilt. Dette innskrenker naturligvis handlingsrommet for mulige tiltak betydelig.

Unn Tove Alvarstein har vært kontaktperson for oppdraget hos Tromsø kommune. Ved Asplan Viak har Beate Mortensen og Pål Håvard Ravna hatt ansvar for kartlegging og risikovurderingen, med innspill og faglig råd fra Eleanor Clark.

Tromsø, 26.05.2019

Beate Mortensen
Oppdragsleder

Eleanor Clark
Kvalitetssikrer

Innhold

1. INNLEDNING	4
1.1. Begreper	5
2. KUNNSKAPSGRUNNLAG	6
2.1. Bruk av terminalområdet	6
2.2. Befaring terminalområdet	7
2.3. Registrering fra kameraovervåkning	8
2.3.1. Konflikt mellom kjøretøy	9
2.3.2. Konflikt mellom myke trafikanter og kjøretøy	9
2.3.3. Kjøremønster i strid med forutsatt bruk av terminalen	9
2.3.4. Høy hastighet ved gjennomkjøring	12
2.3.5. Ergonomi	15
2.4. Intervju med brukere	16
2.5. Registrerte hendelser	16
2.6. Spøringsanalyse	16
2.7. Identifiserte risikoforhold	18
2.7.1. Rygging	18
2.7.2. Lysforhold	18
2.7.3. Leding av fotgjengere	21
2.7.4. Logistikk	21
2.8. Oppsummering	22
3. RISIKOVURDERING	23
3.1. Metode	23
3.2. Vurdering	23
3.3. Usikkerhet	25
4. TILTAK	26
4.1. Ledegjerder	26
4.2. Pullert	26
4.3. Skilting og oppmerking	26
4.4. Ryggekamera med skjerm	27
4.5. Drift av bom	27
4.6. Opphøyd gangfelt	27
4.7. Lysstyring, lysberegninger og vurdering av lysforhold	27
4.8. Flytting av varelevering	28
4.9. Varsling om kjøretøy på plattform 8	28
4.10. Organisatoriske tiltak	28
5. VIDERE ARBEID	29
5.1. Vurdering av lysforhold	29
5.2. Medvirkning til opparbeidelse av park	29
5.3. Varelevering til hurtigbåtene	29
5.4. Kryss/ rundkjøring Samuel Arnesens gate/ Kaigata	29
5.5. Samhandling mellom leietakere	30
VEDLEGG	31

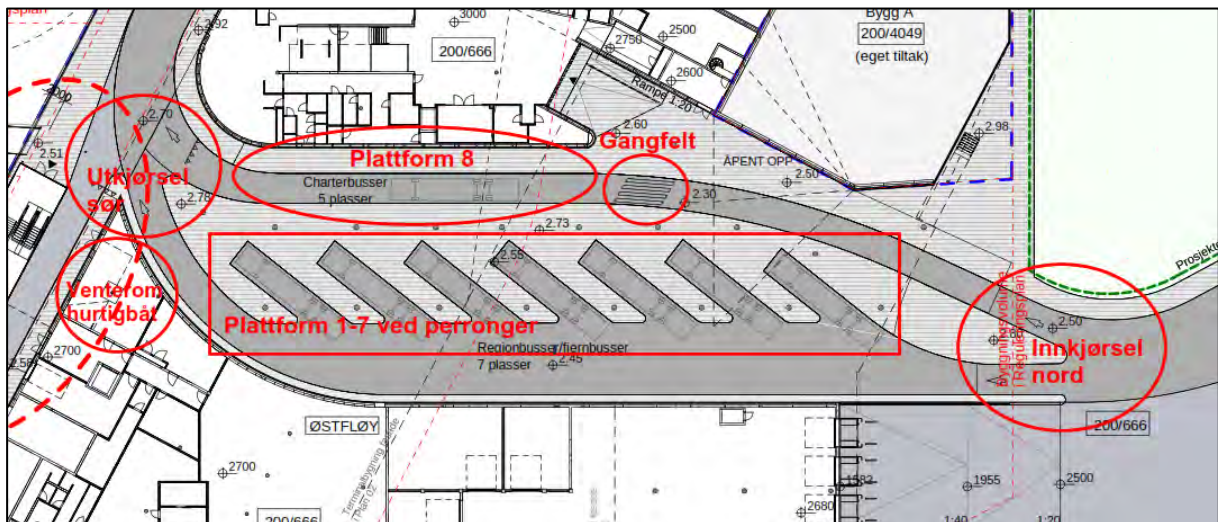
1. INNLEDNING

Rapporten er bestilt av Tromsø kommune som eier av bussterminalen for å vurdere sikkerheten av denne. Bussterminalen er en del av Prostneset Terminal som driftes av Tromsø Havn KF og betjener en rekke leietakere, herunder Hurtigruten ved Nor Lines og hurtigbåter som drives av Troms fylkestrafikk. I tillegg er det butikker og restaurant ved Prostneset Terminal som behøver egne vareleveranser.

I arbeidet med utredningen av risiko er det foretatt registreringer ved hjelp av kameraovervåkning av bussterminalen i løpet av en ordinær driftsuke, samt intervju med brukergruppe ved rutebussoperatør Nobina som benytter terminalen for sine rutebuss. Området som er vurdert er avgrenset til bussterminalen med inn og utkjøringsområdet. Risikovurderingen omfatter ikke reguleringsplassen i Samuel Arnesens gate nord for Terminalen eller krysset sørvest for Havneterminalen.

Risikovurderingen er gjennomført i form av en kvalitativ grovanalyse med risikoidentifisering, risikovurdering og forslag til risikoreduserende tiltak. Risikovurderingen er i hovedsak begrenset til selve terminalen, se Figur 1, men det må påpekes at forhold som forsinkelser av rutebuss kan medføre økt risiko også utenfor terminalen.

Hovedsakelig er det innhentet innspill fra operatørene som daglig benytter seg av terminalen, men også fra leietakere som Tromsø Havn KF som har kunne bistå med deres innsyn i logistikken i nærområdet. Transportselskapet Nobina som benytter bussterminalen til sine rutebuss har især hatt medvirkning til risikoidentifiserings- og risikovurderingsprosessen.



Figur 1 Situasjonsplan for bussterminalen fra forprosjekt

Bussterminalen benyttes av flere forskjellige operatører. Nobina er oppgitt av Tromsø kommune som viktigste bruker av bussterminalen. Nobina er aktøren som har kontrakt på rutebussene i Tromsø med Troms Fylkeskommune fram til og med sommeren 2019. Øvrige aktører i bussterminalen er Torghatten Buss, som har rutebussene til Nord- og Sør-Troms, samt Boreal Travel som blant annet kjører for reisende med Hurtigruta.

Av risikovurderingen skal det fremkomme forslag til tiltak som lar seg gjennomføre etter at bygget er ferdigstilt, uten at det medfører større ombygningsarbeider. Det må poengteres at det er planlagt økt utleie av havneterminalen samt busstrafikk i bussterminalen i fremtiden, så risikoforholdene som fremkommer av busstrafikk må antas å øke fremover i tid.

1.1. Begreper

Charterbussfelt	Kjørefelt langs plattform 8 på vestsiden av bussterminalen benevnt som oppstillingsplass for charterbuss i forprosjektet til bussterminalen, men benyttet til andre formål i driftsfase
Gangfelt	Krysningspunkt over charterbussfelt
Grovanalyse	Metode for vurdering av risiko som kan deles inn i identifisering, vurdering, og tiltak
Hovedinngang	Inngang til bussterminalen fra torget vie terminalbygget
Innkjørsel nord	Innkjørsel på nordsiden av terminalen hvor bommer er montert, men foreløpig ikke driftet
Konsekvens	Risikofaktor som øker med det potensielle skadeomfanget til et farlig forhold eller en uønsket hendelse
Plattform 1-7	Oppstillingsplasser ved opphøyde perronger på østsiden av bussterminalen
Plattform 8	Opphøyd bussplattform på vestsiden av bussterminalen, se «Charterbussfelt»
Risiko	Produktet av sannsynlighets- og konsekvensfaktorene i risikovurdering
Sannsynlighet	Risikofaktor som øker med gjentakelsesintervallet til et farlig forhold eller en uønsket hendelse
Tiltak	Fysisk eller organisatorisk endring av
Utkjørsel sør	Utkjørsel fra sørsiden av bygget til en tovegskjørt veg ved hurtigbåtkai
Vestfløy	Vestsiden av havneterminalbygget hvor 1. etasje er delt av bussterminalen, mot torget
Østfløy	Østsiden av havneterminalbygget, mot hurtigrute kai

Tabell 1 Begrepsliste – Ikke uttømmende

2. KUNNSKAPSGRUNNLAG

Som en del av grunnlaget for gjennomføringen av risikovurderingen er det foretatt registreringer i form av intervjuer og observasjoner fra kameraopptak i terminalen. I tillegg er området befart for avklaring av de logistiske forhold som foreligger da det er flere forskjellige leietakere som benytter seg av bussterminalen til ulike formål.

Intervju og risikovurdering er gjort med samme brukergruppe representert ved Nobina som benytter bussterminalen for sine rutebusser. For deres bruksområde er det i all hovedsak plattform 8 som benyttes til avslipp av passasjerer. Siden rutebussene kjører i området hele dagen hver dag er det vurdert at rutebussjåførene innehar tilstrekkelig innsyn til å kunne medvirke konstruktivt til risikovurdering av forholdene.

Det var også tatt kontakt med Boreal Travel vedrørende innspill til risikovurdering da Boreals charterbusser er godt representert i de tidspunkt på dagen hvor det er flest samtidige reisende i bussterminalen når Hurtigruten setter av og henter passasjerer. Siden deres interesser og bruksområder er forskjellig fra Nobina og de i hovedsak benytter seg av plattform 1-7 var det ønsket innspill fra dem for å supplere risikovurderingen.

Da Boreal allerede har gitt innspill til en risikovurdering av terminalen i sin helhet i regi av Tromsø Trafikkkompetanse på oppdrag fra Troms fylkestrafikk i mars ville de ikke gi direkte innspill til risikovurderingen av bussterminalen, men henviste i stedet til den tidligere risikovurderingen. Denne rapporten er utført uavhengig av risikovurderingen som Tromsø Trafikkkompetanse har gjennomført på oppdrag fra Troms fylkestrafikk.

2.1. Bruk av terminalområdet

Bussterminalen benyttes av flere forskjellige operatører. Nobina er oppgitt av Tromsø kommune som viktigste bruker av bussterminalen. Nobina er aktøren som har kontrakt på rutebussene i Tromsø med Troms Fylkeskommune fram til og med sommeren 2019. Øvrige aktører i bussterminalen er Torghatten Buss, som har regionale rutebusser, samt Boreal Travel som blant annet kjører for reisende med Hurtigruta.

Nobina benytter hovedsakelig plattform 8 (benevnt som oppstilling for charterbuss i forprosjektet), men har også distriktruter som stiller seg opp på perrongene ved plattform 1-7. Torghatten Buss og Boreal Travel benytter seg av plattform 1-7 for sine reiser.

Plattform 1	Rute 450 0715	Rute 450 0845	Rute 450 1025	Rute 450 1140	Rute 450 1225	Rute 450 1330	Rute 450 1420	Rute 450 1515	Rute 450 1545	Rute 450 1615	Rute 450 1715	Rute 450 1815	Rute 450 1915	Rute 450 2115
Plattform 2	Rute 425 0750	Rute 420 0900	Rute 425 1150	Rute 420 1230	Rute 420 1345	Rute 425 1410	Rute 420 1515	Rute 425 1545	Rute 420 1615	Rute 425 1645	Rute 420 1715	Rute 420 1710		
Plattform 3	Rute 428 1055	Rute 150 1410 Ass. vogn	Rute 428 1510	Rute 150 1600 Ass. vogn	Rute 428 1609									
Plattform 4	Rute 21 0742	Rute 21 0747	Rute 21 0815	Rute 21 0830	Rute 21 0845	Rute 21 0900	Rute 21 0915	Rute 21 0930	Rute 2 0945	Rute 21 1015	Rute 150 1410	Rute 160 1500	Rute 150 1600	
Plattform 5	Rute 412 0720	Rute 412 0840	Rute 412 1300	Rute 412 1330	Rute 412 1512	Rute 412 1542	Rute 100 1600 3. Ass. Vogn	Rute 412 1610	Rute 412 1712	Rute 412 1910				
Plattform 6	Disp for ass. Rute 100	Disp for ass. Rute 100	Rute 429 1110	Rute 430 1255	Rute 429 1343	Rute 105 1500	Rute 100 1600 Ass. vogn	Rute 430 1635	Rute 430 1830					
Plattform 7	Rute 100 0610	Rute 100 1000	Rute 100 1240	Rute 100 1600	Rute 100 1755	Rute 100 1915	Rute 100 2155							
Plattform 8	Avstigning samtlige innkommende busser						Linje 21 1400- 1700							

Tabell 2 Oversikt over plassering av busser i bussterminalen etter plattform – Ikke uttømmende (kilde: Nobina)

2.2. Befaring terminalområdet

Det ble gjennomført en befaring av terminalområdet i samarbeid med Tromsø Havn hvor det ble tatt opp utfordringer knyttet til logistikk. En problemstilling som gjentar seg i tilknytning til terminalen er konflikter i sammenheng med vareleveranser. Vareleveranse til restaurant i første etasje av vestfløyen på Prostneset skjer via hovedinngang fra bussterminalen, i tillegg foregår det pumping av øl til restauranten via et inntak montert på veggen ved sørsiden av plattform 8.

Varemottaket som skulle vært anvendt til dette formålet benyttes i stedet som venterom for passasjerer til hurtigbåtene. I tillegg er det kun vareheis på østfløyen av havneterminalen slik at varer som skal til restauranten i 1. etasje i vestfløyen ikke kan leveres fra 2. etasje. Dermed må varer til restaurant leveres enten via bussterminalen eller via hovedinngangen ved torget.

Ved en eventuell flytting av vareleveranser fra bussterminalen vil det naturligvis oppstå risikoforhold andre steder i terminalområdet, sannsynligvis i tilknytning til blanding av myke trafikanter og kjøretøy på torgsiden av havneterminalen.

2.3. Registrering fra kameraovervåkning

Det ble gjennomført en registrering av avvik/hendelser ved hjelp av observasjoner fra kameraovervåkning. Flere forskjellige typer avvik/hendelser ble satt opp i forkant av registreringene og kodet for å kunne gjennomføre registreringen på en effektiv måte. Følgende koder ble satt opp:

Kode	Beskrivelse	Antall
A	Konflikt mellom kjøretøy	
A1	Konflikt mellom buss som rygger ut og buss som skal kjøre forbi i terminalen.	1
A2	Buss i charterbussfelt forhindret av kjøretøy foran.	1
A3	Buss forhindret av annet kjøretøy i terminalen.	10
B	Konflikt mellom myke trafikanter og kjøretøy	
B1	Fotgjengere i kjørebane eller oppstillingsplass for charterbuss.	1*
B2	Fotgjengere går bak parkert buss.	1
B3	Kjøretøy i gangsonen eller gangfeltet.	22
C	Kjøremønster i strid med forutsatt bruk av terminalen	
C1	Buss stilt opp i charterbussfelt over lang tid.	0
C2	Feil/unødvendig kjøretøy i terminalen.	36
D1	Høy hastighet ved gjennomkjøring.	0
E	Ergonomi	
E1	Reisende beveger seg tilfeldig/uorganisert i terminalen.	7
E2	Reisende har vansker for å bevege seg i området.	2
F	Annet	
F1	Redusert kapasitet/stor pågang	1**

Tabell 3 Koder, beskrivelse og antall registrerte hendelser fra kameraovervåkning

*) B1 er gjennomgående uansett registreringsdøgn og enkeltobservasjoner er ikke registrert

**) Pågangen er på sitt høyeste ca. kl. 1430-1500 hver dag i korrespondanse med hurtigrute, men for dagens situasjon er bussterminalen stor nok til å betjene bussene også på dette tidspunktet

Plattform 8 som er benevnt som charterbussfelt i kodene og registreringsskjema benyttes i praksis ikke til charterbussfelt da det er avtalt at andre busser skal benytte seg av feltet. I stedet benytter charterbussene seg av oppstillingsplassene ved plattformene i terminalen. Dette fremkom senere under intervju med brukere og tilsier at anlegget er utformet for et annet bruksformål enn hvordan det benyttes i praksis. Det som er kalt charterbussfelt i plantegningene av terminalanlegget fra forprosjekt benyttes i stedet av bybussruter.

Registreringene ble innhentet fra kameraovervåkinger over en periode på én uke, uke 11 i 2019. Altså er det fullt mulig at avvik som forekommer med lavere frekvens eller avvik som er mer vanlig på

andre tider av året kan ha kommet utenom registreringene som er utført. For en mer detaljert oversikt med kommentarer og tidspunkt for hver enkelt hendelse/avvik se vedlagt registrerings skjema.

2.3.1. Konflikt mellom kjøretøy

I flere områder av bussterminalen er det konflikt mellom kjøretøyene som området er tiltenkt. I kjørefeltet ved plattform 8 er det for eksempel ingen forbikjøringsmulighet for kjøretøy, se Figur 2. I forprosjektet var feltet tiltenkt oppstillingsplass for opptil 5 busser, i praksis kan feltet betjene på det meste to busser. Selv med to busser er det stor sannsynlighet for at én av bussene må vente på den andre.



Figur 2 Busser i charterbussfelt blokkeres av hverandre pga. fravær av forbikjøringsmuligheter (foto: Tromsø Havn KF)

Også ved plattform 1-7 forekommer det konflikter mellom bussene. For å kjøre ut fra perrongene vil bussene være nødt til å rygge ut i gjennomkjøringsfeltet siden det ikke er mulighet til å kjøre videre gjennom bussplattformen da oppstillingsplassene er utformet som lommer.

2.3.2. Konflikt mellom myke trafikanter og kjøretøy

Kode B1 fotgjengere i kjørebane eller oppstillingsplass for charterbuss viste seg å være såpass gjennomgående at det ikke var hensiktsmessig å føre opp registrering for hvert enkelt tilfelle av avviket. Da de ledende gjerdene kun går stykkevis langs plattform 1-7 kan fotgjengere krysse kjørefeltet ved plattform 8 nesten langs hele bussterminalens utstrekning.

2.3.3. Kjøremønster i strid med forutsatt bruk av terminalen

Det virker i utgangspunktet som om det er forskjellige meninger ute og går om hva som er riktig kjøremønster i terminalen. I planen for terminalen er det satt av et felt uten forbikjøringsmuligheter til charterbusser. Dette feltet benyttes i driftsfasen av alle andre kjøretøy enn charterbussene da brukerne har inngått andre avtaler som de finner mer egnede for deres behov. Det fremkommer av registreringene at charterbussfeltet svært hyppig benyttes til formål som med fordel burde foregått utenfor terminalen.

I tillegg til bybussruter benyttes også feltet i sammenheng med drifts- og vedlikeholdsoppgaver som søppeltømming, samt vareleveranser. En av utleierne i Prostneset med skjenkebevilling har ølpumpe i vegg helt i sørenden av charterbussfeltet hvor leveranse av øl må stoppe og pumpe i ca. 15 min. Andre vareleveranser stiller seg også opp i charterbussfeltet, tidvis to og to i parallell.



Figur 3 Driftskjøretøy og vareleveranse som benytter seg av charterbussfeltet i terminalen (foto: Tromsø Havn KF)

I eksempelet vist i Figur 3 står vareleveransen stilt opp såpass lenge at søppelbilen må rygge ut av bussterminalen for å kjøre videre da det ikke er forbikjøringsmuligheter i charterbussfeltet.



Figur 4 Vareleveranser stilt opp parallelt (foto: Tromsø Havn KF)

I eksempelet vist i Figur 4 stilles to separate vareleveranser opp parallelt, hvor den ene kjører opp i gangsonen for å stille seg opp.

For øvrig er det ikke bare charterbussfeltet som benyttes mot sin hensikt, men også busslommene og gjennomkjøringen benyttes av taxi og personbiler som forviller seg inn i terminalen.



Figur 5 Personbil stilt opp ved bussplattform (foto: Tromsø Havn KF)

I eksempelet vist i Figur 5 er det stilt opp personbil i busslommen ved plattformene. Dette er i tidspunktet bildet er tatt den eneste tilgjengelige plattformen, som vil si at personbilen vil være til hinder for evt. bussruter som skulle stilt seg opp ved plattformen.



Figur 6 Personbil stilt opp bak regionrute (foto: Tromsø Havn KF)

I andre tilfeller som i Figur 6 observeres det at personbiler stiller seg rett bak busser. Dette gjør naturligvis bilene til direkte hinder for bussene dersom sjåførene får øye på de, og kan evt. medføre kollisjon dersom de ikke oppdages.



Figur 7 Personbil stiller seg opp ved hovedinngangen (foto: Tromsø Havn KF)

I andre tilfeller registreres personbiler som kjører til hovedinngangen, formodentlig for å hente eller levere reisende. I Figur 7 ser vi eksempel på en personbil som ikke nøyer seg med å stoppe i charterbussfeltet, men stiller seg opp helt inn i gangsonen.

Personbiler er altså godt representert i avviksregistreringen og benytter terminalen til alle tenkelige og utenkelige kjøremønstre. Et naturlig tiltak for å forhindre dette vil da være at bommene som er plassert ved innkjørselen på nordsiden blir satt i drift med skiltgjenkjenning.

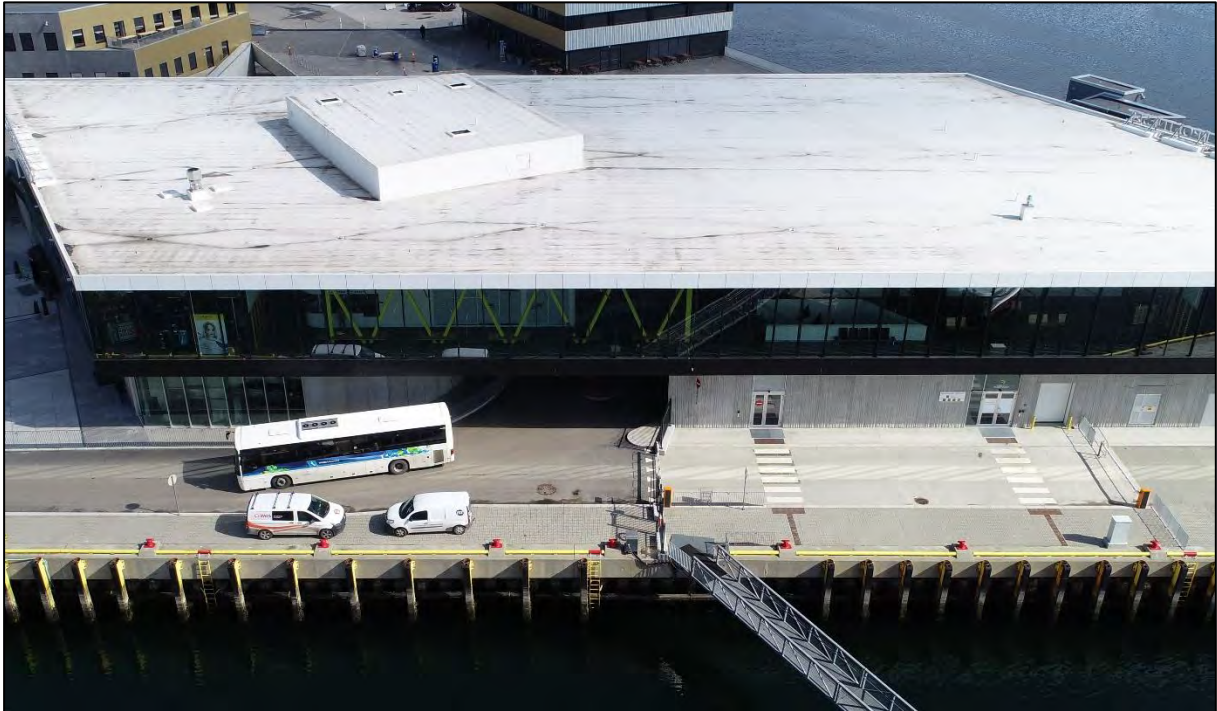
2.3.4. Høy hastighet ved gjennomkjøring

Det var vurdert som en mulighet at kjøretøy som benyttet gjennomkjøringsfeltet bak busslommene i terminalen ville kunne komme opp i høy hastighet, men det ble ikke registrert noen hendelser som tilsier at dette er en særskilt utfordring. Tvert imot ville de fleste kjøretøyene begrense hastigheten ved gjennomkjøring, trolig pga. trang plass ved utkjøring fra terminalen på sørsiden.

Fra brukere og Tromsø kommune er det gitt uttrykk for et ønske om å snevre inn trafikkøya i sørsiden av terminalen mot utkjøringen for å gi bedre plass til bussene som skal ut fra terminalen. Slik utformingen er i dag må sjåførene vise særskilt aktsomhet ved utkjøringen for å unngå kollisjon med anlegget i terminalen. Det ble gjennomført en egen sporingsanalyse for denne delen av anlegget, se avsnitt 2.6.

Høy hastighet kan utgjøre en risiko for fotgjengere som oppholder seg sør for terminalen. Dette kan forekomme i sammenheng med drift eller varelevering for hurtigbåt, se Figur 8. Under leveranser av drivstoff, varer og andre driftsoppgaver stiller kjøretøy seg gjerne opp på fortauet som er

opparbeidet like sør for bussterminalen. Under leveringingen kan myke trafikanter oppholde seg i kjørefeltet til hinder for busser.



Figur 8 Utkjørsel fra havneterminalen (foto: Asplan Viak)

Ordinært vil dette medføre at bussene viker for eventuelle fotgjengere, men forutsatt at kjøretøyet oppnår høyere hastighet kan risikobildet bli svært annerledes.

Merk også banketten på østsiden av utkjørselen som kan virke som en gangsove for fotgjengere da den går gjennom hele terminalen. I kombinasjon med fortauet som er opparbeidet på sørsiden, se Figur 9, kan dette bidra til å lede fotgjengere inn på feil side i bussterminalen.



Figur 9 Sørsiden av havneterminalen hvor bussene kjører ut fra bussterminalanlegget sett fra vest (foto: Asplan Viak)

På nordsiden av vegen er det satt opp et ledegjerde som skal hindre fotgjengere i å vandre ut i kjørefeltet hvor bussen kommer om svingen, men området er ikke avsperrert mot snuplass i sør, se Figur 10. Dermed er det ingenting som hindrer fotgjengere fra å ta seg inn på området.



Figur 10 Avslutning av ledegjerde mot gangfelt (foto: Asplan Viak)

På dette viset kan ledegjerdet fungere til hinder for myke trafikanter som forviller seg inn på feil side og må hoppe over gjerdet for å komme seg på riktig side av kjørefeltet, se Figur 11



Figur 11 Fotgjenger hopper over ledegjerdet like om svingen fra utkjørselen til bussterminalen (foto: Asplan Viak)

Merk også lyskontrast og siktforhold i området.

2.3.5. Ergonomi

Ergonomiske utfordringer ble tatt i betraktning som et mulig risikoforhold i terminalen. Flere avvik ble registrert som faller innenfor denne kategorien. Herunder især at de reisende ikke beveger seg på en oversiktig eller organisert måte i terminalen. Flere av de reisende er usikre på hvor deres buss stopper, og stiller seg som regel ved hovedinngangen for å vente til de ser deres ruter fremfor å benytte seg av plattformene. De går deretter korteste veg mot oppstillingsplassen til bussen og for oppstillingsplasser sør for hovedinngangen innebærer dette gjerne at charterbussfeltet krysses på langs. Det er et sanntidssystem som viser hvilke ruter som skal benyttes seg av de ulike bussplattformene samt en tavle inne i bygget uten at dette ser ut til å bistå de reisende i større grad.

Det finnes kun en overgang over charterbussfeltet langs bussplattformen som er universelt utformet, dvs. egnet til f.eks. rullestolbrukere mht. stigningsforhold. Dette området er plassert rett ved hovedinngangen i form av et gangfelt med nedfelling fra plattformen, som er et naturlig område for fotgjengere å krysse charterbussfeltet fra. Siden kjøretøy til stadighet parkerer rett oppå gangfeltet er krysningspunktet jevnlig blokkert for reisende som har behov for universelt utformede krysningspunkter som et minimum, og ideelt tilrettelagte krysningspunkter. For dette forholdet er det også gjennomført en hendelsestreakseanalyse, se vedlegg.

Den uorganiserte håndteringen av fotgjengere regnes for å være et risikomoment med særskilt høyt skadepotensiale da det kan medføre konflikt mellom myke trafikanter og bussene i terminalen, se risikovurdering i avsnitt 3.2. Dersom sjåførene ikke har oversikt over fotgjengerne innebærer dette naturligvis fare for påkjørsel. Det er også kjøretøy som stiller seg opp i selve gangsonen langs plattform 8 ved å kjøre inn over gangfeltet som er det eneste punktet hvor kantsteinshøyden er såpass lav at den ikke er avvisende for biltrafikk.

2.4. Intervju med brukere

Det ble gjennomført et intervju for risikoidentifisering i samarbeid med Nobina den 18. mars. I forkant av intervjuet var det satt opp en intervjuguide med sjekklister over spørsmål det var regnet som aktuelt å avklare med representantene fra Nobina. Se vedlagt notat fra intervju.

Registrering med overvåkningskamera var gjort i forkant av møtet med operatøren, og mange av de samme risikoforholdene som var observert i terminalen fra kamera ble også fremhevet av operatøren under intervjuet.

De risikoforholdene som til slutt ble vurdert som mest kritiske etter både registrering og intervju med brukere er:

- Utforming av terminal som tvinger sjåførene til å rygge ut fra oppstillingsplasser
- Svært mørke omgivelser i terminalen
- Utilstrekkelig ledning av myke trafikanter
- Logistiske utfordringer med hensyn til vareleveranser

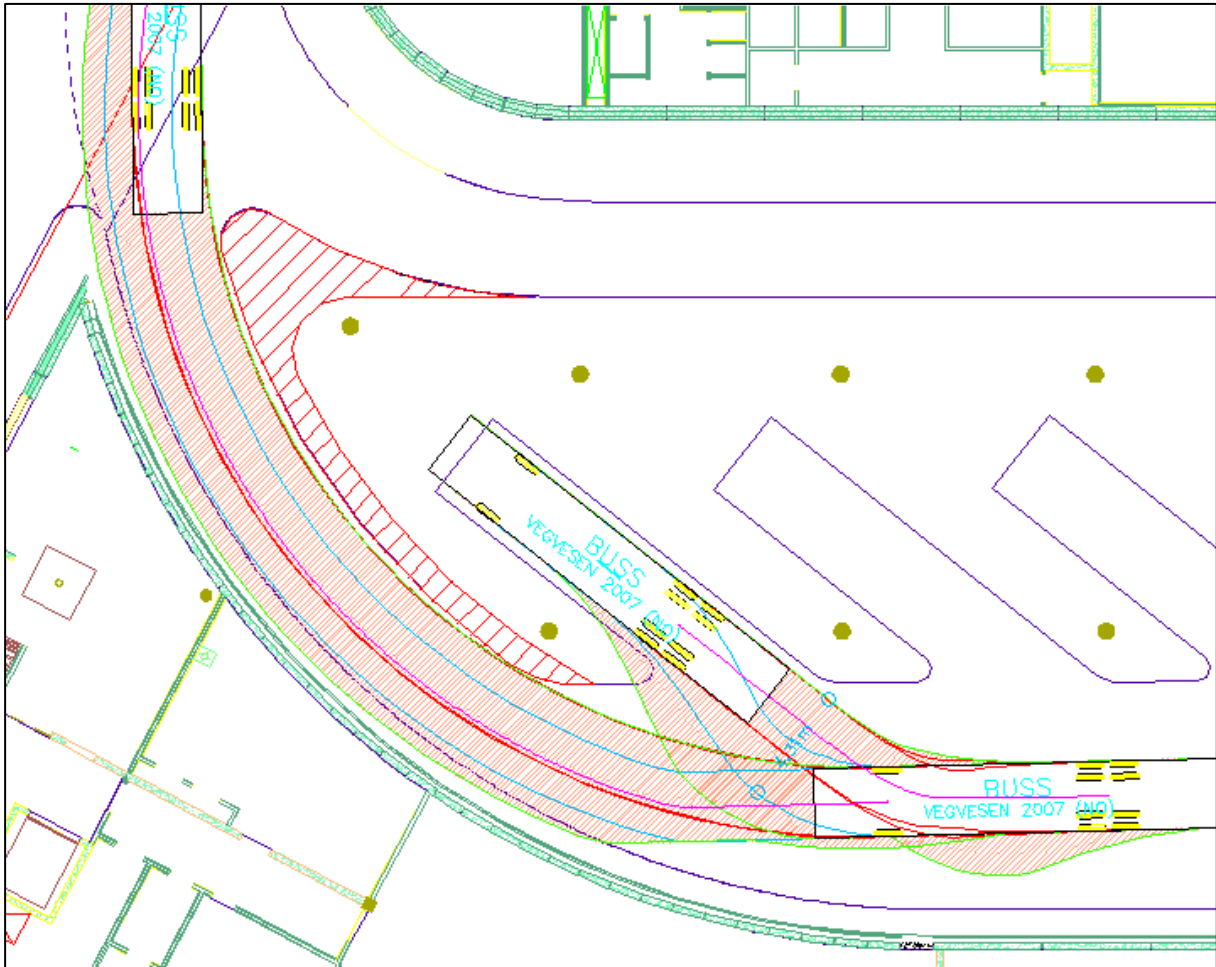
I tillegg fremkom det av intervjurunden avviket mellom tiltenkt anvendelse av de forskjellige plattformene 1-7 og 8 fra prosjekteringsfase og faktisk anvendelse i driftsfasen.

2.5. Registrerte hendelser

Det ble etterspurt supplerende registreringer av avvik/hendelser fra Tromsø kommune, Nobina, Tromsø Havn og Boreal Travel, men ingen av disse kunne vise til systematisk registrerte avvik/hendelser i forbindelse med Terminalen. Derimot ble det vist til at bussjåførene opplevde daglige avvik/risikoforhold i Terminalen under intervju med Nobina. Det ble også vist til bilder av risikoforhold som sjåførene hadde innhentet fra bussterminalen.

2.6. Sporinganalyse

Det er gjennomført en sporinganalyse av bussterminalen for utkjørselen på sørsiden av terminalen fra plattform 1-7 med hensyn til enden av plattformen, se Figur 12. Den blå linjen viser forhjul, den røde bakhjul, og den grønne bussens overheng. Plattformen er utformet med en avsmalnende ende på sørsiden som utgjør et hinder for bussene som kjører ut. Sporingen viser at det skal være fysisk mulig for busser på 15 meter å kjøre ut, men at det er svært knapt med plass. Denne delen av plattformen har liten praktisk anvendelse for de reisende da enden er sperret av med ledegjerde og det ikke er noen oppstillingsplasser sør for plattformen.



Figur 12 Sporing av utkjøring på sørsiden med buss, 15 meter

Utformingen er ansett for å være et risikoforhold med hensyn til at det krever mye oppmerksomhet fra sjåførene. De skal navigere rundt enden av plattformen uten å skade bussen i svingen ved at overhenget kolliderer med veggen bak. Denne udelte oppmerksomheten i utkjøringen kan negativt påvirke sjåførens evne til å oppdage eventuelle fotgjengere som kan befinne seg i nærhet av utkjørselen, og oppleves som stressende for sjåfører.

Det kan argumenteres for at utformingen slik den er utført fungerer fartsdempende på kjøretøy som ferdes gjennom bussterminalen, men det er i utgangspunktet ikke identifisert forhold som tilsier at høy hastighet i terminalen utgjør en særskilt risiko. Siden kjøretøy likevel må svinge ut på sørsiden vil det være begrenset hvor høy hastighet kjøretøyene kan oppnå. Det skal være mulig å fjerne deler av perrongen til plattform 1-7 samtidig som brukernes hensyn ivaretas, se feltet med rød skravur i figuren.

Merk at sporingen er gjennomført for en buss med akselavstand på 8,1 meter. I sammenheng med innkjøp av nye busser er det vurdert busser med akselavstand på 7 meter. Kortere avstand mellom bussenes aksler vil kunne medføre større utslag på overhenget bak bussen i svinger, og det vil da kunne oppstå materielle skader på kjøretøy og terminalbygget.

2.7. Identifiserte risikoforhold

2.7.1. Rygging

På grunn av utformingen av oppstillingsplassene langs plattform 1-7 må busstrafikk som stiller seg opp rygge ut før bussen kan kjøre videre. Ryggingen vil også krysse gjennomkjøringsfeltet hvor andre kjøretøy vil befinne seg, eller eventuelt fotgjengere på avveie. Dersom fotgjengere oppholder seg langs veggen bak plattformene kan de komme i klem mellom veggen og bussens overheng eller påkjøres. Bussene som står oppstilt har store blindsoner og veggen bak bussene er mørk, uten kontrast, se Figur 13.



Figur 13 Regionruter stiller seg opp ved plattform 1-7 (foto: Asplan Viak)

Den ensfargede veggen bak bussene hjelper naturligvis ikke sjåførene å oppdage eventuelle fotgjengere som kan ha forvillet seg til banketten langs veggen. Ryggekamera montert på bussen alene er ikke vurdert for å være tilstrekkelig til å oppdage fotgjengere bak bussen.

2.7.2. Lysforhold

Et risikoforhold som straks ble observert ved befaring av terminalen og som også ble fremhevet under intervju med operatør var særskilt vanskelige lysforhold. På lys dag er terminalen svært mørk i forhold til omgivelsene utenfor terminalen, se Figur 14.



Figur 14 Innkjøring til terminal sett fra nordsiden (foto: Asplan Viak)

Merk at bildet er tatt på en dag med skiftende skydekke. Lysforholdene vil være betraktelig verre ved full sol. Virkningen av den høye lyskontrasten er at bussjåføren er blendet idet bussen kjører inn i bussterminalen, se Figur 15.



Figur 15 Kontrast mellom lysforhold utenfor og innenfor bussterminalen (foto: Asplan Viak)

Lyspunktene i taket er ikke intensive nok til å redusere kontrasten. Når sjåføren først har hatt noen sekunder til at synet tilpasser seg lysforholdene inne i terminalen er lysforholdene oversiktlige nok til

å se eventuelle fotgjengere som oppholder seg i terminalen, men dette kan i ytterste konsekvens være etter at ulykken har intruffet.

Tilsvarende er lysforholdene blendende idet sjåføren igjen skal kjøre ut fra utkjørselen i sørenden av bussterminalen, se Figur 16.



Figur 16 Lysforhold innenfra terminalen og mot utkjørselen i sør (foto: Asplan Viak)

Det observeres også at flere av lyspunktene inne i terminalen er slått av på dagtid til tross for at lysforholdene er særskilt vanskelige når det er dagslys utenfor bussterminalen.

2.7.3. Leding av fotgjengere

Reisende som benytter seg av terminalen beveger seg gjerne uoversiktlig rundt omkring i terminalen. Fra hovedinngangen vil fotgjengere naturligvis gå korteste veg mot den plattformen hvor deres buss vil stille seg opp.

Siden plattform 1-7 er opparbeidet parallelt langs plattform 8 vil de reisende krysse kjørefeltet mellom disse plattformene på skrå så å si langs hele kjørefeltet for å gå i rettlinje mot de forskjellige oppstillingsplassene.

Et fysisk ledegjerde montert på vestsiden av plattform 1-7 vil kunne redusere kryssing av kjørefeltet og dermed redusere området hvor fotgjengere eksponeres for busstrafikk, se Figur 17.



Figur 17 Fysisk ledegjerde er opparbeidet kun i nord- og sørendene av plattform 1-7 (foto: Asplan Viak)

2.7.4. Logistikk

Vareleveranser benytter terminalen for sine oppdrag, især i tilknytning til restauranten i 1. etasje av vestfløyen til havneterminalen som skal motta matvarer og øl. Punktet for levering av øl er plassert i sørenden av plattform 8, se Figur 18.



Figur 18 Innløp for ølpumping til restaurant montert på vegg i sørenden av plattform 8 (foto: Asplan Viak)

Dette medfører at varebil stiller seg opp og pumper over lengre tid, til hinder for busstrafikk ved plattform 8. Da det ikke er noen form for signaler som tilsier at det pågår varelevering i terminalen vet heller ikke bussjåførene nødvendigvis at de må vente på å kjøre videre idet de kjører inn til plattform 8. Dette kan i neste omgang medføre forsinkelser for busstrafikken, eller at bussjåfør forsøker å rygge ut av terminalen.

2.8. Oppsummering

Det er hovedsakelig blanding av myke trafikanter og busser som er opphav til de risikoforhold som er identifisert. Utformingen av anlegget legger opp til at kjøretøy som stiller seg opp må rygge ut av oppstillingsplasser langs plattform 1-7, og kjøre over gangfelt ved plattform 8.

Kjøretøyene har store blindsoner og de trange passasjene som bussene må navigere gjennom krever oppmerksomhet fra sjåførene. I tillegg er lysforholdene vanskelige som utgjør et særskilt risikoforhold ved innkjøringen til bussterminalen.

For å sammenligne med holdeplassene i Giæverbukta hvor en stor del av rutebusstrafikken korresponderer er sikten ved Prostneset dårligere, kjøremønsteret farligere, og lyskontrasten blendende.

Utover de fysiske forholdene er det organisatoriske utfordringer. Personbiltrafikk forviller seg inn i terminalen da bommene ved innkjøringen ikke er satt i drift. Vareleveranser okkuperer også kjørefeltet langs plattform 8 som rutebussene ordinært anløper. Kjøretøy stiller over gangfeltet enten direkte eller med kjøretøyets overheng som hindrer ferdsel for fotgjengere.

Operatørene benytter heller ikke bussterminalen slik det er forutsatt i anleggets prosjekteringsfase som tilsier en manglende kommunikasjon med brukerne under utarbeidelsen av løsningen.

3. RISIKOVURDERING

3.1. Metode

Risikovurderingen ble gjennomført som en grovanalyse og utarbeidet med medvirkning fra Nobina. I første omgang ble forhold som kan utgjøre en fare for sikkerhet identifisert via registreringene hovedsakelig ved observasjoner og brukerintervju.

Det er ikke registrert konkrete hendelser i løpet av registreringsperioden, men det er vurdert mulige ulykker som kan forekomme som følger av de identifiserte risikoforholdene. De registrerte risikoforholdene ble deretter kvalitativt vurdert hver for seg med hensyn til sannsynlighet for og konsekvens av uønskede hendelser. Risikovurderingen ble gjort i samarbeid med Nobina som en gruppeprosess.

Risikoakseptkriteriene som er lagt til grunn baserer seg på akser for sannsynlighet/frekvens og konsekvens/skadepotensiale på 1-5, hvor 1 er minst alvorlig og 5 er mest alvorlig. Følgende intervall er satt opp for konsekvens/skadepotensiale:

- | | |
|----------------------------------|----------------------------|
| 1. Kun materielle skader: | Skade på kjøretøy |
| 2. Mindre alvorlig personskade: | Førstehjelpsskade |
| 3. Middels alvorlig personskade: | Fraværsskade |
| 4. Svært alvorlig personskade: | Lemlestelse/permanent ufør |
| 5. Dødsfall | |

For sannsynlighet/frekvens ble følgende intervall satt opp:

- | | |
|--------------------|----------------------------------|
| 1. Svært sjelden: | >100 års gjentakelsesintervall |
| 2. Sjelden: | 50-100 års gjentakelsesintervall |
| 3. Middels hyppig: | 20-50 års gjentakelsesintervall |
| 4. Hyppig: | 1-20 års gjentakelsesintervall |
| 5. Svært hyppig: | <1 års gjentakelsesintervall |

Det er tatt i betraktning lange tidsperspektiv ved avgrensning av risikoakseptkriteriene da bussterminalen er i en driftsfase hvor risikoen i utgangspunktet ikke kan tolereres å være høy. For eksempel regnes et dødsfall i et 50-100 års gjentakelsesintervall for å være uakseptabelt høy.

Risikoen sees i et større system hvor det legges opp til at flere, tilsvarende bussterminaler opparbeides. Det vil si at aksept for et gjentakelsesintervall på 100 år for en hendelse på denne bussterminalen vil tilsvare aksept for et årlig gjentakelsesintervall for samme hendelse fordelt på 100 tilsvarende bussterminaler fordelt på flere steder i landet.

Etter gjennomføring av risikovurdering er det foreslått mulige fysiske eller organisatoriske tiltak som kan redusere enten sannsynlighets- eller konsekvensfaktoren for særskilte risikoforhold for de forhold hvor risiko er vurdert for å være uakseptabelt høy.

3.2. Vurdering

Risikoforholdene kan deles inn i alvorlighetsgrad ettersom om forholdene er innenfor akseptabel risiko, om det bør iverksettes tiltak, eller om det må iverksettes tiltak. Forholdene er ført inn i tabell med ID, se Tabell 4.

		Konsekvens/skadepotensial				
		1	2	3	4	5
Sannsynlighet/frekvens	5	H1, M		A, C, H2		
	4		B		G, L, P	
	3					
	2					
	1				K, N	

Tabell 4 Risikovurdering av ulike aktiviteter. Grønn: Akseptabel, Gul: Tiltak vurderes, Rød: Tiltak bør iverksettes

I vurderingen vektlegges risikoforhold med høyt skadepotensiale høyere enn forhold med høyt gjentakelsesintervall, dermed er heller ikke tabellen symmetrisk. Om et risikoforhold har høy frekvens, men lavt skadepotensiale det dermed ikke vurdert som nødvendig å iverksette tiltak.

For en oversikt over hvilke forhold som er knyttet til hvilken ID, se Tabell 5.

ID	Risikoforhold	S	K	R
A	Fotgjenger i kjørefelt	5	3	
B	Personbil parkert i terminalen	5	2	
C	Kjøretøy parkert over gangfelt	5	3	
G	Vareleveranse/driftskjøretøy oppstilt i kjørefelt	4	4	
H1	Forsinket rutebuss som følge av varelevering eller andre hindringer i terminalen	5	1	
H2	Stress, psykososiale arbeidsforhold	5	3	
K	Høy hastighet ved gjennomkjøring i terminalen	1	4	
L	Lysforhold i terminalen	4	4	
M	Trang utkjøring sør i terminalen fra plattform 1-7	5	1	
N	Varelevering ved utkjøring sør i terminalen	1	4	
P	Lav kapasitet i tidsrom med mange turister	4	4	

Tabell 5 Resultat fra vurdering av identifiserte risikoforhold etter ID. S/K/R=Sannsynlighet/Konsekvens/Risiko

Se vedlagt grovanalyse for full oversikt over identifiserte og vurderte risikoforhold.

De forhold som er vurdert for å innebære uakseptabelt høy risiko er som følger:

- Fotgjenger i kjørefelt
- Kjøretøy parkert over gangfelt
- Vareleveranse/driftskjøretøy oppstilt i kjørefelt
- Stress, psykososiale arbeidsforhold
- Lysforhold i bussterminalen
- Lav kapasitet i tidsrom med mange turister

Utover disse er det også identifisert forhold hvor tiltak bør vurderes som følger:

- Personbiler som parkerer i terminalen
- Høy hastighet ved gjennomkjøring i terminalen
- Varelevering ved utkjørselen sør for terminalen

Forslag til tiltak er nærmere beskrevet i kapittel 4.

3.3. Usikkerhet

En svakhet med registreringen er at det er foretatt observasjoner over én uke, altså vil eventuelle risikoforhold med potensielt høy risiko som følge av skadegrad, men som inntreffer sjeldnere kunne unnsnippe registreringen. Det fremkommer også en overvekt av risikoforhold som observeres daglig, det vil si forhold svært høyt gjentakelsesintervall, men ikke nødvendigvis høyt skadepotensiale.

Det er for eksempel vurdert forhold som høy hastighet ved gjennomkjøring i bussterminalen, men siden dette ikke er observert under registreringsperioden har vurderingen kun grunnlag i en teoretisk vurdering, og sannsynlighetsfaktoren er satt til 1 deretter. Høy hastighet er et forhold som er enkelt å resonere seg til for trafikksystemer, men det kan være andre mer uvanlige forhold med lavt gjentakelsesintervall som ikke er ivaretatt pga. begrenset registreringsperiode.

Omfanget av risikovurderingen er også begrenset. Det er svært mange forskjellige aktører ved havneterminalen, men enda flere dersom det tas i betraktning de tilstøtende områdene. Med såpass mange forskjellige aktører er det fare for komplekse, sammensatte hendelser som ikke er mulig å forutse ved hjelp av en grovanalyse.

I tillegg kan rutebusser påvirkes av forsinkelser ved at bussjåfører forsøker å ta inn tapt tid i andre deler av ruten som kan medføre uforsiktig kjøring. Det ble påpekt av Nobina under intervju at det er kulturforskjeller mellom bussjåfører hvor en andel av sjåførene vil prioritere å overholde rutetabellen hvor andre vil prioritere sikkerheten. Altså kan forholdene inne i terminalen påvirke risiko utenfor terminalen, og motsatt.

4. TILTAK

Det er vurdert mulige tiltak som kan opparbeides for å redusere gjentakelsesintervall og/eller skadepotensiale for risikoforholdene i bussterminalen etter risikovurderingen.

4.1. Ledegjerder

Det foreslås å etablere et ledegjerde på nordsiden av terminalen, fra bommen og inn i terminalen, på høyre side av inngangen til charterbussfeltet/plattform nr 8. Dette for å lede fotgjengere som kommer fra nord og nordvest inn på fortauet og unngå at folk går ut i kjørefeltet i området rett innenfor åpningen. Dette er et område hvor bussjåførene mister sikt når de kjører inn på grunn av kontrastene mellom lys og mørke, når det er full sol. Dette tiltaket tilhører risikoforhold A Fotgjenger i kjørefelt, som har høy sannsynlighet og konsekvens. Tiltaket bør få høy prioritet.

Det har vært vurdert om det bør settes opp ledegjerde på venstre side av charterbussfeltet ved fotgjengerfeltet, for å lede gående over fotgjengerfeltet og unngå kryssinger i hele terminalens lengde. Dette har vi likevel gått bort fra, da det gir en mer lukket terminal, mindre fleksibelt for gående og det antas å ha liten effekt i forhold til sikkerhet. Det er en fare for at kan medføre en liten økning av risiko, da personer som likevel befinner seg i kjørefeltet, hindres å komme seg raskt ut hvis det er behov for det.

4.2. Pullert

Det foreslås å sette opp pullerter i området ved utgangen fra terminalbygget og på hver side av fotgjengerfeltet. Dette for å unngå at varetransport og andre benytter fortauet til parkering og varelevering, og faren det medfører for myke trafikanter i terminalen. Antall pullerter og plassering må vurderes nærmere. Dette tiltaket tilhører risikoforhold G Vareleveranse/ driftskjøretøy oppstilt i kjørefelt, som er vurdert til høy risiko/ rødt. Tiltaket bør få høy prioritet.

4.3. Skilting og oppmerking

Det foreslås merking i veibanen og på terminalbyggets vegg som angir hvor langt fram bussene må stille seg i charterbussfeltet/ plattform 8, for å unngå oppstilling på gangfeltet som medfører at myke trafikanter mister oversikten i terminalen og tvinges til å krysse andre steder. Dette tiltaket tilhører risikoforhold C Kjøretøy parkert over gangfelt, som er vurdert som høy risiko/ rødt. Tiltaket bør få høy prioritet.

Den mørke/ sorte bakveggen i terminalen gjør det vanskeligere for sjåførene og oppdage eventuelle gående bak bussene i plattform 1-7. Det å male veggen i en lys farge oppfattes antakelig som et stort arkitektonisk inngrep. Et alternativ kan derfor være å male en kontraststripe langs hele veggen, som vil gjøre det enklere å oppdage personer som befinner seg bak bussene. Dette tiltaket tilhører risikoforhold L Lysforhold i terminalen/ A Fotgjenger i kjørefelt, som begge er vurdert til høy risiko (rødt). Tiltaket bør få høy prioritet

Beregning av avstand til bankett og bakvegg ved rygging ut av plattform 1-7 er utfordrende for sjåførene. Merking av banketten med en kontraststripe i veien kan gjøre dette litt enklere, og er et enkelt grep som kan lette sjåførens situasjon noe. Dette tiltaket tilhører risikoforhold H2 Stress, psykososiale forhold, som er vurdert til høy risiko/rødt. Tiltaket bør få høy prioritet

Det er relativt mange biler som kjører inn i terminalen i dag som ikke har noe i terminalen å gjøre. Det kan være personbiler, taxi eller varebiler som kjører gjennom anlegget. Skilting og merking av innkjøring til terminalen oppleves som uryddig og kan være en årsak til dette. Skilting og merking av innkjøring til terminalen fra nord bør vurderes om det kan gjøres tydeligere. Dette tiltaket tilhører risikoforhold B Personbil parkert i terminalen, som er vurdert til middels / gul risiko. Tiltaket bør få middels prioritet.

4.4. Ryggekamera med skjerm

Rygging med buss bør ikke forekomme. I terminalen er det lagt opp til at bussene skal rygge ut av plattform 1-7. Tiltak som innebærer at bussene slipper å rygge vil medføre ombygging av hele terminalen og anses derfor som ikke aktuelt. Tiltak for å redusere risikoen ved rygging foreslås derfor.

Ryggekamera og skjerm fastmontert på hver av plattformene 1-7 ansees som et av de viktigste tiltakene for å gjøre det tryggere for bussjåførene når de skal rygge ut av plattformen. Ryggekameraer montert i bussene er ikke tilstrekkelig, fordi de tilsmusses ved kjøring og gir mindre oversikt enn et fastmontert kamera kan gjøre. Risiko for å rygge på myke trafikanter eller andre kjøretøy kan reduseres betydelig, samt at situasjonen for sjåføren bedres betraktelig. Dette tiltaket tilhører risikoforhold A Fotgjenger i kjørefelt og H2 Stress, psykososiale arbeidsforhold, som er vurdert til høy/ rød risiko. Tiltaket bør få høy prioritet.

4.5. Drift av bom

Det er satt opp bommer ved innkjøringen til terminalen fra nord. Bommene er ikke satt i drift, men det er opplyst om at det pågår arbeider for å idriftsette disse med skiltgjenkjenning. Tiltak med idriftsetting av bom med skiltgjenkjenning kan bidra til at kun tilsiktede kjøretøyer får tilgang til terminalen, og at man får kontroll over vareleveransene gjennom terminalen. Det kan bli en utfordring for aktørene inne i Havneterminalen ift deres varelevering, men for bruk av bussterminalen til dens hovedhensikt, vil det være et godt tiltak som kan sikre at bussene blir hindret av kjøretøy som ikke har noe i terminalen å gjøre. Dette tiltaket tilhører risikoforhold B Personbil parkert i terminalen, H2 Stress, psykososiale arbeidsforhold og G Vareleveranse/ driftskjøretøy oppstilt i kjørefelt, de to siste vurdert til høy/ rød risiko. Tiltaket bør få høy prioritet

4.6. Opphøyd gangfelt

Gangfeltet i terminalen er per i dag senket i forhold til omliggende fortau/ oppholdssoner for myke trafikanter. Dersom gangfeltet opphøyes til nivå for fortau/ gangsoner, vil det gi en større opplevelse av at gående er prioritert og dermed ledes via dette feltet. I tillegg vil det bli mindre naturlig for buss og andre kjøretøy å stille seg over gangfeltet når de stopper i terminalen. Kjøretøy som stopper i terminalen og bruker nedsenket kantstein til å ta seg inn i gangsonen, er i dag en betydelig utfordring og medfører at myke trafikanter krysser charterbussfeltet i hele feltets lengderetning. Dette tiltaket tilhører risikoforhold C Kjøretøy parkert over gangfelt, som er vurdert til høy/ rød risiko. Tiltaket bør få høy prioritet.

4.7. Lysstyring, lysberegninger og vurdering av lysforhold

Omtrent halvparten av lysene i terminalen er i per i dag avslått når det er lyst ute. Dette er en del av et automatisk lysstyringssystem som antakelig er beregnet for energisparing. Et enkelt tiltak for å bedre overgangen mellom ute og inne når det er lyst, er å endre lysstyringen, slik at lysene er fullt påslått også når det er lyst. Dette er å anse som et enkelt tiltak som bør iverksettes så raskt som mulig. Saken er allerede tatt opp med Tromsø Havn, men må følges opp.

Inn- og utkjøring til terminalen kan sammenlignes med inn- og utkjøring av tunnel. Farten er lavere enn ved innkjøring i tunnel, men risikoen for påkjørsel av myke trafikanter er svært mye høyere. Det bør gjøres en vurdering av lysforholdene og eventuelt lysberegninger med utgangspunkt i dette. Beregningene kan legges til grunn for å vurdere eventuelle tiltak på belysning. Det bør samtidig vurderes hvordan fargevalget i terminalen virker inn. Valget av sort farge på vegger og himling har vi fått forståelse av er et arkitektonisk grep, som i utgangspunktet ikke ønskes endret. Dette tiltaket tilhører risikoforhold L Lysforhold i terminalen, som vurderes som høy/ rød risiko. Tiltaket bør få høy prioritet.

4.8. Flytting av varelevering

Det kan se ut som at det er vanskelig å komme utenom varelevering til restauranten i Havneterminalen via bussterminalen. Alternativet med å flytte varelevering til «torget» på framsiden, vil sannsynligvis bare forflytte risikoen, ikke redusere den. Det bør likevel vurderes om det finnes andre alternativer for varelevering, da det legges opp til økt busstrafikk gjennom terminalen, samtidig som det kan komme flere aktører som har behov for varelevering herfra. Opprinnelig var det prosjektert varelevering til Havneterminalen via sørsiden av bygget, men dette området har blitt benyttet til venterom i forbindelse med hurtigbåtanløp. Så snart tuben til hurtigbåtene er ferdig bygget vil dette behovet sannsynligvis bortfalle. Området/ rommet er likevel lite egnet for varelevering til restauranten på vestsiden av terminalen, da varene må transporteres opp en etasje for å komme forbi bussterminalen, og deretter ned til restauranten. Det finnes per i dag ikke vareheis for å få varene ned på vestsiden av bussterminalen. Dersom tiltak med bruk av opprinnelig varelevering skal iverksettes, vil det sannsynligvis kreve montering av vareheis i dette området. Tiltak for flytting av varelevering bør vurderes nærmere, men vil sannsynligvis medføre noen større inngrep i eksisterende bygg. Dette tiltaket tilhører risikoforhold G Vareleveranse/ driftskjøretøy oppstilt i kjørefelt og H1 Forsinket rutebuss som følge av varelevering eller andre hindringer i terminalen, H2 Stress, psykososiale arbeidsforhold, samt N varelevering ved utkjøring sør i terminalen. Disse risikoforholdene har ulik vurdering, men forhold G er vurdert til høy/ rød risiko, og vurdering av tiltaket bør derfor gis høy prioritet.

4.9. Varsling om kjøretøy på plattform 8

Dersom varelevering ikke kan flyttes ut av bussterminalen, bør det vurderes om det kan innføres et system som varsler om at det står kjøretøy i charterbussfeltet/ plattform 8. Når det er lyst ute, ser ikke bussjåførene om det står kjøretøy inne i terminalen. Det er derfor behov for tiltak for å unngå at busser kjører inn og rygger ut igjen, for å unngå ventetid på grunn av vare-/ø-l levering inne i terminalen. Rygging av buss i charterbussfeltet/ plattform 8 er forbundet med svært høy risiko. Dette tiltaket tilhører risikoforhold G Vareleveranse/ driftskjøretøy oppstilt i kjørefelt og H1 Forsinket rutebuss som følge av varelevering eller andre hindringer i terminalen, H2 Stress, psykososiale arbeidsforhold, samt N varelevering ved utkjøring sør i terminalen. Disse risikoforholdene har ulik vurdering, men forhold G er vurdert til høy/ rød risiko, slik at tiltaket bør derfor gis høy prioritet.

4.10. Organisatoriske tiltak

Dersom flytting av vareleveringen ut av terminalen anses som uaktuelt, bør det vurderes om varelevering kan organiseres til tidspunkter på dagen der det er mindre busstrafikk i terminalen. Dette gjelder spesielt leveranser som tar lengre tid. Tanking av øl gjøres via tilkobling i vegg i bussterminalen, noe vi har fått oppgitt kan ta inntil 15 minutter. Denne type leveranser bør begrenses til et tidsrom med lite busstrafikk. Vi har fått oppgitt at kl 10-13 på dagen er et slikt tidsrom, men dette bør undersøkes nærmere.

I noen tilfeller vil det bli konflikter mellom varelevering, øltanking eller søppelhenting inne i terminalen, selv om tiltak utføres. Det bør da foreligge instruksjoner til sjåførene om hvordan de skal forholde seg i slike tilfeller. Eksempelvis må rygging ut av terminalområdet unngås, da det er forbundet med svært høy risiko.

Disse tiltakene tilhører risikoforhold G Vareleveranse/ driftskjøretøy oppstilt i kjørefelt og H1 Forsinket rutebuss som følge av varelevering eller andre hindringer i terminalen, H2 Stress, psykososiale arbeidsforhold, samt N varelevering ved utkjøring sør i terminalen. Disse risikoforholdene har ulik vurdering, men forhold G er vurdert til høy/ rød risiko, og vurdering av tiltaket bør derfor gis høy prioritet

5. VIDERE ARBEID

5.1. Vurdering av lysforhold

I rapporten er det bemerket vanskelige lysforhold, men det er ikke gjennomført konkrete lysberegninger eller analyser av belyningsanlegget.

Lysforholdene i bussterminalen er i dag ikke tilfredsstillende ut ifra observasjoner og tilbakemelding fra brukere, især ikke når det er dagslys utenfor terminalen. Det bør gjennomføres en nærmere kartlegging av lysforholdene og eventuelt foreslås spesifikke tiltak for utbedring av forholdene.

Det finnes veiledende krav til lysforhold ved utforming av tunnelbelysning, som for eksempel i *Statens vegvesens Håndbok V124 Teknisk planlegging av veg- og tunnelbelysning* og flere av prinsippene som gjelder ved tunnelinnganger kan være aktuelle å benytte i utbedring av lysforholdene ved bussterminalen.

Bussterminalen må sees på som et område hvor det er betydelig høyere sannsynlighet for blanding mellom myke trafikanter og tunge kjøretøy enn ved en typisk tunnelinngang. Dermed bør også lysforholdene inn til bussterminalen være minst like gode som for en moderne tunnel, men dette er ikke tilfellet i dag.

5.2. Medvirkning til opparbeidelse av park

Prostneset park og byrom som det er søkt rammetillatelse for bør sikre tilstrekkelig medvirkning fra operatørene som skal benytte seg av reguleringsområdet nord for bussterminalen. Allerede for eksisterende situasjon er det tidvis mange busser som står oppstilt ved parkområdet for regulering av ruter.

Dersom trafikkmengden øker som planlagt vil området kunne bli kritisk med hensyn til trafiksikkerhet, især siden opparbeidelsen av parken med stor sannsynlighet vil medføre en betydelig økning av antall fotgjengere i området.

5.3. Varelevering til hurtigbåtene

Varelevering til hurtigbåtene foregår ofte ved at varebilene står i kjørefeltet på utsiden av utkjøringen fra terminalen. Da sperrer de for utkjøring, noe som skaper forsinkelse, frustrasjon og stress fra bussjåfører i rute. Vi har fått opplyst at varebilene skal kjøre innenfor porten til hurtigbåtkaia når de leverer varer og drivstoff, men dette oppleves antakelig som en tungvint løsning, da de fleste velger å bli stående på utsiden av porten. I tillegg er det to porter varebilene må passere for å få mulighet til å snu på kaia før de kjører ut igjen. Dette medfører at varebilene og tankbilene rygger ut etter varelevering. Tankbilene er da avhengige av å rygge gjennom to kryss og passere 3 fotgjengerfelt før de kan snu ved Roald Amundsens plass. Dette er kommet frem via intervju med sjåfører fra Nobina, men er ikke undersøkt nærmere. Vurderes likevel som forhold med meget høy risiko og noe som må vurderes nærmere.

Når ny løsning med tube for tilkomst av passasjerer til hurtigbåtene kommer på plass, bør det sees på tiltak med å fjerne en eller begge portene, og dermed legge til rette for at disse kjøretøyene får snudd på kaiområdet.

5.4. Kryss/ rundkjøring Samuel Arnesens gate/ Kaigata

Krysset Samuel Arnesens gate / Kaigata oppleves som et rotete kryss/ rundkjøring. Det er til og med usikkerhet om dette er et kryss eller en rundkjøring, i praksis er det en blanding mellom snulomme og rundkjøring. Det er stor trafikk her, det er atkomst til Havneterminalen og til byens største hotell, samt en del mindre aktører i området. Taxitrafikk, varelevering, busstrafikk, privatbilister, samt en stor andel turister og andre myke trafikanter beveger seg i dette området. Ut fra intervju og

observasjoner mener vi at dette området virker å ha høy risiko for uønskede hendelser, noe som bør vurderes nærmere.

5.5. Samhandling mellom leietakere

Det bør fasiliteres til bedre samhandling mellom de ulike aktørene ved Prostneset Terminal. For å få terminalen til å fungere optimalt med hensyn til sikkerhet må de utleier og leietakere samarbeide for å utarbeide en helhetlig plan, især med hensyn til logistiske forhold som vareleveranser.

Bussterminalen gir inntrykk av at evt. brukermedvirkning fra operatørene ikke har blitt hørt i tidligere faser, samt at hver enkelt aktør velger tiltak eller løsninger som er enklest for deres virksomhet uten å hensynte hvordan deres løsninger påvirker de øvrige operatørene. Dermed oppstår en situasjon hvor et risikoforhold flyttes fra et område av terminalen til et annet, slik at det blir en annen leietakers problem, uten at risikobildet ved terminalen i sin helhet forbedres.

Ved opparbeidelsen av eventuelle tiltak for bussterminalen vil dette nødvendigvis også måtte avklares med de øvrige aktørene og hvordan tiltakene kan påvirke de øvrige aktørenes drift for å unngå at det iverksettes tiltak som negativt påvirker sikkerheten for øvrige aktører.

VEDLEGG

1. Avviksregistrering fra overvåkingskamera
2. Innspill fra operatør – Intervju med Nobina
3. Risikovurdering grovanalyse
4. Hendelsestreakanalyse – Parkering over gangfelt

VIDERE LESNING

Risikovurdering av Prostneset terminal, Tromsø Trafikkompetanse (mars 2019) for Troms Fylkestrafikk.

Saksbehandler
Alf Arne Øvergård

Vår referanse
01/2019

Deres referanse

Dato
05.03.2019

Tromsø Trafikkompetanse AS er engasjert av Troms Fylkestrafikk for å foreta en ekstern risikovurdering av trafikken på/i/ved Prostneset terminal med følgende momenter i vurderingen:

- 1) Kjørevegen for buss på strekningen fra bussen svinger fra Kirkegata og inn i Samuel Arnesen gate mot Prostneset terminal.
- 2) Innkjøring til terminal, all kjøring og rygging inne på terminalen, utkjøring fra terminalen.
- 3) Kjørevegen for buss på strekningen fra terminalen til den igjen er i Kirkegata.
- 4) Skilting, vegmerking, og lysforhold på nevnte strekninger.
- 5) Trafikkflyt og samspill mellom passasjerer og busser inne på terminalen.
- 6) Eksisterende lomme som er avsatt og skiltet til HC-parkering utenfor Havneterminalen sin inngang i 1. etasje mot vest, med tanke på hvordan denne må utbedres/ombygges/skiltes om den skal benyttes til busslomme for by-buss (15 meters buss), samt en vurdering av fordeler/ulempes med en tilknytning til by-buss utenfor terminalen mot en tilknytning inne i terminalen.
- 7). Endring av rutetrase slik at ved avgang fra terminalen kjører bussene opp Roald Amundsens plass (på sørsiden av Roald Amundsen parken) for å sving til høyre og deretter venstre for å fortsette nordover Sjøgata.

Post- og besøksadresse

Tromsø Trafikkompetanse AS
Albertsvingen 2
9020 Tromsdalen

Telefon

951 95 214
924 27 578

E-post

post@ysktroms.no

Web

www.ysktroms.no

Kontonummer

9484 07 32953

Org.nr.

915 299 156

Hvorfor risiko vurdere:

Hensikten med risikovurderingen er å avdekke:

Hva som kan gå galt?

Hva kan gjøres for å forhindre dette?

Hva kan gjøres for å redusere konsekvensen så fremst det likevel skjer?

I tillegg er følgende moment vurdert:

Et arbeidsmiljø som er helsefremmende og gir full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger for sjåførere og annet arbeid i nevnte områder.

Et område som fremstår som sikkert og oversiktlig for trafikanter og passasjerer, som frekventerer Prostneset terminal.

Risikomatriksen skal benyttes for å vurdere alvorlighetsgraden av hendelser hvor risikoverdier over 6 poeng raskt vil kreve tiltak til utbedring.

Innhold:

- A. Bakgrunn og hensikt
- B. Metode ved risikovurdering
- C. Risikomatrikse
- D. Risikovurderingen
- E. Konklusjon
- F. Trafikkregler
- G. Bilder

A. Hensikt med risikovurderingen:

Hensikten med denne risikovurderingen er å konkretisere behov for tiltak.

B. Metode ved risikovurdering:

- Det vært gjennomført flere befaringer i og rundt Prostneset terminal over flere dager både i og utenfor rushtiden.
- Representanter fra busselskapene Nobina, Torghatten og Boreal har deltatt ved en av befaringene og gitt anledning til å påpeke sine problemstillinger.
- Det har vært lagt til grunn tegning og skiltvedtak for terminal og omkringliggende områder.

C. Risikomatrise

1 = svært liten sannsynlighet	Mindre enn en gang hvert 10 år.	1 = ufarlig	Ubetydelige personskader og materielle skader. Påvirker ikke omdømme og gir ikke medieomtale.	1	Akseptabelt	
2 = liten sannsynlighet	Mellom en gang hvert år og en gang hvert 10 år.	2 = farlig	Mindre alvorlige personskader og materielle skader. Påvirker i liten grad omdømme med mulighet for negativ medieomtale.	4-2	Tiltak på lang sikt	3
3 = stor sannsynlighet	Mellom en gang hvert år og månedlig.	3 = kritisk	Betydelig personskader og materielle skader. Påvirker omdømme negativt og gir negativ medieomtale.	9-6	Tiltak på kort sikt	2
4 = svært stor sannsynlighet	Oftere enn månedlig.	4 = Meget kritisk	Kan resultere i død og omfattende materielle skader. Reduserer omdømme og nasjonal negativ medieomtale.	16-10	Straks tiltak	1

Risikoverdi = sannsynlighet x konsekvens.

Enkeltverdien 3 og 4 vurderes spesielt mht. tiltak.

D. Risikovurderingen:

For denne risikovurderingen benyttes nedenstående mal for kartlegging av nevnte problemstillinger.

Hendelser / Situasjoner / Sted	Hva kan skje / observasjon	Antatte konsekvenser (Helse miljø og sikkerhet)	Risikoverdi (konsekvens x sannsynlighet)	Tiltak
Kjørevegen for buss på strekningen fra bussen svinger fra Kirkegata og inn i Samuel Arnesen gate mot Prostneset terminal'	<p>Redusert handlingsrom for manøvrering.</p> <p>Idet buss og andre lange kjøretøy svinger til høyre fra Kirkegata i krysset med Samuel Arnesensgt. og inn mot terminalen må de svinge over i venstre motgående kjørefelt.</p> <p>Denne manøveren skjer før de kommer inn i krysset og fortsetter gjennom hele krysset.</p>	<p>Redusert handlingsrom for manøvrering av buss.</p> <p>Risiko for skade på materiell og eiendom</p> <p>Overtredelse av vegtrafikklovgivning.</p> <p>Straffeforfølgning av sjåfør med fare for inndragning av førerrett</p>	<p>$4 \times 2 = 8$</p> <p>4 = svært stor sannsynlighet 2 = Farlig</p>	<p>Tiltak på kort sikt, 2</p> <p>Korte inn/beskjære rabatten og kantstein ved innkjøringen slik at sving inn til terminalområdet kan skje i sitt eget kjørefelt.</p> <p>Fjerne trafikkøya like etter innkjøringen mot terminalen. Det vil da tvilsomt være behov for å beskjære rabatten/kantstein.</p>
Motstridene skilting med privatrettslige trafikkskilt ved innkjøring til kai/terminalområdet. Tekst på norsk uten skiltsymbol Innkjøring til bl.a. parkeringsplass for bilutleie	<p>Man får uønsket trafikk inn på kai/terminalområdet med kaotisk stans og parkering, som igjen fører til en ukontrollert blanding av bil, buss, lastebil og myke trafikanter.</p> <p>Redusert handlingsrom for manøvrering av buss.</p>	<p>Risiko for skade på person.</p> <p>Risiko for skade på materiell, og eiendom</p> <p>Påvirker omdømme negativt og gir negativ medieomtale.</p> <p>Overtredelse av vegtrafikklovgivning.</p> <p>Straffeforfølgning av sjåfør med fare for inndragning av førerrett</p>	<p>$4 \times 2 = 8$</p> <p>4 = svært stor sannsynlighet 2 = Farlig</p>	<p>Tiltak på kort sikt, 2</p> <p>Bedre skilting som klargjør hvilke kjøretøy, som har adgang til området samt skilting av reguleringsplass</p> <p>Inngjerding samt flytte inn/utkjøring for bilutleieområdet slik at det ikke gis anledning å kjøre inn på terminalområdet.</p> <p>Sikrere kanalisering av fotgjengere til og fra bilutleieområdet.</p> <p>Oppsett av bom slik at kun kjøretøy med adgang til terminalen</p>

				og området foran terminalen får adgang.
--	--	--	--	---

Hendelser / Situasjoner / Sted	Hva kan skje / observasjon	Antatte konsekvenser (Helse miljø og sikkerhet)	Risikoverdi (konsekvens x sannsynlighet)	Tiltak
<p>Innkjøring til terminal, all kjøring og rygging inne på terminalen, utkjøring fra terminalen.</p> <p>Trafikkflyt og samspill mellom passasjerer og busser inne på terminalen.</p>	<p>Buss rygger uten å ha kontroll på omkringliggende omgivelser</p> <p>Fotgjengere ukontrollert inne på terminalen rundt og bak parkerte busser. Barn/ungdom nytter området som lekeplass</p> <p>Mangel på skilting og orientering for avstigende passasjerer</p> <p>Smal kjørebane ved utkjøring fra terminalen.</p> <p>Varelevering i spor for avlastning av passasjerer der buss i rute blir forsinket samt godshåndtering blandet sammen med passasjerer</p>	<p>Påkjørsel av fotgjengere spesielt ved rygging, men også ved start kjøring fremover fra spor for avlastning</p> <p>Redusert handlingsrom for manøvrering av buss.</p> <p>Risiko for skade på materiell, og eiendom</p> <p>Forsinkelse i rutetrafikken</p> <p>HMS brudd med varelevering på gangfelt med fotgjengere rundt og i vareleveringsområdet.</p> <p>Påvirker omdømme negativt og gir negativ medieomtale.</p> <p>Overtredelse av vegtrafikklovgivning.</p> <p>Straffeforfølgning av sjåfør med fare for inndragning av førerrett</p>	<p>4 x 4 = 16</p> <p>4 = svært stor sannsynlighet</p> <p>4= meget kritisk</p>	<p>Prioritet 1, Strakstiltak</p> <p>Maling av østvegg (bak bussene) i lys farge for bedre kontrast og sikt.</p> <p>Montere kamera bak hvert enkelt spor med skjerm foran bussen slik at sjåføren ser hva som er bak bussen</p> <p>Pålegg om bruk av varselblink (nødblink) ved rygging samt orientering med skilt «vikeplikt for ryggende buss»</p> <p>Oppsett av fysiske gjerder for bedre og tryggere kanalisering av fotgjengere</p> <p>Bedre skilting for passasjerer med utgang, taxi, shuttlebuss og sightseeing</p> <p>Fjerne store deler av sørlige del av perrong, som ikke nyttes til annet enn lekeplass for barn.</p> <p>Opprette annet leveringssted for varer alternativt i fastsatt tidsrom uten busstrafikk</p>

Hendelser / Situasjoner / Sted	Hva kan skje / observasjon	Antatte konsekvenser (Helse miljø og sikkerhet)	Risikoverdi (konsekvens x sannsynlighet)	Tiltak
Kjørevegen for buss på strekningen fra terminalen til den igjen er i Kirkegata.	<p>Utkjøring fra terminalen er uforholdsmessig smal og trang.</p> <p>Biltrafikk kjørende i strid med skilt 306.1. «forbudt for motorvogn» samt parkert på sørsiden av terminalen.</p> <p>Fotgjengertrafikk i kjørebanelen på sørsiden av terminalen</p> <p>Kaigata ved terminalen og til dels videre forbi tidligere bussoppstillingsplass på Prostneset fremstår i rushtiden til tider som et virvar av kjørende og gående trafikk.</p>	<p>Redusert handlingsrom for manøvrering av buss.</p> <p>Risiko for skade på materiell, og eiendom</p> <p>Forsinkelse i rutetrafikken</p> <p>Påvirker omdømme negativt og gir negativ medieomtale.</p> <p>Overtredelse av vegtrafikklovgivning.</p> <p>Straffeforfølgning av sjåfør med fare for inndragning av førerrett</p>	<p>4 x 2 = 8</p> <p>4 = svært stor sannsynlighet 2 = Farlig</p>	<p>Tiltak på kort sikt, 2</p> <p>Oppsett av bom slik at kun kjøretøy med adgang til terminalen og området foran terminalen får adgang.</p> <p>Skilting blir overflødig og man oppnår effekt av reguleringene.</p> <p>Oppsett av fysiske gjerder for bedre og tryggere kanalisering av fotgjengere. Gjelder spesielt kjøreveien på sørsiden av terminalen, men Kaigata ved terminalen bør også vurderes</p> <p>Opprette gangfelt i Kaigata ved terminalen</p> <p>Gjennomgang av all form for skilting og regulering i aktuelt området.</p>
Kirkegata mellom Kaigata og Sjøgata	<p>Busstopp på begge sider (merket med flybussen på nordsiden)</p> <p>Passasjerer krysser Kirkegata der det passer dem best.</p>	<p>Medfører stans kjørende trafikk</p> <p>Passering av buss ved busstopp uten nødvendig kontroll av passasjer til og fra disse bussene.</p> <p>Redusert handlingsrom for manøvrering av buss.</p> <p>Forsinkelse i rutetrafikken</p>	<p>4 x 2 = 8</p> <p>4 = svært stor sannsynlighet 2 = Farlig</p>	<p>Tiltak på kort sikt, 2</p> <p>Flytte disse busstoppene til Prostneset terminalen og problemet er løst.</p>

Hendelser / Situasjoner / Sted	Hva kan skje / observasjon	Antatte konsekvenser (Helse miljø og sikkerhet)	Risikoverdi (konsekvens x sannsynlighet)	Tiltak
<p>Skilting, vegmerking, og lysforhold på nevnte strekninger.</p>	<p>Skilting for passasjerer og publikum er omtalt tidligere og er langt på vei fraværende.</p> <p>Flere av skiltene ment for kjørende trafikk er uklare i sin betydning kun i tekst og manglende symbol f.eks. »Kun tillatt for akkreditert kjøring»</p> <p>Blanding av privatrettslige skilt og offentlige trafikkskilt</p> <p>Buss som pr. i dag ikke skal nytte seg av sporene for rutebuss bruker disse for transport av charterturister og sightseeing.</p> <p>Parkeringsplass er skiltet med skilt 372 «parkering forbudt»</p> <p>Lysforhold fremstår som gode foruten at ved inn/utkjøring til terminalen kan dags/sollys virke blendene for bussjåførene</p>	<p>Det oppstår misforståelse samt utnyttelse av uklar skilting, som medfører at trafikantene beveger seg i strid med skiltingen.</p> <p>Dette medfører uønsket trafikk og parkering i og utenfor terminalområdet samt kjørende trafikk i mot kjøretning for buss.</p> <p>Forsinkelse i rutetrafikken</p> <p>Sporene kan være opptatt når rutebuss som er tiltenkt dette sporet ankommer.</p> <p>Bilister som skal hente passasjerer har ingen plass å parkere i påvente av passasjerer som ankommer terminalen, som medfører kaotisk parkering og av/påstigning samt parkering i strid med skilting.</p> <p>Privatrettslige skilt kan ikke irreføres</p> <p>Påvirker omdømme negativt og gir negativ medieomtale.</p> <p>Sollys blander sjåførene som medfører redusert sikt.</p>	<p>$4 \times 2 = 8$</p> <p>4 = svært stor sannsynlighet 2 = farlig</p>	<p>Tiltak på kort sikt, 2</p> <p>Gjennomgang for å endre skilting slik at den enkelt kan forstås.</p> <p>Søke om å nytte offentlige skilt, som kan irreføres.</p> <p>På flere steder opprette fysisk sperring i form av bom. Skilting blir overflødig og man oppnår effekt av reguleringene.</p> <p>Adgang i form av skiltgjenkjenning eller bomåpner.</p> <p>Blending av sollys fremstår som et redusert risikoforhold ved innføring av de andre tiltak inne i terminalen samt at sjåføren tilpasser kjørehastigheten og tar høyde for redusert sikt.</p>

Hendelser / Situasjoner / Sted	Hva kan skje / observasjon	Antatte konsekvenser (Helse miljø og sikkerhet)	Risikoverdi (konsekvens x sannsynlighet)	Tiltak
<p>Eksisterende lomme som er avsatt og skiltet til HC-parkering utenfor Havneterminalen sin inngang i 1. etasje mot vest, med tanke på hvordan denne må utbedres/ombygges/skiltes om den skal benyttes til busslomme for by-buss (15 meters buss), samt en vurdering av fordeler/ulemper med en tilknytning til by-buss utenfor terminalen mot en tilknytning inne i terminalen.</p>	<p>Dagens parkeringslomme skiltet HC parkering er for liten i lengde og bredde for å kunne betjene buss.</p> <p>Det vil være en gangtid på flere minutter mellom dette busstoppet og busstoppene inne i terminalen</p>	<p>Omkostninger for å bygge HC parkeringen om til busstopplomme.</p> <p>Busstoppet vil med stor sannsynlighet være opptatt av biler i rushtiden, som vil lage hindringer for buss som skal betjene dette stoppet.</p> <p>Forsinkelse i rutetider</p> <p>Vanskelig å finne erstatning for HC parkering.</p> <p>P.g.a. utomhus stopp vil det ikke innby til økt bruk av buss</p> <p>Lang gangvei mellom dette busstoppet og de øvrige terminalstoppene vil heller ikke innby til økt bruk av buss.</p>	<p>$4 \times 2 = 8$</p> <p>4 = svært stor sannsynlighet 2 = Farlig</p>	<p>Tiltak på kort sikt, 2</p> <p>Eksisterende HC parkering utvides i lengde og bredde for å gi plass til buss.</p> <p>Beregne plass til busstur ved passasjerenes opphold i påvente av bussavgang.</p> <p>Planlegge nytt formålstjenlig sted for HC parkering.</p> <p>Rutetider for denne bussruten må ta høyde for forsinkelser ved dette busstoppet og da spesielt i rushtidene.</p>

Hendelser / Situasjoner / Sted	Hva kan skje / observasjon	Antatte konsekvenser (Helse miljø og sikkerhet)	Risikoverdi (konsekvens x sannsynlighet)	Tiltak
Endring av rutetrase slik at ved avgang fra terminalen kjører bussene opp Roald Amundsens plass (på sørsiden av Roald Amundsen parken) for å sving til høyre og deretter venstre for å fortsette nordover Sjøgata.	<p>Buss skal kjøre i oppoverbakke med smal kjørebane der det er parkering på ene siden og taxiholdeplass på andre siden</p> <p>Ved vinterføre stor sannsynlighet for at bussen mister veigrep ved stans og ikke klarer å kjøre videre</p> <p>Ved sving til høyre i Kirkegata vil det måtte rygges opptil flere ganger før å greie svingen.</p>	<p>Påkjørsel av fotgjengere spesielt ved rygging, men også ved start kjøring fremover fra spor for avlastning</p> <p>Redusert handlingsrom for manøvrering av buss.</p> <p>Risiko for skade på materiell, og eiendom</p> <p>Forsinkelse i rutetrafikken</p> <p>Påvirker omdømme negativt og gir negativ medieomtale.</p> <p>Overtredelse av vegtrafikklovgivning.</p> <p>Straffeforfølgning av sjåfør med fare for inndragning av førerrett</p>	<p>4 x 3 = 12</p> <p>4 = svært stor sannsynlighet 3 = kritisk</p>	<p>Prioritet 1, Strakstiltak</p> <p>Stenge Roald Amundsen for all annen trafikk</p> <p>Flytte taxiholdeplass</p> <p>Beskjære øvre del av Roald Amundsen parken slik at sving til høyre i Kirkegata kan gjøres i en manøver.</p>

E. Konklusjon:

- Flere av tiltakene innebærer fysiske endringer med blant annet montering av flere bommer som erstatning for trafikkskilt, som vil medføre at man oppnår en regulering av all trafikk ut fra hensikten.
- Fjerne trafikkøy eller korte inn midtrabatt og kantstein ved innkjøring til terminalområdet i krysset Kirkegata/Samuel Arnesensgate
- Endre innkjøring til parkeringsplass for leiebiler. Hele området på denne siden av terminalen fremstår som direkte upraktisk regulert med arealer, som ikke nyttes optimalt.
- Fjerne deler av plattformen ved utkjøring fra terminalen.
- Oppsett av gjerder for sikrere kanalisering av fotgjengere. Gjeldende både til bilutleieområdet, inne i terminalen og på sør og vestsiden av terminalen
- Kamera med stor skjerm for sjåførene for sikrere forhold ved rygging.
- Informasjonsskilt for passasjerer.
- Gjennomgang av eksisterende skilting
- Flytte busstopp i omkringliggende område til terminalen.
- Terminalen fremstår med en betydelig større kapasitet av busstrafikk enn det som utnyttes i dag.
- I tillegg til nåværende busstrafikk vil det å flytte bybusser med busstopp i nærheten, flybuss, chartertrafikk og sightseeing til terminalen med området utenfor vil man optimalisere trafikkflyt og samspill mellom passasjerer og busser i og rundt Prostneset terminal.
- Skilting, merking og regulering av Prostneset terminal med omkringliggende område bør gjennomgå i sin helhet av personer med innsikt rundt trafikk med store kjøretøy og da spesielt buss samt faglig god trafikkregulerende kunnskap og innsikt.

F. Vegtrafikkloven m/forskrift:

§ 3. *Grunnregler for trafikk.*

Enhver skal ferdes hensynsfullt og være aktpågivende og varsom så det ikke kan oppstå fare eller voldes skade og slik at annen trafikk ikke unødige blir hindret eller forstyrret.

Trafikkreglene:

§ 9. *Særlige plikter overfor gående*

1. Kjørende skal la gående få tilstrekkelig plass på veggen.

§ 11. *Ryggning og vending*

1. Den som rygger eller vender, har vikeplikt for annen trafikant. Er utsikten ikke tilstrekkelig, må det ikke foretas ryggning eller vending uten at en annen passer på eller fører ved selvsyn har forvissnet seg om at det ikke kan oppstå fare eller skade

§ 19. *Særlige bestemmelser for gående*

1. Gående skal nytte gangveg, fortau eller vegens skulder. Er det ikke rimelig på grunn av farten mv. eller mulig å gjøre dette, kan gående nytte sykkelveg, sykkelfelt eller kjørebane.

Gående som nytter kjørebane, skal gå ytterst til venstre i gangretningen, men ytterst til høyre dersom han leier sykkel. Motsatt side av kjørebanen kan nyttes dersom den gående ellers ville bli utsatt for fare, eller hvis særlige forhold tilsier det.

2. Gående skal krysse kjørebanen i gangfelt, på gangbru eller i gangtunnel når det finnes i nærheten. Ellers skal gående gå rett over kjørebanen og fortrinnsvis ved vegkryss.

Før kryssing av kjørebanen utenfor gangfelt skal gående forvissne seg om at det ikke volder fare for eller unødige hindrer eller forstyrrer annen trafikant.

G. Bilder



Figur 1 Innkjøring til terminal fra Samuel Arnesensgt



Figur 2 Privatrettslig skilt uten symbol. Må kunne lese norsk for å forstå betydningen samt har ingen strafferettslig følger.



Figur 3 Busstrafikk som venter på passasjer utenfor rute og opptar spor for rutebuss.



Figur 4 Busstrafikk som venter på passasjerer utenfor rute og opptar spor for rutebuss.



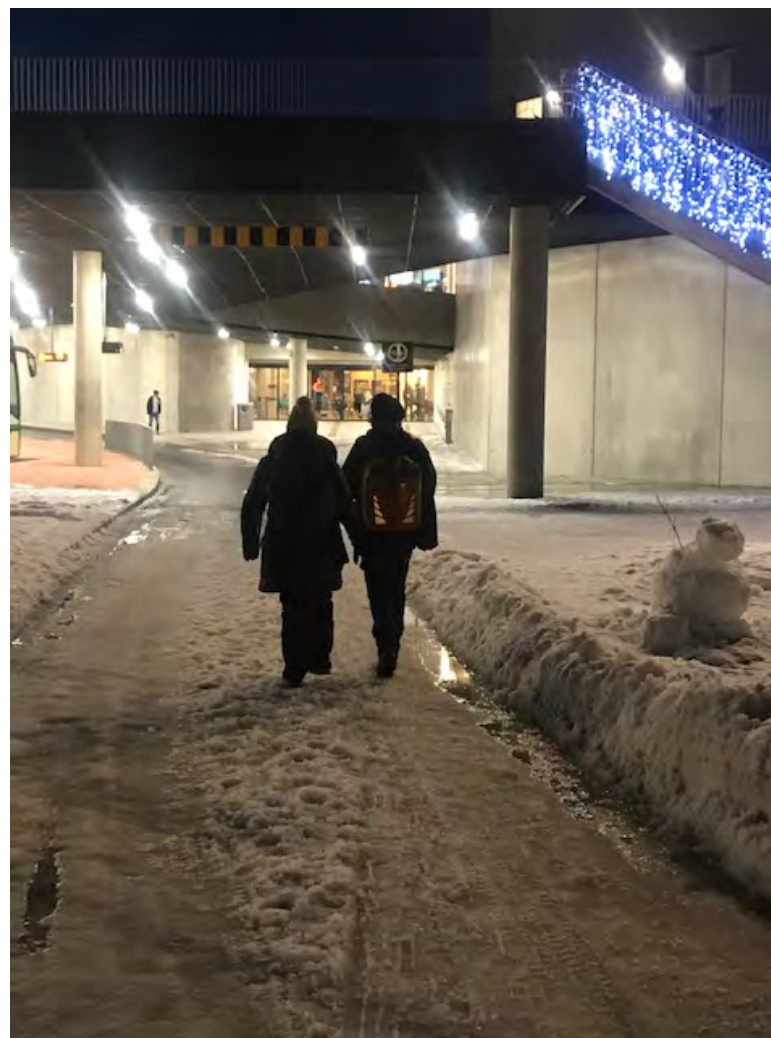
Figur 5 Skilt som gir varelevering adgang til spor 8 ikke tidsbegrenset



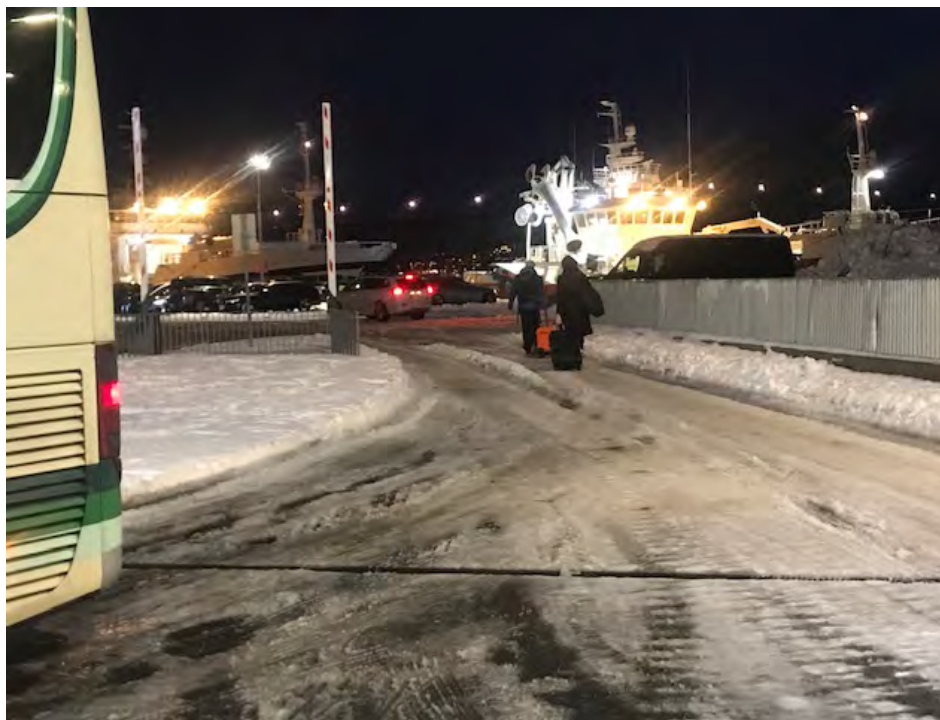
Figur 6 Ikke "akkreditert" trafikk venter på passasjerer ved innkjøring til terminalen



Figur 7 Varelevering i spor 8, som kan være til hinder for buss i rute. Samt uheldig lossested på gangfelt.



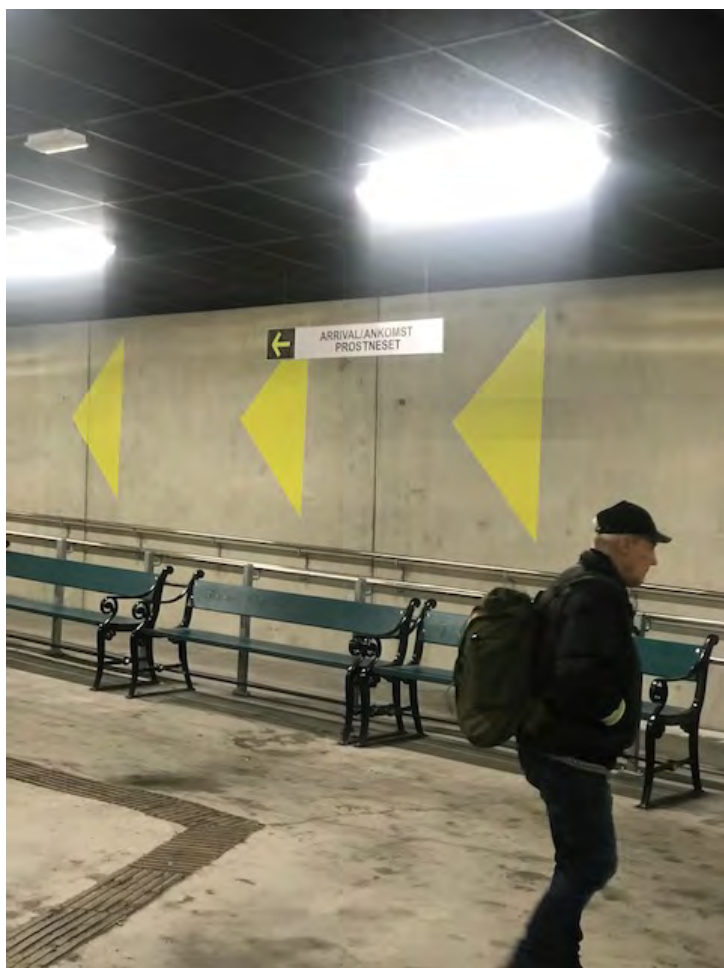
Figur 8 Fotgjenger trafikk i kjørebanen spor 8



Figur 9 Fotgjengertrafikk i kjørebanelen innkjøring til terminalen



Figur 10 Fotgjengertrafikk krysser sporene korteste vei



Figur 11 Merking og skilting lengre inn i terminalen



Figur 12 Hvorfor ikke merking og skilting her?



Figur 13 Hvor skal jeg nå gå?



Figur 14 Små skrift for merking av spor. Her kan man nyttet seg av stolpen



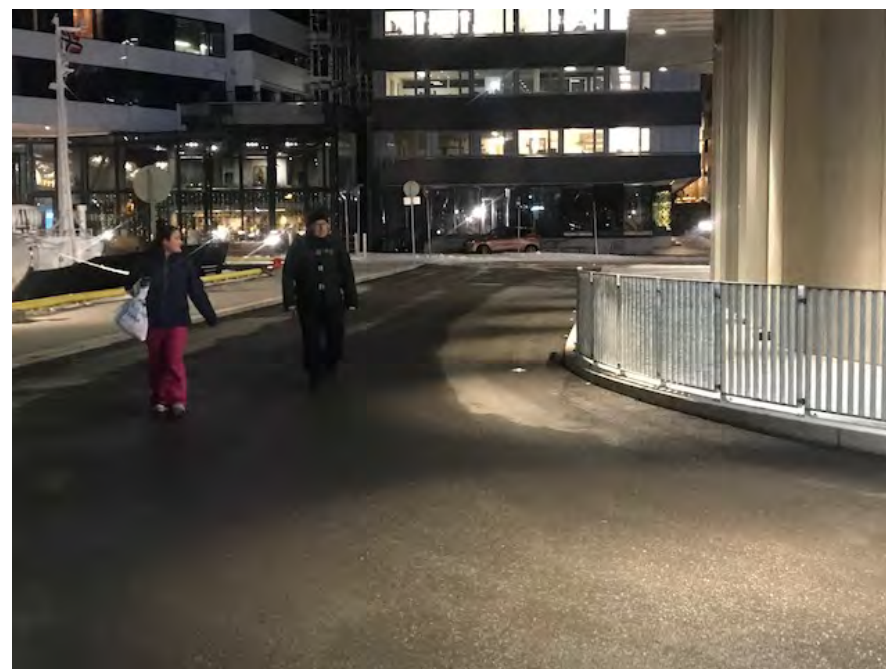
Figur 15 Utforming av perrong, som gir begrenset handlingsrom for buss. Enden av perrong nyttes ikke til noe og er unødvendig.



Figur 16 Sørenden av perrong til hinder for manøvrering av buss. Hvorfor har spor 8 merking for vikeplikt?



Figur 17 Som fig. 15.



Figur 18 Fotgjenger som nytter kjørebane og går mot bussens kjøreretning



Figur 19 Som fig. 17.



Figur 20 Mørk vegg bakk bussene. Bør males lys for bedre sikt og kontrast ved rygging.



Figur 21 Beskjæring/innsnevring av perrong vil gi økt handlingsrom for buss ved utkjøring fra terminal



Figur 22 Skilt 306.1. som ikke etterkommes av personbil trafikk. Ved montering av bom og gjerde også på høyre side vil problemet både med uønsket biltrafikk og fotgjengere være løst.



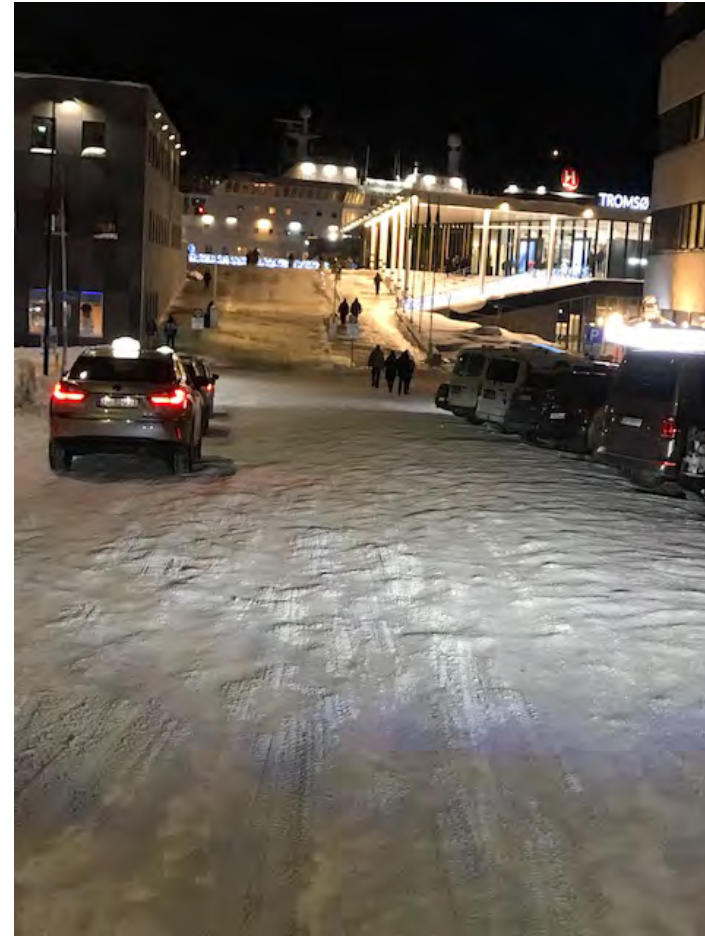
Figur 23 Ved bruk av bom vil svingforbudskiltet være overflødig, som det forøvrig er nå også.



Figur 24 3 stk. trafikkskilt 306 - Trafikkforbud av 5 likelydende skilt på tilnærmet samme sted.



Figur 25 Parkeringsplass hvor det ikke er anledning å parkere for å vente på passasjerer fra terminalen.. Hva skal den ellers nyttes til?



Figur 26 Roald Amundsens plass med taxiholdeplass og parkering hvor buss skal kjøre opp bakken mot Kirkegata. Prostneset terminal i bakgrunnen.



Figur 27 Roald Amundsens plass mot Kirkegata. Her skal buss svinge til høyre i Kirkegata for deretter til venstre i Sjøgata.



Figur 28 HC parkering i Kai gata ved terminalen.



Figur 29 Busstopp i Kirkegata merket flybussen.



Figur 30 Busstopp i Kirkegata mot Roald Amundsens plass på motsatt side av busstopp merket flybussen



Figur 31 Bunkringssted fra tankbil til hurtigbåtene



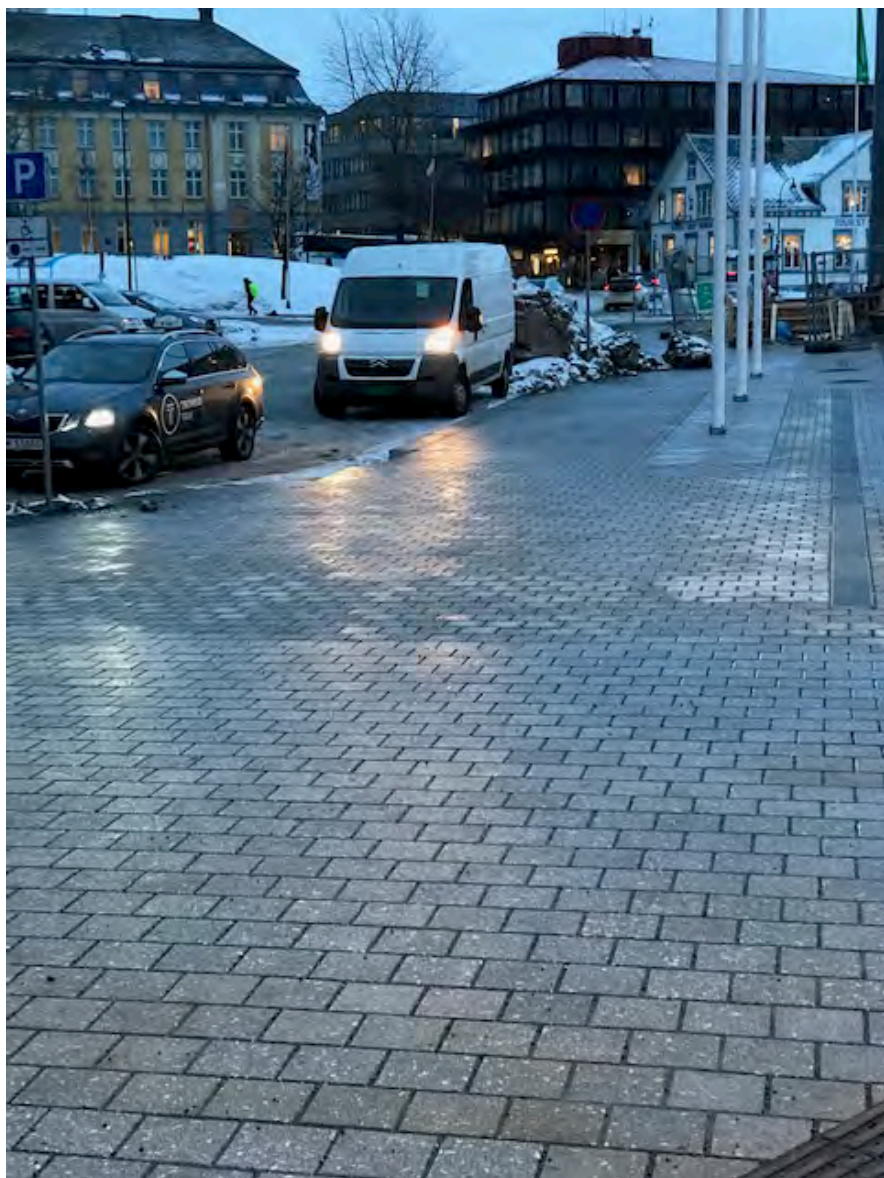
Figur 32 Eksiterende rundkjøring



Figur 33 kaotiske tilstander med ryggende lastebiler og biler mot innkjøring forbudt iblandet fotgjengere



Figur 34 Busstrafikk fra terminalen blir forsinket grunnet kaotiske trafikktilstander



Figur 35 HC parkering nyttes til parkering for alt annet enn HC brukere



Juridisk redegjørelse, reklamasjon og sluttoppgjør, Prostneset Bussterminal

Som følge av uenighet med Tromsø Kommune om det økonomiske oppgjøret for bussterminalen, har WSP Norge på oppdrag for Tromsø Havn utført en juridisk vurdering av problemstillingen knyttet til dagmulkt og reklamasjon.

Bakgrunn for saken

Det vises til Tromsø kommunes fradrag i sluttoppgjør, og reklamasjon for Prostneset bussterminal.

Den 20.09.16/31.10.16 ble det inngått avtale (heretter benevnt som avtalen) mellom Tromsø kommune og Tromsø Havn KF om oppføring av bussterminal på Prostneset i Tromsø kommune. Bussterminalen skulle oppføres på bakkeplan som en del av den nye havneterminalen. Tromsø Havn KF skulle ifølge avtalen sørge for oppføringen av bussterminalen. Totalentreprenør for prosjektet var Peab Bjørn Bygg AS. WSP Norge har vært engasjert som prosjektleder for Tromsø Havn KF.

Bussterminalen ble overtatt av Tromsø kommune den 15.06.18.

Avtalen mellom Tromsø kommune og Tromsø Havn KF, NS 8407

Avtalen mellom Tromsø kommune og Tromsø Havn KF gjaldt oppføring og overdragelse av bussterminal for regions- og distriktsbusser på Prostneset. Avtalen sier ikke eksplisitt at NS 8407 skal legges til grunn, men henviser til NS 8407 flere steder.

I avtalens punkt II er NS 8407 ikke oppgitt som en del av avtalens dokumenter, men punktet inneholder en bestemmelse som sier at avtalens dokumenter tolkes iht. punkt 2.2 i NS 8407 slik at Tromsø kommune ikke har større rettigheter overfor Tromsø Havn KF enn det som følger av det underliggende kontraktsforhold mellom Tromsø havn og totalentreprenøren. NS 8407 er lagt til grunn mellom Tromsø havn KF og totalentreprenøren. I følge prosjektleder Stig Hansen har Tromsø Havn og Tromsø kommune i tilfeller hvor avtalen har vært taus benyttet bestemmelsene i NS 8407.

Avtalen viser flere steder til NS 8407, f.eks. i punkt VII Fremdrift (dagmulkt/NS 8407 punkt 40.3), punkt IX Overtagelse (NS 8407 punkt 37) og punkt X Mangler og reklamasjon (NS 8407 punkt 42). Da disse bestemmelsene naturlig henger sammen med systemet, oppbygningen og øvrige bestemmelser i NS 8407, er det naturlig å legge til grunn at NS 8407 skal benyttes der avtalen mellom partene er taus.

Det bemerkes at avtalen ikke innehar bestemmelser om sluttoppgjør utover det som fremgår av punkt V Vederlag og punkt XI Overføring av justeringsrett av merverdiavgift.



Foreligger avtale om utsatt overtagelse/sluttdato til 15.06.18

Overtagelsen av bussterminalen fra entreprenør til Tromsø Havn KF (byggherre) skulle ifølge avtalen punkt IX gjelde som overtagelsesforretning mellom Tromsø Havn KF og Tromsø kommune. Bussterminalen ble ifølge overtagelsesprotokollen overtatt fra totalentreprenør og av Tromsø kommune den 15.06.18.

Opprinnelig avtalt overtagelse var ifølge avtalen planlagt den 06.03.18. I brukermøtet den 27.02.18 ble fremdrift diskutert, og man ble enige om en utsettelse av overtagelsesdatoen til 15.06.18. Tromsø kommunes representant var tilstede i dette møtet. Begrunnelsen for å flytte overtagelsesdatoen var at infrastruktur, herunder kommunale veier, i tilknytning til bussterminalens ikke var ferdigstilt før 15.06.18. Infrastruktur i tilknytning til anlegget skulle ifølge utbyggingsavtale mellom Tromsø havn og Tromsø kommune datert 13.12.2016 prosjekteres og bygges av Tromsø kommune. En overtagelse av bussterminal og tilknyttede kommunale veier var naturlig å se i sammenheng da dette var og er tett knyttet sammen.

I tillegg ble det i møtet 27.02.18 diskutert mindre endringer, blant annet på bakgrunn av en feil på eksisterende sjøvannsledning og snøsmelleanlegg. Disse endringene ville berettigede en utsettelse av avtalt sluttfrist dersom denne fortsatt var 06.03.18. Partene ble raskt enige om endringene i løpet av våren 2018. Da overtagelsen allerede var avtalt utsatt til 15.06.18 ble det ikke bedt om ytterligere fristforlengelse på bakgrunn av disse endringene.

Prosjektleder Stig Hansen skrev på epost datert 07.03.18 en kort oppsummering av hva partene ble enige om i møtet, Tromsø kommunes representant Fred Arne Aleksandersen svarte til dette på e-post 07.03.18:

Jeg vil ta opp deres varsel om endret overtakelse og div. endringer med Tromsø kommunes brukergruppe, hvor vi vil komme med nærmere tilbakemelding.

På generelt grunnlag kan vi allerede nå meddele, at Tromsø kommune ikke kan akseptere endringer på forhold som ikke er bestilt av Tromsø kommune.

Tromsø Havn v/Stig Hansen mottok ingen tilbakemelding om endret overtagelsesdato fra Aleksandersen og brukergruppen. Som nevnt over ble alle varslede endringer løst med Aleksandersen og brukergruppen. Utsatt overtagelse ble ikke omtalt utover de nevnte e-postene, og prosjektleder for Tromsø Havn KF tolket dette som at Tromsø kommune var enig i at overtagelsen var avtalt satt til 15.06.18. Forståelsen underbygges av e-posten til Tromsø kommune v/Vegard Helland som den 13.03.18 skriver at bussterminalen ikke er funksjonell eller klar til bruk uten atkomst for busser og passasjerer, og at en overtakelse av bussterminalen derfor ikke kan skje før atkomst er etablert for busser og passasjerer. E-post med varsel om endret overtagelsesdato fra Stig Hansen datert 07.03.18 ble også vedlagt overtagelsesprotokollen uten innsigelser fra Tromsø kommune.

Til slutt gjøres det oppmerksom på at bussterminalen i all hovedsak var ferdigstilt innen opprinnelig avtalt overtagelsesdato 06.03.18. Det gjensto kun mindre arbeider, og det ble utstedt midlertidig brukstillatelse for bussterminalen den 27.04.18. Det forelå ingen vesentlige mangler iht. det avtalte på dette tidspunktet. Dersom Tromsø kommune i møtet den 27.02.18 og i påfølgende e-poster og møter med tydelighet hadde fastholdt at anlegget skulle overtas innen opprinnelig avtalt sluttfrist, ville Tromsø Havns entreprenør ha innkalt til overtagelsesforretning 06.03.18.



Ut fra dette mener WSP at overtagelsesdato ble avtalt flyttet til 15.06.18.

Sluttoppgjør og Dagmulkt

Den 26.06.18 oversendte Tromsø Havn KF oversendelsesbrev, kontrakt, overtakelsesprotokoll og faktura nr. 753412 på kontraktssum for oppføringen av bussterminalen. I tilsvar skriver Tromsø kommune v/Vegard Helland på e-post den 12.07.18 at det er gjort fradrag for deler av sluttoppgjøret:

Avtalefestet overtakelsestidspunkt er i henhold til avtalen mellom Tromsø Havn og Tromsø kommune dagmulktbelagt. Det er derfor gjort fradrag for et beløp i tråd med dette. Kommunen gjorde oppmerksom på dagmulkten i en e-post av 13. mars.

Beløpet som det ble gjort fradrag for var på 4.324.244,- MNOK Inkl. MVA.

13.07.18 bestrider Tromsø Havn KF v/ Stig Hansen grunnlaget for fradraget og at det er ilagt dagmulkt. I e-posten bes det også om at Tromsø kommune oversender dokumentasjon og oversikt på fradraget som er gjort på faktura 753412 vedr. innbetaling av kontraktsbeløp. Tromsø Havn KF v/Stig Hansen mottok aldri ytterligere dokumentasjon eller oppstilling som viste grunnlaget for fradraget i sluttoppgjøret.

Tromsø kommune ble den 12.09.18 anmodet om å betale sluttoppgjøret iht. sluttoppsettet oversendt og datert 06.09.18. I svar på e-post 01.10.18 skriver Tromsø kommune v/Helland at dagmulktkrav opprettholdes uten noen ytterligere begrunnelse. 16.10.2018 anmodet Tromsø Havn KF på nytt om utbetaling av sluttoppgjør, faktura inkludert forsinkelsesrenter. E-posten inneholdt også «16.10.2018 Notat Sluttoppgjør Bussterminalen».

I følge avtalens punkt VII fremgår det at overleveringsdato er dagmulktbelagt og at NS 8407 pkt. 40.3 skal gjelde tilsvarende. NS 8403 punkt 40.3 regulerer dagmulktens størrelse. Øvrige punkter for håndtering av dagmulkt er ikke direkte regulert i avtalen. Da avtalen henviser til NS 8407 flere steder, og spesielt til punkt 40.3. legges det til grunn at en illeggelse av dagmulkt må følge hovedprinsippene i NS 8407.

Hensikten med dagmulktbestemmelsene slik man kjenner de i NS 8407 er at totalentreprenøren skal motiveres til rettidig overlevering av kontraktsgjennstanden. Det antas at hensikten er den samme for avtalen mellom Tromsø kommune og Tromsø Havn KF.

Tromsø kommune viste ved fradrag i sluttoppgjør til at de gjorde Tromsø Havn KF oppmerksom på dagmulkten i e-post av 13.03.18. Epost av 13.03.18 fra Helland vises det til at: *avtalefestet overtakelsestidspunkt iht. avtalen mellom Tromsø Havn og Tromsø kommune er dagmulktbelagt.* Videre skriver Helland at: *når avtalt overtakelsestidspunkt fravikes, må dette avklares og avtales nærmere mellom Tromsø Havn og Tromsø kommune. Ettersom bussterminalen ikke er funksjonell eller klar til bruk uten atkomst for busser og passasjerer, kan i utgangspunktet ikke overtakelse av bussterminalen skje før atkomst er etablert for busser og passasjerer.*

I e-post 13.03.18 nevnes kun at overtagelsestidspunkt iht. avtalen er dagmulktbelagt, og at overtagelse i utgangspunktet ikke kunne skje før det var etablert adkomst for busser og passasjerer. Som nevnt i punktet ovenfor var Tromsø Havn KF av den oppfatning at partene var enige i at overtagelsesdato ble satt til 15.06.18. E-posten ble derfor tolket som at Tromsø kommune v/Helland også var enig i utsatt overtagelse på bakgrunn av at overtagelse ikke var hensiktsmessig før atkomst for busser og



passasjerer var ferdigstilt. Prosjektet avhold flere møter med Tromsø kommunes representant Fred Arne Aleksandersen våren 2018 for å løse spørsmål omkring endringer. Dagmulkten ble etter 13.03.18 ikke fulgt på annen måte enn at det i e-poster fra Vegard Helland ang. sluttoppgjør sendt 12.07.18 og 01.10.18 vises til at krav om dagmulkt i e-post 13.03.18 opprettholdes.

Til slutt bemerkes det at e-postene av 13.03.18, 12.07.18 og 01.10.18 ikke er sendt ut som formelle brev via Tromsø kommunens saksbehandlingssystem. Det går følgelig ikke frem hverken saksnummer, om e-postene og om fradrag av beløpet er godkjent iht. kommunens rutiner og godkjenningssystem, og om e-postene er journalført i kommunens arkivsystem.

På bakgrunn av dette er det ikke er fremsatt krav om dagmulkt, og fradrag for deler av sluttoppgjør ikke er berettiget.

Reklamasjon

I brev av 04.09.19 reklamerte Tromsø kommune på de forhold ved bussterminalens utforming og utføring som kommunen mener er nødvendig å korrigere for å oppnå sikker og hensiktsmessig bruk og ferdsel, med henvisning til vedlagt Risikovurdering 26.05.19 utarbeidet av Asplan Viak. Reklamasjonen inneholdt videre ingen utfyllende eller konkret angivelse av hva reklamasjonen besto av.

Den 07.10.19 ba Tromsø Havn KF om en utdyping av hva innholdet i reklamasjonen faktisk besto av. Den 29.10.19 kommenterer Tromsø kommune v/Vegard Helland i 3 punkter hva reklamasjonen besto og ikke besto av, men også denne e-posten gir en vag beskrivelse av mangelen (iht. til det avtalte) som skal være grunnlaget for reklamasjonen. Av punkt 2 i epost 29.10.19 fremgår følgende:

Kommunens standpunkt er at terminalen er prosjektert og/eller utført på en måte som ikke gir akseptabel sikkerhet uten ombygging/kompenserende tiltak, og at dette representerer en mangel. Blant de vesentlige punktene er ryggesituasjon, utforming av utkjøring/perronger/bankett og belysning. Når Tromsø havn/prosjektet ikke aksepterte å rette, har det vært opp til kommunen selv å følge opp forholdene. I stedet for å holde tilbake både dagmulkt og et beløp til å avklare og utbedre sikkerhetsproblemene, har det blitt kommunisert at det tas sikte på en løsning innenfor dagmulktens rammer.

I følge avtalens punkt X skal reklamasjon omfattes av NS 8407 punkt 42. I følge NS 8407 punkt 42.2 taper byggherren sin rett til å gjøre mangelen gjeldende etter overtagelsen dersom han ikke varsler totalentreprenøren innen rimelig tid etter at han har eller burde ha oppdaget den.

I e-post fra Helland datert 29.10.19 vises det til dissens i overtagelsesprotokollen ang. risikovurdering/sikkerhet ved overtagelse 15.06.18. Tromsø Havn viser i denne sammenheng til at anlegget er overtatt. Dissensen ble besvart og redegjort for i e-post datert 12.06.18, 13.06.18 og 27.06.18. Prosjekterende Norconsult redegjorde grundig for de rammene og reglene terminalen var prosjektert etter. Konklusjonen den gang var at det ikke forelå noe krav til utarbeidelse av risikoanalyse/sikkerhetsanalyse da bussterminalen ikke er en del det transeuropeiske vegnettet i Norge. Saken er ikke omtalt eller fulgt opp fra Tromsø kommune sin side før 04.09.19, og Tromsø Havn KF har i dette tidsrommet ansett dissensen som løst. Bussterminalen ble også prøvekjørt og testet i januar 2018 av Tromsø kommune og deres leietaker før overtagelsen, og det fremkom ingen innsigelser på anlegget hva risiko og sikkerhet angikk den gang. Tromsø Havn opprettholder



konklusjonen om at det ikke foreligger noen mangler iht. avtalen da det ikke er fremkommet nye opplysninger.

Prosjektet har ikke mottatt noen innsigelser eller andre henvendelser fra Tromsø kommune etter at dissens ble svart ut 27.06.18. Ved mottak av reklamasjon 04.09.19 er det gått nær 1,5 år siden anlegget ble overtatt og dissens svart ut. Da kommunen ikke har fulgt opp Tromsø Havn KF sitt tilsvarende på dissens av 26.06.18 før etter 1,5 år, og det fortsatt er uklart hva mangelen og reklamasjonen består i, avvises denne av Tromsø Havn KF på bakgrunn av at det reklameres for sent.

Til slutt gjøres det oppmerksom på at det ved reklamasjoner medfølger en utbedringsrett jf. NS 8407 punkt 42.3. Da avtalen punkt X viser til at NS 8407 pkt. 42 gjelder tilsvarende, legges punkt 42.3 til grunn i det følgende.

I Tromsø Havn KF sitt tilsvarende på dissens i epost av 27.06.18 tilbød man seg å sørge for å gjøre de endringer, som Tromsø kommune mente måtte utbedres, som tillegg. Denne e-posten ble aldri besvart av Tromsø kommune. Det viser seg nå at Tromsø kommune har foretatt disse arbeidene. Da Tromsø kommune har gjennomført utbedringene uten å gi Tromsø Havn KF mulighet til å utbedre, bortfaller i alle tilfeller retten til å reklamere.

Oppsummering

Ut i fra redegjørelsen av saken fremgår det at forelå avtale om utsatt overtagelsesdato, og at det derfor ikke er ilagt dagmulkt den 13.03.18. Reklamasjonen er fremsatt for sent, og reklamasjonsretten har i alle tilfeller bortfalt da kommunen allerede har utført utbedring av den påståtte mangelen som danner grunnlag for reklamasjonen.

Med hilsen

Hennica Westheimer

Jurist, WSP Norge

Sted, Dato:

Oslo/08.06.20

ØKONOMIRAPPORT 2 - PR 31. AUGUST 2020- TROMSØ HAVN KF

Saksbehandler: Aashild Forseth
Arkivsaksnr.: 20/173

Arkiv: 145

Saksnr.: Utvalg
40/20 Tromsø Havnestyre

Møtedato
01.10.2020

Innledning

Havnedirektøren legger med dette frem forslag til økonomirapport 2 – 2020 pr 31. august 2020. Rapporten inneholder økonomisk status samt forslag til regulering av drifts- og investeringsbudsjett for 2020.

Økonomisk status pr 31.08.2020

Belp i hele tusen kroner

Driftsinntekter	Regnskap pr 31.08.20	Budsjett pr 31.08.20	Budsjett 2020	Regnskap 31.08.19
Havnevederlag og avgifter	14 337	26 053	31 390	21 658
Varevederlag	2 054	3 161	4 743	3 127
Vederlag tjenester	16 422	23 117	29 572	19 331
Leieinnt bygg/eiendom	32 938	38 903	58 378	35 987
Leieinnt parkering/småbåtpl.	2 061	2 126	2 704	2 005
Tjeneste- og logsitikkleveranser		2 000	2 000	
Andre driftsinntekter	2 045	719	1 589	1 158
Sum driftsinntekter	69 857	96 080	130 376	83 266
Driftskostnader				
Varekostn/fremmedyt	5 011	8 485	10 871	7 382
Lønn og sosiale kostn	15 185	16 535	25 614	14 730
Andre driftskostnader	18 264	23 538	35 756	17 766
Tap på fordringer	85			24
Avskrivninger	24 700	24 700	37 000	23 000
Sum driftskostnader	63 245	73 258	109 241	62 902
Brutto driftsresultat	6 612	22 822	21 135	20 364
Finansinntekter	571	225	450	381
Avdrag lån	9 096	9 329	33 641	8 312
Finanskostnader	8 535	8 813	17 363	8 074
Ref. renter/avdrag	1 414	1 448	1 448	1 017
Netto finanskostnader	15 646	16 469	49 106	16 005
Motpost avskrivninger	24 700	24 700	37 000	23 000
Netto driftsresultat	15 666	31 053	9 029	27 359
Overføring til investeringsbudsjett			5 000	
Avsetning til disp. fond			4 029	

Driftsinntekter

Samlede driftsinntekter pr. 31.08.2020 var 69,85 MNOK, noe som er 13,41 MNOK lavere enn samme periode i fjor, og 26,23 MNOK under budsjett.

Havnevederlag og avgifter: Inntekter fra havnevederlag og avgifter er 14,33 MNOK og ligger 11,72 MNOK under budsjett. Nedgangen hittil i 2020 må ses i sammenheng med coronautbruddet, og med det betydelig lavere aktivitet, særlig innen cruise- og reiseliv.

Varevederlag: Varevederlag inntektsføres på grunnlag av deklarasjoner fra speditørene. Inntekter fra varevederlag ligger 1,11 MNOK under budsjett.

Vederlag tjenester: Dette er tjenesteleveranser til skip av bl. annet strøm, renovasjon, sikkerhet og utleie av arbeidskraft. Inntekten ligger 6,69 MNOK under budsjett. Det største avviket er nedgang i avfallsleveransene til cruise fartøy, og må ses i sammenheng med pandemien.

Leieinntekter bygg og eiendom: Inntekten ligger 5,97 under budsjett. Avviket skyldes for høye budsjetterte inntekter på havneterminalen, blant annet felleskostnader og husleie.

Leieinntekter parkering og småbåtplasser: Inntekten ligger omtrentlig på budsjett.

Tjeneste- og logistikk tjenester: Budsjettert inntekt gjelder en samlet sum for prosjektaktiviteter. Det er ikke registrert inntekter på denne posten da de faktiske inntekter er henført til sine respektive konto. Posten vil bli fordelt og henført til sine respektive konto.

Andre driftsinntekter: Inntekten ligger 1,33 MNOK over budsjett. Det er innbetalt kompensasjon arbeidsgiveravgift for 2019 samt gitt tilskudd til arbeidet med masterplan Grønsund som ikke var budsjettert.

Driftskostnader

Samlede driftskostnader pr 31.08.2020 var 63,24 MNOK, noe som er litt høyere enn for samme periode i fjor, og 10,01 MNOK lavere enn budsjett.

Varekostnader og fremmedytelser: Kostnaden ligger 3,47 MNOK under budsjett. Kostnadene ses i sammenheng med betydelig mindre avfallsleveranser i forbindelse med reduksjon i antall cruiseanløp.

Lønn og sosiale kostnader: Kostnaden ligger 1,35 MNOK under budsjett. Avviket skyldes refusjon av syklønn som ikke er budsjettert.

Antall årsverk (faste og vikarer) fordelt på administrasjon og drift:

Avdeling	Faste stillinger i 100 %	Faste stillinger i 50-60 %	Vikarer	Sykefravær 31.08.20	Sykefravær 31.08.19
Adm.	7	1		3,55 %	8,28 %
Drift	23		8	4,76 %	10,33 %
Totalt	30	1	8		

ADM: Av det totale sykefraværet på 3,55 % gjelder 3,25 % legemeldt sykefravær. Egenmeldt sykefravær utgjør 0,24 %.

DRIFT: Av det totale sykefraværet på 4,76 % gjelder 3,44 % legemeldt sykefravær. Egenmeldt sykefravær utgjør 0,71 %.

Nedgangen fra forrige periode skyldes nedgangen i antall langtidssykemeldte.

Andre driftskostnader: Denne kostnaden ligger 5,27 MNOK under budsjett. Avviket skyldes mindre- og mer- forbruk på ulike poster. Poster med vesentlig mindreforbruk er vedlikeholdsposter, konsulentonorar, markedsføring og reise.

Avskrivninger: Kostnaden kommer til fradrag før brutto driftsresultat, og blir tilbakeført før netto driftsresultat. Avskrivningen er i 2020 budsjettert med 37,00 MNOK. Avskrivninger er beregnet for 8 måneder i oversikten Økonomisk status.

Finansinntekter:

Finansinntekter: Disse ligger noe høyere enn budsjettert.

Avdrag lån: Kostnaden ligger 0,23 MNOK under budsjett. Dette skyldes endring av avdragsprofil på et av lånene.

Finanskostnader: Kostnaden ligger 0,28 under budsjett.

Oppsummering økonomi pr. 31.08.2020:

- Resultatrapporten viser et netto **positivt** driftsresultat på **15,66 MNOK**
Budsjettert netto positivt driftsresultat er på **31,05 MNOK**
- Avvik mellom regnskapsmessig og budsjettert resultat er **15,39 MNOK**
- **Driftsinntektene** totalt er 26,23 MNOK under budsjett.
- **Driftskostnadene** totalt er 10,01 MNOK lavere enn budsjett.
- **Finanskostnaden** totalt er 0,82 MNOK lavere enn budsjett.

Regulering budsjett 2020

Driftsbudsjett 2020

Beløp i hele tusen kroner

Driftsinntekter	Revidert budsjett 2020	Budsjett 2020 (opprinnelig)	Avvik /budsjett regulering
Havnevederlag og avgifter	18 390	31 390	-13 000
Varevederlag	4 643	4 743	-100
Vederlag tjenester	20 308	29 572	-9 264
Leieinntekter bygg/eiendom	48 290	58 378	-10 088
Leieinnt parkering/småbåtplasser	2 213	2 704	-491
Tjeneste- og logsitikkleveranser	2 000	2 000	0
Andre driftsinntekter	2 388	1 589	799
Sum driftsinntekter	98 232	130 376	-32 144
Driftskostnader			
Varekostnader/fremmedytelser	6 442	10 871	-4 429
Lønn og sosiale kostnader	24 756	25 614	-858
Andre driftskostnader	33 476	35 756	-2 280
Tap på fordringer			
Av- og nedskrivninger	32 000	37 000	-5 000
Sum driftskostnader	96 674	109 241	-12 567
Brutto driftsresultat	1 558	21 135	-19 577
Finansinntekter	450	450	0
Avdrag lån	33 641	33 641	0
Finanskostnader	17 363	17 363	0
Ref. renter/avdrag	1 448	1 448	0
Netto finanskostnader	49 106	49 106	0
Motpost avskrivninger	32 000	37 000	-5 000
Netto driftsresultat	-15 548	9 029	-24 577
Bruk av tidligere års regnskapsm. mindreforbruk	16 384	0	16 384
Overføringer til investeringsbudsjett	0	5 000	-5 000
Avsetning til disposisjonsfond	836	4 029	-3 193

Tabell 1 Reguleringsskjema driftsbudsjett

Driftsinntekter

Havnevederlag og avgifter: Budsjettet justeres ned med 13,00 MNOK. Nedgangen må ses i sammenheng med coronautbruddet, og med det betydelig lavere aktivitet, særlig innen cruise- og reiseliv. I tillegg er det forventet lavere aktivitet på Grøtsund havneavsnitt som følge av den uavklarte situasjonen mht mottak av ubåter.

Varevederlag: Det forventes ingen vesentlig endring.

Vederlag tjenester: Budsjettet justeres ned med 9,26 MNOK. Det største avviket er nedgang i avfallsleveransene til cruise fartøy, og ses i sammenheng med pandemien.

Leieinntekter bygg og eiendom: Budsjettet justeres ned med 10,08 MNOK. Budsjettregulering skyldes blant annet for høye budsjetterte inntekter på havneterminalen, som felleskostnader og husleie. I tillegg er noe av leie bygg nedjustert som følge av pandemien.

Leieinntekter parkering og småbåtplasser: Budsjettet justeres ned med 0,49 MNOK.

Tjeneste- og logistikkleveranser: Budsjettert beløp er inntekter knyttet til prosjekt aktiviteter. Posten vil bli fordelt på sine respektive konto.

Andre driftsinntekter: Det forventes en økning på 0,79 MNOK. Økningen skyldes tilskudd som ikke er budsjettert.

Driftskostnader:

Varekostnad: Budsjettet justeres ned med 4,42 MNOK. Kostnadsreduksjonen ses i sammenheng med betydelig mindre avfallsleveranser i forbindelse med reduksjon i antall cruiseanløp.

Lønn og sosiale kostnader: Budsjettet justeres ned med 0,85 MNOK. Kostnadsreduksjonen skyldes refusjon av syklønn som ikke er budsjettert.

Andre driftskostnader: Budsjettet justeres ned med 2,28 MNOK. Kostnadsreduksjonen skyldes mindre- og mer- forbruk på ulike poster. Poster med vesentlig mindreforbruk er vedlikeholdsposter, konsulenthonorar, markedsføring og reise. En del av postene er redusert som følge av pandemien.

Finansinntekter:

Finansinntekter: Ingen budsjettendring.

Avdrag lån: Ingen budsjettendring.

Finanskostnader: Ingen budsjettendring.

Bruk av tidligere års regnskapsmessige mindreforbruk

Tidligere års regnskapsmessige mindreforbruk per 31.12.2019 er på kr 16 384 000,-.

Disponering av mindreforbruket ble behandlet ved regnskapsavleggelsen for 2019. Det vises til Tromsø Havnestyre sak 19/20 pr. 30.04.2020, og behandling i Tromsø Kommunestyre 107/20 pr. 26.08.2020.

- Vedtatt avsetning til disposisjonsfond kr 16 384 000,-.

Overføring til investeringsbudsjett: Budsjettet justeres ned til kr 0. Dvs. ingen overføring til investeringsbudsjettet.

Avsetning til disposisjonsfond:

Det foreslås at kr 836 000,- avsettes til disposisjonsfond.

Investeringsbudsjett 2020

Vedtatt investeringsbudsjett for 2020 er totalt 124,72 MNOK.

Tabellen nedenfor illustrerer den totale aktiviteten så langt i år og mulige prognoser pr 31.12.2020.

Beløp i hele tusen kroner

Regnskap pr 31.08.	Prognose pr 31.12.20	Budsjett 2020	Avvik
40 849	57 037	124 720	67 683

Tiltak	Regnskap pr 31.08.20	Revidert budsjett 2020	Budsjett 2020 (opprinnelig)	Avvik/budsjett regulering
AKSJER				
Artic Energy Port Tromsø AS	833	833	0	833
EPI AS		750	0	750
PROSTNESET:				
Havneterminalen, forbedringstiltak	159	2 000	11 000	-9 000
Havneterminalen, infrastruktur	348	9 000	0	9 000
Huritgbåtadkomst	3 905	3 905	3 000	905
Kai 2. Rehabilitering	0	115	11 720	-11 605
Fortøyningspunkter	0	1 100	1 100	0
Fasiliteter småbåter	0	0	1 300	-1 300
Kai 3. Landstrøm	295	295	0	295
BREIVIKA:				
Containerkai	1 207	2 000	42 800	-40 800
Klargjøring bakareal for containerkai	0	0	15 800	-15 800
Kjøp av Terminalgata 10	18 900	18 900	18 900	0
Strøm til frysecontainere	89	90	0	90
Areal tilrettelegging	148	149	0	149
BREIVIKA NORD:				
Klargjøring areal	0	0	2 400	-2 400
Areal tilrettelegging	587	600	0	600
Landstrøm	3 365	3 500	1 000	2 500
Vannuttak	781	800	0	800
GRØTSUND:				
Kai. Fendring	9 728	10 000	3 500	6 500
Areal tilrettelegging	0	1 000	5 000	-4 000
ØVRIG UTSTYR:				
Cotainertruck	0	0	6 000	-6 000
Sikkerhetstiltak	230	800	0	800
Tilpasning strømskap	274	1 200	1 200	0
Sum alle tiltak	40 849	57 037	124 720	-67 683
Finansering se neste side				

Finansiering		Revidert budsjett 2020	Budsjett 2020 (opprinnelig)	Avvik/budsjett regulering
Overføring fra drift		0	5 000	-5 000
Salgsinntekter		32 762	44 000	-11 238
Utbytte		0	18 900	-18 900
Refusjoner		0	10 000	-10 000
Tilskudd		2 000	2 000	0
Bruk av fond		22 275	44 820	-22 545
Sum finansiering		57 037	124 720	-67 683

Tabell 2 Regulerings skjema investeringsbudsjett

I forhold til vedtatt investeringsbudsjett og økonomirapport 2 – 2020, ligger det an til at budsjettet justeres ned med 67,68 MNOK. Med bakgrunn i prognosene for året, vil en justere budsjettet i samsvar, slik at en oppnår et mest mulig korrekt årsbudsjett. Dette gjelder også den samlede finansieringen.

Nedenfor følger statusbeskrivelse av de enkelte tiltakene.

Aksjer – Artic Energy Port Tromsø AS (nytt tiltak)

Saken er behandlet i havnestyret under sak 18/20 den 30.04.2020.

Følgende vedtak ble fattet i havnestyret:

- 1. Tromsø havnestyre godkjenner at Tromsø Havn etablerer aksjeselskap sammen med Troms Kraft AS.*
- 2. Tromsø Havns andel av selskapet blir et tinginnskudd tilsvarende verdien av landstrømsanlegget som er etablert på kai 3.*
- 3. Styrets leder og Havnedirektør gis fullmakt til å ferdigstille aksjonæravtalen, øvrige stiftelsesdokumenter og fullføre etableringen av Arctic Energy Port Tromsø AS.*
- 4. Kommunestyret orienteres om etableringen av selskapet.*

Kjøp av aksjer utgjør 0,83 MNOK.

Aksjer – EPI AS (nytt tiltak)

Saken er behandlet i havnestyret under sak 34/20 den 27.08.2020.

Følgende vedtak ble fattet i havnestyret:

- 1. Tromsø havnestyre godkjenner at Tromsø Havn kjøper aksjer i EPI AS innenfor en ramme på 1,00 MNOK.*
- 2. Kommunestyret orienteres om etableringen av selskapet.*

Kjøp av aksjer er anslått til 0,75 MNOK.

Prostneset - Havneterminal

Det er iverksatt forberedings- og sikringstiltak på havneterminalen for de reisende og besøkende. Det ble for 2020 budsjettet med 11,00 MNOK både for de nevnte tiltakene samt ytterligere infrastruktur tiltak.

Sistnevnte tiltak er ompostert til eget tiltak med 9,00 MNOK

Totalt kostnader er innenfor den totale budsjettammen.

Total budsjett ramme for infrastruktur tiltak er derimot økt til 18,00 MNOK. Tiltaket vil bli ferdigstilt innen 2021.

Saken om økning av den totale budsjettammen er behandlet i havnestyret under sak 29/20 den 25.06.2020

Følgende vedtak ble fattet i havnestyret:

- 1. Havnestyret anser tiltaket som en ferdigstillelse av havneterminalens infrastruktur, hvor lokalene tilpasses restaurantkonsept.*
- 2. Tiltaket er markedsmessig begrunnet.*

3. *Budsjettramme for ferdigstilling av lokalen økes med 8 millioner kroner, til totalt 18 millioner kroner (eksklusive merverdiavgift).*

4. *Finansering av økningen dekkes ved omdisponering innenfor rammene av godkjent investeringsbudsjett. Midlene overføres fra tiltaket «Breivika – klargjøring av arealt containerkai».*

5. *Tiltaket kan iverksettes når kontrakt er signert med en leietaker.*

Prostneset – landstrøm kai 3

Det ble i 2019 etablert landstrøm på kai 3.

Budsjettreguleringen skyldes etterslep av arbeidet og er estimert for 2020 til 0,29 MNOK.

Prostneset – hurtigbåtadkomst

Tiltaket med ny hurtigbåtadkomst startet opp i 2019 med etablering av nytt bygg med trapp, rulletrapper og heis for bedre og enklere passasjerflyet mellom hurtigbåt og terminalen. Prosjektet inkluderer også bredere og overbygget landgang fra kai til flytekaia, inkludert nye tilkoblingspunkter i begge ender. Eksisterende innvendig trapp ned til ventareal rives/fjernes og dekket i plan 2 støpes igjen for et større ventareal i plan 2, og utnyttelse av arealene i plan 1 som varelager.

Slutføring av tiltaket, samt riving av trapp og gjenstøping av dekket, gjennomføres 2020.

Estimerte kostnader for 2020 er 3,90 MNOK. Økningen fra opprinnelig budsjett skyldes forskyvninger av arbeidet. I forhold til den totale kostnadsrammen på 23,00 MNOK er det en økning på 0,50 MNOK som skyldes at noe av arbeidet ble utført på kveld/natt for å unngå støy/støv for leietakerne og de reisende.

Prostneset - rehabilitering kai 2

Kaia har i dag dårlig bæreevne på grunn av tæring og korrosjon på peler. Rehabilitering av kaia med nedsetting av nye peler og støp av nye overganger/forankringer mellom nye peler og kaidekket.

Tiltaket utsettes og gjennomføres trolig i 2021, noe avhengig av utviklingen av Sørhavna for øvrig. Det er megått noen kostnader til prosjektering i 2020

Estimerte kostnader for 2020 er 0,11 MNOK.

Total budsjettramme er 11,72 MNOK.

Prostneset - fortøyningspunkter kai

For å forbedre anløpssituasjonen for noen av fartøyene som anløper kai 7, er det behov for å etablere to nye fortøyningspunkter på kai 7.

Tiltaket vil bli gjennomført som planlagt i 2020

Total kostnadsramme er 1,1 MNOK.

Prostneset – fasiliteter for småbåt

Tiltaket iverksettes ikke pga Covid 19 situasjonen.

Budsjettet nedjusteres til kr 0.

Breivika – areal tilrettelegging

Tiltaket ble ferdigstilt i 2019.

Budsjettreguleringen skyldes forskyvning av arbeidet og er estimert for 2020 til 0,14 MNOK.

Breivika – container kai

Det skal iht avtale med kunde etableres ny kai ifm. den nye terminalen til Posten Bring. Kaia utstyres med landpullert i nord, og inkluderer opsjon på landpullert i sør ved opsjon. Kaia utføres med infrastruktur (rør, trekkerør, kulvert,) for vann og landstrøm, men ikke selve landstrømsanlegget. Det legges opp system med belysning av kaia, samt markeringslys og sikringstiltak.

Tiltaket er forsinket grunnet forhold utenfor Tromsø Havn sin kontroll.

Prosjektering starter i 2020, og selve utførelsen av tiltaket i 2021.

Estimerte kostnader for 2020 er 2,00 MNOK

Total kostnadsramme er 46,55 MNOK.

Breivika – klargjøring av bakareal containerkai

Tiltaket iverksettes ikke på nåværende tidspunkt.

Budsjettet nedjusteres til kr 0.

Breivika – kjøp av Terminalgata 10

Kjøp av Terminalgata er gjennomført innenfor opprinnelig budsjett.

Salg er også utført og salgsinnteketer kommer som en del av finansieringen i investeringsbudsjettet.

Breivika – strøm til container

Det ble i 2019 etablert strømanlegg til containere.

Budsjettreguleringen skyldes etterslep av arbeidet og er estimert for 2020 til 0,09 MNOK.

Breivika Nord – Infrastruktur og tilrettelegging av areal

Utviklingen av Breivika Nord har vært et prioritert utbyggingstiltak innrettet mot fiskeri og de maritime servicenæringene. Kunden er nå etablert på området. Arbeidet med tiltaket har pågått i flere år

Budsjettreguleringen skyldes etterslep av arbeidet og er estimert for 2020 til 0,60 MNOK.

Breivika Nord – klargjøring av areal (opsjon utvidelse)

Ospjonen gjelder utvidelse av containerareal for kunde, og som er etablert på den nye fiskerikaia. Meldeplikt fra kunde utløper i 2021, og frist for utløsning av opsjonen er 2023.

Tiltaket iverksettes ikke i 2020.

Budsjettet nedjusteres til kr 0.

Breivika Nord – infrastruktur – landstrømsanlegg

Tiltaket med etablering av landstrømsanlegg knyttet til fiskerihavna startet i 2017 og er i hovedsak gjennomført 2019.

Slutføring av tiltaket utføres i 2020.

Totale kostnader i 2020 er 3,50 MNOK.

Total kostnadsramme var 14,5 MNOK, men forventet sluttsum er 14,77 MNOK.

Breivika Nord – infrastruktur - vannuttak

Utviklingen av Breivika Nord har vært et prioritert utbyggingstiltak innrettet mot fiskeri og de maritime servicenæringene. Kunden er nå etablert på området. Arbeidet har pågått i et par år.

Estimerte kostnader for 2020 er 0,80 MNOK.

Total kostnadsramme er 2,70 MNOK.

Grøtsund- kai fending

For å muliggjøre bruk av kaia for mottak av forsvarsfartøy skal det etableres nye skjørt for fending. Skjørt utføres som stålkonstruksjoner som henges mellom dagens skjørt/fending.

Prosjektering ble påbegynt i 2019, og tiltaket ferdigstilles i 2020.

Estimerte kostnader for 2020 er 10,00 MNOK.

Total kostnadsramme var 7,00 MNOK, men forventet sluttsum er 11,92 MNOK

Grøtsund – aral tilrettelegging

Tiltaket er satt på vent, men det vil bli utført prosjekteringsarbeid i 2020.

Estimerte kostnader for 2020 1,00 MNOK

Budsjettet nedjusteres.

Containertruck

Anskaffelsen er forskjøvet til 2021.

Budsjettet nedjusteres til kr 0.

Sikkerhetstiltak

Det har vært behov for ytterligere sikringstiltak for havneavsnittene Prostneset og Breivika.

Estimerte kostnader for 2020 er 0,80 MNOK.

Tilpasninger strømskap

Det er behov for å bygge om strømskapene på 1 og 12 for å kunne levere strøm til fartøy. I tillegg vil det gjøres tilpasninger av strømskap i Breivika.

Budsjett som opprinnlig.

Total kostnadsramme er 1,2 MNOK.

Oversikt over fond

Beløp i hele tusen kroner

Saksnr.	Tiltak	Disp.fond	Inv.fond	Selvkostfond
	Utgående balanse pr 31.12.2019	69 224		13 278
20/2	Mindreforbruk 2019 avsettes til disposisjonsfond	16 384		
	Udispnert 2019 avsettes til investeringsfond		24 537	
	Disponibelt	85 608	24 537	13 278
	Disponeringer 2020			
49/19	Bruk av fond – vedtatt budsjett for 2020	44 820		
	Regulering av investeringsbudsjett/bruk av fond	-44 820	- 22 275	
	Mindreavsetning	15 548		
	Sum disponeringer 2020	15 548	-22 275	
	Sum fond pr. 31.12.2020	70 060	2 262	13 278

Kommentarer til økonomirapport 2 - 2020:

Tromsø havn har 2 saker pågående som kan få konsekvenser for økonomien i 2020. Dette gjelder følgende sak:

Utestående krav mot Tromsø Kommune.

Utestående krav knyttes til følgende saker:

- Salg av bussterminalen, rest utestående kr 4.324.244

Tromsø Havn har finansiert investeringstutgiftene i forbindelse med utbyggingstiltaket på Prostneset ved avleggelse av investeringsregnskapet for 2018. Dersom ikke enighet oppnås, eller det skjer en reduksjon av vårt krav, må dette finansieres ved nye låneopptak. Dette medfører økte finanskostnader for foretaket.

- Det har ikke lyktes å komme til enighet vedrørende bruk av fellesareal og felleskostnader i havneterminalen. Siste avtaleutkast angir en leie på ca. 2,31 MNOK pr år. Akkumulert pr dato utgjør 4,63 MNOK. Dette medfører direkte bortfall av inntekter knyttet til havneterminalen, og pr i dag belaster driften av havneterminalen Tromsø Havns budsjetter.

Det legges frem egen sak om utstående krav mot Tromsø kommune til havnestyret til møtet 1. oktober d.å.

Innstilling:

1. Tromsø havnestyre tar økonomirapport 2 – 2020 pr 31. august 2020 til orientering
2. Tromsø havnestyre vedtar havnedirektørens forslag til:
 - a. Budsjettregulering av driftsbudsjettet for Tromsø Havn KF for 2020, jfr. tabell 1 – Reguleringsskjema driftsbudsjett
 - b. Budsjettregulering av investeringsbudsjettet for Tromsø Havn KF for 2020, jfr. tabell 2 – Reguleringsskjema investeringsbudsjett
3. Tromsø havnestyre legger frem økonomirapport 2 - 2020 for kommunestyret med slik innstilling:
 - a. Tromsø kommunestyre tar økonomirapport 2 – 2020 pr 31. august 2020 til orientering

- b. Tromsø kommunestyre vedtar havnestyrets forslag til budsjettregulering av driftsbudsjettet for Tromsø Havn KF for 2020, jfr. tabell 1 - Reguleringsskjema driftsbudsjett med en totalramme på 98,00 MNOK.
- c. Tromsø kommunestyre vedtar havnestyrets forslag til budsjettregulering av investeringsbudsjettet for Tromsø Havn KF for 2020, jfr. tabell 2 - Reguleringsskjema investeringsbudsjett med en totalramme på 57,00 MNOK.

Jørn-Even Hanssen
havnedirektør

FINANSRAPPORT PR. 31. AUGUST 2020- TROMSØ HAVN KF

Saksbehandler: Aashild Forseth
 Arkivsaksnr.: 20/174

Arkiv: 251

Saksnr.: Utvalg
 41/20 Tromsø Havnestyre

Møtedato
 01.10.2020

1. Innledning

Kommunestyret har den 21. juni 2017, sak 137, vedtatt reglement for finansforvaltning i Tromsø kommune. Reglementet er utarbeidet i samsvar med kommunelovens § 52, samt finansforskrift «Forskrift om kommuners og fylkeskommuners finans- og gjeldsforvaltning fra 01.01.2017». Det er i tillegg utarbeidet administrative rutiner for finansforvaltningen i Tromsø kommune som sørger for betryggende saksbehandling innenfor fagfeltet. Tromsø Havn KF skal følge de til en hver gjeldende reglement fastsatt av Tromsø kommune.

Formålet med finansforvaltningen er å forvalte havnekassens midler slik at konkurransedyktig avkastning oppnås uten at det innebærer vesentlig finansiell risiko og at det finnes midler til å dekke løpende forpliktelser.

Finansrapportering tilfredsstillende de krav som finansforskriftens § 6 og § 7 setter, og er avgitt i henhold til kommunens til enhver tid gjeldende finansreglement og administrative rutiner.

Finansrapportering pr. 31.08.2020 er delt opp i følgende finansområder;

- Ledig likviditet og andre midler beregnet til driftsformål
- Gjeldsporteføljen og øvrige finansieringsavtaler
- Langsiktige finansielle aktiva

2. Ledig likviditet og andre midler beregnet til driftsformål**2.1 Likviditetsbeholdning**

Tromsø Havn KF har hittil i år hatt en tilfredsstillende likviditet.

Tromsø Havn har ikke hatt problemer med å dekke sine forpliktelser ved forfall for perioden frem til 31.08.2020.

2.2 Nøkkeltall kortsiktige plasseringer

Plasseringsinstrument	Beholdning	Effektiv rente (snitt)
Bank	90 676 310	1,4 %
Plusslikviditet II - fond	43 987 123	1,7 %

Tabell 1

Risikoen knyttet til havnens plassering i fond anses som meget lav. Tromsø Havn har likviditet som er lett tilgjengelig slik at havnens løpende forpliktelser dekkes.

2.3. Avvik

Pr 31.08.2020 er det ikke avvik mellom faktisk beholdning og tilhørende krav i finansreglementet.

3. Lån og øvrige finansieringsavtaler

3.1 Lånegjeld

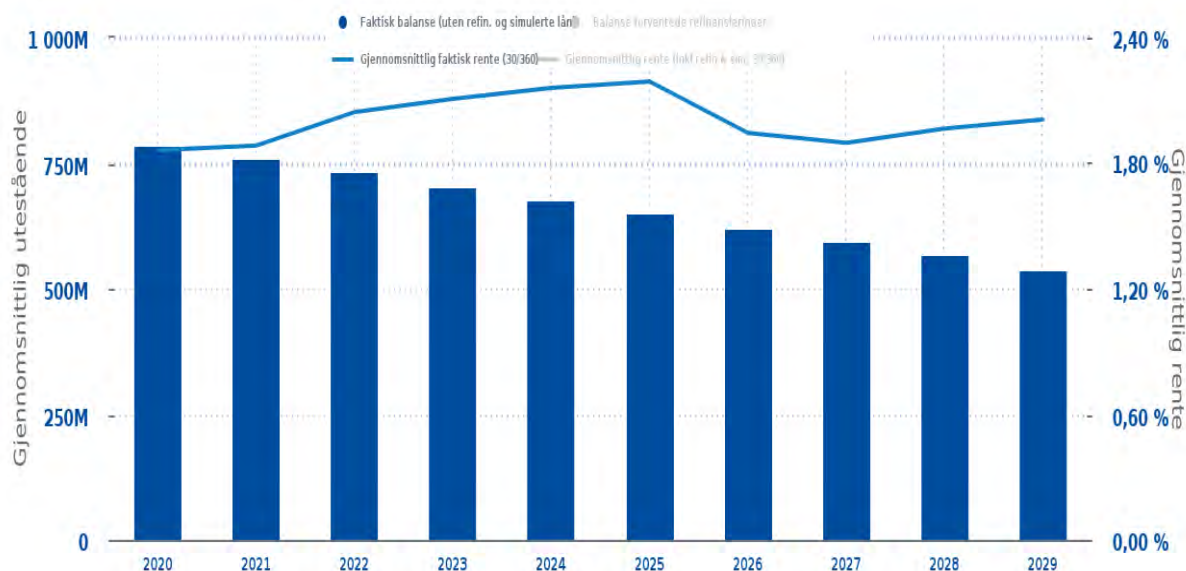
Tromsø Havn hadde en langsiktig lånegjeld pr. 31.08.2020 på kr. 810 858 730.

3.2 Total lånegjeld pr 31.08.2020

Låneinstitusjon	Lånegjeld pr. 31.03.20 Beløp i kr	Lånegjeld pr. 31.08.20 Beløp i kr
Kommunalbanken	815 552 660	807 858 730
Samvirkegården	3 000 000	3 000 000

Tabell 2

Tabell 3 viser prognose på fremtidig gjeldsprofil og gjennomsnittlig rente. Effekten av en forventet refinansiering i gjeldsporteføljen er ikke aktuell for Tromsø Havn.

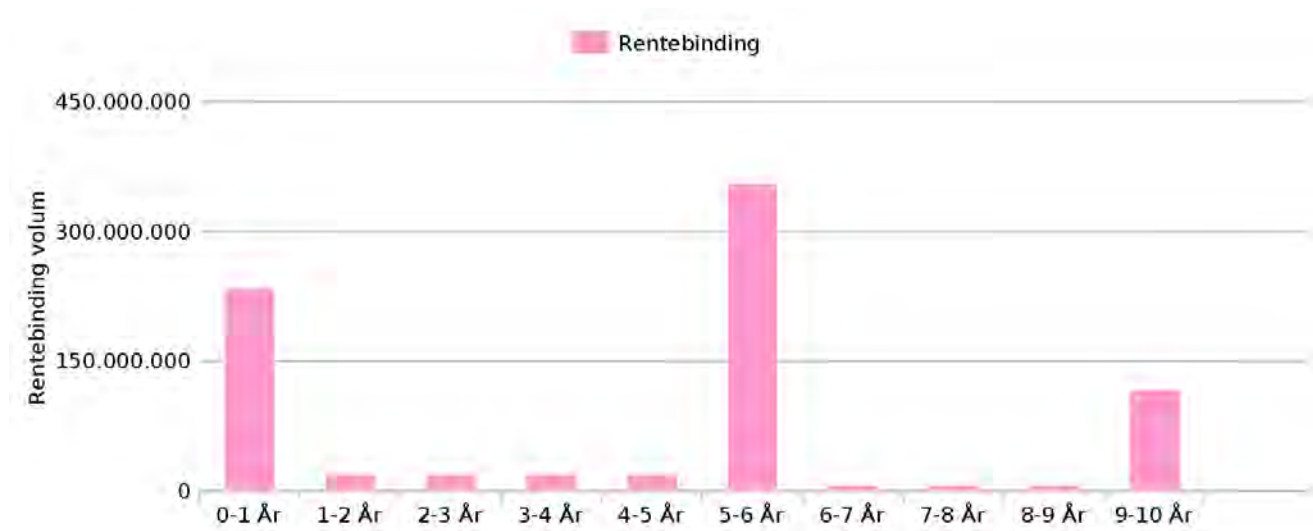


Tabell 3

Gjennomsnittlig snittrente siste 12 mnd er 1,99 % på utestående balanse.

3.3 Rentebinding

Tabell 4 gir et bilde av Tromsø Havns samlede portefølje- rentestruktur (kun rentene, ikke gjelden), og viser bindingstid over år. Hensyntar avdragsstrukturen.

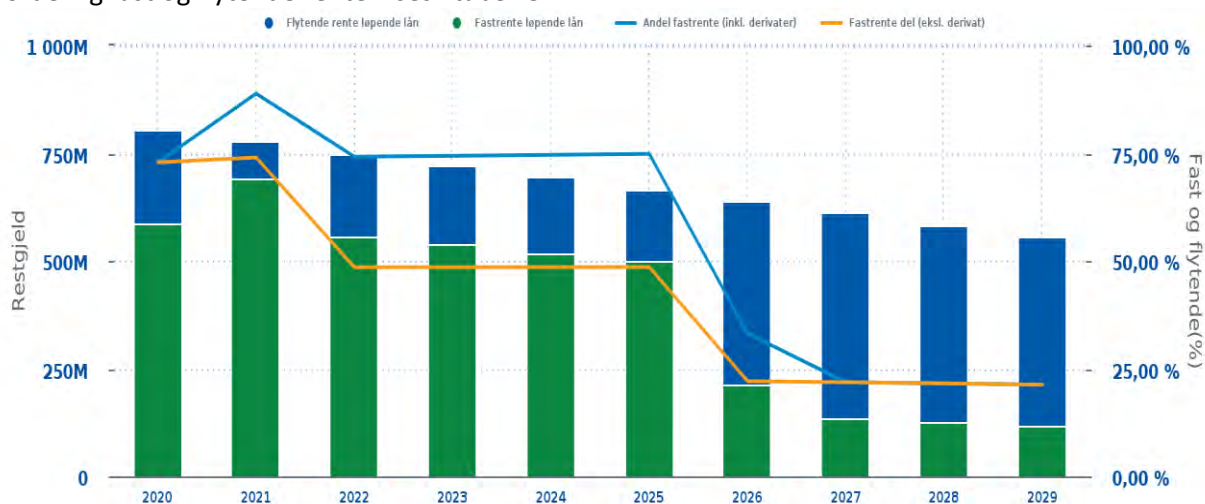


Rentebinding viser hvordan rentenes varighet er fordelt i porteføljen. Lån med flytende rente har rentebinding lavere enn 1 år. En stor andel kort rentebinding kan utgjøre en finansiell risiko ved å eksponere porteføljen for endringer i rentemarkedet.

Tabell 4

3.4 Fordeling fast og flytende rente

Gjeldsporteføljen for alle lån i Tromsø Havn KF har 72,88 % andel fast pr. 31.08.2020. Fordeling fast og flytende rente vises i tabell 5.



Tabell 5

3.4 Rentesikringer

Tromsø Havn har foretatt rentesikring med fremtidig start i 2021 for totalt kr 200.000.000 til en effektiv rente på 2,94 % og med 5 årsbinding frem til 2026. Dette fremkommer i tabell 6 blå strek «Andel fastrente (inkl. derivater)»

I tillegg er det foretatt renteregulering av to av fastrentelånene der fastrenten utløpte april 2020.

Det er inngått 10-års rentebinding for begge lånene til en effektiv rente på 1,70 %. Samlet gjeld for disse to lånene per utgangen av april var kr 186 000 000.

3.5 Avvik

Pr 31.08.2020 er det ingen avvik mellom faktisk forvaltning og tilhørende krav i finansreglementet.

4. Langsiktige finansielle aktiva

Tromsø Havn KF har i henhold til vedtatt finansreglement ingen langsiktige finansielle aktiva.

Oppsummering

Finansrapport pr. 31.08.2020 er avgitt i henhold til finansforskrifter og finansreglement gjeldende fra 21.06.2017.

Finansrapporten viser ingen avvik i forvaltning av langsiktige lån og øvrige finansielle avtaler. Om lag 72,88 % av havnens totale låneportefølje er sikret gjennom fastrenteavtale.

Tromsø Havn har foretatt rentesikring med fremtidig start i 2021, samt renteregulering av to av fastrentelånene der fastrenten utløpte april 2020.

Rentesikringene medfører at havnen er rustet mot mulige rentøkninger i fremtiden.

Innstilling:

Tromsø Havnestyre tar finansrapporten pr. 31.08.2020 til orientering, og legger frem finansrapporten for Tromsø Kommunestyre med følgende innstilling:

Finansrapport pr. 31.08.2020 som gir status over Tromsø Havns finansforvaltning pr 31.08.2020 tas til orientering.

Jørn-Even Hanssen
havnedirektør

FORRETNINGSBETINGELSER OG PRISER FOR 2021 TROMSØ HAVN KF

Saksbehandler: Jørn-Even Hanssen
Arkivsaksnr.: 20/187

Arkiv: P01

Saksnr.: Utvalg
42/20 Tromsø Havnestyre

Møtedato
01.10.2020

Bakgrunn:

Tromsø Havn KF har oppgaver innen tjenesteyting, myndighetsutøvelse og offentlig forvaltning. Ny Havne- og farvannslov fra 1. januar 2020 med tilhørende forskrifter, medførte flere endringer i både forretningsbetingelsene og prisene fra og med januar 2020.

Når det gjelder foreslåtte endringer for 2021, vurderer administrasjonen disse som ikke substansielle. Følgelig finner havnedirektøren det ikke nødvendig at priser og forretningsbetingelser for 2021 legges ut til offentlig tilsyn. Et slik tilsyn ville uansett bare være aktuelt for forvaltningsoppgavene (selvkost) og disse justeres kun med prisstigningen.

Drøfting:

Havnedirektøren foreslår at satsene i prislisten for 2021 i hovedsak justeres for å dekke den generelle kostnadsutviklingen. Tjenester som ikke dekkes av lovverk, er knyttet til forretningsdrift og pris baseres derfor på markedsmessige forhold.

I forretningsbetingelsene signaliserer Tromsø Havn tydelig at man i tråd med stadig strengere miljøkrav og for å bidra til å løse mange av de klimautfordringene Tromsø Kommune har relatert til maritim sektor, gradvis vil innføre økonomiske incentiver for å stimulere til mer miljøvennlig sjøtransport. Forøvrig er det bare mindre justeringer også i dette dokumentet. En justering verdt å notere seg er at EPI-scoren skjerpes noe. Dette medfører at det blir litt dyrere å komme til Tromsø Havn med forurensende cruiseskip og det er helt i tråd med kommunens klima- og miljøplan og hva Tromsø Havn tidligere har kommunisert.

Vedlegg:

- Forretningsbetingelser 2021 for bruk av infrastruktur og tjenester som tilbys av Tromsø Havn KF.
- Priser 2021 for bruk av infrastruktur og tjenester som tilbys av Tromsø Havn KF

Innstilling:

Tromsø havnestyre godkjenner havnedirektørens forslag om endringer i forretningsbetingelser og priser for 2021 som blir gjeldende fra 1. januar 2021. Havnedirektøren gis fullmakt for å foreta mindre justeringer i pris - og forretningsbetingelsene.

Jørn-Even Hanssen
havnedirektør



Forretningsbetingelser 2021

for bruk av infrastruktur og kjøp av tjenester som tilbys av Tromsø Havn KF

Gjelder fra 1. januar 2021

Innhold

1.	Generelt	3
1.1	Definisjoner	3
2.	Alminnelige vilkår	4
2.1	Pris- og betalingsbetingelser	4
2.2	Plikt til å gi opplysninger	4
2.3	Regulering av priser og betalingsbetingelser	4
2.4	Forsinkelsesrenter	4
2.5	Inndrivelse	5
2.6	Behandlingsvederlag	5
2.7	Merverdiavgift	5
2.8	Reklamasjon og tvister	5
3.	Saksbehandling	6
4.	Miljøprising	7
5.	Maritim infrastruktur	8
5.1	Farvannsavgift	8
5.2	Kaivederlag	8
5.3	Vederlag for ankring på redan	9
5.4	Vederlag for småbåtplasser og gjestebrygger	9
5.5	Avfallsgebyr	9
5.6	Sikringsvederlag	10
5.7	Varevederlag	11
5.8	Passasjervederlag	12
6.	Landbasert infrastruktur	13
6.1	Vederlag for landbasert transport	13
6.2	Vederlag for leie av areal	14
6.3	Vederlag for adgang til sikrede områder	14
6.4	Vederlag for eksterne kran- og maskintjenester	14
7.	Tjenester	15
7.1	Generelt for alle tjenester	15
7.2	Vederlag for levering av ferskvann og landstrøm	15
7.3	Vederlag for hjullaster og lastebil	15
7.4	Vederlag for havnebåttjenester	16
7.5	Vederlag for kran og containertruck	16
7.6	Vederlag for leie av fender	16

1. Generelt

Tromsø Havn KF (heretter kalt Tromsø Havn) har oppgaver innen tjenesteyting, myndighetsutøvelse og annen offentlig forvaltning på vegne av Tromsø kommune.

Dette dokumentet er fastsatt av Tromsø havnestyre og inneholder informasjon om Tromsø Havns forretningsbetingelser. Informasjon om priser er samlet i *Priser 2021 for bruk av infrastruktur og tjenester som tilbys av Tromsø Havn KF* som er tilgjengelige på www.tromso.havn.no.

Tromsø Havn er blant annet underlagt følgende sentrale lover:

- *Lov 2019-06-21 nr. 70 om Havner og farvann (Havne- og farvannsloven)* som omfatter forvaltningstjenester, og gir hjemmel for å kreve avgifter og gebyrer.
- Gebyr for avfallstjenester er hjemlet i *LOV 1981-03-13 nr. 6 om vern mot forurensninger og om avfall (Forurensningsloven)*.
- Vederlag for havnesikring er hjemlet i Det Kongelige Fiskeri- og kystdepartements skriv av 23. desember 2004 **skal” Utgifter** knyttet til terrorberedskap i havnene på vanlig måte dekkes inn av dem som bruker **infrastrukturen”**.

Øvrige tjenester som ikke dekkes av lovverk er knyttet til forretningsdrift og pris baseres derfor på markedsmessige forhold. Eksempler på dette er tjenester og infrastruktur som bruk av kai, kaiareal, kran og andre anleggsmidler, utleie mv.

1.1 Definisjoner

BT: Bruttotonn. Enhet oppgitt etter *Den internasjonale konvensjonen om måling av fartøy av 23. juni 1969*. BT framgår av fartøyets tonnasjesertifikat.

Fartøy: Enhver flytende innretning som er laget for å bevege seg gjennom vannet.

Kommunens sjøområde: Område hvor kommunen har planmyndighet etter plan- og bygningsloven med unntak av hoved- og biled.

Vederlag: Betales for bruk av Tromsø Havns infrastruktur og tjenester Vederlagssatser fastsettes på forretningsmessige vilkår.

Gebyr: Betales for selvkostdekning av de varer og tjenester gebyrene omfatter.

Avgift: Betales som en indirekte skatt (lovregulert) som er knyttet til bruken av farvannet i kommunens sjøområde.

Ordinær arbeidstid: Ordinær arbeidstid for ansatte i Tromsø Havn:
15. mai til og med 14. september, mandag-fredag, kl. 08:00-15:00
15. september til og med 14. mai, mandag-fredag, kl. 08:00-15:45

2. Alminnelige vilkår

2.1 Pris- og betalingsbetingelser

1. Kunden skal betale priser, gebyrer, vederlag og avgifter i henhold til gjeldende *Priser 2021 for bruk av infrastruktur og tjenester som tilbys av Tromsø Havn KF*.
2. Tromsø Havn kan inngå skriftlige avtaler hvor deler av forretningsvilkår og prislister utgår. Særskilt skriftlig avtale vil inngås mellom Tromsø Havn og kunde.
3. Alle priser er oppgitt i norske kroner (NOK) og beløp faktureres i NOK. Sum avrundes opp eller ned til hele kroner etter vanlige avrundingsregler. Dersom priser er oppgitt i annen valuta enn norske kroner, bærer kunden risikoen for enhver kurssvingning mellom den norske krone og den oppgitte valuta i tidsrommet mellom tilbudets utgivelse og betalingsdagen.
4. Tromsø Havn avgjør om betaling skal skje kontant, forskuddsvis, om kreditt kan gis og da om garantistillelse fra bank eller annen likeverdig sikkerhetsstillelse kreves.
5. Standard betalingsfrist er 14 dager etter fakturadato. Kortere frist kan settes ved spesielle behov.
6. Ved forskuddsbetaling kan annen betalingsfrist fastsettes, slik at betaling foreligger før vare leveres eller den perioden tjenesten vedrører påbegynnes.

2.2 Plikt til å gi opplysninger

Brukere av havna, herunder fartøy, speditører og andre, har plikt til å avgi Tromsø Havn alle opplysninger som er nødvendige grunnlag for korrekt beregning av vederlag og gebyrer og for å oppfylle offentlige krav om statistikk jf. FOR – 2019-12-11-1836 Forskrift om opplysningsplikt for transportplanlegging §§ 1 og 2 gitt i medhold av *Havne- og farvannsloven § 39*

2.3 Regulering av priser og betalingsbetingelser

1. Betalingssatsene gjelder normalt for ett år og fastsettes normalt for budsjettåret.
2. Uavhengig av dette kan Tromsø Havn regulere prisene under budsjettåret.
 - a. Satsene for strøm, ferskvann og arbeidslønnsandel kan bli gjenstand for regulering ved økt selvkost.
 - b. Tabell over varevederlag kan utvides i løpet av året om det oppstår behov for å prissette nye varegrupper.
3. Tromsø Havn kan endre standard betalingsbetingelser i løpet av den periode betalingssatsene i prislister gjelder.

2.4 Forsinkelsesrenter

1. Ved betaling etter forfall belastes forsinkelsesrenter i henhold til *LOV 1976-12-17 nr. 100 Lov om renter ved forsinket betaling m.m (Forsinkelsesrenteloven)*.
2. Ved belastning av forsinkelsesrente anvendes det til enhver tid gjeldende satser for maksimalrente.
3. Ved gjentagende uriktig, forsinket eller manglende rapportering, vil Tromsø Havn kreve forsinkelsesrente for tidsrommet fakturering blir utsatt. Forsinkelsesrente belastes den som har forårsaket forsinkelsen. Forsinkelsesrente anvendes etter 3. gangs forsinkelse i løpet av en periode på 12 måneder, hvor det er gitt advarsel etter første gangs forsinkelse og siste advarsel etter andre gangs forsinkelse. Dersom rapportering fortsatt ikke foreligger på tidspunktet for beregning av forsinkelsesrente, eller ikke er

tilstrekkelig til å kunne beregne rentebeløpet, anvendes i stedet forsinkelsesgebyr. Dette settes til kr 3.000, - første gang, og dobles ved ev. gjentakelser i løpet av en periode på 12 måneder. Dersom gjentakelser gir grunn til det, vil kontantbetaling, forskuddsbetaling eller andre tiltak bli å vurdere avkrevet overfor den som forårsaker forsinkelsene.

2.5 Inndrivelse

1. Utestående fordringer som har forfalt inndrives i henhold til *LOV 1988-05-13 nr. 26: Lov om inkassovirksomhet og annen inndrivning av forfalte pengekrav (Inkassoloven)*.
2. Forfalte krav utløser inkassovarsel som eneste betalingsoppfordring før saken oversendes inkassoselskap for videre behandling.
3. Ved utsending av inkassovarsel kan behandlingsgebyr (purregebyr) anvendes i tillegg til hovedkravet og forsinkelsesrenter.
4. Inndrivelse av inntekter i henhold til foretakets prisliste skjer normalt i henhold til de privatrettslige regler.
5. Inndrivelse av avgift i medhold av Havne- og farvannsloven (§ 41) er tvangsgrunnlag for utlegg, og det foreligger panterett i skipet i henhold til reglene om sjøpanterett i *Lov 1994-06-24 nr. 39: Lov om sjøfarten (Sjøloven)*.

2.6 Behandlingsvederlag

1. Ved viderefakturering av innkjøpte varer og/eller tjenester, hvor leverandøren kunne fakturert disse direkte til varemottaker og/eller bruker av tjenesten, vil behandlingsvederlag anvendes i tillegg til prisen på vedkommende vare/tjeneste.
2. Ekstra administrasjonsarbeid i forbindelse med faktura, innbetaling eller purre-/inkassotiltak blir belastet etter medgått tid.

2.7 Merverdiavgift

1. Alle betalingssetser i prislisten er oppgitt eksklusiv merverdiavgift. Merverdiavgift reguleres i henhold til *LOV 2009-06-19 nr. 58: Lov om merverdiavgift med tilhørende forskrifter og vedtak (Merverdiavgiftsloven)*.
2. Som hovedregel gjelder at utgående merverdiavgift anvendes ved omsetning av rett til å disponere kommunal havn, ved salg av infrastruktur tjenester, samt generelt ved salg av varer og tjenester.
3. Utgående merverdiavgift anvendes ikke der det gjennom lov, tilhørende forskrift eller vedtak er gitt fritak for avgift ved omsetning av nærmere bestemte varer og tjenester til bruk for utenlandske fartøy eller norskregistrerte fartøy i utenriksfart, eller det foreligger unntak fra loven.

2.8 Reklamasjon og tvister

Reklamasjon

Dersom kunden vil holde Tromsø Havn erstatningsansvarlig for skader, forsinkelse eller andre krav knyttet til utførelse av havnetjenester skal dette fremsettes for Tromsø Havn skriftlig uten ugrunnet opphold. Innsigelser og krav kan ikke gjøres gjeldende senere enn tre måneder etter den dagen da kunden fikk eller burde ha skaffet seg kjennskap til forholdet som begrunner kravet.

Twister

Partenes rettigheter og plikter i henhold til nærværende bestemmelser, reguleres i sin helhet i norsk rett.

Nord-Troms tingrett er verneting for alle rettsvister knyttet til bruk av Tromsø Havn og forståelsen av nåværende bestemmelser, dersom ikke annet er avtalt ved inngåelse av kontrakt.

3. Saksbehandling

Det er jf. havne og farvannsloven § 14 søknadsplikt knyttet til tiltak som kan påvirke sikkerheten, ferdselen eller forsvars- og beredskapsinteresser i farvann. Tromsø Havn er tillatelsesmyndighet for tiltak innenfor Tromsø kommunes sjøområde.

Tromsø Havn fastsetter i henhold til havne og farvannsloven § 33 saksbehandlingsgebyr for behandling av søknader om tiltak i sjø.

Beregningsgrunnlag for saksbehandlingsgebyr

Saksbehandlingsgebyr beregnes på grunnlag av sakens omfang:

1. Tiltak som omhandler fortøyningsinstallasjoner, kaier, brygger, broer, luftspenn, moloer, utfylling, utdyping, opplag av fartøy, ledninger, kabler og rør og lyskilder.
2. Tiltak som enkel flytebrygge.
3. Tiltak som i tillegg til saksbehandling krever befaring.
4. Forhåndskonferanse.
5. For oppfølging av tiltak som utføres i strid med tillatelsen skal det betales gebyr etter medgått tid.
6. For søknader som omfatter flere tiltak beregnes det et tillegg i gebyret.
7. Når en tiltakshaver eller rekvirent er årsak til at en behandling av søknad blir avbrutt, skal det betales i forhold til medgått arbeidstid.
8. Dersom en søknad om tiltak fører til avslag, betales fullt gebyr i henhold til *Priser 2021 for bruk av infrastruktur og tjenester som tilbys av Tromsø Havn KF*.

Gebyret skal ikke overskride selvkost.

4. Miljøprising

I tråd med stadig strengere miljøkrav og for å bidra til å løse mange av de klimautfordringene Tromsø Kommune har relatert til maritim sektor, vil Tromsø Havn i tiden fremover gradvis bruke innføre økonomiske insentiver for å stimulere til mer miljøvennlig sjøtransport.

Environmental Port Index (EPI)

EPI ble innført fra og med 2020. Dette er et økonomisk incentiv til bærekraftig og miljøvennlig cruisedrift, og for å gjøre det mindre lønnsomt å ankomme havnen med forurensende skip. EPI gjelder foreløpig bare cruiseskip, men på sikt er tanken at det også skal gjelde andre fartøystyper.

EPI tildeler en poengsum til hvert cruiseskip for hvert anløp på grunnlag av en evaluering av fartøyets miljøtelse mens den er i havn. Denne poengsummen blir deretter konvertert til en justeringsfaktor brukt på kaivederlag og sikringsvederlag.

Beregningsgrunnlag for EPI

Fra og med 2021 gjelder følgende:

Tromsø Havn skal fakturere cruiseanløp med et påslag eller en rabatt ut fra EPI-score på opprinnelig kaivederlag og sikringsvederlag. EPI registreres av skipet/agent via portal til DNV GL innen 72 timer etter avgang. Ved ikke rapportert EPI beregnes vederlaget ut fra at poengsummen er 0 – null. Se liste over rabatt/påslag i tabell under.

EPI -score	Klassifisering	Rabatt / påslag
>80 %	A	-20 %
>50 % - 80 %	B	-5 %
>25 % - 50%	C	10 %
>10 % - 25%	D	20 %
>1 % - 10%	E	50 %
0 % / ikke rapportert		100 %

Eventuelt overskudd fra EPI vil utelukkende bli brukt til investeringer i miljøvennlige tiltak i havna.

Rabatt ved tilkobling til landstrøm

Tromsø Havn har ved flere kaier investert i landstrømsanlegg. Investeringene og driftene av disse vil gradvis bli overtatt av det deleide datterselskapet Arctic Energy Port Tromsø AS (AEPT AS). Flere anlegg vil komme. Tromsø Havn ser at det er nødvendig å stimulere rederen til å bygge om og bidra til at båtene både kan og at de faktisk tar i bruk anleggene.

I samarbeid med AEPT AS vil Tromsø Havn søke å finne egnede økonomiske insentiver som belønner båter som kobler seg til landstrøm.

5. Maritim infrastruktur

5.1 Farvannsavgift

Farvannsavgiften er fastsatt i henhold til *Havne- og farvannsloven* §§ 36.

Fartøy som anløper havner og innretninger for drift av akvakulturanlegg i kommunens sjøområde skal betale farvannsavgift. Farvannsavgiften ilegges per anløp. Ved flere anløp til havner innenfor kommunens sjøområde i løpet av samme døgn ilegges avgift *kun* en gang.

For fartøy registrert i ESI (Environmental Ship Index) med en totalscore på 50 poeng eller mer innvilges det rabatt på farvannsavgift. Rabatten gis kun for anløp innenfor ESI-sertifikatets gyldighetsperiode og der ESI-registreringen framgår av anløpsmelding.

Tromsø Havn er av Kystverket pålagt å sette denne avgiften til kr. 0, frem til for meget innkrevet avgift er tilbakebetalt brukerne. Rent praktisk vil derfor fartøy som anløper kaier i kommunens sjøområde ikke bli belastet Farvannsavgift i 2021. Dette vil fremkomme ved at farvannsavgiften settes til kr. 0 i faktura som sendes fra Tromsø Havn.

5.2 Kaivederlag

Kaivederlag er fartøyets betaling for bruk av offentlige kaier som eies eller forvaltes av Tromsø Havn og ilegges ved fortøyning. Fartøy som fortøyer utenfor et annet fartøy belastes med ordinært kaivederlag.

1. Kaivederlag betales per påbegynt døgn. Liggetiden regnes fra fartøyet fortøyer og inntil det kaster loss. Det betales bestandig kaivederlag for minst ett døgn.
2. Skifter et fartøy offentlig kaiplass innenfor kommunens sjøområde uten i mellomtiden å ha vært utenfor kommunens sjøområdes grenser, blir liggetiden å beregne som om fartøyet hadde ligget ved kaien uten avbrytelse. Dette gjelder ikke for fartøy som må ankre i **påvente av ledig kaiplass**.
3. For fartøy som etter ordre fra Tromsø Havn må forhale fra kaien for å gi plass for annet fartøy og deretter legger til kaien igjen, regnes liggetiden som om fartøyet hele tiden har ligget ved kaien.
4. Selv om et fartøy er fortøyd må det til enhver tid kunne forhale eller gå fra kai etter pålegg fra Tromsø Havn.
5. Fartøy som kun anløper for service, uten å laste eller losse, eller tar om bord skipsfornødenheter eller passasjerer, hvor liggetiden er mindre enn 2 timer, innvilges inntil 75 % rabatt av kaivederlag. Det samme gjelder dersom fartøyet anløper kun for ett kolli hastefrakt og liggetiden er under 1 time. Minstepris for aktuelt fartøys størrelse vil være gyldig dersom rabatten medfører kaivederlag under denne minsteprisen.
6. For yrkesfartøy med lengde under 15 meter som ligger ved kai under to timer, gis fritak for kaivederlag under forutsetning at ankomst og avgang meldes til Tromsø Havn.
7. Reserverte kaiplasser som avbestilles mindre enn *en uke* før anløpet, belastes med et kanselleringsgebyr som tilsvarer 50 % av ordinært kaivederlag per døgn.
8. Cruiseskip faktureres med et påslag eller en rabatt ut fra EPI-score (Environmental Port Index) på det opprinnelige kaivederlaget. Jfr. kapitel 4 ovenfor.
9. Cruiseanløp gis 50 % rabatt på kaivederlaget for døgn nr 2, men ikke døgn nr 3 osv.

Kaibestilling

1. Forespørsel og bestilling rettes til Tromsø Havn v/havnevakta som tildeler kaiplass.
2. Den som skal anløpe havna skal senest 24 timer før ankomst gi melding til Tromsø Havn v/havnevakta om beregnet ankomsttid.
3. Kaibestilling skal inneholde forrige havn, neste havn, fartøyets sikringsnivå, avfallsskjema og oppgave over vare som skal lastes eller losses. I tillegg til hvem som skal belastes avgifter, vederlag og gebyrer.
4. Tromsø Havn kan også kreve informasjon utover dette.

Beregningsgrunnlag for kaivederlag

Kaivederlag beregnes med utgangspunkt i BT og differensieres ut fra ulike fartøystyper.

Cruiseanløp faktureres med et påslag eller en rabatt ut fra EPI-score på det opprinnelige kaivederlag, jfr. kapittel 4 ovenfor.

5.3 Vederlag for ankring på reden

Fartøy som ankrer på reden i Tromsø kommunes sjøområde betaler et vederlag per døgn.

Borerigger, rørleggingsfartøy, kranfartøy eller andre konstruksjoner som ankrer opp i havneområdet, betaler vederlag for ankring på reden.

I de tilfeller hvor et fartøy krever avsperrert sjøområde i tilknytning til opphold i havna, ilegges dette et særskilt vederlag. Vederlagets størrelse fastsettes i det enkelte tilfelle.

Beregningsgrunnlag for ankring på reden

Vederlag for ankring på reden beregnes på grunnlag av oppdragets størrelse, art og omfang.

5.4 Vederlag for småbåtplasser og gjestebrygger

Det skal betales vederlag for leie av småbåtplasser og plasser ved gjestebrygga. Båter som fortøyer utenfor en annen båt belastes med ordinært vederlag.

Beregningsgrunnlag for småbåtplasser og gjestebrygger

Småbåtplasser beregnes på grunnlag av båtens breddemeter og gjestebrygge beregnes på grunnlag av båtens lengde.

5.5 Avfallsgebyr

Tromsø Havn har etablert mottak av fartøysavfall i medhold *FOR 2004-06-01 nr. 931: Forurensningsforskriften*, kapittel 20, gitt i medhold av *Forurensningsloven § 32a, 2. ledd*. Avfallsgebyret skal dekke kostnader forbundet med mottak og videre håndtering av avfall fra fartøy som anløper havna.

- Gebyr for avfall skal betales av alle fartøy som anløper offentlig kai, *uavhengig* om det leveres avfall fra fartøyet til avfallsordningen. Fartøy som fortøyer utenfor et annet fartøy belastes med ordinært avfallsgebyr.

- Tilleggsgebyr kan innkreves for fartøy som ikke overholder meldeplikten, dersom leveringen medfører merkostnader for havna.
- Tilleggsgebyr kan innkreves for fartøy som leverer særdeles store mengder avfall, sett i forhold til fartøyets størrelse, type og seilingstid.

Fritak for avfallsgebyr

1. Fartøy under 50 BT, eller
2. Fritak for avfallsgebyr kan avtales dersom følgende kan dokumenteres:
 - o Avfallet leveres fast i en annen havn med godkjent renovasjonsordning.
 - o Andre særlige hensyn tilsier det.

Beregningsgrunnlag for avfallsgebyr

Gebyr for avfall beregnes på grunnlag av fartøyets BT. Det er satt et minimum og maksimum gebyr til fartøy som ikke leverer avfall.

Dersom det leveres større mengder avfall eller lasterester, betaler fartøyet de faktiske utgifter for containerleie, frakt og deponering av avfallet. Det vil si at de skal betale avfallsgebyr etter faktisk levert type og mengde. I tillegg beregnes et administrasjonsgebyr.

Bestilling av renovasjon

1. Bestilling av avfallstjenester rettes til Tromsø Havn v/havnevakta.
2. Skipsføreren på alle fartøy som er underveis til havn skal gi melding om levering av avfall og lasterester i havna til Tromsø Havn v/havnevakta:
 - a) minst 24 timer før anløp, dersom anløpshavna er kjent,
 - b) så snart anløpshavna er kjent, dersom denne opplysningen først er tilgjengelig mindre enn 24 timer innen anløp, eller
 - c) senest ved avgang fra foregående havn, dersom reisen varer mindre enn 24 timer.

5.6 Sikringsvederlag

Alle norske og utenlandske fartøy som anløper et ISPS-godkjent havneanlegg (kaier, areal og annen infrastruktur som brukes i tjenesteyting som rettes mot fartøy, gods, passasjerer i havna) skal betale sikringsvederlag. Fartøy som fortøyer utenfor et annet fartøy belastes med ordinært sikringsvederlag.

Sikringsvederlaget skal dekke investerings- og driftskostnader av nødvendige sikkerhetstiltak for trygg ferdsel og transport for gods og passasjerer, samt terrorberedskap.

Beregningsgrunnlag for sikringsvederlag

Sikringsvederlaget beregnes som en prosentsats av kaivederlaget per døgn for alle fartøy utenom cruiseskip. I tillegg kommer faktiske kostnader for eventuelt vakthold.

Cruiseskip betaler sikringsvederlag per passasjer. Cruiseskip som har passasjerbytte, betaler for *både* på- og avstigende passasjerer. Cruiseanløp faktureres med et påslag eller en rabatt ut fra EPI-score på det opprinnelige sikringsvederlaget, jfr. kapitel 4 ovenfor. For mer informasjon om EPI, se kapitel 4 ovenfor.

I tilfeller der sikringsvederlaget per passasjer ikke dekker kostnadene for Tromsø Havns sikringstiltak, betales sikringsvederlaget som for øvrige anløp til ISPS-godkjent havneanlegg.

Dersom forandringer i ankomsttid eller avgangstid skjer mindre enn 24 timer før meldt ankomst, må fartøyet dekke de ekstra omkostninger som følger av endringen.

I en normal driftssituasjon betales det sikringsvederlag i henhold til *Priser 2021 for bruk av infrastruktur og tjenester som tilbys av Tromsø Havn KF*. I en situasjon der sikringsnivået økes, må fartøyet dekke eventuelle ekstra kostnader i forhold til tiltak for anløpet.

5.7 Varevederlag

Varevederlag er vederlag for alle varer som fraktes med fartøy til eller fra havna og som føres over Tromsø Havns kaier. Varer som overføres fra et fartøy til et annet uten å passere kaien, belastes med ordinært varevederlag.

For varer som ankommer havna i transitt og videreforsendes med fartøy, ilegges varevederlag ved inngående. For varer i transitt til utenlandsk havn med lastefartøy, ilegges varevederlag ved utgående. Varevederlag for inngående varer påhviler varemottaker. For utgående varer påhviler vederlaget vareavsender.

Rapporteringsbestemmelser

For varer som losses eller lastes plikter skipsfører å sende fraktbrev over gods til Tromsø Havn innen 24 timer før ankomst. Tromsø Havn vil fakturere varemottaker eller vareavsender i henhold til mottatte oppgaver. Farlig gods må innrapporteres innen 48 timer før anløpet.

Tromsø Havn har adgang til å kontrollere (varslet og uvarslet) fartøyets last ved ankomst og avgang, samt forlange og få forelagt det materiale som finnes for utførelse av en forsvarlig kontroll.

Konsekvenser ved mislighold og unnlatelser:

1. Tromsø Havn kan etter skjønn nekte bruk av havna.
2. Ved feilaktige/manglende opplysninger kan Tromsø Havn øke vederlaget med 10 % av samlet korrekt vederlag knyttet til den konkrete transaksjonen.
3. Tromsø Havn har plikt og ansvar ovenfor offentlig myndighet etter havnesikringsreglene. Opplysninger innhentet under havnesikringsreglene kan benyttes til å beregne vederlaget for de kommersielle tjenestene Tromsø Havn tilbyr i henhold til gjeldende prisbestemmelser og forretningsvilkår.

Mellomlagring på kai

1. Ingen varer må lagres på havnas kaier og areal uten Tromsø Havns tillatelse.
2. Varevederlag dekker lagring av varer på anvist areal eller innretning disponert av Tromsø Havn i inntil 24 timer etter endt lossing av fartøy eller i inntil 24 timer før lasting av fartøyet tar til. Uavhengig av dette kan, dersom situasjonen krever det, Tromsø Havn beordre eller fjerne godset til en annen plass for kundens regning.
3. For varer som blir liggende over 24 timer, uten at dette avtales med Tromsø Havn, betales den overstigende tid med arealleie i henhold til vederlag for leie av areal.
4. Varer som er lagret på kaier eller varelager uten samtykke, eller som blir lagret der lenger enn tillatt, kan fjernes og oppbevares for vedkommende mottaker eller avsenders regning. Blir varer ikke hentet innen 3 måneder, kan Tromsø Havn selge dem ved offentlig auksjon etter vanlig kunngjøring. Lett bederlige varer kan destrueres dersom det er nødvendig.
5. Tromsø Havn er uten ansvar for de varer som er lagret på Tromsø Havn sine areal, kaier eller varelager.

Fritak for varevederlag

1. Passasjerers bagasje.
2. Proviant, drivstoff og annet utstyr *kun* til fartøyets eget bruk. For all annet gods og varer skal det belastes varevederlag.

Beregningsgrunnlag for varevederlag

Varevederlaget beregnes på grunnlag av varens vekt eller enhet. Gods med høyt volum og lav vekt beregnes aldri mindre enn 1/3 tonn per kubikk.

5.8 Passasjervederlag

For fartøy og kjøretøy i passasjertrafikk betales passasjervederlag. Vederlaget gjelder både for på- og avstigende passasjerer, samt passasjerer som benytter Tromsø Havns fasiliteter som ventehaller og toaletter, spesielle ombord- og ilandstigningsramper, sikrede gangareal for passasjerer og andre innredninger som er anskaffet eller bygget spesielt for passasjerene.

Beregningsgrunnlag for passasjervederlag

Passasjervederlaget beregnes per passasjer.

Regulært passasjervederlag kan erstattes av faste avtaler.

6. Landbasert infrastruktur

6.1 Vederlag for landbasert transport

Tromsø Havn har to vederlagstyper for landbasert transport, disse er terminalvederlag og vognvederlag.

Terminalvederlag

Varer som ankommer landeveien, og hvor havnas areal eller varelager benyttes til/på, avlastning eller omlasting, skal betale vederlag etter samme satser og regler som for varevederlag for fartøy. Dette gjelder også for varer som lastes, losses eller omlastes på festede areal.

Beregningsgrunnlag for terminalvederlag

Samme beregningsgrunnlag som varevederlag for fartøy. Varevederlag beregnes på grunnlag av varens vekt eller enhet. Gods med høyt volum og lav vekt beregnes aldri mindre enn 1/3 tonn per kubikk.

Fritak for terminalvederlag

- Varer som belastes med ordinært varevederlag.

Vognvederlag

Alle kjøretøy som bruker Tromsø Havns veier, areal eller parkerer på havnas områder skal betale vognvederlag. Dette gjelder også for tilhengere mv. Unntatt er de som etter nærmere avtale med Tromsø Havn er gitt fritak for dette.

Beregningsgrunnlag for vognvederlag

Vognvederlaget beregnes på grunnlag av kjøretøyets totalvekt:

- a) Fastordning
Transportører av lastebærende kjøretøy som skal laste og/eller losse, kan få automatisk tilgang med egen prisskala for vognvederlag. Dette gjelder kun på havnas områder som er tilrettelagt for skiltgjenkjenning (LPR) via kjøretøyets registreringsnummer.
- b) Særskilte avtaler og fastavtaler
For bedrifter på festede areal kan det inngås særskilte avtaler. Parkering er ikke inkludert i pris for særskilte avtaler.
Estimerte fastavtaler kan inngås dersom det ikke er praktisk for transportør eller Tromsø Havn med fastordning.
- c) Parkering
Parkering skal kun skje på anviste plasser og etter avtale.
- d) Bruk av bil med kran
Det tillates kun å laste og losse eget kjøretøy.

Fritak for vognvederlag

- Kjøretøy under 3,5 tonn.

6.2 Vederlag for leie av areal

Tromsø Havn skiller mellom korttidsleie og langsiktig leie av areal, lager og kontor. . Korttidsleie gjelder normalt for inntil 4 uker. Utover det skal det vurderes å inngås egne leieavtaler. Generelle vilkår for leie av areal er:

1. Avtale skal inngås før varer eller utstyr utplasseres. Varer og utstyr skal oppstilles innenfor avtalt areal.
2. Vareeieren eller operatør skal rydde og rengjøre området etter bruk. Manglende rydding/rengjøring kan bli utført av Tromsø Havn og som igjen belaster vareeier/operatør for kostnadene.
3. For bruk av areal uten avtale, eller ut over avtalt mengde kan Tromsø Havn ilegge arealvederlag per døgn.

Beregningsgrunnlag for areal

Beregningsgrunnlag for arealvederlag vil være det arealet som avtales.

6.3 Vederlag for adgang til sikrede områder

Tromsø Havn administrerer adgangssystemer relatert til sikringstiltak på havneområder. På bakgrunn av vedlikehold og administrasjon av adgangssystemer krever Tromsø Havn vederlag for adgang og registrering i disse.

6.4 Vederlag for eksterne kran- og maskintjenester

Bruk av mobilkran og andre maskiner på Tromsø Havns områder krever tillatelse fra Tromsø Havn. Det skal betales vederlag for perioden jobben utføres.

Beregningsgrunnlag for kranvederlag

Vederlag bregnes i antall timer.

7. Tjenester

7.1 Generelt for alle tjenester

Tromsø Havn tilbyr tjenester som levering av ferskvann og landstrøm, samt utfører ulike oppdrag med havnebåt, kran og maskiner.

Vederlag for alle tjenester inkluderer et administrasjonsgebyr og for tjenester som innebærer bruk av bil vil det bli i tillegg kjøregodtgjørelse. Minstetid for oppdrag varierer ut fra type tjeneste, se hvert underkapittel for minstetider for tjenester.

Tjenestebestilling

1. Forespørsel og bestilling rettes til Tromsø Havn v/havnevakta.
2. Tromsø Havn leverer tjenester ut fra tilgjengelig kapasitet. Kunde må, om mulig, bestille tjeneste i god tid for å sikre kapasitet til oppdraget i ønsket tidsrom.
3. Legg merke til at det er særlige regler for bestilling av kran og containertruck.
4. Se kapittel 1.1 *Definisjoner* for informasjon om ordinær arbeidstid i Tromsø Havn
5. Dersom personell fra Tromsø Havn må rykke ut i uplanlagte situasjoner som ikke skyldes feil/mangler på Tromsø Havns systemer/tjenester kan tilkaller bli belastet. Innenfor ordinær arbeids tid er belastningen de faktiske kostnadene for medgått tid og bruk av ressurser iht. *Priser 2021 for bruk av infrastruktur og tjenester som tilbys av Tromsø Havn KF*. For utrykning utenfor ordinær arbeidstid er minstetiden 3 timer.

7.2 Vederlag for levering av ferskvann og landstrøm

Levering av ferskvann i ordinær arbeidstid påløper engangskostnad for en times arbeid. Levering av ferskvann utenfor ordinær arbeidstid påløper faktiske kostnader. Levering av ferskvann beregnes per tonn.

Som nevnt i kapittel 4, vil ansvaret for landstrøm gradvis bli overtatt av det deleide landstrømselskapet AEPT AS. Prisen vil være konkurransedyktig sammenliknet med at man selv produserer strøm ved hjelp av hjelpemotor. Landstrøm beregnes per kilowattime (kWh) og påkoblingsvederlag kan tilkomme. Se for øvrig til enhver tid gjeldende prisliste.

7.3 Vederlag for hjullaster og lastebil

Hjullaster- og lastebiltjenester med sertifisert personell kan leies fra Tromsø Havn.

Beregningsgrunnlag for hjullaster og lastebil

Tjenester med hjullaster og lastebil beregnes per time innenfor ordinær arbeidstid. Utenfor ordinær arbeidstid belastes det med minimum 3 timer.

7.4 Vederlag for havnebåttjenester

Havnebåt leies ut med sertifisert mannskap på to personer. Tromsø Havn utfører sin virksomhet i tråd med til enhver tid gjeldende norske lover og forskrifter og med spesielt fokus på HMS (helse, miljø og sikkerhet).

1. Kunde må, om mulig, bestille tjenesten i god tid for å sikre kapasitet til oppdraget i ønsket tidsrom. Det tilfaller administrasjonsgebyr for bestilling av tjenester.
2. Tjenester som skal utføres etter endt arbeidstid, må bestilles senest 48 timer før planlagt utførelse.
3. Tjenester som skal utføres i/på helge- og høytidsdager, må bestilles 48 timer før siste virkedag.
4. Minstetid for leie er 1 time innenfor ordinær arbeidstid.
5. Minstetid for leie utenfor ordinær arbeidstid er 3 timer.

Beregningsgrunnlag for havnebåttjenester

Havnebåttjenester beregnes per time.

7.5 Vederlag for kran og containertruck

Kran og containertruck leies ut med sertifisert operatør fra Tromsø Havn. Tromsø Havn utfører sin virksomhet i tråd med det til enhver tid gjeldende regelverk og med spesielt fokus på HMS (helse, miljø og sikkerhet).

For hver operasjon med kran/containertruck benyttes det, i tillegg til fører, en signalmann fra Tromsø Havn.

Eksternt personell som skal delta i operasjoner der ansatte fra Tromsø Havn er involvert, skal være sertifisert og godkjent for den operasjon som skal utføres.

1. Kunde må, om mulig, bestille tjeneste i god tid for å sikre kapasitet til oppdraget i ønsket tidsrom. Det tilfaller administrasjonsgebyr for bestilling av tjenester.
2. Tjenester med kran eller containertruck som skal utføres etter ordinær arbeidstid, må bestilles senest 48 timer før planlagt utførelse.
3. Tjenester med kran eller containertruck som skal utføres i/på helge- og høytidsdager, må bestilles 48 timer før siste virkedag.
4. Minstetid for leie av kran-tjenester er 3 timer.
5. Minstetid for leie av containertruck er 1 time innenfor ordinær arbeidstid og 3 timer utenfor ordinær arbeidstid.

Beregningsgrunnlag for kran og containertruck

Tjenester med kran og containertruck beregnes per time og ut fra type maskin.

7.6 Vederlag for leie av fender

Leie av Yokahoma fender. Avtale skal inngås før planlagt anløp.

1. Dersom ikke annet er avtalt, må Tromsø Havns fendere brukes ved Tromsø Havns kaier.
2. Minste tid for leie av fender er 1 døgn, med mindre annet er avtalt med Tromsø Havn.

Beregningsgrunnlag for areal

Beregningsgrunnlag for leie av fendere vil være hvor mange fendere som skal lånes, hvor de skal plasseres og hvor lenge.



Priser 2021

for bruk av infrastruktur og tjenester
som tilbys av Tromsø Havn KF

Gjelder fra 1. januar 2021



TROMSØ
HAVN

Innhold

1.	Generelt	3
2.	Saksbehandlingsgebyr	3
3.	Miljøprising	3
4.	Bruk av maritim infrastruktur	4
4.1	Farvannsavgift (tidligere anløpsavgift)	4
4.2	Kaivederlag	4
4.3	Vederlag for ankring på redan	4
4.4	Vederlag for småbåtplasser og gjestebrygger	5
4.5	Avfallsgebyr	6
4.6	Sikringsvederlag	6
4.7	Varevederlag	7
4.8	Passasjervederlag	8
5.	Bruk av landbasert infrastruktur	8
5.1	Vederlag for landbasert transport	8
5.2	Vederlag for leie av areal	9
5.3	Vederlag for adgang til sikrede områder	9
5.4	Vederlag eksterne kran- og maskinoperatører	9
6.	Tjenester	9
6.1	Generelt for alle tjenester	9
6.2	Leie av personell	10
6.3	Levering av ferskvann	10
6.4	Levering av strøm	11
6.5	Hjullaster og lastebil	11
6.6	Havnebåt	11
6.7	Kran og containertruck	12
6.8	Fender	12

1. Generelt

Alle priser er i norske kroner (NOK) og eksklusiv merverdiavgift. For informasjon om forretningsvilkår og bestemmelser for de priser som framkommer her, er disse samlet i *Forretningsbetingelser for Tromsø Havn KF* som er tilgjengelige på www.tromso.havn.no.

Priser er fastsatt av Tromsø Havn ved Tromsø Havnestyre

2. Saksbehandlingsgebyr

Beskrivelse		Pris
Beskrivelse 1A	Tiltak som omhandler forøyningsinstallasjoner, kaier, brygger, broer, luftspenn, moloer, utfylling, utdyping, opplag av fartøy, ledninger, kabler og rør og lyskilder	7 076,00
Beskrivelse 1B	Tiltak som enkel flytebrygge	4 953,00
Beskrivelse 2	Tiltak som i tillegg til saksbehandling krever befaring	9 202,00
Beskrivelse 3	Forhåndskonferanse, gebyr	2 125,00
Oppfølging av tiltak	For oppfølging av tiltak som utføres i strid med tillatelsen skal det betales gebyr etter medgått tid	Minstesats 4 250,00

3. Miljøprising

Tromsø Havn fakturerer cruiseanløp med påslag/rabatt av kaivederlaget og sikringsvederlaget ut fra EPI-score.

EPI er innført for å gi et økonomisk incentiv til bærekraftig og miljøvennlig cruisedrift, og for å gjøre det mindre lønnsomt å ankomme havnen med forurensende skip.

EPI registreres av skipet/agent via portal til DNV GL innen 72 timer etter avgang. Ved ikke rapportert EPI beregnes vederlaget ut fra at poengsummen er 0 – null.

EPI -score	Klassifisering	Rabatt / påslag
>80 %	A	-20 %
>50 % - 80 %	B	-5 %
>25 % - 50%	C	10 %
>10 % - 25%	D	20 %
>1 % - 10%	E	50 %
0 % / ikke rapportert		100 %

4. Bruk av maritim infrastruktur

4.1 Farvannsavgift (tidligere anløpsavgift)

Minsteavgift per anløp kr 337,00. Se også punkt 4.2 om kaivederlag.
Farvannsavgift beregnes kun ut fra bruttotonn (BT).

For skip registrert i ESI (Environmental Ship Index) med en totalscore på 50 poeng eller mer innvilges 20 prosent rabatt på farvannsavgift. Rabatten gis kun for anløp innenfor ESI-sertifikatets gyldighetsperiode og der ESI-registreringen framgår av anløpsmelding.

Tromsø Havn er av Kystverket pålagt å sette denne avgiften til kr. 0, frem til for meget innkrevet avgift er tilbakebetalt brukerne. Rent praktisk vil derfor fartøy som anløper kaier i kommunens sjøområde ikke bli belastet Farvannsavgift i 2021. Dette vil fremkomme ved at farvannsavgiften settes til kr. 0 i faktura som sendes fra Tromsø Havn.

4.2 Kaivederlag

Minstepris kaivederlag per døgn

Pristype	Fartøystype	Pris
Minstepris fartøy	Fartøyer under 15 meter	330,00
Minstepris fartøy	Fartøyer mellom 15-30 meter	412,00
Minstepris fartøy	Fartøyer over 30 meter	721,00

Kaivederlag beregnes med utgangspunkt i bruttotonn (BT). Den differensieres ut i fra forskjellige fartøystyper.

Beregning av pris, se priskalkulator på nettsiden til Tromsø Havn KF:

<https://www.tromso.havn.no/tjenester/skjema-og-priser/>

For cruiseskip gis det 50% rabatt på kaivederlaget for døgn nr 2 (fra 24-48 timers liggetid). Dersom liggetid mer enn 2 døgn faktureres påfølgende døgn med fullt kaivederlag.

4.3 Vederlag for ankring på redan

Beskrivelse	Pris
Fartøy som ankrer på redan	856,00 per døgn
Borerigger, rørleggingsfartøyer, kranskip eller andre konstruksjoner	Vederlagets størrelse fastsettes ut fra oppdragets art og omfang

4.4 Vederlag for småbåtplasser og gjestebrygger

Flytebrygger gjestehavna

Beskrivelse	Pris
Kaivederlag inklusiv strøm, vann og avfall betalt via applikasjon Gjelder kun for fritidsfartøy. Dersom kunder ikke kan benytte applikasjon så kan det betales via mobil kortterminal ved å kontakte havnevakta. Det vil da tilkomme 1 times arbeid i tillegg, ref pkt 6.2.	296,00
Kortidsligge inntil 3 timer, kun tilgjengelig via applikasjon Gjelder kun fritidsfartøy	58,00
Langtidsleie (vinteropplag, dekker ikke strøm) fra 1-2 måneder 20 % rabatt. Gjelder kun fritidsfartøy inntil 15 meters lengde	264,00
Langtidsleie (vinteropplag, dekker ikke strøm) fra 2-5 måneder 40 % rabatt. Gjelder kun fritidsfartøy inntil 15 meters lengde	198,00
Langtidsleie (vinteropplag dekker ikke strøm) over 5 måneder 60 % rabatt. Gjelder kun fritidsfartøy inntil 15 meters lengde	132,00
Langtidsleie (vinteropplag dekker ikke strøm) over 5 måneder 20 % rabatt. Gjelder kun fritidsfartøy med lengde mellom 15 og 20 meter	330,00
Langtidsleie ved marina sør/charterbryggen over 5 måneder for fartøy under 10 meters lengde og/eller 3,5 meters bredde 50 % rabatt.	165,00
Langtidsleie ved marina sør/charterbryggen over 5 måneder for fartøy med lengde mellom 10 - 15 meter 40 % rabatt.	198,00
Langtidsleie ved marina sør/charterbryggen over 5 måneder for fartøy over 15 meter 40 % rabatt	247,00
Bruk av flytebrygge for spesielle formål, turistanløp og lignende per anløp/dag pr båt.	7 725,00
Fartøy som driver sesongbasert passasjertrafikk per sesong 15. mai til 15. september. Gjelder kun av- og påstigning ved gjestebryggen for fartøy under 15 meters lengde	8 315,00

Småbåtplasser ved Nordsjeteen og Nansenplass

Båsens bredde	Pris per år	Båsens bredde	Pris per år	Strøm Pris per KWT
2,5 meter	6 668	4,5 meter	12 005	2,12
3,0 meter	8 002	5,0 meter	12 700	2,12
3,5 meter	9 334	5,5 meter	13 965	2,12
4,0 meter	10 670	6,0 meter	15 218	2,12
		Langside brygge 5	18 820	2,12

4.5 Avfallsgebyr

Beskrivelse	Pris
Administrasjonsgebyr per bestilling og tømning uansett type fartøy og avfall. (i tillegg kommer faktiske kostnader)	696,00
Gebyr for sortert og usortert avfall per bruttotonn	0,40
Minste avfallsgebyr per anløp for fartøy som ikke leverer avfall	91,00
Maks beløp for fartøy som ikke leverer avfall	1 029,00
Charterbåter med Tromsø som basehavn per år	1 728,00
Vederlag ved gjensatt avfall eller gjenstander på kai uten at dette avtales med havnevakta før avgang. (i tillegg kommer faktiske kostnader med fjerning av avfallet/gjenstandene)	6 000,00

4.6 Sikringsvederlag

Beskrivelse	Pris
Ved anløp av ISPS-godkjent kai: prosent av fartøyets kaivederlag	30 %
Cruiseskip, per passasjer per døgn	23,00
Vederlag dersom ISPS-sertifisert skip ankommer fra en ikke-ISPS-sertifisert kai	5 000,00

Anløp til ISPS-godkjent kai

Sikringsvederlaget er beregnet til 30 prosent av kaivederlaget per døgn. I tillegg kommer eventuelle faktiske kostnader for vakthold.

Cruise

Cruiseskip betaler sikringsvederlag per passasjer per døgn. Cruiseskip som har passasjerbytte betaler for både på- og avstigende passasjerer. I tilfeller der sikringsvederlaget per passasjer samlet beløper seg til under kr 1 000,- pr time liggetid for skipet, betales sikringsvederlaget som for øvrige anløp. (30 prosent + vakthold pr time).

Generelt

Dersom forandringer i ankomsttid eller avgangstid skjer mindre en 24 timer før meldt ankomst, må fartøyet dekke de ekstra omkostninger som følger av endringen.

I en normal driftssituasjon med sikringsnivå 1 betales det sikringsvederlag i henhold til prislisen. I en situasjon der sikringsnivået økes, må fartøyet dekke eventuelle ekstra kostnader i forhold til tiltak for anløpet.

4.7 Varevederlag

Varetype	Pris
Container 20-25 fot	252,00 per stk.
Container 40 fot	489,30 per stk.
Ved containerprosjekter med høyt volum i enkeltanløp eller høyt volum over tid kan det avtales egne stykkpriser som omfatter varevederlag, håndtering av truck, arealleie etc.	
Partilaster over 500 tonn	17,20 per tonn
Partilaster mellom 300 - 499 tonn	19,90 per tonn
Biler, busser, campingvogner og båter under 14 fot	126,60 per stk.
Busser, campingvogner og båter over 14 fot	210,10 per stk.
Husseksjoner inntil 9 meter (20 - 29 fot)	278,60 per stk.
Husseksjoner over 9 meter (over 30 fot)	489,60 per stk.
Fisk og fiskeprodukter	17,20 per tonn
Betongelement (teglstein, takstein, andre bearbeidede bygningsmaterialer, sement, kalk m.m.)	19,90 per tonn
Råmineraler og bearbeidede mineraler (sand, singel, stein, skifer, asfalt m.m.)	19,90 per tonn
Trelast	17,20 per tonn
Alle varer som er spesifisert nedenfor:	33,30 per tonn
Korn	
Poteter, friske eller fryste grønnsaker og frisk frukt	
Levende dyr og sukkerroer	
Tre og kork	
Tekstiler, tekstilavfall og andre råstoffer av animalsk eller vegetabilsk opprinnelse	
Næringsmidler og for, unntatt fisk	
Oljefrø og oljeholdige frukter, fett	
Fast mineralsk brensel	
Råolje	
Petroleumsprodukter	
Jernmalm, jern- og stålavfall og støv fra masovner	
Ikke-jernholdige mineraler og avfall	
Råvarer og halvfabrikata av metall	
Natur- og kunstgjødsel	
Kjemiske kullprodukter, tjære	
Kjemiske produkter, unntatt kjemiske kullprodukter og tjære	
Cellulose og papiravfall	
Anleggsmaskiner, landbruksmaskiner, transportmateriell, motorer, redskap og elektriske artikler (defineres etter vekt)	
Bearbeidede varer av metall	
Glass, glassvarer og keramiske produkter	
Trelast, lær, tekstiler, klær, fottøy og diverse bearbeidede varer	
Diverse varer	
Uspesifiserte varer (ukjent vare)	

4.8 Passasjervederlag

For fartøy og kjøretøy i passasjertrafikk betales passasjervederlag. Vederlaget gjelder både for på- og avstigende passasjerer, samt passasjerer som benytter Tromsø Havn KF sine fasiliteter.

Beskrivelse	Pris per passasjer
Passasjervederlag	11,20

5. Bruk av landbasert infrastruktur

5.1 Vederlag for landbasert transport

Terminalvederlag

Samme satser og regler som bestemt for varevederlag (se tabell pkt. 3.4 varevederlag).

Vognvederlag

Regulativ	Pris
Kjøretøy med registrert totalvekt under 7,5 tonn på fastordning (per døgn)*	100,00
Kjøretøy med registrert totalvekt under 7,5 tonn uten fastordning (per døgn)	133,00
Parkering utenfor festeområdet (per døgn)	149,00
Kjøretøy med registrert totalvekt over 7,5 tonn på fastordning (per døgn)*	235,00
Kjøretøy med registrert totalvekt over 7,5 tonn uten fastordning (per døgn)	312,00
Kjøretøy på fastavtale over 7,5 tonn (per døgn)**	161,00
Kjøretøy på fastavtale under 7,5 tonn (per døgn)**	133,00
Busser som kjører passasjerer/turister. Gjelder kun av- og påstigning (per døgn)	258,00
Særskilte avtaler per år/per bil	12 571,00

*I fastordningen måles kjøremønster elektronisk, og kunde betaler i henhold til faktisk kjøring per anløp, samlet faktura per måned. Ubegrenset kjøring innenfor døgnnet (00-24), belastes for ett anløp.

**På fastavtale betaler kunde kvartalsvis basert på estimert kjøremengde som avtales mellom Tromsø Havn KF og transportør

Fastordning prisskala			
Vognvederlag fastordning over 7,5 tonn		Vognvederlag fastordning under 7,5 tonn	
Anløp	Skala	Anløp	Skala
5	10 %	5	10 %
10	20 %	10	20 %
15	30 %	15	30 %

5.2 Vederlag for leie av areal

Avtalt leie av kai- og bakareal gjelder normalt for inntil 4 uker. For leie utover 4 uker gjøres det en vurdering på om det skal inngås egne leieavtaler.

Beskrivelse	Pris
For avtalt leie av kaiareal og bakareal (per m2 per døgn)	4,00
For ikke avtalt leie av kaiareal og bakareal (per m2 per døgn)	16,40
Utleie av Tromsø Havns areal, lager og kontor	Egne leieavtaler

5.3 Vederlag for adgang til sikrede områder

Beskrivelse	Pris
Utstedelsesgebyr for ID kort	347,00
Årlig leie for ID kort	178,00
Årsgebyr LPR (License Plate Recognition)	192,00
Registreringsgebyr LPR (makspris 5 stk. per bestilling)	171,00
Sikringsvederlag ved innkjøring til sikrede områder for kjøretøy O/3,5t per anløp *	34,00
Sikringsvederlag ved innkjøring til sikrede områder for kjøretøy U/3,5t per år **	500,00

*Belastes sammen med vognvederlag per anløp

**Belastes sammen med årsgebyr LPR

5.4 Vederlag eksterne kran- og maskinoperatører

Beskrivelse	Pris
Bruk av mobilkran på Tromsø Havns områder per time	371,00
Maks pris per døgn, tilsvarende 10 timer	3 710,00
Bruk av bil med kran hvis en laster/losser eget kjøretøy	Samme satser som for biler over 7,5 tonn
All annen bruk av bil med kran per time	371,00
Bruk av øvrige maskiner på Tromsø Havns områder per time (gjelder ikke faste terminaloperatører)	228,00
Maks pris per døgn tilsvarende 10 timer	2 280,00

Det skal varsles til Tromsø Havn KF ved havnevakta ved start og slutført arbeid.

6. Tjenester

6.1 Generelt for alle tjenester

Tjenester er aktiviteter som havna utfører på vegne av og til sine kunder.

- Utleie av utstyr og personell er inkludert i salg av tjenester
- Ingen kjøretøy, maskiner eller båter leies ut uten operatør/fører og prisene oppgitt er inkludert operatør/fører

- Tjenester som Tromsø Havn kan levere skal i utgangspunktet bestilles hos oss. Unntaket er faste terminaloperatører for egne operasjoner. Dersom vi ikke har kapasitet til å levere tjenesten kan eksterne aktører og/eller terminaloperatører forespørres
- For oppdrag utenfor ordinær arbeidstid er minimum leie 3 timer, se eget delkapittel for minimum leie innenfor ordinær arbeidstid
- I særskilte prosjekt vil det kunne fastsettes egne priser etter avtale

For cruiseskip som bestiller hjullaster til avfallshåndtering kreves det minimum 48 timers varsel. Dersom bestilling kommer etter dette vil det faktureres minimum 5 timer for oppdraget.

Arbeidstid Tromsø Havn

- Ordinære priser gjelder innenfor ordinær arbeidstid for ansatte i Tromsø Havn:
 - 15. mai til og med 14. september, mandag-fredag, kl. 08:00-15:00
 - 15. september til og med 14. mai, mandag-fredag, kl. 08:00-15:45
- Tillegg til ordinære timespriser baseres på arbeidstid for 50 %, 100 % og 133 % (offentlige høytidsdager)

6.2 Leie av personell

Beskrivelse	Pris
Ordinær pris per time operativt personell	685,00
Ordinær pris per time administrativt personell	927,00
Overtid 50 % per time	1028,00
Overtid 100 % per time	1 370,00
Kjøring (bil) under oppdrag, per km	8,00
Minimum for kjøring på Tromsøya	258,00
Minimum for kjøring til fastlandet eller Kvaløya	361,00

Minimumsleie innenfor ordinær arbeidstid er 1 time, utenfor ordinær arbeidstid faktureres det minimum 3 timer.

6.3 Levering av ferskvann

Beskrivelse	Pris
Fylling av vann, per m ³	24,80
Minstepris (10 tonn)	248,00
Levering av vann i ordinær arbeidstid, påløper en kostnad for en times arbeid	685,00
Levering av vann utenom ordinær arbeidstid, påløper en kostnad for en times overtid 50%	1028,00

6.4 Levering av strøm

Beskrivelse	Pris
Levering av strøm per kWt	2,12
Oppkopling av strøm ordinær arbeidstid	685,00
Oppkopling utenom ordinær arbeidstid, tilsvarende 50% overtid.	1 028,00
Oppkopling av strøm som må utføres av elektriker	Faktiske kostnader
Båtstrøm gjestebrygger (langtidsleie per måned)	347,00
Frysecontainer per døgn	258,00
Tankcontainer per døgn	347,00
Leie av kabler inntil 32A per døgn	155,00
Leie av kabler over 32A per døgn	309,00

Tromsø Havn har et begrenset utvalg av kabler og vi forutsetter at fartøy i utgangspunktet har egne kabler. Overganger leies ut vederlagsfritt.

6.5 Hjullaster og lastebil

Beskrivelse	Ordinær arbeidstid pris	Overtid 50 % pris	Overtid 100 % Pris
Hjullaster per time	1 118,00	1 370,00	1 770,00
Lastebil per time	971,00	1 199,00	1 485,00

Minimumsleie innenfor ordinær arbeidstid er 1 time, utenfor ordinær arbeidstid faktureres det minimum 3 timer.

6.6 Havnebåt

10,5 meter lang arbeidsbåt med lastedekk og bauglem (båten har ikke kran). Maks lastekapasitet: 1,5 tonn gitt lastens beskaffenhet.

- Minimumsleie innenfor ordinær arbeidstid er 1 time, utenfor ordinær arbeidstid faktureres det minimum 3 timer.
- Ved leie av havnebåttjenester så benyttes i tillegg mannskap fra Tromsø Havn KF (pkt. 6.1), med mindre annet er avtalt på forhånd.

Beskrivelse	Pris
Ordinær arbeidstid per time	2 436,00
50 % per time	3 286,00
100 % per time	3 882,00

6.7 Kran og containertruck

Kran: Gottwald HMK 260-E havnemobilkran er lokalisert på bakareal til kai 25 i Breivika. Radius meter/tonn: 28 meter/40 tonn og 40 meter/24 tonn.

Containertruck: Kalmar Reach Stacker DRDF 450-65S5 er lokalisert på bakareal til kai 24-25 i Breivika. Kapasitet: 45 tonn.

- Minimumsleie kran i og utenfor ordinær arbeidstid er 3 timer. Minstepris containertruck innenfor ordinær arbeidstid er 1 time og utenfor ordinær arbeidstid er den 2 timer.
- I tilfeller der lasten ikke er klargjort med lovlig løfteanordninger vil tiden til dette er rettet opp i, faktureres ihht regulativet.
- Ved kran- og containertruck tjenester benyttes i tillegg signalmann fra Tromsø Havn KF (pkt. 6.1), med mindre annet er avtalt på forhånd.

Beskrivelse	Ordinær arbeidstid pris	Overtid 50 % pris	Overtid 100 % Pris
Kran per time	3 198,00	3 997,00	4 798,00
Containertruck per time	1 827,00	2 512,00	3 140,00

6.8 Fender

Leie av Yokahoma fender, diameter: 2,5 meter og lengde: 4 meter.

Beskrivelse	Pris
Leie per fender per døgn, de første 4 døgnene	4 264,00
Leie etter 4 døgn, per fender per døgn regnet fra det femte døgnet	3 198,00
Transport, utsetting, innhenting	Faktiske kostnader
Ved utleie til eksterne kaier og/eller havner kan egne priser oppgis på forespørsel	

Dersom ikke annet er avtalt, må Tromsø Havn KF sine fendere brukes ved våre kaier.

Det er ikke alle kaier det er teknisk mulig å benytte eksterne fendre. Kontakt havnevakta for nærmere informasjon.

**FORSLAG PÅ STYREMEDLEMMER I TH UTVIKLING AS MED
UNDERLIGGENDE SELSKAPER**

Saksbehandler: Aashild Forseth
Arkivsaksnr.: 20/178

Arkiv: 033

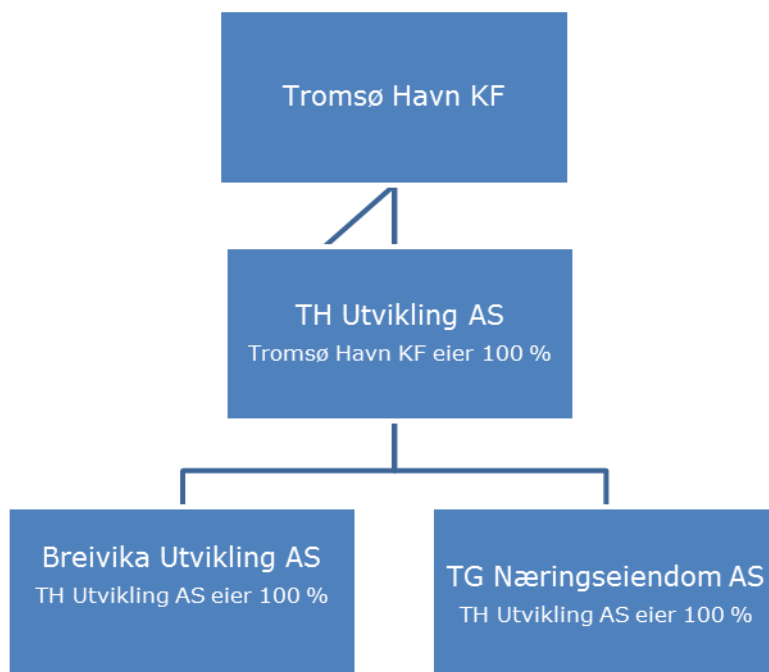
Saksnr.: Utvalg
43/20 Tromsø Havnestyre

Møtedato
01.10.2020

I Breivika havneterminal har Tromsø Havn KF forretningsfører ansvaret for to selskaper som er organisert som egne selskaper, TG Næringseiendom AS og Breivika Utvikling AS, med et morselskap TH Utvikling AS.

TG Næringseiendom AS, Terminalgata 44-70, ble solgt 2017. Festetomtene som Tromsø Havn eide ble omgjort til eiertomt slik at bygningsmasse og tomtene ble solgt under ett.

Tromsø Havn KF eier 100 % i TH Utvikling AS, og TH Utvikling AS er eieeier i de to øvrige selskapene, jfr. tabell nedenfor. TH Utvikling AS har som formål å eie og forvalte fast eiendom i havneområdet. Bygget tilhørende selskapet Breivika Utvikling AS har et samlet areal på 7 658 m².



I den perioden som er gått har alle selskapene hatt samme styre. Det har i tillegg til å være praktisk, også **betydning fordi selskapene hører inn under en og samme "paraply"**.

Havnestyrets leder har tidligere også vært leder for selskapsstyrene. Dette er imidlertid ikke vedtektsbestemt.

I forrige periode har styret for alle selskapene bestått av følgende personer:

Jarle Heitmann, styreleder
Anne-Linn Lernes, nestleder
Tor Arne Morskogen, medlem
Synnøve Søndergaard, vara

De respektive generalforsamlinger og fullmakter

Tromsø havnestyre er generalforsamling i TH Utvikling AS. Det er hensiktsmessig å gi havnestyrets leder fullmakt til å stemme på generalforsamlingen i TH Utvikling AS.

Det er styret i TH Utvikling AS som er generalforsamling i Breivika Utvikling AS. Styret i TH Utvikling AS må derfor velges før en setter generalforsamling i Breivika Utvikling AS.

Det er styret i TH Utvikling AS som er generalforsamling i TG Næringseiendom AS. Styret i TH Utvikling AS må derfor velges før en setter generalforsamling i TG Næringseiendom AS.

TH Utvikling AS

TH Utvikling AS har en aksjekapital på kr 100 000,- og eies 100 % av Tromsø Havn KF. Tromsø Havn KF har dermed 100 stemmer - av totalt 100.

Vi anbefaler at havnestyret foreslår tre medlemmer og et varamedlem som havnestyrets forslag overfor aksjonærmøtet.

Det er aksjonæren i TH Utvikling AS som skal velge aksjeselskapets styre. Det innkalles til ekstraordinær generalforsamling.

Videre må havnestyrets leder gis fullmakt å stemme på vegne av Tromsø Havn KF.

Breivika Utvikling AS

Breivika Utvikling AS driver utleievirksomhet i Breivika. Selskapet ble stiftet 27.6.2014 gjennom omdannelse av KS Tromsø Havnelager AS & Co. Selskates aksjekapital består av 10 000 aksjer pålydende kr. 50,-.

Alle aksjene eies av TH Utvikling AS.

Styret i TH Utvikling AS velger styre i Breivika Utvikling AS. Det innkalles til ekstraordinær generalforsamling

TG Næringseiendom AS

TG Næringseiendom AS, Terminalgata 44-70, ble solgt 2017. Festetomtene som Tromsø Havn eide ble omgjort til eiertomt slik at bygningsmasse og tomtene ble solgt under ett.

Selskapet ble stiftet 27.6.2014 gjennom omdannelse av ANS Engrossenter H1. I forkant av omdannelsen ble det tidligere selskapet ANS Engrossenter H1A innfusjonert i ANS Engrossenter H1.

Selskapets aksjekapital består av 10 000 aksjer pålydende kr. 51,-.

Alle aksjene eies av TH Utvikling AS.

Styret i TH Utvikling AS velger styre i Breivika Utvikling AS.
Det innkalles til ekstraordinær generalforsamling

Oppsummering - fremdrift

Det er de enkelte årsmøter / generalforsamlinger som velger de respektive styrene. Disse valgene blir fortrinnsvis gjennomført i forbindelse med behandling av de enkelte årsregnskap.

Alternativt vil det kunne innkalles til ekstraordinære generalforsamlinger noe vi anbefaler:

- 1) Det innkalles til ekstraordinær generalforsamling i de tre styrene.
- 2) Styreleder i Tromsø Havn KF stiller med fullmakt på generalforsamlingen i TH Utvikling AS og velger styre i TH Utvikling AS.
- 3) Det nye styret i TH Utvikling konstituerer seg og deretter avholdes generalforsamling i Breivika Utvikling AS og nytt styre i selskapet velges.
- 4) Styret i TH Utvikling AS stiller på generalforsamling i TG Næringsseiendom AS og det velges nytt styre i selskapet.
- 5) Det lages generalforsamlingsprotokoll fra ekstraordinær generalforsamling i hver av de 3 selskapene som viser hvem som er valgt inn i styret for hvert selskap.

Inntil nye valg finner sted vil de sittende styrer fungere.

Tromsø havnestyre bes å forberede forslag til kandidater til de respektive styrer.

Innstilling:

1. Havnestyret foreslår 3 medlemmer og 1 varamedlem til å utgjøre styret i TH Utvikling AS med flere.
2. Styrene konstituerer seg selv.
3. Havnestyrets leder gis fullmakt til å stemme på vegne av Tromsø Havn i de organer hvor Tromsø Havns interesser skal ivaretas.

Jørn-Even Hanssen
havnedirektør

REGLEMENT FOR FORHANDLINGSUTVALG I TROMSØ HAVN KF

Saksbehandler: Jørn-Even Hanssen
Arkivsaksnr.: 20/186

Arkiv: 033

Saksnr.: Utvalg
44/20 Tromsø Havnestyre

Møtedato
01.10.2020

Bakgrunn:

I henhold til vedtektene § 12 kan havnestyret nedsette et forhandlingsutvalg for blant annet ivareta forhandlinger med de ansatte og deres organisasjoner. Endringer i styresammensetningen og i ledergruppen medfører noen mindre justeringer i forhandlingsreglementet.

Vedlagt følger nytt forslag til behandling i havnestyret.

Vedlegg:

Forslag til reglement for forhandlingsutvalg i Tromsø Havn KF

Innstilling:

Tromsø havnestyre godkjenner reglement for forhandlingsutvalg i Tromsø Havn KF slik det vedliggjer saken.

Jørn-Even Hanssen
havnedirektør

REGLEMENT FOR FORHANDLINGSUTVALG I TROMSØ HAVN KF

Fastsatt av havnestyret i Tromsø Havn KF den 1. oktober 2020.

Reglementet gjelder fra den dato det er godkjent av havnestyret. Forhandlingsutvalget delegeres myndighet til å ivareta oppgaver og treffe vedtak innenfor de rammer og retningslinjer som følger av lover og forskrifter og hvor havnedirektøren er gitt slik myndighet gjennom vedtektene og instruks.

REGLEMENT FOR FORHANDLINGSUTVALGET

Jfr. vedtektene §12

1. Valg og sammensetning av forhandlingsutvalg

Forhandlingsutvalgene representerer arbeidsgiver i lønnsforhandlinger.

- Forhandlinger med hjemmel i Hovedtariffavtalen kap. 3, dvs. for medlemmer av ledergruppen og eventuelle ledere som rapporterer direkte til havnedirektør, gjennomføres av styrets leder, nestleder og havnedirektøren.
- Forhandlinger med hjemmel i Hovedtariffavtalen kap. 4 og 5 gjennomføres av et forhandlingsutvalg bestående av havnedirektør og økonomi- og administrasjonsleder
- Lønn til havnedirektør fastsettes av havnestyret

2. Arbeidsområde

Forhandlingsutvalgene behandler og forestår de saker som gjelder forholdet mellom Tromsø Havn som arbeidsgiver, de ansatte og deres organisasjoner der det er relevant. Utvalgene har fullmakt til å forhandle og beslutte lønnsutvikling innenfor en forsvarlig økonomisk ramme.

MASTERPLAN GRØTSUND

Saksbehandler: Erling Bangsund
Arkivsaksnr.: 19/199

Arkiv: 611 &42

Saksnr.: Utvalg
45/20 Tromsø Havnestyre

Møtedato
01.10.2020

Bakgrunn:

Viser til orientering i havnestyret og befarung. Grøtsund havne- og industriområde har et utviklingspotensial på ca 1.500.000 m². Området eies av Tromsø Havn og Tromsø kommune, og det har blitt investert ca. 400 MNOK i infrastruktur siden 2014.

I 2019 startet Tromsø Havn et arbeid sammen med Tromsø kommune, Troms og Finnmark Fylkeskommune, Næringsforreningen i Tromsøregionen og Energiklyngen Nord for å utvikle en "Masterplan Grøtsund". Bakgrunnen var en hypotese at området hadde et langt større næringsmessig potensial enn hva som hadde vært realisert. På kort sikt var motivasjonen å øke avkastning på investert infrastruktur og på lang sikt var det et ønske om å gjøre Grøtsund til et viktig maritimt rettet industriområde med næringsklynger og nye arbeidsplasser. Arbeidet Masterplan Grøtsund hadde som mål å verifisere hypotesen og skrive ut en plan for hvordan få dette realisert.

Drøfting:

Masterplan Grøtsund foreligger nå og gir en overordnet strategisk-retning slik havnestyret er orientert om. Tromsø Havn tenker nå å videreføre planarbeidet hovedsakelig innenfor 3 arbeidspakker.

- 1) Grunnlagsinvestering, regulering og rekkefølgekrav
- 2) Næringsmessige konsepter
- 3) Kommunikasjon og markedmateriell

Prosessarbeidet er under planlegging med oppstart medio januar. Prosjektet vil bli organisert i samarbeid med de parter som deltok i selve masterplanarbeidet og ekstern prosjektledelse.

Vedlegg: EXECUTIVE SUMMARY_ MASTERPLAN GRØTSUND

Innstilling:

- Havnestyret tar Masterplan Grøtsund til etterretning
- Havnestyret ber om at planens målsetninger ivaretas i forhold til strategisk styringsdokument og økonomiplan.
- Havnstyret ber administrasjonen orientere styret på framdrift.

Jørn-Even Hanssen
havnedirektør

Masterplan Grøtsund: kortfattet sammendrag

Bakgrunn og prosjekt

Grøtsund havne- og industriområde befinner seg 15 km nord for Tromsø, og har et totalt utviklingspotensial på 1.500.000 m². En egnethetsanalyse fra 2005 vurderte Grøtsund som den mest egnede lokalisering av en stor industrihavn i regionen basert på unike maritime forhold tilknyttet innseiling, strøm og dybde og nærhet til Tromsø. Området eies av Tromsø Havn og Tromsø kommune, og det har blitt investert ca. 400 MNOK i infrastruktur. Dagens infrastruktur består av et kraftig dimensjonert kaianlegg (130 meter lengde med 22 meter dybde), store bakareal (90.000 m²) samt kontor- og lagerkapasitet (2.000 m²). Eksisterende aktivitet på Grøtsund består primært av montasje og mellomagring innen havbruk- og energisektoren.

Bakgrunnen for prosjektet "Masterplan Grøtsund" var en hypotese om at området hadde et langt større potensial enn hva som hadde vært realisert. På kort sikt var motivasjonen å øke avkastning på investert infrastruktur, og på lang sikt var det et ønske om å gjøre området til et betydelig område med næringsaktivitet, og nye arbeidsplasser, i Tromsø kommune. Masterplan Grøtsund hadde som mål å verifisere denne hypotesen og skrive ut en langsiktig plan for hvordan få dette realisert. Prosjektet ble gjennomført i H1 2020, og bestod av tre faser; 1. Utrede mulighetsrom, 2. Scenarioutvikling og 3. Masterplan.

Utrede mulighetsrom

Prosjektet etablerte fire problemstillinger for å gjennomføre en strukturert utredning av mulighetsrommet for Grøtsund:

A. Hvilket behov ser næringslivet for Grøtsund?

Prosjektet gjennomførte intervjuer og møter med 30+ internasjonale, nasjonale og regionale næringslivsaktører, og analysen viser at næringslivet ville preferert Tromsø og Grøtsund som havn istedenfor de havner og industriområder de i dag benytter. Uttalte anvendelser som ble vurdert som spesielt interessant var vedlikehold av maritime fartøy, service og utstyr til sjømatnæringen, og mellomagring og montering for energibransjen. Anløpstrafikken til Tromsøs havner har vokst med ca. 13% siste 5 år, og det er antatt fremtidig positiv vekst. Tromsø har også posisjonen som landet største fiskerihavn.

B. Hvilke styrker og begrensninger har Grøtsund?

Grøtsund har flere unike egenskaper for å etablere en maritimt rettet industripark, herunder store arealer som det er enkelt å bygge ut, god innseiling og høy teknisk kvalitet på eksisterende infrastruktur. I tillegg har området umiddelbar nærhet til Tromsø og tilhørende tilgang til kompetent arbeidskraft, gode flyforbindelser og potensial mot Nordvest-Russland og den nordlige sjørute. Den største begrensningen er at fremtidig utbygging og etablering av

næringsliv på Grøtsund er avhengig av oppgradering av Fv 864, ref. rekkefølgebestemmelser, noe som medfører store initielle investeringer.

C. Hvilke andre havnetilbud finnes det i regionen?

Tromsø har mange maritimt rettede virksomheter og havner spredt over et stort areal med potensial for samling. Det finnes en godt utbygget fiskerihavn, stor frysekapasitet, og flere mindre og private kaianlegg med tilhørende mekanisk verksted. Det finnes en underdekning lokalt når det kommer til maritim tungindustri og verft, samt tilbud på alternative drivstoff som LNG og hydrogen. For Nord-Norge samlet, så er det lang avstand mellom verftene i Kirkenes og Harstad. Hammerfest og Sandnessjøen har tatt posisjonene som de viktigste olje og gass-havnene I tillegg finnes det flere mindre havner tilbyr maritime servicetjenester. Store sjønære prosjektarealer for logistikk og montering, verft for service av større båter og havner for containerdrift vurderes som områder med underdekning i Nord-Norge.

D. Hva kan Grøtsund lære av andre sammenlignbare og vellykkede utbygginger?

Prosjektet har spesielt vurdert utbyggingsprosjektene til Mo Industripark AS og Risavika Havn AS. Mo Industripark sysselsetter 2400 personer og har en samlet omsetning på NOK 7 MRD. Læringspunkter for Grøtsund er hvordan Mo Industripark har bygd sin suksess basert på "særlige" konkurransefortrinn som billig energi, aktive og fremoverlente eiere, og at de evner å reagere raskt på nye forespørsler og forretningsmuligheter. Risavika Havn har mange likhetstrekk med Grøtsund, eksempelvis store utviklingskostnader tilknyttet grunninvesteringer. Deres suksess var avhengig av et offentlig-privat samarbeid (OPS) som muliggjorde en rask utvikling av området, og hvor Stavangerregionen Havn IKS kjøpte tilbake deler av området da det var ferdig utbygget.

Scenarioutvikling

Da mulighetsrommet var analysert ble det utviklet og vurdert ulike scenarier av fremtidige muligheter for Grøtsund. Metodisk kombinerte prosjektet identifiserte næringslivsbehov med eksisterende tilbud og Grøtsunds komperative fortrinn. Dette resulterte i 9 ulike scenarier som ble vurdert. I tillegg har Tromsø Havn fått klare signaler fra Forsvaret om at Grøtsund havn er av særskilt forsvarsmessig betydning. Av det følger at man må gjøre forberedende tiltak og utarbeide og øve på beredskapsplaner. Signalene legger noen føringer for området, men samtidig åpner det opp for en logistikkmessig militær/sivil sameksistens som vil kunne styrke Grøtsund sin posisjon som attraktivt område for store maritime logistikkoperasjoner i Arktis.

Prioritet 1 scenarier

- Sjømat, spesielt tilknyttet service og utstyr til fiskeflåten og havbruksnæringen. Det ble ikke avdekket behov tilknyttet matproduksjon (f.eks. lakseslakteri) innen dette scenariet.
- Energi, spesielt tilknyttet montasje og mellomlagring ved nye utbyggingsprosjekter. Innen olje og gass er det spesielt aktuelt med aktivitet på Jamal (Russland), og innen fornybar energi er det vindkraftutbygging (både on- og offshore) som er mest aktuelt.
- Verft og service, spesielt tilknyttet verftsfasiliteter for større fartøy, og da særlig dokk med overbygg, båtheis, slipp og verkstedhall.

Prioritet 2 scenarier

- Avfall, spesielt tilknyttet forbehandling, mellomlagring, bioavfall og plast. Lokale aktører har vist interesse for dette området, mens potensielle kontantstrømmer fra dette scenariet vurderes som noe begrenset.
- FoU, spesielt tilknyttet avfall fra sjømatnæringen. Et fremtidsrettet scenario hvor Grøtsund er godt posisjonert gitt Tromsøs sentrale posisjon innen fiskeri- og havbruksnæringene. Det er på nåværende tidspunkt knyttet stor usikkerhet til både timing og omfang av kommersialiseringen av dette.

Prioritet 3 scenarier

- Nordlige sjørute, spesielt tilknyttet logistikk og container er et scenario hvor prosjektet har fått Centre for High North Logistics (CHNL) til å gjennomføre en vurdering av hvilken posisjon Grøtsund kan ta mtp. fremtidige muligheter langs den nordlige sjørute. Deres konklusjon var at Grøtsund ikke har spesielle fortrinn for å kunne ta en større rolle langs den nordlige sjørute tilknyttet frakt. Mangel på togforbindelse ble nevnt som en ulempe i den sammenheng. Analysen viste samtidig at Grøtsund er godt posisjonert for større infrastrukturprosjekter i Arktis, og at det finnes et fremtidig potensial tilknyttet frakt av fryst fisk til asiatiske markeder.
- Andre scenarier som har fått lavest prioritering er reiseliv, sjøfiberhub/datasenter og decom Svea (mellomlagring for nedleggelse av Sveagruven på Svalbard).

Masterplan Grøtsund

Visjon

Arktis ledende havne- og industriområde for service og utbygging

Misjon

Med mekanisk maritim industri og infrastruktur for store maritime operasjoner som kjerne, skal Grøtsund skape nye arbeidsplasser gjennom maritim service generelt, og mot sjømatsektoren spesielt; være preferert havn for utbygging i energisektoren; samt være en foregangshavn innen mottak av maritimt avfall.



Steg 0: Pre-realisering av Grøtsund havne og industriområde

Fortsett prosjektorganisering for å planlegge, forberede og gjennomføre aktiviteter tilknyttet kommunikasjon og markedsføring, avklaringer og prioriteringer til rekkefølgebestedene, vurdere behov for haller og nytt areal, sikre finansiering, samt gjennomføre konseptplan

Steg 1: Øke aktivitet på eksisterende infrastruktur

Øke inntekter og forsterke posisjon innen store maritime operasjoner gjennom å bygge en modulbasert flerbrukshall og utvide bakareal (inkl. lagerhall).

Steg 2: Tilrettelegge for mekanisk maritim industri

Klargjøre areal for ny næringslivsetablering gjennom å regulere nytt industriområde, opparbeide teknisk infrastruktur, bygge ut ny adkomstvei, samt utføre rekkefølgebestemmelser (plan 1642).

Steg 3: Etablere ny mekanisk maritim industri

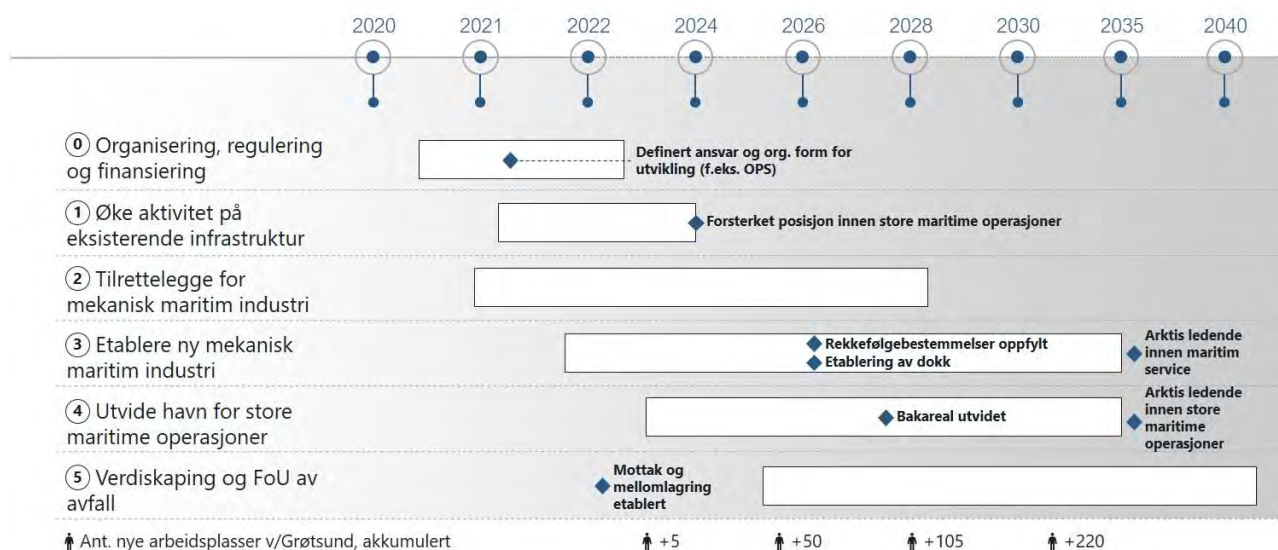
Etablere 220 nye arbeidsplasser på Grøtsund gjennom å selge tomter eller utvikle feste-/utleieareal, bygge ut et nytt område for mekanisk maritim industri fokusert på service med tilhørende dokk og etablere en mekanisk klynge med tilhørende leverandørindustri.

Steg 4: Utvide havn for store maritime operasjoner

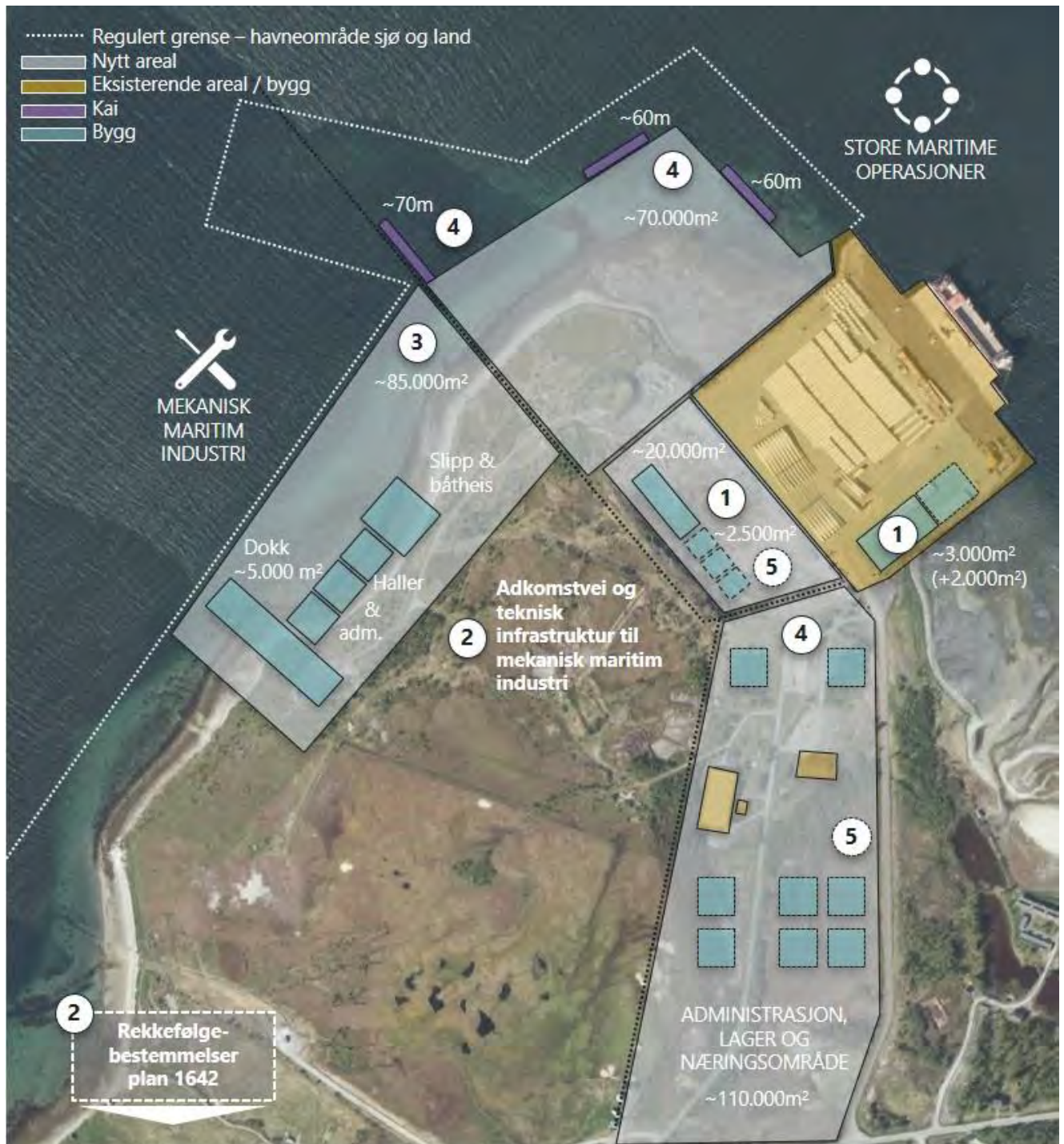
Ta posisjonen som Arktis' ledende havne- og industriområde for store maritime operasjoner gjennom å øke kai- og bakareal, utvide kaifront, samt utvide kapasitet på lager og kontorbygg.

Steg 5: Verdiskaping og FoU av avfall

Bli Arktis' ledende havn innen avfallshåndtering gjennom mottak, mellomlagring og behandling av avfall generelt, og maritimt avfall spesielt, forskning og utvikling av avfall fra sjømatnæringen.



Stegene i masterplan Grøtsund sett mot areal, grenser i reguleringsplanen og eksisterende infrastruktur.



Som kartet viser en overordnet todeling av arealet på Grøtsund. Vest for svart stiple skillelinje er planlagt nytt mekanisk maritim industri, mens øst er planlagt for store maritime operasjoner som en utvidelse av eksisterende infrastruktur til Tromsø Havn (gule felter). Det åpne området sørvest inneholder Hollabåttjønnen, og er planlagt urørt grunnet krevende (myr)forhold og behov for arkeologiske utgravninger. Prosjektet har ikke sett behov for å planlegge for området sør for Fv 864 for å nå visjonen, selv om dette er en mulig opsjon.

Vurdering av investeringer, inntektsstrømmer og ringvirkninger



Business caset er grovt delt mellom de to kjerneområdene i masterplanen, men disse forventes å ha betydelige synergier som er en forutsetning for oppnåelse av resultatene.

Investeringsbehovene til rekkefølgebestemmelser og nødvendig infrastruktur for utbyggingen er grovt anslått til 130 MNOK. Private investeringer knyttet til etablering av maritim mekanisk industri estimeres til ca 380 MNOK, mens Tromsø Havns investeringer beløper seg til 20 MNOK og 170 MNOK for hhv. Steg 1 og Steg 4. Omsetning for Tromsø Havn beløper seg i stor grad til arealleie og kaivederlag, primært som følge av aktivitet ved området for store maritime operasjoner, men også ved økt trafikk som følge av høyere aktivitet ved maritim mekanisk industri og evt. salg/feste av tomter for mekanisk maritim industri (sistnevnte ikke medtatt). Det er antatt en økning i utleiegrad og kaivederlag til 50% (inkl. 20 000 kvm økt bakareal) i Steg 1 og en videre økning til 60% i Steg 4 (inkl. 70 000 kvm nytt bakareal og to nye kaier).

Inntekter for privat næringsliv forutsettes gradvis innfaset over en periode på 5 år etter etablering. Det forutsettes også en trinnvis utbygging av anleggene, som avsluttes med etablering av tørrdokk. For aktivitet i tilknytning til store maritime operasjoner er en privat omsetning på 50 MNOK/år estimert basert på historiske tall som en funksjon av utleid areal. For maritim mekanisk industri er omsetningspotensialet på 370 MNOK/år estimert med bakgrunn i anleggenes kapasitet, antall båter til service pr år pr anlegg, og et sannsynlig anslag på omsetning pr service for hver av anleggene.

Basert på statistikk for omsetning for maritim service på ca 1,8 MNOK/ansatt er det anslått at estimert aktivitet ved området vil gi 220 nye arbeidsplasser ved Grøtsund og ca. 665 årsverk tilknyttet utbygging.

Viktigste utfordringer for realisering

De to største utfordringene for realisering av masterplan Grøtsund er rekkefølgekrav og fraværet av et industrielt lokomotiv. Utbygging av Grøtsund er avhengig av oppgradering av Fv 864, ref. rekkefølgebestemmelser, noe som vil medføre store initielle investeringer. Forslag til videre arbeid er å lage et nytt kostnadsoverslag for oppgradering, søke finansiering, revidere rekkefølgebestemmelser, undersøke dispensasjonsmuligheter, samt se etter alternative

finansieringsmuligheter som eksempelvis offentlig-privat samarbeid. Realisering av ny mekanisk maritim industri er avhengig av at én- eller flere større private industriaktører ønsker å etablere seg i Grøtsund, og prosjektet avdekket at mange er positive, men avventende. Det viktigste neste steg her er å kommunisere og markedsføre masterplan Grøtsund mot ulike interessenter som eksempelvis mulige "industrialokomotiv" og investorer.

**HAVNEDIREKTØREN ORIENTERER OM AKTUELLE SAKER - MØTE I
TROMSØ HAVNESTYRE DEN 01.10.2020**

Saksbehandler: Harriet Willassen
Arkivsaksnr.: 20/182

Arkiv: 033

Saksnr.: Utvalg
46/20 Tromsø Havnestyre

Møtedato
01.10.2020

Havnedirektøren orienterer om følgende saker:

- Aktiviteter på Grøtsund
- Prosjektet «Trygt i havn»
- Status hendelser

Innstilling:

Havnestyret tar sakene til orientering.

Jørn-Even Hanssen
havnedirektør