

## NOTAT PÅ TEMA «HAVNERELATERT TRAFIKK»

OPPDRAAG	<b>Kommunedelplan for sentrum</b>	DOKUMENTKODE	712671-plan-havn
EMNE	Deltema "Havnerelatert trafikk"	TILGJENGELIGHET	Åpen
OPPDRAAGSGIVER	<b>Harstad kommune</b>	OPPDRAAGSLEDER	Hilde Grimstad
KONTAKTPERSON	Lars A. Uttakleiv	SAKSBEH	Rikard Karlstrøm og Hilde Grimstad
KOPI		ANSVARLIG ENHET	4032 Tromsø Plan

### 1 Bakgrunn

I planprogrammet for områdeplan Harstad havn, Larsneset og busstorget er temaet «Havnerelatert trafikk» omtalt slik:

Problemstilling:

*Hurtigruta er en viktig godsbærer i begge retninger. I Harstad foregår omlasting mellom hurtigrutene (er her samtidig), samt at hovedspeditøren for hurtigruten – NorLines – er samlokalisert med hurtigrutekaia på Larsneset. NorLines har flere anløp ukentlig med sine godsbåter.*

*Alle andre fartøyer som har behov for ISPS-beskyttelse (ikke hurtigrutene) må i dag anløpe Larsneset. Det gjelder alle fartøyer som har internasjonalt sertifikat. De fleste fartøyer som skal på verksted, utføre mannskapsskifter, hente/reparere/skifte utstyr eller forsyninger, osv har behov for slik sikring. Cruiseskip det samme.*

Arbeidsmetode:

*En ny organisering av havna som skiller passasjer- og nyttetraffikk vil gi forbedringer ift trafikkikkerhet.*

*Flytting av gods som NorLines frakter fra sentrum til Seljestad gir større trafikkikkerhet ved at store kjøretøy fjernes fra havneområdet og byens sentrum. Ny Seljestadkai for gods avlaster og erstatter godshåndtering i sentrumshavna.*

*Ny Larsnes kai med permanent sikring, samtidig som hurtigrutene kan flyttes til ny kai, gir betydelig bedring i effektiviteten av havnedriften. Fartøyer som i dag velger bort Harstad fordi kaia er opptatt av hurtigrutene mellom 0600 og 0830 vil få et godt tilbud i Harstad i fremtiden. Tema behandles i områdeplan*

### 2 Tilnærming

Harstad havn planlegger større havneutbygginger ved Larsneset, samt videre mot nordvest til utenfor dagens hurtigbåtkaier. Prosjektbeskrivelse for oppdraget gjennomgår problemstillinger og tema som gjennomgår i foreliggende notat:

**Kartlegging av behov(status og utviklingsbilder)**

Kortfattet statusbeskrivelse av **dagens aktivitet** over Harstad havn:

- Godsmengder: Både til/fra Harstad og omlasting. Gjelder Hurtigruten og godsbåter. Antatt anløp/dag og spredt utover døgnet
- Passasjertrafikk: Antall personer og antall anløp/dag og spredt utover døgnet

## Notat

- Anløp som krever ISPS

Det redegjøres kort for kapasitet, utnyttelsesgrad, hvordan dagens aktivitet i havna påvirker trafikken til/fra/i havna.

Utviklingsbilde med henholdsvis

- 30 % trafikkøkning
- 50 % trafikkøkning
- 100 % trafikkøkning

Utviklingsbildene representerer prosentvise aktivitetsendringer og gis et antatt/mulig innhold mtp. fordeling mellom gods, passasjertrafikk og andre anløp. I denne delen inkluderes også kapasitet ved ny kai på Seljestad.

**Forholdet til «sentrumsfunksjoner» i havna**

- I dag
- Fremtidig

Beskrivelser og målsettinger slik de fremkommer i sentrumsplanarbeidet. Vektlegging av sjørettet transportbehov.

Til grunn for arbeidet ligger blant annet Harstad Havns planer slik de fremkommer her:

- Presentasjon «Skisse – Ny sentrumshavn» fra Harstad Havn KF (jan 2015)
- Forprosjekt «Ny sentrumshavn Harstad. Oppgradering av kaier, bølgedemper og ny kai» (2013-12-18) Norconsult
- «Bølgebelastning ved Larsneset, Harstad» (rev 1, 2013-10-28) Norconsult

Etter Hurtigrutens avtaleperiode om statlig kjøp av tjenester/kapasitet i 2019, er det to sannsynlige situasjoner som kan oppstå mtp. seilingsplanen:

- Dagens situasjon fortsetter med samtidighet for hurtigruteanløpene
- Hurtigruteanløpene korresponderer

Kort drøfting av konsekvensene for Harstad Havn ved de to ulike situasjonene hva gjelder kapasitet og drift.

**Mulige løsninger og oppsummering (rapportering)**

Behovene for havneutbyggingene drøftes mht. betydning for Harstad sentrum. Notatet skal være et underlag for kommunens drøftinger av hvordan de sentrumsnære arealer skal utnyttes i framtida, også i lys av de mulige utviklingsbildene nevnt over.

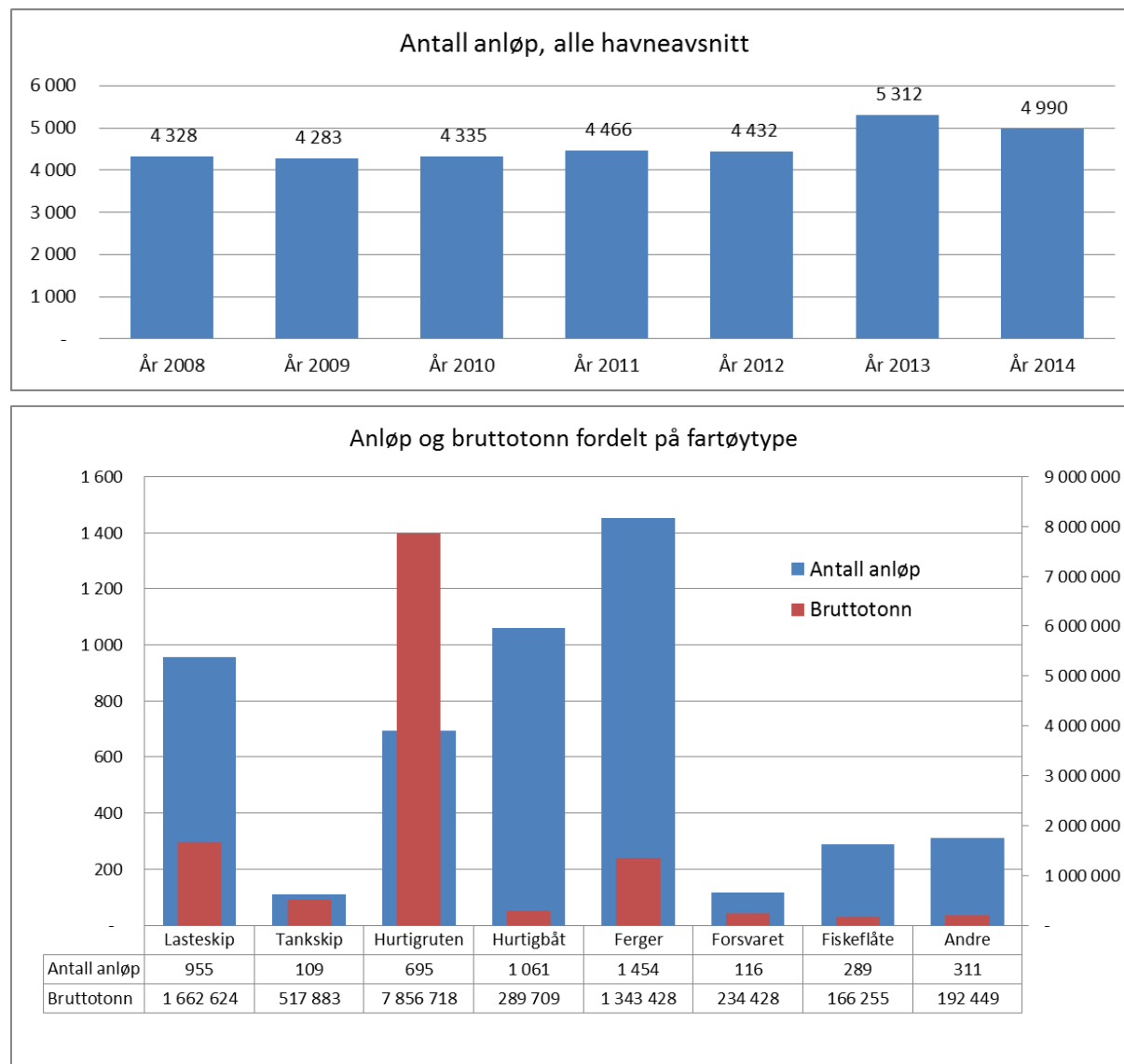
Notat

### 3 Status og utviklingsbilder

#### 3.1 Trafikk

Tall fra Harstad Havn

Utviklingen i antall anløp og bruttotonn over alle Harstad Havn KF sine havneavsnitt er gjengitt i Årsberetning for 2014. Antall anløp de siste 7 årene er svakt stigende:



Kilde: Harstad Havns årsmelding 2014

**Hurtigbåtene og hurtigruta anløper sentrumshavna. Disse stod til sammen for 64 % av det totale antall anløp i 2014, og 77 % av bruttotonnasjen.**

Berg spedisjon AS har godshåndtering i Harstad på oppdrag fra Nor-Lines. Tall på gods som handles for Hurtigruten i sentrumshavna, er opplyst fra rederiet. De siste to årene viser at det er drøyt fem tusen forsendelser som losses per år i Harstad, og dette utgjør i snitt ca. 14-15 per dag. Gods ut fra Harstad er betydelig lavere kvantum, gjennomsnittlig ca. 9 per dag.

## Notat

År	HARSTAD INNGÅENDE		HARSTAD UTGÅENDE	
	Antall	Fraktberegningsvekt	Antall	Fraktberegningsvekt
2014	5 357	4 124 323,00	3 221	2 306 561,00
2013	5 077	3 057 021,00	3 258	2 205 078,00

Kilde: Hurtigruten ASA

Post Nord avd. er lokalisert på Stangnesterterminalen. Der er også Transportsentralen som samarbeider med Norbase og har en godsterminal på 3000 kvm med både kjøle- og fryselager.

## 3.2 Passasjertrafikk

### 3.2.1 Hurtigruta

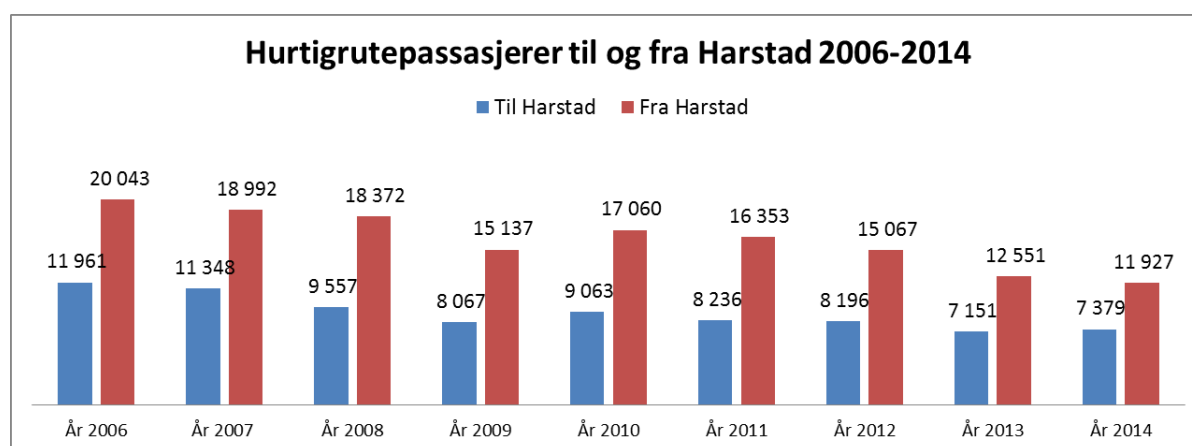
I dag innebærer hurtigrutetraffikken:

- Passasjerhåndtering: av- og påstigninger, oppstillingsplasser og adkomst for busser og taxi/bil
- Godshåndtering: mindre godsmengde (korttidslagring), lasting/lossing med truck
- Biltransport med Hurtigruta

Noe av det spesielle med Hurtigruten og Harstad, er at nord- og sørgående skip møtes. Etter ruta skal det ikke være samtidighet, ref.

<http://www.hurtigruten.com/no/Distansereiser/Trafikkinformasjon/>, men i praksis er det ofte det. Samtidighet kan være utfordrende fordi kapasiteten på støttefunksjoner som bemannes for en kort tidsperiode i løpet av et døgn, dobles. For godshåndtering og evt. andre støttefunksjoner som skipene benytter i havn kan dette være utfordrende.

Havnestatistikk. Hurtigruten Bergen - Kirkenes. «Passasjerer, etter havn, retning, tid og statistikkvariabel». I tillegg har vi mottatt tall fra Hurtigruten for 2013 og 2014 med antall påstigende og avstigende passasjerer per måned:



Kilder: SSB (2006-2013) og Hurtigruten Group (2013-2014)

Differansen mellom av- og påstigende passasjerer samt gjennomsnittlig antall av- og påstigende per dag fremkommer i tabell under:

## Notat

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Diff. av- /påstigende	8 082	7 644	8 815	7 070	7 997	8 117	6 871	5 400	4 548
Snitt # påstigende	56	53	51	42	47	45	42	35	33
Snitt # avstigende	33	32	27	22	25	23	23	20	20

Kilder: SSB (2006-2013) og Hurtigruten Group (2013-2014)

Det er synkende passasjertall over Harstad havn hva gjelder på-/avstigende passasjerer. Det er bl.a. kjent at mange transittpassasjerer på sørgående Hurtigrute kjøper «over-land-tur» mellom Harstad og Sortland. På nordgående har Hurtigruta 30 minutters liggetid i Harstad, etter ruta fra 08.00-08.30.

Hurtigruten Group er solgt og driftsavtalen med den norske stat utløper i 2019.

Det er et sannsynlig scenario at seilingsmønsteret endres og at samtidighetsproblematikken i Harstad bortfaller. På konkret spørsmål om dette, har Hurtigruten ASA opplyst at det kun vil være behov for kaifront for ett skip ved anløp Harstad.

### 3.2.2 Hurtigbåtene

Antall påstigninger Harstad Hurtigbåtterminal (båt). Alle tall er oppgitt fra Troms fylkestrafikk i Harstad:

Rutenr	StopName	2014	2013	2012
2	Harstad - Finnsnes - Tromsø	56 464	57 916	52 086
6	Harstad - Bjarkøystedene	12 700	12 728	11 992
<b>Totalt HB</b>		<b>69 164</b>	<b>70 644</b>	<b>64 078</b>

Kilde: Troms fylkestrafikk

Noen av hurtigbåtene korresponderer også med buss, og da primært skolerutene. Tallene under er også mottatt fra Troms fylkestrafikk, og viser **antall påstigende passasjerer** på de ulike rutenumrene.

Troms fylkestrafikk opplyser at differansen mellom på- og avstigende passasjerer er marginal, og for dette formålet er det ikke noe poeng å ha et eksakt antall. Det tallene viser, er at det i 2014 var rundt 140.000 passasjerer som reiste til eller fra Harstad med hurtigbåt 06 i løpet av året.

Antall påstigende passasjerer på Harstad byterminal (busstasjon), var over 240.000 mennesker. Mye av dette er skoleelever, og skolebussene korresponderer med hurtigbåt til/fra Bjarkøystedene på ukedager i skoleåret.

Rutenr	StopName	totalt 2014
10	Harstad Byterminal	58 359
11	Harstad Byterminal	47 606
12	Harstad Byterminal	12 036
14	Harstad Byterminal	8 470
15	Harstad Byterminal	15 136
17	Harstad Byterminal	5 690
18	Harstad Byterminal	2 028
200	Harstad Byterminal	2 990
210	Harstad Byterminal	8 284
220	Harstad Byterminal	1 308
250	Harstad Byterminal	16 915

## Notat

260	Harstad Byterminal	6 193
270	Harstad Byterminal	44 404
275	Harstad Byterminal	631
280	Harstad Byterminal	10 193
<b>Totalt Harstad Byterminal</b>		<b>240 243</b>

Kilde: Troms fylkestrafikk

### 3.2.3 Cruise

Fra Cruise Norway viser anløpsstatistikken de siste årene følgende for Harstad Havn

Antall skipsanløp, cruise	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Harstad	2	5	3	4	3	3

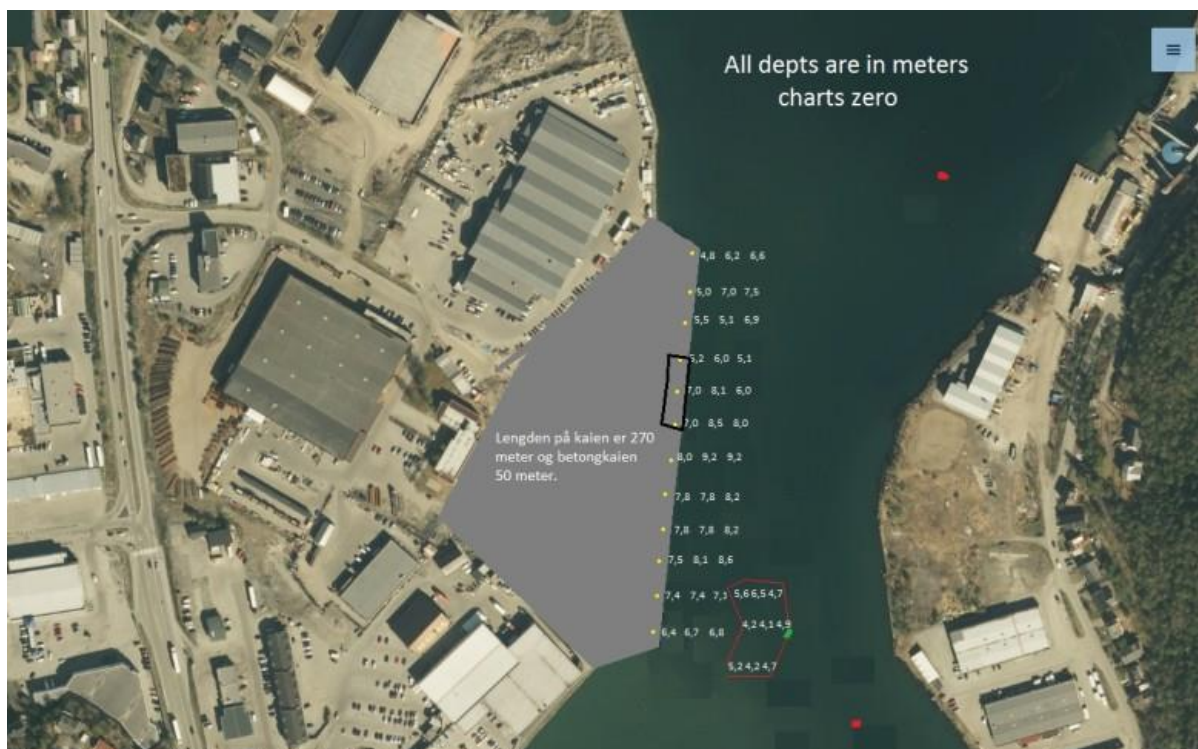
Kilde: Cruise Norway

Det var 2.297 passasjerer i 2014 og prognosen for 2015 viser 3 anløp og 1.602 passasjerer.

### 3.3 Godstrafikk

Når godslageret (havnelageret på Larsnes) rives og godshåndtering flyttes til Seljestad, vil havneområdet i sentrum være mer eller mindre spesialtilpasset for passasjertrafikk.

Harstad har fått ny kai og dypere havnebasseng på Seljestad. Promenaden fungerer i dag som liggekai for båter. I tillegg er det bygget en ny betongkai på 50 meter i samme område for lasting/lossing av gods. Det er etablert til sammen 28 daa. nytt næringsareal.





## Notat



*Fra oppfylling og tildekking av deponiet for forurenset sjøbunn. Ny kaipromenade lags spuntveggen på Seljestad. Foto: Kystverket*

Det forutsettes at de grunne partiene av sjøbunnen (vist på tidl. sjøkart) er fjernet, slik at de ikke legger hindringer for bruk av Seljestadkaiene.

Prosjekt kostet tilsammen 180 mill. kr. Harstad kommune har betalt 87 mill. kr. til opprydning og utbygging av havn og brygge, og lokal industri har bidratt med til sammen 7 mill. kr.

### 3.4 Anløp som krever ISPS

Cruiseanløp eller andre skip kan kreve ISPS i sentrumshavna hvis nye passasjerer eller mannskap som ankommer Norge har Harstad som første havn, eller at de har Harstad som siste havn før utreise fra Norge. Tolletaten har ansvar for kontroll av gods, herunder tollbehandling av varer. Politiet har ansvar for person- og passkontroll, herunder kontroll med utlendingers adgang til riket.

Vi er ikke kjent med at Harstad har gjennomført snuoperasjoner for cruise.

For gods eller annen skipslast som krever ISPS, vil det slik vi har forstått det, være aktuelt å benytte Stangnesterterminalen også i fremtiden. For snuoperasjoner for cruise eller andre fartøy som trenger ISPS, kan også Stangnesterterminalen benyttes (eksempelvis ved plombering av last som transporteres mellom havn og lufthavn, fortolling, sikkerhet).

### 3.5 Utviklingsbilder

Utviklingsbilder med trafikkøkninger på henholdsvis 30 – 50 – 100 % representerer prosentvise aktivitetsendringer.

For hvilke skipstyper er det realistisk å vise en økning? Vi vil vise til side 3 hvor anløp fordelt på skipstyper er vist. Det er noen skipstyper vi antar er helt uaktuelt å tilrettelegge for i sentrumshavna. Disse vil typisk være lasteskip, tankskip og ferger. Vi vil også tro at fiskeflåten ikke primært vil velge sentrumshavna. Det som da gjenstår er Forsvaret og evt. andre.

I og med at gods i sin helhet planlegges flyttet til Seljestad havneavsnitt (og videreført på Stangnesterterminalen), vil aktivitetsøkningen gjelde hurtigbåttrafikk, Hurtigruten og cruisetrafikk. Hurtigruten er ingen stor godstransportør for Harstad, og for denne trafikken vil fjerning av havnelager sannsynligvis vanskeliggjøre godsoperasjonene. For lasting/lossing vil det være et behov for mellomagring, i alle fall på kaldlager.

I utviklingsbildene er det ikke lagt inn noen aktivitetsøkning hva gjelder antall Hurtigrute-anløp. Passasjertallet for distansereiser med Hurtigruten til/fra Harstad Havn kan derimot øke.

Hurtigbåtruta til Bjarkøstedene har i dag 26 avganger per uke hvorav 10 er skoleruter. Helligdager og høytider er det redusert trafikk. Hurtigbåt mellom Harstad-Finnsnes-Tromsø har 18 avganger per uke.

## Notat

Utviklingsbilder, trafikk	Dagens situasjon	Dagens situasjon + 30 %	Dagens situasjon + 50 %	Dagens situasjon + 100 %
Hurtigbåter	Ca. 1100	Ca. 1500	Ca. 1650	Ca. 2200
Hurtigruten *	700	700	700	700
Cruise	4	5	6	8
Forsvaret/andre	430	559	645	860
<b>Sum årlige anløp</b>	<b>Ca. 2234</b>	<b>Ca. 2694</b>	<b>Ca. 3001</b>	<b>Ca. 3768</b>

\* Det er ikke lagt inn økninger i antall Hurtigruteanløp.

Hurtigbåtanløpene sprer seg i løpet av døgnet.

Hurtigruteanløpene korresponderer klokka 08.00, og liggetiden i Harstad Havn gjør at kapasiteten er frigjort for andre skip fra og med 08.30 til ca. 06.45 dagen etter.

I forhold til utviklingsbildene som er nevnt, finner vi det lite sannsynlig at det i fremtiden inntreffer en trafikkøkning på hhv. 50 eller 100 % mellom Harstad og Bjarkøystedene. Dette ville i så fall betinge betydelig økning på flåtesiden (større båter eller flere båter) eller en befolkningsøkning som ga stor etterspørselsvekst.

Der det kan være et vekstpotensial, er

- distansereiser med Hurtigruta
- cruisetrafikk
- andre

Distansereiser og gods med Hurtigruta kan potensielt gi Harstad Havn økte inntekter.

Videre kan økt passasjertall på distansereiser generere ringvirkninger for reiselivsnæringen, transport, handel og service.

For cruisetrafikk viser vi til Cruise Norway og det nordnorske cruisenettnettet sitt markedsføringsarbeid for å øke landsdelens attraktivitet for cruise. Trendene som har vart i flere år er at skipene blir større. Det betyr at den nominelle veksten i antall skip er negativ, mens passasjertallene øker (både per skip og totalt). En annen trend er at gjennomsnittsalderen til passasjerene går ned, og de søker opplevelser og aktiviteter på land. For reiselivsnæringen er dette stort sett en positiv utfordring, men det totale antallet passasjerer per skip gjør at mange små og mellomstore bedrifter ikke har dimensjonert sine tilbud til så store mengder.

Reiselivsnæringen arbeider for at Harstad skal komme inn på rederiene/operatørens seilingsplaner, og her vil litt av utfordringen være at skipene som besøker Lofoten på nord, som regel har neste anløp i Tromsø. Men seilingsmønstre kan endres, og både rederier og operatører vil alltid være interesserte i kvalitativt gode reiselivsprodukter på land som passer deres kundegrupper.





Avhengig av skipslengdene betyr dette nye tilleggingsplasser for opptil 3 skip, eller i praksis mer enn en fordobling av kaitillegg i forhold til det som i dag brukes til større skip.

I tillegg til dette kommer opparbeidelsen av nytt areal på ca 12 daa bak de nye kaifrontene.

Alle disse utbyggingene er drøftet i Harstad Havn's presentasjon «Skisse – Ny sentrumshavn» fra Harstad Havn KF (jan 2015). Utbyggingskostnad er anslått til å være ca. 267 mill. kr (ekskl. mva.), og nøyaktighet på kostnadsoverslaget er oppgitt til +/-25%, dvs. en utbyggingskostnaden kan bli mellom 200 og 330 mill. kr.

Som nevnt forut har vi ikke sett Harstad Havn dokumentere hvordan en ser for seg at økte framtidige havnebehov kan forsvare investeringene. Beregningene viser en inntektsstrøm fra kaiene, men sårbarheten for disse kan vi ikke se er vurdert.

I tillegg er vi kjent med at det har vært vurdert å forlenge dagens hurtigrutekai på Larsneset sørover mot verftet og gjøre utdypinger. Dersom dette medfører riktighet, vil ytterligere investeringer og flere kaifrontmeter måtte forsvares av en forventningsmessig meget beskjeden trafikkøkning – slik vi ser det – av skipstrafikken til sentrumshavna i Harstad.

Etter vår vurdering har utbyggingsforslagene for havneanleggene i sentrumshavna følgende risikoelementer som bør evalueres før beslutning om utbygging foretas:

- Nøyere vurderinger av framtidig behov for flere kaier.  
Hva er den reelle økningen av inntekt fra havnedriften (fra dagens nivå for sentrumskaiene) som følge av antatt økning av anløp, gods, passasjer, etc.  
Hva hvis denne inntektsforutsetningen sviker? I finansieringsberegningene utgjør denne inntekten rundt 2/3 av total inntekt.
- Stor kostnadsunøyaktighet (+/- 25%) betyr usikkerhet for finansieringen.
- Hvor sannsynlig er det at mva-utgifter ikke blir en finansiell belastning for prosjektet?
- Lav sannsynlighet for å få tildelt store tilskudd fra fylket eller staten (stor konkurranse om begrensete midler)
- Hva skal det relativt store nye arealet (12 daa) bak kaiene brukes til?  
Hvordan kan dette samsvare med byens behov?  
Hvis det utfylte arealet blir liggende uten kai foran, hva vil det bli brukt til? Her vil havna kunne komme under stort press for å selge arealer til aktiviteter som ikke er havnerelatert (forretninger, hotell, boliger, etc). Er det i samsvar med hva som er riktig for byens sentrum?
- Hurtigruta er tiltenkt å bruke den nye kaifronten. Men denne kaien vil ha lavere regularitet (er mer værutsatt) spesielt vinterstid enn dagens kai på Larsneset. Vil Hurtigruta akseptere dette?

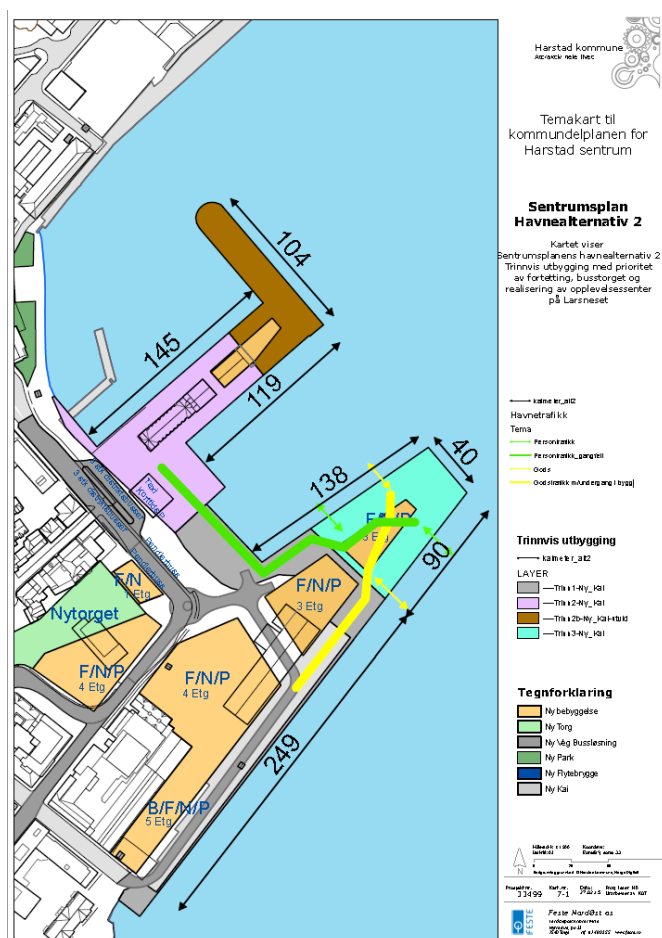
Et forhold som vi også antar vi avklares i sentrumsplanarbeidet, er om nye arealer i bysentrum etterspørres av næringsaktører. Dette kan ha betydning for utbyggingsløsning for havna og bruken av havneområdet (formål).

#### Alternativ utbyggingsløsning foreslått av Harstad kommune

En alternativ utbygging av Harstad Havn er lansert av Harstad kommune i sentrumsplanarbeidet. Denne løsningen innebærer utbygging av en pir der eksisterende kaifront på Larsneset forlenges. En slik utbygging kan gjøres trinnvis. Eksempelvis kan vestsiden av piren bygges ut som en fylling (plastret) og kaifront kan komme i et senere byggetrinn når/dersom behovet oppstår. En slik

## Notat

Løsning kan også løse eventuell samtidighetsproblematikk mellom cruise og Hurtigruten, evt. at Harstad har kapasitet til både nord- og sørgående Hurtigrute, samtidig som andre skip også kan ligge ved kai.



*Skisse, utbyggingsalternativ fra sentrumsplanen (se temakart i A3-format i eget vedlegg). Kilde: Harstad kommune*

Harstad kommune sin alternative løsning med pir-struktur følger opp funksjonsdelingen mellom sentrumshavna og Stangnesterterminalen og evt. også supplert av kapasiteten ved nytt havneavsnitt på Seljestad. Det innebærer at sentrumshavna betjener passasjertrafikk, og de øvrige havneavsnittene betjener gods, last, ferger, andre. Konkret innebærer dette at det i svært liten grad gjøres plass til f.eks godshåndtering. Harstad kommune sitt alternativ med pir-struktur innebærer

- Oppgradering av hurtigbåtkaia
- Skjermingskai foran hurtigbåtkaia, kaifront nordsiden 104m.
- Kaifront i pir-enden, 40m
- Nordvestre del av Larsneset, kaifront 138m (evt. i et senere byggetrinn)
- Forlengelse av kai på Larsneset mot nord, ca. 90m
- Sum ny kaifront ca. 370m

Avhengig av skipslengdene betyr også løsningen tilleggingsplasser for 3, kanskje 4 skip.

En trinnvis utbygging etter denne modellen kan gjennomføres i takt med den trafikkøkning Harstad klarer å oppnå. Pir-løsningen er ikke kostnadsberegnet, men det er sannsynlig at denne er lavere enn havnas skisse. Dette fordi kostnadene med innvinning av areal og fylling er høye. Et forprosjekt med beregning av teknisk løsning kostnader vil avklare dette.

Vi har ikke gjort vurderinger av utbyggingsløsningene som er skissert for hurtigbåtrutene og passasjertrafikken. Troms fylkestrafikk har opplyst at de har vært involvert i prosessen som Harstad Havn har kjørt, og har blitt hørt på sine havnekrav.

## 5 Oppsummering

Havneutbygginger bygger på dokumenterte behov eller underbyggede prognoser for trafikkvekst og aktivitetsøkning som den aktuelle utbyggingen skal svare på. Havneutbygginger er kostbare og det er som regel lange prosesser forbundet med realisering av nye anlegg. Ett av de viktigste forholdene er å unngå feilinvesteringer, dvs. at man velger en utbyggingsløsning som blokkerer for videre utvikling og/eller aktivitetsvekst.

Konsekvensutredning av Harstad Havns havnetiltak vil sannsynligvis også innebære en samfunnsøkonomisk nytte-kostnadsvurdering som synliggjør både inntektssiden, kostnadssiden, ikke-prissatte konsekvenser, osv. Den næringsmessige betydningen av havnetrafikken kan kvantifiseres ved ringvirkningsberegninger av

- Nettovirkningen av gods og passasjertrafikk over Harstad Havn. Inntektssiden minus kostnadssiden
- Kjøp av varer og tjenester lokalt som følger av skipsanløp

Dersom passasjertrafikk er målgruppen for bruk av sentrumshavna og kaiene, er Harstad veldig sårbar for eventuelle endringer i seilingsmønsteret til Hurtigruta. I dette arbeidet er det ikke gjort noen markedsundersøkelse som kan peke på hvilke segment Harstad Havn kan forvente aktivitets- og inntektsvekst, og vi er ikke kjent med prognoser for dette foreligger.

Utviklingsbildene illustrerer høy vekst i antall skipsanløp. Sannsynligheten for slik vekst i hurtigbåttrafikken, er kanskje ikke veldig stor? Hurtigruten vokser som reiselivsaktør og kan gi passasjervekst, men neppe at antall anløp i Harstad øker. Cruisetrafikken i nord øker og *kan* gi inntekter til havna, byen og reiselivsnæringen.

Så hva hvis summen av passasjertrafikken ikke øker, eller i verste fall reduseres? Hva er inntektsalternativet for havneavsnittet i sentrum av Harstad? Etter vår vurdering må betjening av nye investeringer kunne tas av dagens inntekter da vi frykter for at inntektene fra ny havneaktivitet i sentrumshavna blir begrenset. Dette betyr at dersom de store utbyggingene foretas må tilleggsinntekter komme fra salg av tomter, etc. Da vil havna få inntekt, men «mister kontrollen» på kostbart sjørettet næringsareal.

Foregående kapittel vurderte foreslått havneutbygging og kommunens alternative utbygging. En trinnsvis utbygging av havnas foreslåtte løsning *kan* medføre lengre perioder (flere år) der det opparbeidete arealet bak fylling og kaifront blir stående tomt og uten aktivitet. Sjørettet næringsareal er kostbart å opparbeide, og tomme områder genererer ikke inntekter og pynter ikke opp et bysenter. Da kan det være fristende å tillate midlertidige etableringer eller annen aktivitet som for eksempel parkering. Dersom området avhendes, og permanente etableringer av aktivitet som ikke har et sjørettet transportbehov tillates, får Harstad sentrum en situasjon med irreversible feiletableringer. En pir-løsning kan også gi havna en oppgradering og økning i antall meter kaifront for passasjertrafikk, men ikke et sjøretta næringsareal og den fleksibiliteten (for senere bruk) som dette kan representere.