



MASTERPLAN (2.0) RØDSKJÆR HAVN OG NÆRINGSPARK



(Dronefoto tatt av Vinter Entreprenør april 2024)



Figur 1a: Fra Rambølls visualiseringsmodell : Rødskjær



Figur 1 b: Fra Rambølls visualiseringsmodell : Rødskjær

1. INNHOLDSFORTEGNELSE

1.	Innholdsfortegnelse	3
2.	Sammendrag	4
3.	Formål –Hva har skjedd siden mars 2023?	7
3.1	Formål	7
3.2	Organisering av arbeidet	7
3.3	Reguleringsplan for Rødskjær – endringer	8
3.4	Vektlegging av bærekraftig næringsutvikling	8
3.5	Sammenheng med øvrige planer i Harstad kommune	9
3.6	Rødskjær som knutepunkt og Regionhavn	10
3.6.1	Sentral beliggenhet for trafikk øst-vest og nord-sør	10
3.6.2	Utvidelse av det regionale arbeidsmarkedsområdet	10
3.7	Samfunnssikkerhet og beredskap	11
3.7.1	Risikoanalyse	11
3.7.2	Beredskapsplanlegging	12
3.7.3	Forebyggende tiltak	12
3.7.4	Respons håndtering	12
3.7.5	Kontinuerlig forbedring og evaluering	12
4.	Trinnvis utvikling/ forprosjekt	13
4.1	Utfylling i sjø-massetilgang, tillatelser og deponi	13
4.2	Kai bygging	15
4.2.1	Ny kai mot nord	15
4.2.2	Eksisterende kai mot øst	15
4.3	Veger og plasser	16
4.4	Vann, avløp og overvann	19
4.5	Elkraft og fiber	20
5.	Marked	21
5.1	Eksisterende virksomheter og konkurransefortrinn	21
5.2	Havbruk	22
5.3	Transport- og Logistikk-aktører	22
5.4	Arealbehov på Rødskjær knyttet til driftsbasis for E10	23
5.5	Andre aktører på Rødskjær (eksisterende og aktuelle prospekts)	24
5.6	Energiforsyning åpner for aktører på Rødskjær	25
5.7	Ringvirkninger	26
5.8	Samarbeid med andre Kommuner	26
6.	Organisering	28
7.	Investeringskalkyle, Likviditet og Finansiering	31
7.1	Investeringsbudsjett CAPEX	31
7.2	Driftsbudsjett OPEX	34
7.3	Likviditetsbudsjett- finansiering	35
7.4	Forpliktelser ved signering av kontrakter	36
8.	Prosjektrisiko	38
8.1	Prosjektrisikomatrise	38
8.2	Risikodempede tiltak	38
8.3	Lønnsomhet – Kostnadsdekning eller avkastning	39
8.4	Fremdriftsplan	41
9.	Vedlegg	42
10.	Kilder og referanser	42

2. SAMMENDRAG

Harstad kommune og Harstad Havn har over flere år arbeidet med utvikling av Rødskjær til et regionalt næringsområde. Hovedmålet er å tilrettelegge for etablering av større areal- og energikrevende bedrifter som anvender sjøtransport som transportform. Rødskjær er lokalisert i Tjeldsundet nord for Sandtorgholmen, mellom hovedskipsleia sør-nord og E10.

Områdereguleringsplanen ble godkjent av regjeringen i desember 2021. Planområdet omfatter et samlet næringsareal på ca. 700 dekar. Det omfatter nåværende næringsområde på Rødskjær, industriområdet på vestsiden av E10 og opparbeidelse av inntil 475 dekar nytt areal gjennom utfylling i sjøen.

Det overordnede samfunnsålet for investeringen i nye sjøbaserte næringsarealer ble fastsatt for flere år siden:



Utbyggingen skal skape aktivitet som bidrar til langsiktig, bærekraftig næringsutvikling, og derigjennom styrker sysselsettingen og verdiskapingen i kommunen og i regionen.

Det gjennomføres en trinnvis utbygging av nye sjønære arealer, med tilgang til fornybar energi og med kort avstand til moderne havneanlegg. Det er en betydelig mangel på slike næringsarealer i regionen. Denne planen er en revisjon og oppdatering av foregående plan for utbyggingen av Rødskjær havne- og næringsområde i mars 2023.

Denne revisjonen av utviklingsplanen benevnes som Masterplan 2.0.

Planen oppdateres etter hvert som viktige kriterier for utbyggingen av havne- og næringsområdet avklares. Nye versjoner fremlegges når det er behov for avklaringer eller informasjon til eiere og beslutningstakere.

Høy aktivitet pågår

En rekke viktige faktorer for utbyggingen har falt på plass det siste året. Skanska anvender Rødskjær som hovedbase i E10 utbyggingen. Det er inngått avtale med Kystverket om levering av ca. 1,0 mill. m³ masser i forbindelse med utbedring og utdyping av farleden gjennom Tjeldsundet i løpet av de kommende tre årene. I tillegg er det inngått avtale med Skanska om levering av overskuddsmasser ved utbyggingen av nærliggende tunneler. Den samlede forventede tilførselen av masser synes tilstrekkelig til å kunne utvide arealene på Rødskjær med inntil 300 dekar.

Det er også gjort et omfattende arbeid knyttet til prosjektering av ny teknisk infrastruktur, som energiforsyning, veier, VA og nye kaianlegg. Gjenværende private eiendommer innenfor planområdet er kjøpt av kommunen. Bygninger er sanert for å tilrettelegge for videre utvikling av næringsområdet. Området er undersøkt for kulturminner i regi av Troms Museum. Det er utarbeidet en arealdisponeringsplan som grunnlag for etableringen av nye bedrifter og næringer på Rødskjær. Rekkefølgebestemmelsene i områdereguleringsplanen er ivaretatt, vi har utbedret vegkrysset Rødskjærvegen og E10 samt gjennomført arkeologiske utgravninger. Gjenstående rekkefølgebestemmelser er tilrettelegging av grøntområder og ivaretagelse av jordsmonnsregnskap.

Arbeidet går over i en ny fase

Med virkning fra 1. juni 2024 er det ansatt en heltids prosjektleder for å lede det daglig arbeidet rundt utviklingen av næringsområdet. Det er etablert et eget selskap for ivaretagelse av alle økonomiske forhold i tilknytning til utbyggingen, herunder inngåelse av avtaler med både leverandører av infrastruktur og bedrifter som ønsker å etablere seg på Rødskjær. Utbyggingen av kaianleggene skjer i regi av Harstad Havn. Vederlaget for bruk er i henhold til annen offentlig havnevirksomhet i Harstad kommune.



Figur 2: Dronefoto tatt av Vinter Entreprenør april 2024

Utviklingen av næringsområder har et langsiktig tidsperspektiv. Samtidig kommer investeringene i nødvendig infrastruktur i stor grad før inntektene av utleie eller salg av næringsarealer. Det samlede investeringsomfanget er anslått til omkring 900 mill. kroner. En fremtidig avtale med Nordlaks AS vil bidra til at den økonomiske risikoen knyttet til investeringene på Rødskjær dempes.

I tiden fremover er det gjennomføringen av etablerte planer og avtaler som vil være aller viktigst, som:

- Opparbeidelse av nytt næringsareal på 75 dekar mot nord samt nytt næringsareal på 240 dekar i sør. Leveransen av masser startet i 2023.
- Tilførselen av energi gjennom strekking av kabel fra Boltåsen og over Tjeldsundet i regi av Noranett. Maksimum tilgjengelig kapasitet er 15 MW.
- Etablering av hovedstruktur for vei, vann, avløp, strøm og fiber til hele området
- Utvidelse av kaianlegget mot øst og prosjektering av ny kai mot nord.

Arbeidet med presentasjon av Rødskjær for aktuelle interessenter vil starte det kommende året, blant annet med visualisering av hvordan det fremtidige næringsområdet kan bli. Disponeringen av arealer tar utgangspunkt i Rødskjær havne- og næringsområdet er særlig attraktivt for etablering av virksomheter innen seks markedssegmenter. Hittil har arbeidet rettet seg mot utviklingen av næringsarealene på østsiden av E10. Imidlertid er også næringsarealene på motsatt side av E10 en viktig del av utviklingen av Rødskjær til et regionalt næringsområde. Tilrettelegging for økt næringsvirksomhet i hele planområdet vil bli prioritert i tiden fremover.

Blant gjenstående oppgaver ellers er å lede utviklingen av Rødskjær inn i en større regional ramme, i samarbeid med omkringliggende kommuner. Det er en rekke faktorer som taler for et mer omfattende regionalt samarbeid om næringsutvikling i årene fremover, som energisituasjonen, utbyggingen av samferdselsinfrastrukturen og regionens strategiske rolle innen beredskap og sikkerhet. Utbyggingen av Rødskjær kan ses i sammenheng med fremtidige planer og mål innenfor en rekke samfunnssektorer på regionalt og på fylkesregionalt nivå.



Figur 3 a og b: Bildene over viser Rødskjær sett fra sør ved Sandtorgholmen – Før og etter utfylling (Bildet nederst er fra Rambølls visualiseringsmodell)

3. FORMÅL –HVA HAR SKJEDD SIDEN MARS 2023?

3.1 Formål

En masterplan er en langsiktig, strategisk plan for utvikling av et virksomhetsområde. Dette dokumentet er en revisjon av Masterplanen fra 2023 og har benevnelsen **Masterplan 2.0**.

En rekke virksomhetskritiske avklaringer og rammebetingelser gjenstår fortsatt. Masterplanen skal være et dokument som jevnlig oppdateres for å sikre en overordnet god planlegging, ledelse og kontroll av aktivitetene på havne- og næringsområdet.

Utbyggingen av Rødskjær er i første rekke et tiltak for å kunne tilby attraktive næringsarealer til de sjøbaserte næringene i Hålogalandsregionen. Det er stor knapphet på sjønære næringsarealer med tilhørende kaianlegg i regionen. I tillegg vil Rødskjær bli et sentralt knutepunkt for næringstransport i landsdelen når utbyggingen av E10 er realisert. Harstad kommune og Harstad Havn KF har følgende samfunns mål for utbyggingen av Rødskjær havne- og næringsområde:



Utbyggingen skal skape aktivitet som bidrar til langsiktig, bærekraftig næringsutvikling, og derigjennom styrker sysselsettingen og verdiskapingen i kommunen og i regionen.

Arbeidet med utviklingen av Rødskjær som et regionalt havne- og næringsområde retter seg i første rekke mot å skape aktivitet innenfor markedsområder der Rødskjær har, eller kan ha, fortrinn. Målgruppen er primært areal- og energi-intensive næringer med behov for sjøtransport.

Denne planen har som formål å beskrive den ønskede utbyggingen av Rødskjær havne- og næringsområde, med særlig vekt på hvilket investeringsomfang som kreves i den første utviklingsfasen for å for å legge forholdene til rette for nye næringsetableringer.

3.2 Organisering av arbeidet

Frem til mai 2024 har prosjektet vært organisert som et samarbeidsprosjekt mellom Harstad Kommune og Harstad Havn ledet av ei styringsgruppe med administrative medlemmer.

Det er fra mai 2024 etablert et aksjeselskap for eierskap av Rødskjær. Denne modellen gir også mulighet for involvering av andre eiere enn Harstad kommune og Harstad Havn.

Det er tilsatt en prosjektleder for å lede det videre arbeidet med utvikling av Rødskjær.

Prosjektet har innhentet juridiske vurderinger av skatte- og avgiftsmessige forhold ved utbyggingen som i hovedsak anbefaler valgte løsning med organisering i aksjeselskap(er).

Blant de forhold som ligger til grunn for valget av selskapsform er:

- Mulighet for løpende fradragsrett for inngående merverdiavgift (mva.) ved utleiemodell
- Prisen på aksjer ved etterfølgende aksjesalg vil som regel gjenspeile verdien av løpende fradragsføring vs. justering over 10 år

- Utfylling i AS medfører redusert risiko for tap av fradragsrett sml. med salg av utfylt tomt (usikkerhet om det vil være etablert kapitalvare og adgang til å overføre avgiftsposisjon ved justeringsavtale)
- Etterfølgende aksjesalg vil ikke være en såkalt justeringshendelse og vil ikke i seg selv medføre risiko for tap av fradragsrett for inngående mva.
- Grunnlaget for dokumentavgift vil være vesentlig lavere før utfylling sml. med salg av ferdig utviklet tomt
- Profesjonalisert og fagkompetent styre
- Kjøper kan bidra på eiersiden i tidlig fase og bidra til finansiering av utfyllingsarbeidet (avklares gjennom dialog)
- Mulighet for lånefinansiering utenfor Kommunalbanken

Nærmere om vurderinger som er gjort i forbindelse med organisering er beskrevet i eget kapittel i Masterplan 2.0.

3.3 Reguleringsplan for Rødskjær – endringer

Områdereguleringsplanen for Rødskjær havn og næringspark ble godkjent i desember 2021.

Det redegjøres ikke i detalj for reguleringsplanen i dette dokumentet, men det er aktuelt med endringer fra gjeldende plan for å bidra til en god, gjennomtenkt og helhetlig plan for utviklingen på Rødskjær.

3.4 Vektlegging av bærekraftig næringsutvikling

Prosjektet med utbygging på Rødskjær er et viktig bidrag til økonomisk vekst og utvikling for lokalsamfunnet i Harstad og i regionen. I et slikt tiltak sikres den økonomiske og sosiale bærekraft for kommunen gjennom muligheter for etablering av stabile og gode arbeidsplasser innen virksomheter som er knyttet til blant annet havbruk, maritim grønn industri og fremtidsnæringer som bygger på gjenbruk og sirkularitet.

Utbygging av et havne- og næringsområde medfører inngrep i naturen og kan skade livet i havet. Det er en forutsetning for utbyggingen at den baseres på skånsomme løsninger og ved bruk av overskuddsmasser som demper virkningene av naturinngrep i andre deler av regionen. Utbyggingen har derfor følgende delmål:

Opparbeidelse av næringsarealer i sjøen skal skje gjennom ombruk av kortreiste overskuddsmasser, fra blant annet veiutbygging og mudring/utdyping av sjøareal.

I tillegg revitaliseres et utdatert næringsområde (Brown Field) til å bli et bærekraftig område for «grønn industri» og «grønn transport». Dette skjer uten vesentlig bruk av nye arealer på land. Dyrbart areal som påvirkes reetableres ved at noe av matjorda overføres til annet dyrbart areal. Resterende matjord brukes blant annet i grøntarealer ved næringsområde.

Et annet bærekraftig delmål er å tilrettelegge for fornybar energi, både i næringsområdet og i havnedriften. I tillegg til økt linjekapasitet i kraftnettet til Rødskjær vurderes tilrettelegging for andre energibærere, som hydrogen, metanol eller flytende biogass.

Blant FNs 17 bærekraftsmål er fire mål ansett som særlig viktige ved utbygging og drift av havn og næringspark på Rødskjær:

Mål nr. 8 - Anstendig arbeid og økonomisk vekst: Fremme varig, inkluderende og bærekraftig økonomisk vekst, full sysselsetting og anstendig arbeid for alle

Mål nr. 9 - Industri, innovasjon og infrastruktur: Bygge solid infrastruktur og fremme inkluderende og bærekraftig industrialisering og innovasjon

Mål nr. 11 – Bærekraftige byer og lokalsamfunn

Mål nr. 14 - Livet i havet: Bevare og bruke havet og marine ressurser på en måte som fremmer bærekraftig utvikling



Figur 4 : Utvalgte FNs bærekraftsmål som er sentral i utviklingen av Rødskjær Havn og Næringspark

3.5 Sammenheng med øvrige planer i Harstad kommune

Utbyggingen av Rødskjær er en sentral del av næringsutviklingen i kommunen og regionen.

Harstad kommune og Harstad Havn KF har samarbeidet om utbyggingen av Rødskjær til en regional havn og næringspark. Tiltaket er et sentralt virkemiddel i kommunal regi for å fremme sjøbasert næringsutvikling.

Harstad kommune vedtok i 2022-23 en næringsplan (strategi og handlingsprogram) som blant annet peker på Rødskjær-utbyggingen som et strategiområde med kritisk påvirkning på målet i hovedstrategien.

Harstad Havn KF vedtok i desember 2021 en ny strategisk plan for perioden 2022-2026. Havna skal ha en viktig rolle innenfor næringsutvikling med hovedvekt på havbruksnæringen, maritim industri og reiseliv, herunder cruisetrafikk. Det skal tilrettelegges for effektive og miljøvennlige logistikk-løsninger. Harstad Havn KF skal ta en aktiv regional rolle innen maritim næringsutvikling og etablere havnekapasitet for å bli et regionalt og nasjonalt logistikk-knutepunkt.

Videre utvikling av det offentlige kaiområdet på Rødskjær er en helt avgjørende forutsetning for etablering av nye sjøbaserte næringer. Målene for utbyggingen av Rødskjær er i samsvar med de overordnede målene for Harstad Havn KF, som at:

- Markedsarbeidet skal bidra til mer transport på sjø og styrke Hålogaland som en attraktiv region.
- Økonomien skal ha en positiv bunnlinje, kontroll på gjeld og dobling av omsetning.
- Drift og utvikling skal realiseres gjennom strategiske prosjekter.
- Bærekraft skal prege forretningen i alle ledd.

3.6 Rødskjær som knutepunkt og Regionhavn

3.6.1 Sentral beliggenhet for trafikk øst-vest og nord-sør

Rødskjær havn og næringsområde er lokalisert i direkte tilknytning til hovedseilingsleden og til E10, ca. 33 kilometer sør for Harstad sentrum. Tjeldsundbrua begrenser størrelsen på skipstrafikken, til ca. 40 meters høyde og 11 meter dyptgående. Bildet nedenfor viser den strategiske plasseringen i regionen:



Figur 5: Rødskjærs plassering i forhold til omkringliggende byer. Rødskjær markert med rødt. Figur: Rambøll

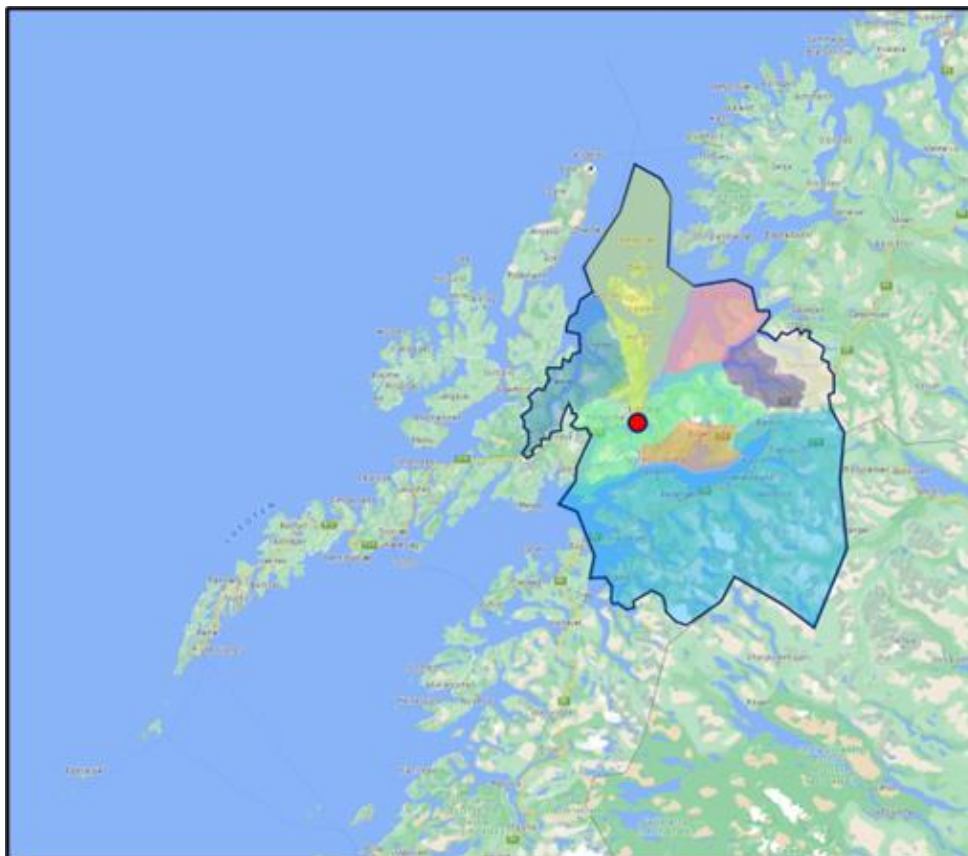
Oppgraderingen av E10 bidrar til betydelig regionforstørring og gjør Rødskjær interessant som logistikk knutepunkt for et større geografisk område. En terminal på Rødskjær vil muliggjøre direkte distribusjon til Vesterålen. Det forventes betydelig redusert kjøretid mellom Rødskjær og destinasjoner i Lofoten eller Vesterålen:

Målpunkt	Dagens	Planlagt	Endring
Sortland	1 time 24 minutt	47 minutt	37 minutt
Stokmarknes	1 time 50 minutt	1 time 13 minutt	37 minutt
Svolvær	2 timer	1 time 29 minutt	31 minutt
Leknes	3 timer 7 minutt	2 timer 36 minutt	31 minutt

Figur 6 : Estimerer for kjøretid med lastebil fra Rødskjær til destinasjoner i Lofoten og Vesterålen, før og etter E10 utbyggingen.

3.6.2 Utvidelse av det regionale arbeidsmarkedsområdet

Rødskjær som næringsområde vil styrke verdiskapingen og sysselsettingen i Hålogalandsregionen. Det ligger an til økt næringsaktivitet i aksene Narvik-Harstad i årene som kommer, blant annet som følge av Forsvarets investeringer og næringslivets interesse for etablering av energikrevende industri. Evenes ligger ca. 28 km fra Rødskjær og 41 km fra E6 ved Bjerkvik. Rødskjær havne- og næringspark kan bli et viktig supplement til annen næringsaktivitet i Hålogalandsregionen:



Figur 7: Illustrasjon av arbeidsmarkedsområdet som Rødskjær havne- og næringsområde inngår i. Rødskjær markert med rødt.

3.7 Samfunnssikkerhet og beredskap

Rødskjær Havn i Harstad kommune representerer et sentralt knutepunkt for lokal og regional infrastruktur. Som en viktig havn for godstransport, samt en mulig lokalitet for industrielle aktiviteter, er det avgjørende å adressere og vurdere samfunnssikkerhet og beredskap.

Som følge av utvidelsen av NATO med Sverige og Finland som nye medlemmer, vil Ofotregionen få stor betydning for ivaretagelsen av samfunnets behov for økt beredskap og sikkerhet på hele Nordkalotten. Særlig viktig er jernbaneforbindelsen mellom Narvik, Boden og Luleå. Økt militær aktivitet vil føre til etablering av nye forsyningsentra og ny forsvarsindustri, samt oppgradering av transportnettene på tvers av Norge og Sverige.

Kritisk transportinfrastruktur forventes å få større oppmerksomhet enn i dag. Tjeldsundbrua er den eneste forbindelsen mellom fastlands Norge og alle beboere i øygruppen utenfor. Med mer enn 55.000 innbyggere vest for brua blir denne «navlestrengen» uhyre viktig. Det antas at kaianlegg for mottak av større skip som transporterer kjøretøy og annet rullende materiell vil bli etterspurt i beredskaps- og øvingsssammenheng. Kaianlegget som planlegges på nordsiden av Rødskjær har som formål å betjene skip med slik last. Når prosjekteringen av kaianlegget planlegges, vil det bli tatt kontakt med Forsvaret og med Statens vegvesen om eventuell bruk av ro-ro kaien til beredskaps- og øvingsformål.

3.7.1 Risikoanalyse

Følgende momenter må vurderes i et arbeid med risikoanalyse:

- **Identifisering av trusler:** Naturkatastrofer som stormer, flom og skred, industrielle ulykker som branner eller utslipp, terrorhandlinger, og ulykker relatert til skipstrafikk.

- **Sårbarhetsvurdering:** Eksisterende infrastruktur, miljøfølsomme områder, befolkningskonsentrasjon i nærheten, tilgjengelige ressurser for beredskap.
- **Konsekvensanalyse:** Potensielle skadeomfang på mennesker, miljø og økonomi ved ulike scenarier.

3.7.2 Beredskapsplanlegging

- Utvikling av helhetlig beredskapsplan: Samordning mellom lokale myndigheter, havnemyndigheter, brannvesen, politi og andre relevante aktører. Dette vil bli revitalisert i 2024 både lokalt/regional og sentralt.
- Kapasitetsoppbygging: Opplæring av personell, investering i beredskapsutstyr og infrastruktur, øvelser og simuleringer.
- Kommunikasjon og informasjonsutveksling: Etablere klare kanaler for kommunikasjon mellom beredskapsorganisasjoner, media og befolkningen.

3.7.3 Forebyggende tiltak

- Infrastruktursikring: Sikring av kaier, lagerområder og annen infrastruktur mot mulige trusler. Dette vil bli innarbeidet i nye sikkerhetsplaner høst 2024 i forhold til ISPS og fremtidig utvikling av smartgates osv.
- Miljøovervåking: Implementering av systemer for overvåking av luft- og vannkvalitet, samt beredskapsplaner for håndtering av utslipp eller forurensning.
- Sikkerhetskultur: Fremme bevissthet og holdninger blant ansatte og samfunnet generelt om viktigheten av samfunnssikkerhet og beredskap.

3.7.4 Responshåndtering

- Hurtig respons: Etablere klare prosedyrer for rask mobilisering av beredskapsressurser ved nødsituasjoner.
- Koordinering av innsats: Effektiv samordning mellom ulike beredskapsorganisasjoner for å håndtere krisen på en koordinert måte. Dette gjøres i samspill mellom Harstad kommune/Harstad Havn KF og innarbeides i beredskapsplaner.
- Evakuering og nødhjelp: Planlegging av evakueringsruter, midlertidig innkvartering og distribusjon av nødhjelp til berørte områder.

3.7.5 Kontinuerlig forbedring og evaluering

- Periodisk revisjon av beredskapsplaner: Oppdatering i tråd med endringer i risikobildet, ny teknologi og beste praksis.
- Evaluering av øvelser og hendelser: Lære av erfaringer for å forbedre responskapasiteten og beredskapsplanleggingen.
- Forskning og innovasjon: Støtte til forskning og utvikling av nye metoder og teknologier for å styrke samfunnssikkerheten og beredskapen.

Samfunnssikkerhet og beredskap ved Rødskjær Havn i Harstad kommune er av avgjørende betydning for å sikre trygg og bærekraftig drift samt å beskytte mennesker, miljø og økonomiske interesser. Gjennom en helhetlig tilnærming som omfatter risikoanalyse, beredskapsplanlegging, forebyggende tiltak, responshåndtering og kontinuerlig forbedring, kan vi styrke vår evne til å håndtere potensielle kriser og nødsituasjoner på en effektiv måte.

Harstad kommune og Harstad Havn KF har dette som et fokusområde og det vil bli innarbeidet i revidering av planer.

4. TRINNVIS UTVIKLING/ FORPROSJEKT

Som en del av den overordnede planlegging i et tidlig stadium ble området delt inn i utviklingstrinn. Eksisterende arealer på østsiden av E10, trinn 1 og trinn 2 er nå under utvikling, mens reguleringsplanen har tatt høyde for en videre utvikling av eksisterende industriområde på vestsiden av E10 og trinn 3.

Arealoversikt uten kaier:	
Eksisterende areal på Rødskjær	80.000 m2
Eksisterende areal på oversiden E10	130.000 m2 (*)
Areal trinn 1	240.000 m2
Areal trinn 2	75.000 m2
Areal trinn 3	160.000 m2 (*)
Totalt areal på Rødskjær	685.000 m2
(*) inngår ikke i de økonomiske beregningene for investering og finansiering i denne masterplan	



Figur 8 : Illustrasjon av trinn i utvikling av Rødskjær. Eksisterende areal øst for E10, trinn 1 og 2 er iverksatt – Trinn 3 + eksisterende industriområde vest for E10 avventes (før siste endring mot Kobbstein)

Infrastrukturen på industriområdet må etableres før området kan tas fullt ut i bruk.

Det er våren 2024 gjennomført et forprosjekt for infrastruktur på Rødskjær. Tema i forprosjektet har blant annet vært fylling, vei, kai, vann og avløp, energitilgang og fiber. Dette er redegjort utdypende i rapporten fra forprosjektet , mens ulike forhold er kort kommentert i denne Masterplan 2.0.

4.1 Utfylling i sjø-massetilgang, tillatelser og deponi

Tilgangen på rimelige fyllmasser er en av de viktigste premissene for at dette prosjektet skal være mulig. Foreløpige beregninger viser et behov for ca. 1,7 millioner m3 masser (anbragt dvs. ferdig komprimert) til utfylling av Trinn 1 og 2 på Rødskjær.

Prosjektets framdrift er sterkt knyttet opp til to eksterne prosjekter

- Statens Vegvesens utbygging av E10 og
- Kystverkets mudring av Tjeldsundet.

E10-utbyggingen (Hålogalandsvegen) er påstartet og skal pågå i nærområdet i perioden 2023-2028. Oppmudring av Tjeldsundet vil starte i 2025 og pågå i 2 år.

Avhengig av totalt volum i leveransen fra Skanska mangler det i dag fra 600.000 -900.000 m3 til nødvendig utfylling. Det er derfor fortsatt riktig å si at tilgang på fyllmasser til akseptable priser er det punktet i prosjektet som det fortsatt er størst usikkerhet omkring, men undersøkelser i markedet viser at det finnes masser tilgjengelig.

Det er gitt tillatelse fra Statsforvalteren til utfylling av hele sørsiden, her angitt som trinn 1, og den grunneste delen av nordsiden, her angitt som trinn 2 (se tidligere figurer). Utfyllingen her startet 2. mai 2024. Del 1 er delvis utfylt, ca. 22 mål som ble fylt ut høsten 2023.

4.2 Kai bygging

4.2.1 Ny kai mot nord

Pågangen fra store aktører viser et sterkt ønske om etablering av kai for godstransport mot nord gjerne med Roro-løsning for bruk av traller og containere som lastmedium. Dette er en stor investering og det jobbes med aktører og økonomiske modeller for å se om dette er realiserbart.

Per nå ser man spesielt på aksene Bodø-Tromsø og det vil være naturlig å etablere kaianlegg som er lik sammenlignbare havner for eksempel slik som i Tromsø. Kaianlegget bør etableres som en pelekai der skip ligger med styrbord tillegg. Det er viktig at havneoperasjoner kan gjøres over rampe og kai samtidig for å få en rask og smidig havneoperasjon.

Anlegget vil etableres med landstrømanlegg.

Ved etablering av nye kaianlegg er det viktig at bakenforliggende havneinfrastruktur ivaretas og det er nødvendig med arealer for lagring og omlasting i direkte tilknytning til kaia.

Det sees også mot en effektiv havnelogistikk der det vurderes etablering av terminalhåndteringsselskap. Det må sees på alternative organisasjonsformer eller andre former for samarbeid. Flere havner har startet lignende prosesser, f.eks. Moss Havn KF.

4.2.2 Eksisterende kai mot øst

Eksisterende kai på Rødskjær var bygget i to etapper med byggetrinn 1 tidlig på 70-tallet og byggetrinn 2 i 1986. Kaianlegget hadde større/omfattende betongskader i omfang langt forbi det som anses som lønnsom rehabilitering. I tillegg var det manglende informasjon om design og bæreevne.

Prosjekt Rødskjær fikk etablert kontrakt med Skanska AS vår 2023 om bruk av Rødskjær som en av deres HUB for bygging av Hålogalandsveien.

Ett av avtalens element var bygging av anleggskai. Prosjektet startet arbeidet med etablering av anleggskai samt se på kaianlegg på permanent basis.

Det er igangsatt videreutvikling av dagens kai mot øst. Den ferdigstilles i september 2024. Den nye kaia vil ha en lengde på 110 meter og være 7 m dyptgående ved kaikanten i henhold til Sjøkartverkets 0-nivå.



Figur 11: Utbedring av kai mot øst . Dronefoto utført av Vinter Entreprenør april 2024

Spunt ble etablert slik at fase 1 på kaia var ferdig tidlig mai 2024. Det er gjort mudringsarbeider, ca. 5000 m³ for å få tilstrekkelig dypgående. Mudringsmassene er lagt bak spunt og var ferdig etablert mars 2024. Ferdigstilling av kaia er antatt i september 2024.

Kaianlegget bygges slik at det kan etableres ny kai dersom behovet for større dypgående langs kai er nødvendig på grunn av kunders ønske og behov. Det gjøres med mudring, etablering av peleraster og løfte kaifront. Dette vurderes når Skanska er ferdig med bruk av kaia som anleggskai. Kaianlegget brukes også av andre eksisterende kunder på Rødskjær for partilaster, stykkgoods og bulklast. Vi har også tro på at nye kunder ønsker å benytte kaia på grunn av beliggenhet, kaias beskaffenhet og tilgjengelige bakarealer.



Figur 12: Dronefoto utført av Vinter Entreprenør april 2024

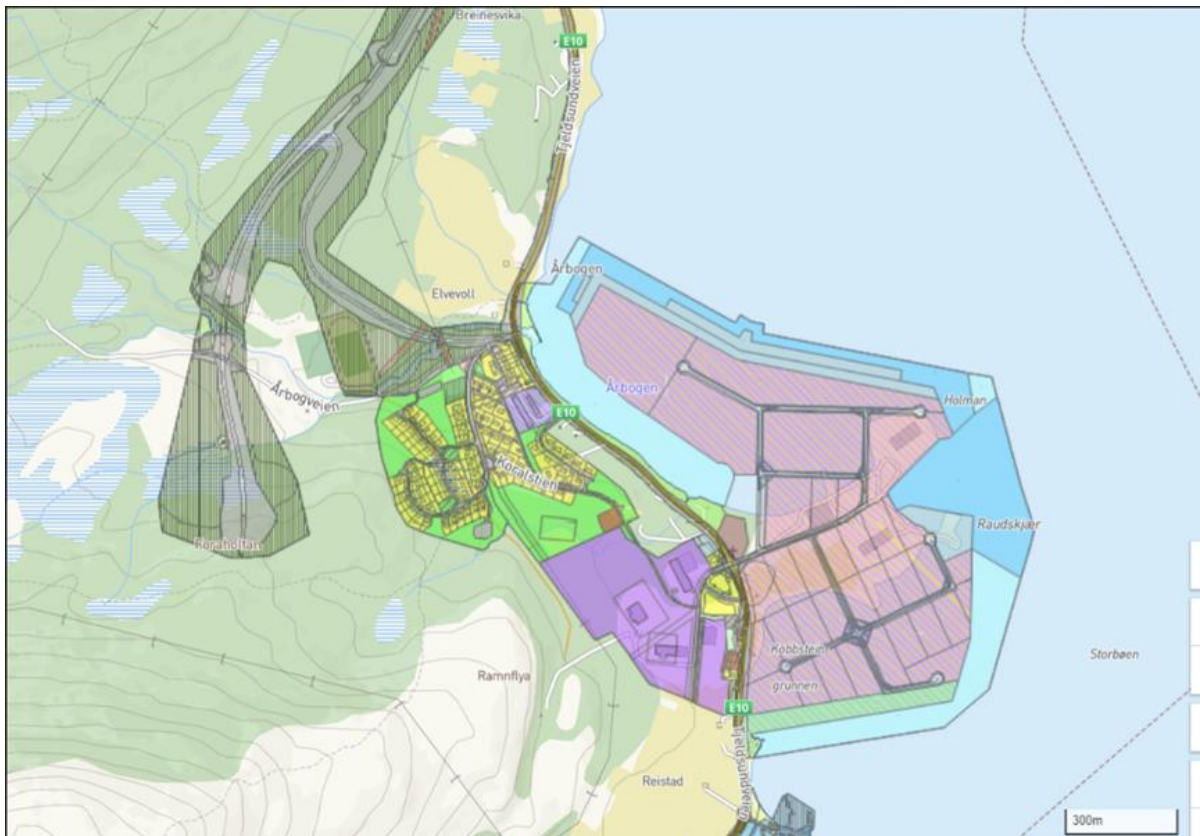
4.3 Veger og plasser

Det er utarbeidet planer for effektive transportløsninger til og fra Rødskjær. I tillegg er det laget rammer for internveger på området som også legger premisser for annen infrastruktur.

Påkobling av Rødskjær mot ny E10

Ny avkjøring fra nye E10 og ned til Rødskjær er tegnet inn i figurer under.

Dette gir en god tilknytning til E10 og sørger for at Rødskjær blir et effektivt for all trafikk mellom sjø og den nye hovedveien i regionen.



Figur 13: Skisse fra reguleringsplan avkjøring nord fra ny E10 ned til Rødskjær



Figur14 : Skisse fra reguleringsplan avkjøring sør fra ny E10 ned til Rødskjær

Ny kryssløsning fra eksisterende E10 er ferdigstilt.



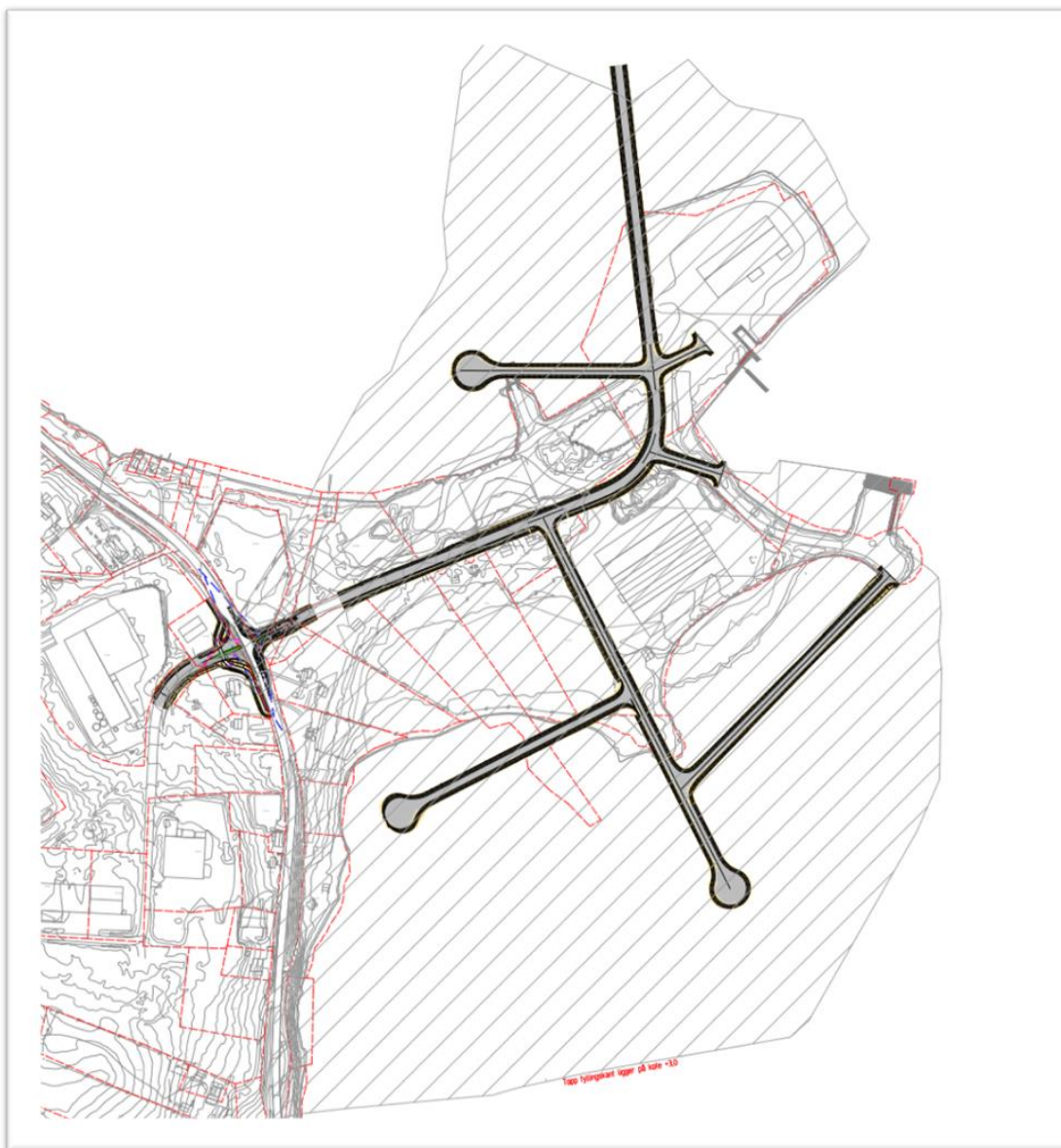
Figur15: Oversiktsbilde over nytt vegkryss fra eksisterende E10 og ned til Rødskjær

Ved krysset mot eksisterende E10 er det etablert et dråpekryss med avkjøring ned til Rødskjær.

Internveger på Rødskjær

Dette er i forprosjektet beskrevet som hovedveg inn i området, med mindre sideveier ut til de enkelte områdene, med en snuplass i enden på hver sideveg. Vegsystemet dimensjoneres for modul-vogntog

Skisse utarbeidet av Rambøll som viser hovedvei og internveier innenfor Rødskjær som også er føringsveier for strøm, vann, avløp og fiber (Rambøll -februar 2024)



Figur 16: Skisse fra forprosjekt infrastruktur som viser hovedstruktur i internveger på Rødskjær. NB !Her er det allerede justeringer og planen vil derfor bli oppdatert.

Videre må hovedveg inn i området oppgraderes og forsterkes slik at den tåler de planlagte lastene, og høyde på vegen må justeres noe.

Sidevegene er tilpasset hvordan tomtene blir inndelt. Prinsippet med rutenettet av tomter og vegstruktur opprettholdes, men justeres. Det er for tidlig å tegne kart over tomteinndeling, men det vil være muligheter for større og mindre aktører i ulike type bransjer.

4.4 Vann, avløp og overvann

Rødskjærs beliggenhet i utkanten av Harstad kommune tilsier at det er lite sannsynlig med etablering av arbeidsplassintensive virksomheter (kontorer etc.) Det er mer sannsynlig med variert virksomhet knyttet til logistikk, lager, lett industri og maritim tjenesteyting. Vannforbruket for næringsområdet vil derfor være sterkt avhengig av hvilken næring/ industri som etablerer seg i området.

Vannkrevende industri, slik som eksempelvis smoltproduksjon vil skaffe eget prosessvann fra egen kilde med tilhørende avløp som må godkjennes av riktige myndigheter.

Dagens løsning med forsyning fra Årbogvatnet vil ikke være tilfredsstillende for fremtidig løsning. Det er jobbet med ny løsning som er beskrevet i vedlegg til planen og som sikrer dagens abonnenter og fremtidig næringsdrivende på Rødskjær.

Det nye hovednettet forutsettes å følge veistrukturen innad planområdet.

Tilsvarende plan er lagt for håndtering av avløpsvann til renseanlegg på det nye arealet.

4.5 Elkraft og fiber

Elkraft

Tilgang til energi er en forutsetning for utvikling av havne og industriområdet. Behovet for energi vil også variere sterkt ut fra hvilke aktører som vil etablere seg på Rødskjær.

Det er omsøkt tilgang på nye 15 MW til Rødskjær. Utredning av utbyggingen pågår i samarbeid med Noranett. Dette vil gi muligheter for etablering av noe virksomhet, men bare sammen med smarte batteriløsninger kan vi utnytte kapasiteten for å kunne betjene det fremtidige for energi på kort og mellomlang sikt. Nordlaks har signalisert behov for 7,5 MW og med stor interesse for kraft til blant annet lading av elektriske båter, er det sannsynlig at kapasiteten ikke strekker til også på forholdsvis kort sikt.

På lengre sikt er vi avhengige av tildeling av mer strøm gjennom etablering av ny (132 kV) linje til Rødskjær. Dette krever konsesjon og store kostnader og er et lenger lerret å bleke.

Fiber:

Det legges opp til at det etableres trekkerør i samme trase som elkraften, fortrinnsvis i vegsystemene, slik at tilbydere av fiber kan benytte disse. Videre føring av fiber, må utføres av den enkelte leietaker av tomt.

5. MARKED

5.1 Eksisterende virksomheter og konkurransefortrinn

Fremtidige næringsarealer på Rødskjær er ikke markedsført i stor grad til nå. Allikevel ser det ut som markedet begynner å vise interesse for området og mulighetene som ligger der. Det som markedet etterspør er tilgjengelige sjønære areal med fremtidsrettet infrastruktur, tilgang til kai og tilstrekkelig kraft.

Ambisjonen var at markedsarbeidet skulle påbegynnes medio 2023, når det var mer klarhet i tilgangen på steinmasser, tilgangen på elektrisk kraft og avklaring av E10 entreprenørens behov for aktivitet på Rødskjær. Ressursene har fram til nå, i stor grad gått med til å håndtere utviklingsarbeid og beslutningspunkter for fremdrift i planleggingsarbeidet.

Det antas at Rødskjær som et regionalt havne- og næringsområde er mest attraktivt for areal- og energikrevende bedrifter, og for bedrifter som har behov for tilknytning til en havn med mulighet for anløp med større skip.

Det er seks næringssegmenter som fortsatt vurderes for etablering på Rødskjær. Det er eksisterende næringsvirksomhet på Rødskjær innen flere av disse segmentene allerede i dag.



Figur 17: hovedsegmenter for næringsetablering på Rødskjær

Nye mulighetsrom for Rødskjær er knyttet til Forsvarets endrede behov innenfor logistikk/lagring/infrastruktur. Energisektoren er under betydelig endring som bør følges opp i markedet.

De seks næringssegmentene representerer sterkt voksende verdikjeder med betydelig utviklingskraft. Dette øker deres attraktivitet som selskaper ønsket lokalisert på Rødskjær. Underleverandører til disse næringene vil også kunne finne etablering på Rødskjær som strategisk riktig.

Rødskjær Havn og Næringspark har mottatt en rekke henvendelser om etablering av virksomhet innenfor disse markedskategoriene. De er også flere ønsker om utvidelse av eksisterende næringsaktivitet på Rødskjær.

Ved vurdering av aktører – både eksisterende og fremtidige – er det viktig å vurdere:

1. hvilke virksomheter representerer bærekraftige virksomheter som gir stabil og god sysselsetting.

2. prioritering av virksomheter som skaper stor aktivitet over kai- med tilhørende store vederlag - for å finansiere nåværende og fremtidig kaibyggning.
3. virksomheter som gir synergieffekter til nye eller eksisterende bedrifter

Disse prinsippene er viktige kriterier for tildeling når det etter hvert blir rift om tomtene på Rødskjær.

Dagens areal på Rødskjær havn- og næringsområde er per i dag i realiteten fullt utleid. Det gjelder kontorer, lager og bak/utearealer.

Det vil i løpet av høst 2024/vinter 2025 være utarbeidet ny markedsplan for havna/kommunen der ett av fokusområdene er Rødskjær.

5.2 Havbruk

Det har siden 2017 vært arbeidet med lokalisering av smoltproduksjon i regi av Nordlaks AS i området rundt Rødskjær. Samarbeidet om utvikling av Rødskjær har hatt høy prioritet og dialogen med selskapet har hele tiden vært konstruktiv og positiv. Vi er nå inne i en slutfase der de siste vilkårene om tomtkjøp på 100 mål, bidrag til infrastruktur/grøntareal samt bruk av den offentlige kaia skal forhandles frem.

Avtalen skal bli signert mellom partene. Det settes krav om etableringsplikt innen ei viss tid på tomta, samt opsjon for selger til tilbakekjøpsrett dersom ikke tomta er tatt i bruk innen ei viss tid.

Nordlaks etablerer et smoltanlegg som vil bidra til økt aktivitet over kai både i forhold til leveranse av smolt, men også transport av fôr inn til anlegget.

En etablering av et smoltanlegg på tomta vil øke attraktiviteten for andre deler av verdikjeden for havbruk, og gi ringvirkninger for næringsområdet og for regionen.

5.3 Transport- og Logistikk-aktører

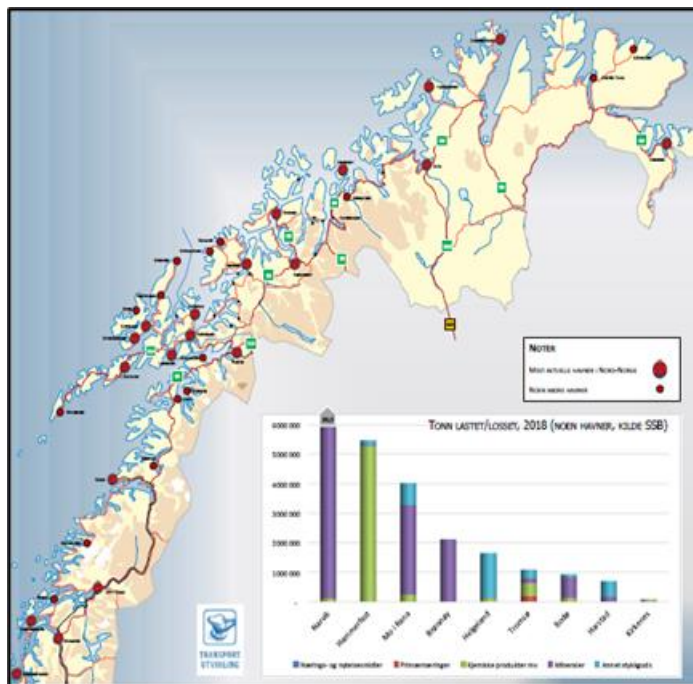
Rødskjær havneterminal må inngå i en helhetlig terminalstruktur i regionen

Det er svært kapitalkrevende å etablere nye kaianlegg for anløp av store skip. Det er i Roro trafikken, dvs. i transportene av rullende enheter som semitrailere med skip, det forventes mest vekst. I stedet for transport over lange avstander i veinettet med 1-2 sjåførere, blir traileren satt på toget eller på skip for lengre strekninger på land eller sjø. Ved sluttenden vil en trekkvogn frakte traileren til mottaksstedet for varene.

Det er mange kaianlegg både i Harstad og i andre byer og tettsteder i regionen. Felles for disse anleggene er at de mangler bakenforliggende arealer til annen supplerende virksomhet, som ulike former for videreforedling og lagring av godset. Der er her Rødskjær skal bli et unikt tilbud i vårt område, med store bakarealer for næringsformål, topp moderne infrastruktur og tilgjengelig kraft.

Den teknologiske utviklingen og stadig høyere kostnader ved veitransport gjør det mer aktuelt for vareeierne å frakte varer med skip også over korte avstander. Ambisjonen er å utvikle nye forretningskonsepter der aktiviteten over flere kaianlegg ses i sammenheng. Det gjelder både kaianlegg i Harstad kommune og i det felles distribusjonsområdet som Rødskjær inngår i.

Det er mange havner og kaianlegg i vår region, slik illustrasjonen viser. Blant prosjektene som pågår er reetablering av sjøruten mellom Bodø, Harstad (Rødskjær) og Tromsø for transport av stykk gods. Denne ruten bortfalt i 2013. Det vil sette krav til utvikling av ny havnekapasitet på Rødskjær.



Figur 18 : Noen havner/kaier i Nord-Norge. (Fra rapport utarbeidet av Transportutvikling)

I Masterplanen er det foreløpig ikke tatt stilling til eventuell bygging av et nytt kaianlegg mot nord. Det vil avhenge av hvilke avtaler som inngås med rederier og næringsaktører.

Asko sitt prosjekt på nullutslipps-transport handler om hvordan teknologi kan bidra til overgangen av varetransport fra vei til sjø. Asko Nord-Norgelinjen er en videreføring av MS "Tege" som gikk i aksen Bodø via Harstad til Tromsø. Lasten var fortrinnsvis Tollpost Globe/Post Nord sin last. Asko ønsker å videreutvikle dette konseptet med å kunne tilby plass til flere aktører enn bare NorgesGruppen sin last.

En viktig parameter her er å se på potensialet for mer gods fra vei til sjø, samtidig som hele transportkjeden på sjø og land kan bygge på fornybare energikilder. Dette vil utfordre teknologitrender og kan påvirke utviklingen av det grønne skiftet. Dette sett i sammenheng med byggingen av ny Hålogalandsvei er avgjørende faktorer.

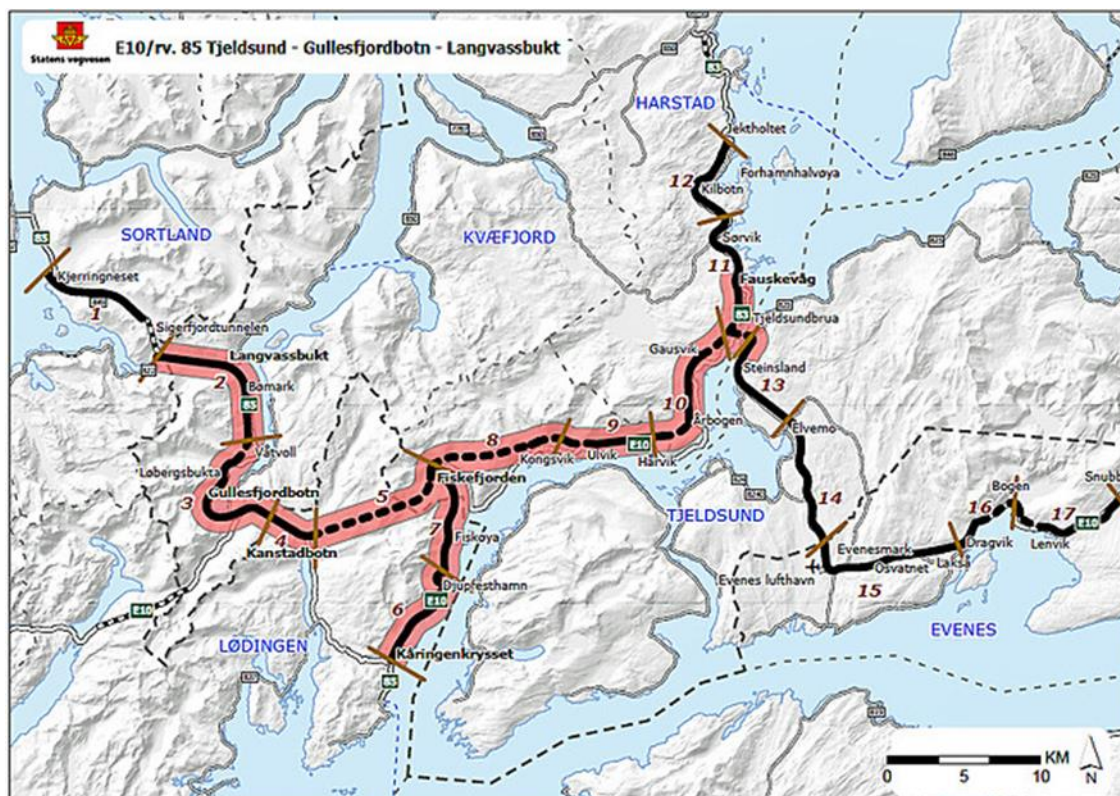
For å kunne tilby ASKO nødvendige rammebetingelser må det etableres roro-anlegg, kaistruktur, tilstrekkelig med ladestrøm og nødvendige bakareal. I samarbeid må det sees på hvordan terminalhåndteringen kan gjøres effektivt, mulige autonome løsninger samt infrastruktur for lading av lastebil.

Det skal inngås intensjonsavtale mellom Asko og Bodø, Harstad og Tromsø havn medio juni 2024. Videre skal det jobbes frem mot en mer bindende avtale innen utgangen av oktober 2024.

5.4 Arealbehov på Rødskjær knyttet til driftsbasis for E10

Rødskjær har en ideell beliggenhet for å bli en driftsbasis for E10 når utbyggingen er avsluttet. Det er fortsatt uklart hvilken forsyningsrolle som Rødskjær kan ha etter utbyggingsfasen. Kontrakten med Statens vegvesen og Skanska går til utgangen av 2028. Per nå kan det se ut som om prosjektet ferdigstilles noe tidligere enn planlagt.

Figuren nedenfor viser traséen (rød utheving i kartet) som skal bygges ut:



Figur 19: Kart over E10 utbyggingen. Kilde: Statens vegvesen

Skanska har driftsavtale med HHKF med leie av 20 mål utendørs lager samt leie av to lagerhaller hver på 1200m². I tillegg er det avtalt bruk av kaia på Rødskjær frem til høsten 2028. Utelageret brukes til en betongstasjon samt bulkmasser. I tillegg er det partilaster som skal benyttes i anleggsperioden. I 2025 etableres det et asfaltverk på Rødskjær. I tillegg har Skanska sin kontorrigg på Rødskjær.

Statens vegvesen (SVV) leier areal for sin kontorrigg hos Harstad kommune for en boligrigg. I tillegg leier de areal hos Harstad Havn KF for en boligrigg.

5.5 Andre aktører på Rødskjær (eksisterende og aktuelle prospekts)

En rekke aktører har i dag tilhold på Rødskjær blant annet: Selfa, Geminor, SLP/BMC/Scan Shipping, Forcit og Knaphus.

Selfa AS har vært på Rødskjær i flere tiår. Deres hovedaktivitet er vedlikehold av mindre fartøy og sjarker. De har en leieavtale med Harstad Havn KF frem til 2027 på bygg og uteareal.

Geminor AS er en internasjonal aktør i sirkulærmarkedet. Per i dag leier de ett havnelager hos havna med uteareal. De har nå et flislager, men ser på å utvide til andre fraksjoner.

SLP/BMC/Scan Shipping AS har et eget lager og leier ett lager hos havna i tillegg til utelager. De har etablert en regional/landsdelshub på Rødskjær.

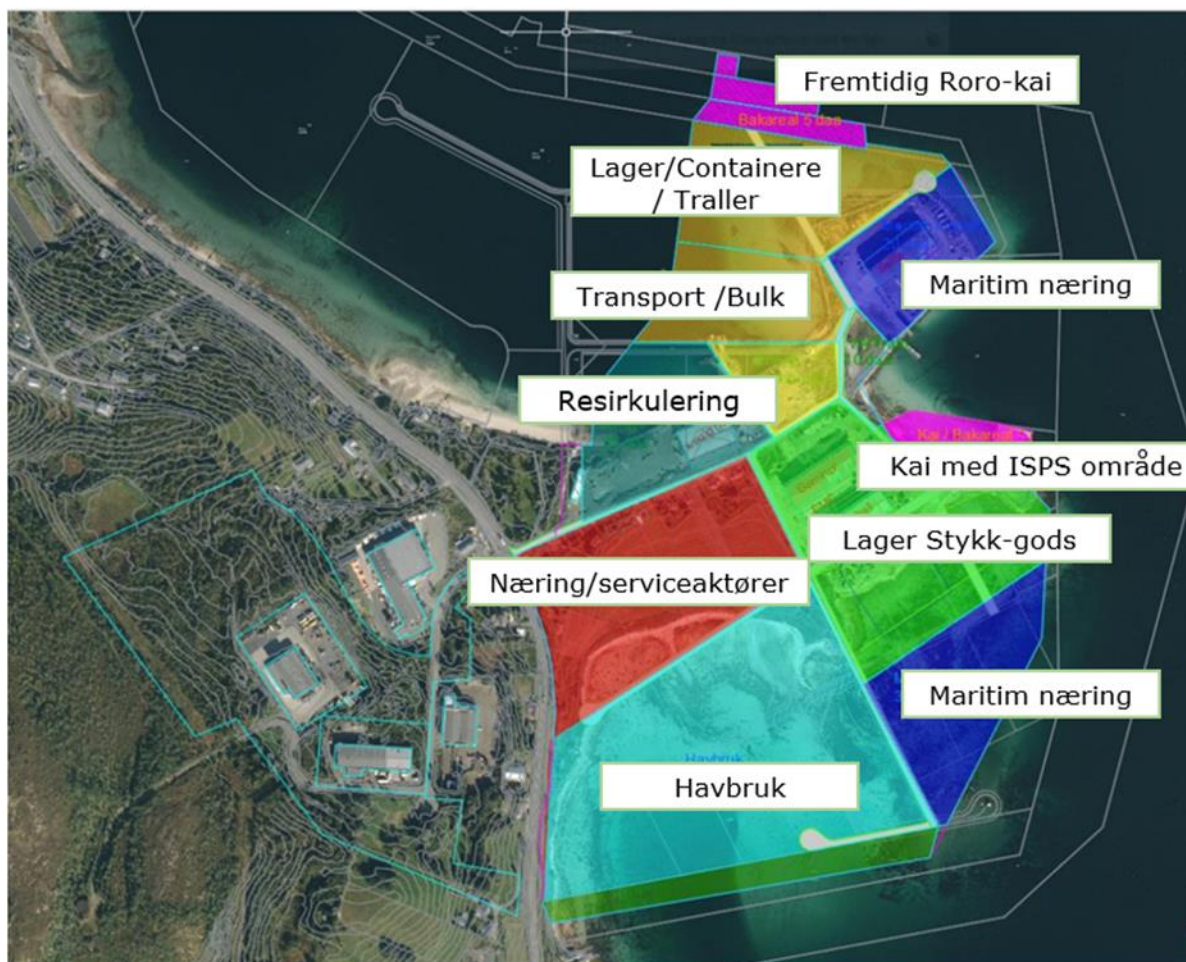
Forcit/Knaphus er aktører som leier areal hos havna.

Det er pågang fra andre aktører som kan være aktuelle. Det blir viktig at det foreligger en arealdisponeringsplan slik at de riktige aktører kommer på riktig plass.

På vestsiden av E10 er det også flere næringsaktører som må legges inn i fremtidsplanen. Harstad kommune har tilgjengelig over 100 mål på vestsiden av dagens E10 på Rødskjær som også kan utvikles til riktige aktører.

Det er utfordrende å lage en arealdisponeringsplan for utfyllingsområde på Rødskjær. Vi har i første omgang antatt noe om hvordan arealet kan deles inn i forhold til ulike typer næring. Dette gir en grov oversikt som vises i figuren under.

Det er viktig å finne aktører som har stor aktivitet knyttet til kai og høy betalingsevne for å sikre god inntjening på området.



Figur 20: Rambøll sin skisse til grov fordeling av areal til ulike aktører på Rødskjær.

5.6 Energiforsyning åpner for aktører på Rødskjær

Tilrettelegging for tilstrekkelig energiforsyning til Rødskjær er et høyt prioritert område. I tillegg til de landbaserte næringsaktørenes behov, vil det bli behov for nye energibærere for båttrafikken. Det kan både være ulike former for biodrivstoff, hydrogen i forskjellige kombinasjoner og betydelige mengder med elektrisk kraft. Kjernekraft som energikilde vil, avhengig av politiske beslutninger, kunne inngå i fremtidige løsninger på energibehovet.

I samarbeid med utbyggere vil det bli vurdert muligheter for å etablere lokal energiproduksjon basert på fornybare energiressurser. I vår planlegging inngår også en systematisk kartlegging av utbyggernes planlagte driftsmønster, som kan gi grunnlag for å optimalisere samlet energibruk og utnyttelsen av effekt/nettkapasitet blant annet ved bruk av store mobile battericontainere.

Søknad om ny energiforsyning til Rødskjær ble sendt Nordkraft i mars i 2023. Saksbehandlingstiden hos Statnett er minimum seks måneder.

5.7 Ringvirkninger

En overordnet analyse viser at etableringer på Rødskjær vil ha ringvirkninger utover den direkte verdiskaping som skjer ved etablering av arbeidsplasser og produksjon, kaidrift/terminalhåndtering, lager og distribusjon på Rødskjær.

De mest nærliggende ringvirkningene av gjennomføring av planene for Rødskjær er:

- Bærekraftig utbygging av E10 gjennom kortreist leveranse av steinmasser
- Befolkningsutvikling gir muligheter for rekruttering av arbeidskraft
- Boligbygging i området mellom Rødskjær og sentrum av Harstad
- Skatteinngang til kommune og stat
- Bidrag til fornyelse av infrastruktur for eksisterende bebyggelse
- Synergier for regionen med blant annet økt reiseliv og turisme
- Regionalt samarbeid om bærekraftige varestrømmer
- Byutvikling i Harstad sentrum ved flytting av virksomheter til Rødskjær
- Næringsparksamarbeid i regionen som gir vann-vinn situasjon for ulike bransjer



Figur 21: Dronefoto utført av Vinter Entreprenør april 2024

Det er naturlig å tenke seg en vesentlig etterspørsel av varer og tjenester både til bedrifter/næringsliv og til privatpersoner i forbindelse med utvikling og senere ved drift av virksomheter på Rødskjær.

I masterplanen har vi ikke gått inn i en analyse av hva disse virkningene kan gi i kroner eller i antall arbeidsplasser. Faktorene når det gjelder hvilke bransjer og hvilke bedrifter som får tilhold på Rødskjær, avgjør i stor grad effekten av ringvirkningene. Som eksempel vil etablering av plasskrevende bedrifter med lavt antall sysselsatte vil gi mindre ringvirkning for område enn etablering av arbeidskrevende arbeidsplasser.

Harstad Kommunes valg av strategi for hvilke aktører som tilbys areal på Rødskjær og vilkårene for hver enkelt interessent er i stor grad avgjørende for ringvirkningene av utviklingen på Rødskjær.

5.8 Samarbeid med andre Kommuner

Fornyelse og utvikling av Rødskjær Havn og Næringspark styrker lokaliseringens regionale rolle.

Utviklingen bør koordineres med utbyggingsaktiviteter som utføres innenfor regionen.

Harstad grenser etter gjeldende kommuneinndeling til

Lødingen i Nordland i sør

Kvæfjord i sørvest og vest,

Andøy i Nordland vest- nordvest

Senja kommune i Andfjorden i nordøst,
Ibestad i Vågsfjorden i øst
Tjeldsund i Tjeldsundet/Vågsfjorden i sørøst.



Figur 22: Dronefoto utført av Vinter Entreprenør april 2024

I tillegg vil kommuner som Bodø, Narvik og Tromsø være viktige samarbeidspartnere for utvikling av aktivitet knyttet til Rødskjær. Forholdet til disse kommunene må utvikles og styrkes for å sikre Harstad Kommunes interesser i regionen.

Harstad kommune deltar i regionalt samarbeid innenfor næringsutvikling. Hålogalandsrådet er i tillegg et interkommunalt politisk samarbeidsorgan med betydelig engasjement innen regional næringsutvikling.

6. ORGANISERING

Frem til mai 2024 har prosjektet vært organisert som et samarbeidsprosjekt mellom Harstad Kommune og Harstad Havn ledet av ei styringsgruppe med administrative medlemmer.

I arbeidet har man benyttet seg av innleie av kompetanse og kapasitet både i prosjektutvikling, utredninger, forprosjektarbeid og byggeledelse på Rødskjær.

Det er fra mai 2024 etablert et aksjeselskap for eierskap av Rødskjær. Denne modellen gir også mulighet for involvering av andre eiere enn Harstad kommune og Harstad Havn.

Harstad Kommune eier direkte og indirekte gjennom Harstad havn, det meste av arealet som omfattes av utbyggingsplan. Valg av modell for eierskap og organisering under utbyggings- og driftsfase er gjort på grunnlag av følgende elementer:

- Alternative selskapsmodeller
- Eierskap (kommune/havn/private aktører)
- Innskudd av egenkapital (herunder også tings-innskudd)
- Avgiftsmessige spørsmål
- Prosjektroller vedrørende investeringer, rettigheter/eierskap til arealer, og ervervet/framtidig erverv.
- Relevante lovbestemmelser som grunnlag for valg av organisasjons-/eierskapsmodell

HK og HHKF har kjøpt en selskapsstruktur for utvikling av Rødskjær havne- og næringspark bestående av morselskapet Rødskjær Holding AS og datterselskapet Rødskjær 1 AS.

For optimal avgiftsmessig behandling vil det være en fordel å overføre «Nordlaks-arealet» til Rødskjær 1 AS. Dette vil kreve at kommunen ved salg eller tingsinnskudd overfører eiendommen til aksjeselskapet. Ved overføring til AS og salg av aksjer vil også transaksjonen belastes med lavere dokumentavgift da salg av aksjer ikke utløser dokumentavgift. Overføringen av eiendom fra HK og HHKF til Rødskjær 1 AS vil utløse dokumentavgift beregnet av dagens tomteverdi.

Prosjektet har innhentet juridiske vurderinger av skatte- og avgiftsmessige forhold fra rådgiver i PWC som anbefaler valgte løsning med organisering i aksjeselskaper.

Juridisk rådgiver (PWC) peker på følgende forhold som taler for utvikling i aksjeselskap:

Opparbeidelse av «Nordlaks-arealet» i eksisterende struktur med salg for øye vil ikke gi rett til løpende fradrag for inngående merverdiavgift. Dette vil gi en likviditetsmessig belastning og medføre risiko for tap av fradragsrett for inngående merverdiavgift med endelig virkning. Dette skyldes at utfylling ikke nødvendigvis vil vurderes som et fysisk byggetiltak på tomten, og vil dermed ikke anses som en kapitalvare i lovens forstand. Dersom utfylling ikke utgjør en kapitalvare, vil dette innebære at fradragsretten for inngående mva går tapt med endelig virkning siden det ikke vil kunne inngås justeringsavtale med overføring av justeringsplikt/-rett, noe som vil måtte hensyntas i kjøpesummen for tomten. Kjøper av tomten kan benytte justeringsreglene for å få igjen merverdiavgift over en 10-årsperiode, dersom den planlagte utfyllingen oppfyller lovens krav til fysisk byggetiltak/kapitalvare.

Ved å overføre «Nordlaks-arealet» til Rødskjær 1 AS vil kommunen ha redusert risiko ved utfylling av eiendommen. Ved å utfylle eiendommen i aksjeselskapet vil det være redusert risiko for tap av fradragsrett, sammenlignet med salg av ferdig utfylt tomt.

Dersom eiendommen utvikles i aksjeselskapet, og det inngås bindende leieavtale med avgiftspliktig leietaker (f.eks. et driftsselskap i Nordlaks-systemet) eller avklart avgiftspliktig egenbruk (Nordlaks) vil det kunne kreves løpende fradrag for inngående mva i utfyllingsperioden. Videre vil et salg av aksjene ikke være en justeringshendelse og medfører ikke i seg selv en risiko for tap av fradragsrett. Dette gir fleksibilitet med hensyn til tidspunktet for gjennomføringen av aksjesalget. Det vil ikke kunne føres fradrag for inngående mva før det foreligger bindende leieavtale med avgiftspliktig/kompensasjonsberettiget leietaker. I dette tilfelle vil aksjeselskapet – avhengig av tidspunkt for inngåelse av leieavtale – være henvist til å fradragsføre inngående mva ved tilbakegående avgiftsoppgjør eller gjennom justeringsreglene.

Et senere aksjesalg vil ikke medføre tap av fradragsrett og vil heller ikke være en justeringsutløsende hendelse, slik at det vil være uten betydning om det er etablert en kapitalvare eller ikke før aksjene overdras.

Prisen på aksjene vil som regel gjenspeile at aksjeselskapet har kunnet fradragsføre merverdiavgiften løpende og vil kunne være en gunstigere løsning både for kjøper og selger, sammenlignet med salg av fast eiendom/innmat hvor kjøper må benytte justeringsreglene for å få tilbake den inngående merverdiavgiften.

I aksjeselskapet vil det være mulig å etablere et profesjonalisert og fagkompetent styre, som kan håndtere utviklingen av tomten. En overføring vil også gi kjøper av eiendommen mulighet til å bidra på eiersiden i tidlig fase, og med finansiering av utfyllingsarbeidet.

Dersom «Nordlaks-arealeet» opparbeides i eksisterende struktur vil det gi et betydelig høyere grunnlag for beregning av dokumentavgift, sammenlignet med utviklingen i et aksjeselskap. Grunnlaget for dokumentavgift blir lavere ved overdragelse til aksjeselskap før utfylling av eiendommen, enn om eiendommen skal selges med avkastning/påslag på ca. MNOK 150-300 eks. mva. Dokumentavgiften vil forfalle ved hjemmelsoverføring til aksjeselskapet og må finansieres tidligere sammenlignet med salg av ferdig utviklet tomt. Et lavere grunnlag for dokumentavgift vil komme både selger og kjøper av aksjene til gode. Dokumentavgift vil forfalle straks eiendommen overskjøtes, uavhengig av om dette gjøres til et aksjeselskap eller om eiendommen selges som innmat.

Kommunalbanken og KLP tilbyr som hovedregel ikke lån til aksjeselskap eller kommersielle prosjekter, og aksjeselskaper må derfor benytte seg av spare- og forretningsbanker. Dette gir mulighet til å skaffe finansiering utenfor kommunens økonomi. Dersom det foreligger en kommunal garanti kan Kommunalbanken og KLP gi lån til aksjeselskap. Utvikling av eiendom i et aksjeselskap gir større handlingsrom for lånefinansiering. I et aksjeselskap vil det heller ikke være lovmessige krav til avdragstid, slik som for et kommunalt foretak. Videre kan et aksjeselskap i større grad benytte eventuelle merverdier i eksisterende eiendomsmasse som sikkerhetsstillelse. I et aksjeselskap hefter eierne kun for innskutt aksjekapital, i motsetning til i et kommunalt foretak, hvor kommunen hefter ubegrenset for forpliktelsen.

Når det gjelder styring og kontroll med virksomheten fremhever juridisk rådgiver:

HK og HHFK vil ha innflytelse over beslutninger og strategi i Rødskjær 1 AS gjennom eierskapet av Rødskjær Holding AS. Harstad kommune vil utgjøre generalforsamlingen i Rødskjær Holding AS og kommunestyret kan derfor gi fullmakt til en representant fra kommunen til å møte på generalforsamling. I generalforsamlingen kan eierne gjennom vedtekter, instruksjoner og andre generalforsamlingsvedtak fastsette rammer og gi føringer for styret og daglig leder i selskapet og datterselskapet Rødskjær 1 AS. Kommunen har dermed indirekte kontroll og styring over utviklingen av «Nordlaks-arealeet» gjennom holdingselskapet. Utvikling av «Nordlaks-tomten» vil etter overføring til AS skje i regi av ASet og det vil ligge innenfor styrets og daglig leders kompetanse å treffe beslutninger knyttet til driften av selskapet og utvikling av eiendommen. Beslutninger som etter aksjeloven eller vedtektene skal behandles på

generalforsamling vil behandles i generalforsamling i Rødskjær 1 AS der Rødskjær Holding AS møter på generalforsamling, normalt v/styrets leder. Kommunen kan som 100 % eier i Rødskjær Holding AS legge føringer for hvem som skal møte på GF i Rødskjær 1 AS eller bestemme at særskilte saker skal behandles i kommunestyret før det gis fullmakt fra Rødskjær Holding AS å møte på generalforsamling i Rødskjær 1 AS. Før behandling av saker på generalforsamling i Rødskjær Holding AS må saken behandles i kommunestyret da det er kommunestyret som må gi fullmakt til å møte og treffe vedtak på generalforsamlingen i Rødskjær Holding AS. Kommunestyret gir dermed fullmakt til alle beslutninger som skal tas i Rødskjær Holding AS.

Det er fra mai 2024 tilsatt prosjektleder for utvikling av Rødskjær og det arbeides videre med etablering av organisasjonsstruktur, ansvarsdeling, oppgavefordeling, bemanning i selskapene.

7. INVESTERINGSKALKYLE, LIKVIDITET OG FINANSIERING

Som redegjort for tidligere er Rødskjær planlagt utviklet gjennom flere byggetrinn.

I den økonomiske oversikten er det fokusert på utbygging av trinn 1 og 2, mens mulighet for massetilgang til utfylling av trinn 3 er så langt fram i tid at det ikke medtatt i Masterplan 2.0.

Det er laget et oppdatert investeringsbudsjett pr april 2024 på bakgrunn av informasjon som er fremkommet i Forprosjektet våren 2024. Spesielt masseberegning og kostnad på masser har påvirket tallene fra tidligere.

Det er ikke utarbeidet et komplett driftsbudsjett og likviditetsbudsjett i denne Masterplan 2.0, men vi har korrigert og anslått kapital- og likviditets-behov for perioden ut ifra antatt fremdrift i forrige masterplan.

Selskapsform er avklart og har blant annet innvirkning på hvordan mva-regnskapet blir. Med antagelser om vesentlig fradragsrett for inngående mva har man her valgt å operere med kostnader eks mva.

I investeringskalkylen har man valgt å ta med kostnadene som allerede er påløpt. Disse kostnadene er en naturlig del av kalkylen og må med dersom man skal ha et realistisk forhold til de totale kostnader for prosjektet.

7.1 Investeringsbudsjett CAPEX

Følgende beskrivelse gjennomgår prosjektets funksjoner iht. NS 3450 bygningsdelstabellen. Nedenfor er det detaljert ut for hver bygningsdel hva som er tatt med i kostnadsestimatet.

1-Felleskostnader

Kostnader for rigg og drift av byggeplass, nedrigging og hjelpearbeider er medtatt her. Denne er kalkulert som en prosentsats av entreprisekostandene, og for dette prosjektet satt til 12 %.

7-Utomhus

71 Bearbeiding terreng

Her er kostnadene med å etablere fyllingen opp til kote +3 medtatt. Det inkluderer fyllingsmasser, filterlag og plastringsstein for del 1 og 2.

72 Utendørs konstruksjoner- kaier

Her er medtatt oppgradering av kai i sør/øst. I tillegg er anslag for ny kai med roro-del med i nord. Erfaringer fra utbedring/utbygging av kai i øst viser stor usikkerhet i kostnader for etalering av kai.

73 Utendørs VVS

Etablering av vann, avløp og overvannshåndtering er medtatt fram til tomtegrenser.

74 Utendørs elkraft

Ny strømtilførsel fra Boltåsen er medtatt med et anleggsbidrag. Videre er transformator på Rødskjær inkludert, samt et lavspent spredenettt fram til tomtegrensene. Vi har tatt med kostnader til 3 containerbatteri for å sikre stabil leveranse også ved topp belastning f.eks. ved lading ved båtanløp av elektriske containerskip.

75 Utendørs tele- og automatisering

Etablering av fibertrekkerør fram til tomtegrense er medtatt.

76 Veger og plasser

Oppgradering av eksisterende veg, samt etablering av hovedveiene og sideveiene fram til tomtene er medtatt.

77 Park og hage

Opparbeidelse av grøntområde mot sør er medtatt, med tilsåing, beplanting og noe utstyr.

80 Prosjektering og byggeledelse

Prosjektering ifm. forprosjekt, hovedprosjekt, detaljprosjekt, byggesøknader, komplettering, kontrahering, kontroll, brann-, HMS- og FDV-dokumentasjon.

Prosjekt- og byggeledelse. Kontrollordninger ifm. ny plan- og bygningslov.

Denne beregnes å ligge mellom 5-10% av entreprisekostnad. Her er den valgt til 5 %.

90 Spesielle kostnader

Under spesielle kostnader er medtatt kostnader for kjøp av tomter, arkeologiske undersøkelser samt finansieringskostnader.

11 Forventet tillegg

Posten dekker opp mindre ting som er utelatt i prosjektet. Dess høyere detaljeringsgrad, dess mindre forventede tillegg. Dette er en prosentvis andel av prosjektkostnad.

Kalkylen baserer seg på m²-priser, muntlige planer, og perspektivskisser i begrenset målestokk. Det er mye som enda ikke er konkretisert. Forventede tillegg er differensiert avhengig av nøyaktighetsgrad, og varierer mellom 5-15 % for dette prosjektet. Vi har etter forprosjektet valgt å redusere denne posten til 5 %.

12 Uforutsette tillegg/ usikkerhetsavsetning

En usikkerhetsanalyse gir forventet kostnad og tilhørende usikkerhet. Dette gir grunnlag for å vurdere kostnaden ved ulike nivåer for sikkerhet mot overskridelse av rammen.

Vår kalkyle er basert på et forprosjekt der detaljeringsgraden er gått igjennom og kostnader er basert på Statens prisbok samt erfaringstall fra lignende nylige prosjekt. Samtidig har vi et urolig marked, uoversiktlig i forhold til tilgang på fyllmasser og priser på dette, samt at beliggenhet også en faktor. Usikkerhetsnivået vurderes på dette tidspunktet å være ca. **8 %**.

Tall fra kostnadskalkylen

Tabellen under viser et sammendrag av kalkylen for entreprisekostnader knyttet til etablering av Rødskjær Havn og Næringsområde.

	(kNOK)	(%)	(kNOK)	(kNOK)
1 Rigg og drift	71 527	0 %	-	71 527
110 Rigg, drift, administrasjon, felleskostnader	71 527	0 %	-	71 527
7 Utendørs	595 379		29 769	625 150
70 Utendørs generelt			-	-
71 Bearbeidet terreng- utfyllingskostnader	252 181	5 %	12 609	264 790
72 Utendørs konstruksjoner- kaier	175 026	5 %	8 751	183 778
73 Utendørs VVS	60 000	5 %	3 000	63 001
74 Utendørs elkraft	52 310	5 %	2 616	54 926
75 Utendørs tele og automatisering	861	5 %	43	904
76 vegger og plasser	54 000	5 %	2 700	56 701
77 park og hage	1 000	5 %	50	1 050
Sum Basisestimat	666 906			
Forventet tillegg			29 769	
Sum				696 675
Uforutsette tillegg/ usikkerhetsavsetning		8 %		55 734
Sum utbyggingskostnader/ Entreprisekostnader				752 409

Figur 23: Tabell over estimerte kostnader ved utfylling og etablering av infrastruktur på Rødskjær pr april 2024

Kostnadene fremover ved utfylling og infrastruktur vil være i størrelsesorden 750 MNOK eks mva.

Den totale investeringen i området må inkludere allerede nedlagte kostnader ved tomtekjøp, riving, arkeologiske undersøkelser, oppgradering av eksisterende areal/bygninger, prosjektering og finansiering. Da vil kostnadene øke til ca. 927 MNOK eks mva slik kalkylen i tabellen under viser.

	Sum utbyggingskostnader/ Entreprenarkostnader				752 409
8	Generelle kostnader	57 845	8 %	4 628	62 473
810	Prosjektering, byggeadm, bikostnader, gebyrer,				
811	juridisk bistand				
9	Spesielle kostnader	112 000	0 %	-	112 000
910	Tomtekostnader- innløsning				
911	Finanskostnader				
912	salgskostnader				
913	Annet- kulturminner og avrundning				111
	Sum prosjektkostnad eks mva				926 993

Figur 24: Tabell som viser prosjektets totale investeringskostnader inkludert generelle og spesielle kostnader pr april 2024

Etter forprosjektet er kostnadsoverslaget for trinn 1 og 2 i utbyggingen økt med ca. 13 MNOK fra 914 millioner NOK eks mva som var vårt estimat i forrige Masterplan. **Dersom vi trekker ut kostnadene til kai** vil estimatet for de totale kostnadene utgjøre 1.827 kr/ m2 (eks mva).

Steinpris/Massepris

Innledende analyse viste et omfang på 5-6 millioner kubikkmeter stein for utfylling av det planlagte regulerte området (inkludert trinn 3). Selv om utfyllingsarealet/volumet er tatt noe ned i de foreliggende planer for trinn 1 og trinn 2 er det fortsatt betydelige mengder stein og fyllingsmasse som kreves for å realisere planene. Antatt volum for trinn 1 og trinn 2 i dag er ca. 1,7 mill m3 ferdig anbragte masser noe som er ekvivalent til ca. 2 mill m3 løsmasser.

Endelig avtalt steinpris (inkludert transport til vil være svært utslagsgivende for kostnadsberegninger, likviditet og finansiering av prosjektet. Så langt er endelig massepris ikke avklart hverken fra Kystverket (kostnader til bearbeiding), fra E10 utbygging eller fra annen leverandør, men undersøkelser i markedet viser store variasjoner. I denne runden har vi basert kalkylene på en massepris på **140,-** NOK pr m3 for de massene vi må kjøpe inn til Rødskjær.

Frakt, levering og bearbeidelse

Kostnader til frakt av stein/utfyllingsmasse vil være avhengig av flere faktorer:

- 1) avstand fra uttak til Rødskjær
- 2) hvordan steinen kan fraktes (Splitlekter, Dumper, Lastebil).
- 3) hvor i terrenget det leveres (- I sjø -på strand, ved kai, på land)
- 4) kostnader til bearbeidelse av massene (sortering, klargjøring, utfylling og komprimering)

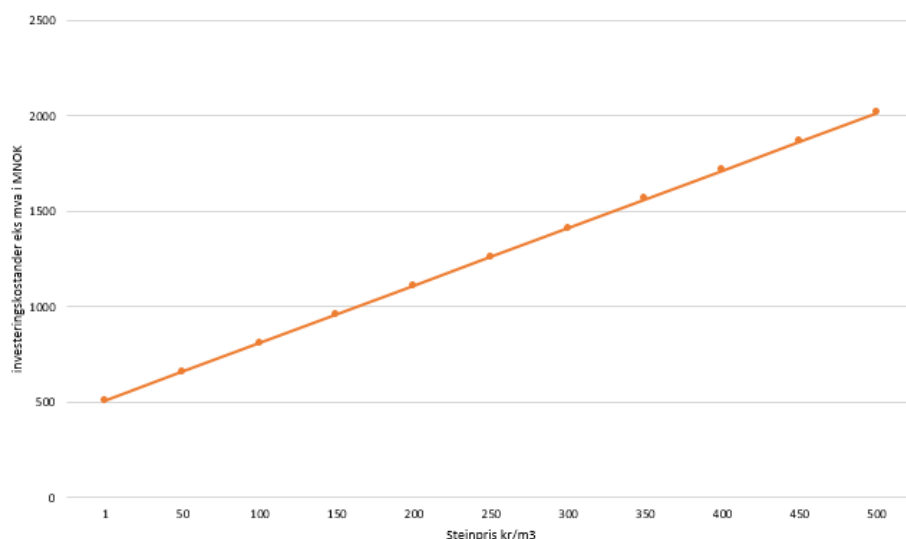
Mottak av og deponi for forurensede masser

Strandkantdeponi bak eksisterende kai (ferdigstilles september 2024) er etablert og utfyllt med lett forurensede masser.

Strandkantdeponi mot vest er utgått. Det skyldes at mulige masser fra Kystverket er estimert til ca. 5000 m3 og ansees for lite for etablering av eget depot. Søknad til Statsforvalter er trukket.

Sensitivitetsanalyse av kostnader på fyllmasser

Nedenfor er vist prosjektkostnad avhengig av pris på fyllmasser.



Figur 25: Sensitivitetsanalyse på massepris for utfylling ved Rødskjær

Prisen på fyllmasser er vist fra 1 til 500 kr / m³ for ALLE fyllmassene, mens alt annet likt. På vertikalaksen vises entreprisestnader eks mva.

Usikkerhet:

Prosjektet er i en forprosjektfase, og det gjenstår en del beslutninger og valg før totalbilde er endelig kartlagt. Det er derfor fortsatt usikkerhet i overslagene, men det er nå redusert til 8 %.

- *Kostnadsestimatene er utarbeidet med bakgrunn i Norsk prisbok og erfaringspriser*
- *Det er ikke kalkulert inn prisstigning i kostnadsberegningen.*
- *Det er fortsatt noe usikkerhet knyttet til estimerer først og fremst knyttet til leveranse og mengder av stein.*

7.2 Driftsbudsjett OPEX

Arbeidet med planlegging av drift og utleie av arealer tilknyttet Rødskjær er i full gang. Harstad Havn KF har ansvaret for utleie av areal og bygninger og avtaler om vederlag for bruk av kai og sjønært areal på Rødskjær.

Aktiviteten har økt og eksisterende omsetning på Rødskjær gir et godt bidrag til Harstad Havn AS med utleie av areal og bygninger til Skanska, SVV, Statens Vegvesen, Selfa, Geminor, BMC, SLP, Scan Shipping, Forcit og Knaphus med flere. Etterspørselen har vært stor og det er i dag ikke ledig areal av vesentlig grad på Rødskjær.

Det er et omfattende arbeid å utarbeide en kalkyle for inntekspotensialet for utleie av arealer, bygninger samt inntekter fra andre leveranser til brukere av området. Dette arbeidet ligger foran oss i det videre arbeidet med revidering av Masterplan i neste runde.

I arbeidet med markedsplan og arealdisponering har vi i begrenset omfang kunne lage kalkyler for inntekter og kostnader på drift av anlegget etter ferdigstilling. Etter frasalg til Nordlaks vil prinsippet om utleie være det bærende for resterende areal. Attraktiviteten til de sjønære arealene vurderes som høy og man bør kunne få god utleiepris for disse. Ved å prioritere kunder som også gir varestrømmer og aktivitet over kai, vil man i tillegg kunne generere gode inntekter i form av kai- og andre vederlag.

Inntekter fra vederlag for elkraft, vann, avløp, bunkersolje bør kunne gi ytterligere bidrag avhengig av hvordan dette organiseres.

Hvor mye av de initiale investeringskostnadene som skal forrentes og hvordan dette skal avdras blir avgjørende i en modell for driftskostnader for Rødskjær Havn og næringsområde

I neste rullering av Masterplan er det behov for å starte på arbeidet med driftsbudsjett.

7.3 Likviditetsbudsjett- finansiering

Det er utfordrende å fastlegge når det blir behov for kapital for å iverksette de ulike tiltakene. I kalkylen har man gjort antagelser for fremdrift og likviditetsbehov.

Prosjektet foreslås finansiert med låneopptak, kombinert med innskutt egenkapital. Det er forventet at man bør ha en løpende kreditt -byggelånsramme på 150-250 MNOK, avhengig av hvor ambisiøs man vil være i framdriften av prosjektet. Massetilgangen styrer også framdriften og utbyggingstakten, og det er viktig med god planlegging og gjennomføring av utfylling med et sterkt kommersielt fokus for å kunne realisere utbygging innen de rammer som er skissert i forprosjektet.

Trinnvis utbygging i forhold til likviditet

I kommunestyremøte 23.03.2023 i sak 027/23, valgte den politiske ledelse enstemmig å gå for hovedalternativet som innebærer både avtale med Kystverket, Nordlaks avtalen og E-10/Skanska avtalen som innebærer å bygge ut del 1 og 2 i sin helhet.

Rammen for investeringer i første omgang ble satt til NOK 250 MNOK og kommunedirektøren ble bedt om å komme tilbake med forslag til finansiering.

I vedtaket ble kommunedirektøren bedt om å fremlegge oppdatert versjon av Masterplan våren 2024. Dette dokumentet er den oppdaterte Masterplanen.

Det er det samme alternativet som er bearbeidet, kostnadsberegnet og lagt til grunn i dagens plan. Grove overslag over enkeltposter (eksklusiv kostnader til rigg og drift/administrasjon/spesielle kostnader/margin og reserver) viser følgende:

Bestille energi fra kraftselskapet /anleggsbidrag (varslet sterk prisoppgang)	50 MNOK.
Kjøp av masser fra Skanska 500.000 m ³ - avhengig av tilgang og avstand til brudd	50 MNOK
Kjøp av ytterligere inntil 500.000 m ³ masser fra tilgjengelige aktører	70 MNOK
Utfylling og bearbeiding av masser -	80 MNOK
Inngå avtale med Kystverket om levering av 1 mill m ³ masser, mottak og bearbeiding.	65-80MNOK
Etablering av infrastruktur Vei, Vann, Avløp	115 MNOK
Rigg og drift av arbeidet er kalkulert til	70 MNOK

Figur 26: Fremtidig likviditetsbehov knyttet til ulike deler av utviklingen på Rødskjær

Dette er et alternativ som vil gi likviditetsbehov på 500 MNOK eks mva utover det som allerede er betalt i utvikling frem til nå. På hvilket tidspunkt det vil bli behov for likvide midler vil avhenge av tilgangen til masser samt fremdriften i arbeidet. Det anslås på dette tidspunktet at likviditetsbehovet vil være 80-100 MNOK første året (2024).

Ved kontrakt om salg av tomt, kan det være mulig at betalingsvilkår (forskudd) kan inngå som finansiering.

Det er lagt opp til at man i det videre arbeidet vil fremskaffe oppdaterte fremdriftsplaner, driftsbudsjett og likviditetsberegninger som viser behov på kort og lang sikt.

7.4 Forpliktelser ved signering av kontrakter

Avtaler som inngås vil gi forpliktelser for HK/HH og det er viktig å ha en klar formening om hva dette kan være og det økonomiske omfanget av disse.

Direkte og indirekte forpliktelser

Direkte forpliktelser vil fremgå av avtalen med den enkelte, men det er viktig at også indirekte forpliktelser og kostnader klarlegges og tallfestes. Bare gjennom det kan man bevisstgjøre beslutningstakere om hva man signerer på i avtalen.

Indirekte forpliktelser

Ofta vil avtaler også føre til at eier vil få en rekke forpliktelser som ikke skisseres i avtalen, men som følger som en naturlig konsekvens av innfrielse av eiers forpliktelse i kontrakten. Et eksempel kan være kostnader ved minimumsløsninger for infrastruktur der bare deler av kostnaden kan belastes kjøper. Et annet godt eksempel er rekkefølgekrav i reguleringsplan som kommunen må stå for inntil alle tomter er ferdigstilt og tatt i bruk.

For å illustrere konsekvensen ved å inngå avtaler med ulike parter, er det gjort enkle overslag for å prissette forpliktelsene byggherre sannsynligvis påfører seg selv. Nedenfor er to av avtalene tatt for seg:

Avtale med Kystverket

Kystverket skal mudre i deler av Tjeldsundet, og foreløpige overslag fra dem viser at det sannsynligvis vil være tilgang på ca. 600.000 m³ med sprengsteinsmasser og 400.000 m³ med løsmasser av varierende kvalitet.



Byggherre er interessert i å benytte seg av disse massene på Rødskjær, og er innforstått med at disse massene kun skal benyttes til samfunnsnyttige formål som havneformål. Derfor er disse områdene fylt ut nærmest de planlagte kaiene.

I kostnadsestimatet er det kun tatt med de høyst nødvendige kostnadene, og området er således ikke klar til bruk når massene er mottatte. Ingen veier er med, kun anleggsveier, ingen vann, avløp, overvann eller elkraft er med.

I overslaget er det forutsatt at massene fra kystverket leveres gratis til Rødskjær, men at det påløper noen bearbeidingskostnader på stedet. Det er også lagt inn en høy usikkerhetsfaktor, tilsvarende de øvrige overslagene.

Figur 27: Området for Kystverkets masser merket rødt

Kostnadene med forpliktelsene er foreløpig estimert til 65-80 mill NOK eks mva.

Avtale med Nordlaks



Nordlaks ønsker å etablere seg på Rødskjær og har ytret ønske om en tomt på den sørlige og vestlige delen av næringsområdet. (se venstre og øvre del av bilde- areal skravert med svart farge) Nordlaks har behov for opp mot 100 mål tomt.

Figur 28: Nordlaks-tomta

Når Nordlaks etablerer seg, vil det være behov for å bygge ny strømforsyning, oppgradere VAO-anlegget og opparbeide ny vegstruktur internt på området. I tillegg må arbeidet med eksisterende kai slutføres.

Harstad Kommune/Harstad Havn er belastet med disse kostandene fullt ut og må fortsatt forskuttere disse, da det ikke er tenkt at kai-kostnadene skal fordeles på de ulike forbrukerne/tomtene.

Salgssummen går til fradrag i kostnader. Avhengig av avtalevilkårene vil noe av dette kunne bidra til lavere netto likviditetsbehov

Kostnadene med forpliktelsene til infrastruktur og strømforsyning er foreløpig estimert til ca. 180 mill NOK eks mva .

8. PROSJEKTRISIKO

Vi har i denne delen av Masterplan 2.0 valgt å oppdatere tema som har stor økonomisk innvirkning for Harstad Kommune og Harstad Havn samt supplere med nye risiki.

8.1 Prosjektrisikomatrix

Det er gjennomført en forenklet risikovurdering av prosjektet pr april 2024.

Følgende risikomomenter er trukket fram:

1. Arbeidet hos Kystverket endres/ stopper opp- tilgang til masser reduseres
2. Avtalen med Nordlaks kommer ikke i mål
3. Får ikke leveranse på elkraft (kostnad,fremdrift)
4. E-10 utbyggingen stopper opp -ikke leveranse av masser
5. Får ikke finansiert prosjektet/ Får ikke likviditet til utvikling
6. Får ikke på plass eierskap og organisering
7. Får ikke alle tillatelser og juridiske forhold i orden
8. Drar ut i tid før steinmasser kommer i stort nok omfang
9. Manglende forpliktende intensjoner om leie av areal/ kai-trafikk
10. Manglende politisk/administrativ beslutningsevne

Sannsynlighet					
5					
4					
3				9,10	3
2			7	6,8	5
1			2		4,1
Konsekvens	1	2	3	4	5

Figur 29: Risikomatrix

8.2 Risikodempende tiltak

Følgende tiltak virker risikodempende : Trinnvis utbygging, Lavest mulig investeringer før utleie, mest mulig masser fra kystverket, salg av deler av område til Nordlaks AS, samarbeid med andre private aktører.

Fremdrift og forpliktelser

Hvilke beslutninger som fattes og hvilke avtaler som signeres avgjør i stor grad risikoen i prosjektet. Signering av avtaler gir forpliktelser om utvikling av området som har kostnader og inntekter. Forpliktelser i avtalen om fremdrift og ferdigstillelse av arealer påvirker risikoen.

Organisasjonsform

Det er nå besluttet å håndtere utviklingen av Rødskjær videre i et eller flere aksjeselskap. Som det tidligere er redegjort for, vil dette være avgjørende for håndtering av skatte og avgiftsmessige forhold.

Ulik praksis hos skattekontor gjør at man bør innhente forpliktende forhåndsuttalelse fra skatteetaten for å være sikker på at man oppnår ønsket utfall av valg av selskapsform.

Aksjeselskap vil også muliggjøre investering fra mulige private medinvestorer.

Det er tilsatt egen prosjektleder for arbeidet med utviklingen av Rødskjær fra mai 2024.

8.3 Lønnsomhet – Kostnadsdekning eller avkastning

Inntjening: Prinsipp om utleie av resterende areal, etter frasalg av tomt til Nordlaks AS, er lagt til grunn

Utleie av areal (kapitalisert) til priser som ikke dekker utfyllingskostnader og infrastruktur vil gi et negativt bidrag i prosjektet og således belaste kommunekassen/havnekassen.

Kalkulasjoner med 140 NOK pr m³ stein i kjøp og 50-80 kr pr m³ i frakt/ bearbeidelseskostnad vil tomtekostnaden raskt være oppe i 1800-2000 NOK pr kvm. Med et fornuftig påslag vil utsalgspris/grunnlag for utleie måtte ligge på ca. 2.200 -2.400 NOK i et slikt eksempel.

Salg/utleie under kostpris vil kunne gi et negativt bidrag til prosjektet dvs et tap for eierne.

Gjennom salg av deler av eiendommen vil Harstad Kommune få tilbake deler av tidligere utlegg. Det vil si blant annet allerede betalt grunnverv, reguleringskostnad og utbedringer samt påløpte prosjektkostnader som inngår i regnestykket.

Harstad Kommune og Harstad Havn har båret all risiko i prosjektet så langt og har hatt alle finansieringskostnader og stilt opp med likviditet til prosjektet.

Lønnsomhet: Inntekt ved salg og kapitalisert utleie må samlet sett overstige totale kostnader inkludert finanskostnad, for å få direkte finansiell lønnsomhet i prosjektet.

Det er viktig å se samfunnsøkonomisk på lønnsomhetsbegrepet. Etablering av varige arbeidsplasser knyttet til virksomhet på Rødskjær vil gi Harstad Kommune befolkningsutvikling og skatteinngang.

Overskudd/Avkastning: For at dette skal gi nødvendig avkastning til eier må man ha et påslag på kostnadene. Uten en klar holdning til avkastning på prosjektet vil det være umulig å få private investorer til å engasjere seg på eiersiden i prosjektet.

Prising av areal

Resterende areal etter frasalg til Nordlaks AS baseres på feste/utleie av tomter

Momenter som avklares ved utleie av areal:

- Reguleringsstatus plan: Ferdig områderegulert -gjenstår detaljregulering
- Opsjonsmuligheter for leie av areal – varighet på opsjon – premie (engangs + årlig), ikke fradrag for opsjonspremie ved kjøp
- Opsjonsavtaler med forutsetninger om fremdrift i utvikling av tomt (bygging innen 3 år)
- Arealer leies ut med eller uten bygning
- Offentlig Privat Samarbeid -OPS
- Ferdigstillelsesgrad - grovplanert med vei, vann/avløp, strøm og fiber til tomt
- Klausuler for fordeling av nåværende og fremtidige infrastrukturkostnader/drifstkostnader
- Kaitilgang – avtale om leveranser/ forutsetninger om bruk
- Selvkost pris + påslag (Evt markedspris /takst) danner grunnlag for leiesum
- Konkurrenter i markedet (andre tilbydere i kommunen og i andre kommuner kartlegges)
- Arealdisponering -Inndeling i områder for store og små aktører
- Utlysning av tomter – budrunde eller «først til mølla»
- Avtaleverk? Leieavtaler- eieravtaler – opsjonsavtaler
- Prinsippavklaring -Dyrere leie desto nærmere kaikanten du kommer.

Strategisk prising av arealet kan vurderes

Strategisk prising (ulike rabatter) kan være ønskelig for å oppnå overordnet mål om å skape varige arbeidsplasser i kommunen. Det er allikevel viktig at regelverket rundt prising følges for å unngå pålegg om reversert salg på grunn av brudd på EØS-regelverk.

Kostnader til Kai

Kostnad til investering i utbedring av dagens kai og ikke minst bygging av ny RoRo-kai mot nord, er avgjørende for hvilken aktivitet som kan ha et fremtidig tilhold på Rødskjær.

Avtaler med forpliktelser til bruk av kai og minimum omfang av bruk av kai, kan være med å dekke investeringskostnader og driftskostnader ved bygging og drift av kai. Det må regnes på virkningene av dette, men erfaringstall viser at det er svært krevende å ta inn havneavgifter som forsvarer investering og drift av nye kaier.

Kai må derfor sees på som en viktig forutsetning for å få leid ut arealer til en god pris og derigjennom indirekte være med å finansiere utbygging og drift av kai.

I disse sammenhengene kan det være aktuelt å sette begrensninger for hvilke aktører som får mulighet til å leie areal på Rødskjær. Det må avklares om dette en ønsket handling og om det er vilje til å lage slike begrensninger hos eierne.

Likviditet

Som tidligere kapittel beskriver er det behov for vesentlig kapital for utvikling av Rødskjær. Hvordan denne kapitalen skal skaffes må settes på agendaen hos eierne.

En fordeling mellom innskutt/egenkapital og lånefinansiering er naturlig. Hvor mye vil offentlige eiere ha muligheten for å bidra med? Hvilke private aktører er aktuelle og hvilke krav vil de sette til deltagelse i finansiering?

Dette vil være tema i ny revidering av Masterplan i neste omgang.

8.4 Fremdriftsplan

Det er utarbeidet en overordnet framdriftsplan som baserer seg på 2-3 grunnleggende forutsetninger. Forutsetningene er antagelser om når man kan forvente tilgang på masser fra Kystverket og E10, samt antagelser om at Nordlaks sin aktivitet kommer i gang. Ved omrokking på noen av disse forutsetningene, vil man forvente justeringer av framdriftsplanen.

Framdriftsplan Rødskjær havn	###	2024												2025												2026												2027												2028												2029														
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12			
Tilgang på masser																																																																												
Kystverkets masser																																																																												
E10 masser																																																																												
Nordlaks fylling																																																																												
Nordlaks bygging																																																																												
Infrastruktur (Veg, Vann, Avløp, fiber)																																																																												
Strøm																																																																												
Kai- Utbedring -Sør																																																																												
Kai - Ro Ro mot Nord																																																																												

Figur 30 Framdriftsplan

En mer detaljert framdriftsplan for ulike deler av utviklingen av området er under bearbeiding og vil være en naturlig del av revidering av Masterplan i neste runde sammen med driftsøkonomi og likviditetsoppdateringer.

9. VEDLEGG

Liste over tidligere dokumenter:

Omkring 30 forskjellige utredninger og analyser ligger til grunn for dagens planer. Både interne ressurser og innleide eksterne ressurser er benyttet i utredningsarbeid de siste fem årene. Mer overordnede planer og utredninger nevnes nedenfor:

- Mulighetsstudie- Logistikk knutepunkt Rødskjær fra 2018
- Hålogalandsrådet - Strategisk plan for vekst og utvikling 2020-2023
- Markedsplan Harstad Havn 2019-2025- Den foretrukne havna i nord
- Rapport Kysttransport 1,5 og 2
- Strategiplan for Harstad Havn 2022-2026
- Områdeplan fra Statnett og nettutviklingsplan fra Statnett
- Diverse bakgrunnsdokumenter for utarbeidelsen av reguleringsplanen
- Forprosjektrapport fra Rambøll (vår 2024)

10. KILDER OG REFERANSER

Kilder:

Kystrapport 1 og 1/2

Stokmarknes (- EGA Consult sin rapport)

Strategiplan for Harstad Havn- 2016-2025

Mulighetsstudie- Logistikk knutepunkt Rødskjær fra 2018

Hålogalandsrådet - Strategisk plan for vekst og utvikling 2020-2023

Næringsplan Harstad kommune 2022-2030 (strategi og rullerende handlingsprogram)

Markedsplan Harstad Havn 2019-2025- «Den foretrukne havna i nord»

Strategiplan for Harstad Havn 2022-2026

Områdeplan fra Statnett og nettutviklingsplan fra Statnett

Diverse bakgrunnsdokumenter for utarbeidelsen av reguleringsplanen