



KYSTVERKET

Troms og Finnmark

HURTIGRUTEN AS
Postboks 6144 Langnes
9291 TROMSØ

Deres ref.:

Vår ref.:
2012/78-15

Arkiv nr.:

Saksbehandler:
Arnt Edmund Ofstad

Dato:
16.04.2018

Tilsvaer ny molo i Mehamn - driftsmessige konsekvenser for Hurtigruten - Gamvik kommune

Gamvik kommune har siden 80-tallet bedt Kystverket utrede utdyping og bølgedemping i Mehamn. Det er ikke tidligere gjort bølgedempende tiltak i havna, og havna er generelt urolig spesielt ved nordlig vær. Spesielt for den mindre fiskeflåten, men også for den større fiske- og godsflåten som anløper kaier på øst- og nordsiden av havna. Kystverket har derfor utredet molo som bølgedempende tiltak på vegne av Gamvik kommune som er eier av havna.

På 90-tallet utførte SINTEF bølgemålinger i området i og utenfor Mehamn, som konstaterte de store utfordringene med rolighet i havna. Dette munnet ut i et modellforsøk og en rapport datert 4. juni 2009 som presenterer resultatet. Konklusjonen var blant annet at det ikke ville være mulig å oppnå en tilfredsstillende dekning av havna med kun én molo. SINTEF anbefalte en løsning med en molo på 100 m fra Hamneset(A100) og en molo på 120 m fra Vardholmen(G120). Denne kombinasjonen blant 39 undersøkte, ville gi best virkning og retttest mulig innseiling til havna.

Gamvik kommune ferdigstilte i 2012 moloen fra Vardholmen med tilskudd fra Kystverket. Vardholmoloen ble redusert fra 120 m til 100 m (G100) for å redusere hindringen for å få større fartøy til indre havn/industrikaia, blant annet Hurtigruten.

Arbeidet med forprosjektering av Hamnesmoloen i Mehamn ble intensivert i 2012, da den i forslag til NTP ville kunne ha oppstart i perioden 2014-2017. Den kom som kjent inn i NTP, og ble i Kystverkets handlingsprogram plassert med oppstart i 2016. Alle forberedende undersøkelser av grunn og sedimenter ble utført, og i tillegg ble det senere gjennomført en numerisk modellering av moloen, som bekreftet resultatene fra det fysiske modellforsøket. I hele perioden fra 2012 til nå har dialogen med Hurtigruten vært meget god. Både med administrasjonen, med sikker-seilas-gruppen og de ulike kapteinene og andre om bord på Hurtigruten. De har alltid vært velvillige til å diskutere løsninger, og det har vært flere prøveseilaser med ny molo i bakhodet, og i indre havn for å synliggjøre de utfordringer Hurtigruten har.

Løsninga som ble oversendt til Hurtigruten i 2012 var lengde 100 m på Hamnesmoloen, og svaret er med i vedlegg 1. Her har Hurtigruten pekt på at 100 m molo ikke er spesielt utfordrende. I vedlegg 2 er også ønsket havneareal i indre havn med større dybde. Dybden

Region Kystverket Troms og Finnmark

Sentral postadresse: Kystverket
Postboks 1502
6025 ÅLESUND

Telefon: +47 07847

Internett: www.kystverket.no
E-post: post@kystverket.no

For besøksadresse se www.kystverket.no

Bankgiro: 7694 05 06766

Org.nr.: NO 874 783 242

Brev, sakskorrespondanse og e-post bes adressert til Kystverket, ikke til avdeling eller enkeltperson

er senere diskutert med Hurtigruten, og det er enighet om at - 9 m er tilstrekkelig dybde, jfr Kvalitativ risikoanalyse.

I april 2012 påførte Hurtigruten skade på ekspedisjonskaia, som etter hvert medførte at Hurtigruten i januar 2014 midlertidig måtte terminere anløp til Mehamn (brev fra Hurtigruten til SD 170114). Anløpene ble senere gjenopptatt da kaireparasjonen ble ferdigstilt. Dette er en prosess Kystverket ikke har vært involvert i, men er kjent med.

I mars 2014 sendte Kystverket ut en orientering til Hurtigruten om ny molo, se vedlegg 3. Her var fortsatt A100 planlagt molo. Denne orienteringen ble fulgt opp av telefonisk kontakt med blant annet sikker-seilas-gruppen, da representert ved Knut Storø. Diskusjonene medførte at Kystverket i juli 2014 foreslo en ny løsning redusert med 40 m til 60 m (A60), som et kompromiss med Hurtigrutens innspill på utfordringer med anløp. Dette for å redusere konsekvenser samtidig som virkningen av moloen ble noe redusert. Ytterligere redusert lengde vil redusere skjermingen betydelig. Ny løsning ble igjen diskutert med Hurtigruten ved flere anledninger, se blant annet vedlegg 4, og Kystverket fikk gehør for å gå videre med A60. Blant annet ble det i prosessen vist til Farledsnormalen, som er en intern instruks Kystverket benytter. Se <http://www.kystverket.no/Maritim-infrastruktur/Farleder/Farledsnormalen/> for mer informasjon. I følge den er behov for bredde ved passering i sving beregnet til 129 m (i epost forenklet 6xbredde skip, senere detaljberegnet til 129,1 m), mens tilgjengelig seilbar bredde er ca. 200 m med molo A60. Denne beregningen er for øvrig ved orkan styrke og bølgehøyde 1-3 m. Hurtigruten ble igjen orientert om den nye løsningen i oktober 2014, se vedlegg 5. Tilbakemeldingen fra Hurtigruten i vedlegg 6.

Oppstart av planarbeidet med ny molo ble kunngjort av Gamvik kommune i mars 2014 med molo A100; med innspillsfrist i april. Oppstarten ble kunngjort i avis og også sendt berørte offentlige høringsinstanser samt Hurtigruten direkte. Planforslaget lå deretter ute til offentlig ettersyn i tidsrommet 3. november – 12. desember 2014, da med redusert molo til A60. Det kom ikke inn merknader fra Hurtigruten verken ved varsel om oppstart av planarbeid eller ved offentlig ettersyn. Reguleringsplanen ble vedtatt av kommunestyret 19. mars 2015.

Forslaget til endring av skjerming ble lagt fram for Gamvik kommune. I desember 2014 vedtok kommunestyret i Gamvik kommune at de aksepterte redusert virkning av molo, og gikk for en redusert løsning med A60 i stedet for A100. Bedret forhold for Hurtigruten er et av de viktige argumenter for dette vedtaket.

A60, dagens molo, ble deretter grunnlaget for den videre prosessen, med samfunnsøkonomiske analyser, risikoanalyser og regulering. Risikoanalysen i oktober 2014 konkluderte med at løsningen med A60 kunne gi noen utfordringer under enkelte værforhold, men lot seg redusere med avbøtende tiltak, som merking og mulighet til å snu på indre havn. Tormod Karlsen var representant for Hurtigruten i arbeidsgruppen, og bidro med nyttige og velfunderte faglige betraktninger omkring seilassen både til og fra kai, med både nye og gamle fartøy. Disse kommer ikke klart fram i en slik forenklet rapport, men er vektlagt i prosessen. Risikoanalysen er fulgt opp med at det allerede er satt opp en grønn HIB på Vardholmen, det er prosjektert med god belysning av molohodet (etter mønster fra ny molo Berlevåg), og det har vært arbeidet med større og dypere manøverareal i indre havn (nytt tiltak). Kystverket har lyttet til alle Hurtigrutens innspill og imøtekommet stort sett alle. (Foreslått over-ett i tidligfasen ble av nautikere og Hurtigruten selv ansett som utfordrende på grunn av sterk bakgrunnsbelysning, og er derfor ikke medtatt, heller ikke i risikoanalysen).

HIB Vardholmen ble i Kvalitativ risikoanalyse foreslått plassert på – 7 m. Etter dialog med Sikker-seilas-gruppen i etterkant ble det avklart at å flytte denne 15 m nærmere land inn til kote -2 m ikke ville ha noen praktisk betydning for Hurtigruten da de uansett ikke ville kunne være så nærme land eller gå så nært merket. Hensikten som godt synlig referanse ville fortsatt oppnås. Akkurat denne dialogen er ikke sikret skriftlig. En avstand på 15 m til seilbar dybde er også i tråd med Farledsnormalen.

Midlertidig merking i anleggsfasen har også vært planlagt, gjennomført og justert under tett dialog med Hurtigruten, denne dialogen refereres ikke her.

Kystverket har i hele prosessen vært innforstått med at en ny molo uansett lengde ville kunne påvirke innseilingen til Mehamn. Det er som vist ovenfor gjort store forsøk på å finne gode kompromisser, og det har vært brukt mest ressurser på å diskutere gode løsninger med Hurtigruten, som er storbruker av den ytre havna. Hurtigruten har meget dyktige skipsførere, som har bidratt i prosessen.

Kystverket har også etter ønske fra kommunen utredet utdyping av indre havn. Dette prosjektet er imidlertid ikke prioritert i NTP. Av den grunn jobbes det ikke videre med denne ytterligere forbedringen av havna.

Kystverket er også kjent med at etter Kystverkets prosjekteringsprosess var ferdig har Hurtigruten gjennomført effektiviseringstiltak som har endret manøveregenskapene til noen av skipene ved anløp og avgang. I tillegg er Hurtigrutens egne sikkerhetskrav også sagt å være endret. Det hadde vært nyttig å ha bedre innsikt i disse endringene. Kystverket har fortsatt ikke fått konkrete tall på Hurtigrutas egne sikkerhetskrav ut over Farledsnormalen, eller konkret hvordan manøveregenskapene i havn er endret, og har derfor ikke kunnet ta disse med i betraktningene.

Kystverket er opptatt av å finne gode kompromisser mellom alle behovene og interessentene i prosjektene, og har et godt kontaktnett blant mange rederier og skipsførere som er rådført i slike saker som Mehamn. Kystverket står derfor for at dagens løsning med molo A60 fra Hamneset er tilrettelagt slik at det er grunnlag for meget få om noen kanselleringer ut over de typer kanselleringer som har vært før moloen ble etablert.

Kystverket imøteser fortsatt god dialog omkring havne- og farledsprosjekter i regionen.

Med hilsen

Jan Morten Hansen
regiondirektør

Arnt Edmund Ofstad
senioringeniør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Vedlegg:1 - 6 – noe av korrespondansen i perioden.

Vedlegg 1, respons 191212 etter henvendelse om ny molo A100 til Hurtigruten.

Hei igjen

Viser til din henvendelse til Herodd Widding 14.12.2012

- **MEHAMN** Befaring av havna viser at en ytre molo mellom Hamnneset lykt og Nordkynterminalen ikke vil være til direkte hinder for innseiling til havna. En bør og må holde god høyde for å gå klar bergene vest for Nordkynterminalen. Dette forutsetter at molohodet på ytre molo blir godt opplyst, med blink og indirekte belysning. Indre molo (G100) er ikke til direkte hinder ved anløp av Nordkynterminalen, men vil være det hvis skipene må inn på indre havn for å snu, event. hvis ny terminal etableres på industrikaia, slik signalene tilsier. Avstand over til Polarkaia er ca.100 meter, skipet ligger i babord sving ved passering av molo, samtidig som en viss fart må opprettholdes. For å oppnå bedre manøvrerom bør indre havn mudres nes til 10 meters på LW. Marginene er små ved kuling fra SW eller V – noe som kan medføre sløyfing av anløp.
- **BERLEVÅG** Molo fra Trønderneset fører inn til indre havn, ikke relevant for hurtigruta.
- **SKJERVØY** Her foreligger ingen kartskisse over forlengelsen, pr.idag er det lite plass ved utseiling i kuling fra NW, fare for drifting ned på Strussneset. Som risikoreduserende tiltak anbefales belysning (IB) på neset.

Ønsker dere i Kystverket en riktig God Jul og Godt Nyttår !!

Med vennlig hilsen/Best regards

Svein Sollid

Driftssjef/Operation Manager

Hurtigruten ASA

Postboks 6144

N-9291 Tromsø, Norway

Phone: (+47) 77648149

Fax no: (+47) 77648180

Mobile: (+47) 90975750

<http://www.hurtigruten.com>

Vedlegg 2, respons etter tilleggsspørsmål om dybder indre havn

Hei igjen Hoftstad,

Ref din email

- **BERLEVÅG:** Hvis molo fra Trønderneset ikke trekkes lengre mot øst enn en linje fra Vardneset grønn blink og rettviseende nord vil den ikke være til hinder for hurtigruta.
- **MEHAMN:** Vedlegger skisse over indre havn, med skravering over området vi ønsker utdypet til 10 meter under sjøkartnull. Dette hvis ny kai blir anlagt på dagens industrikai, da må en ha dybde langs land på Nordsiden til å foreta en slakk sving rundt indre molo med tilstrekkelig fart.

God Jul !!

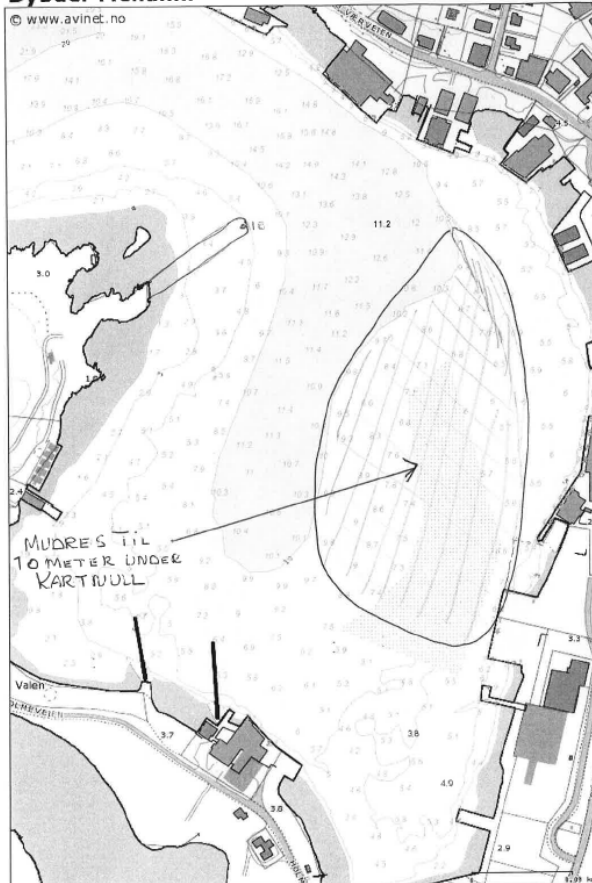
Med vennlig hilsen/Best regards

Svein Sollid

Driftssjef/Operation Manager

Dybder Mehamn

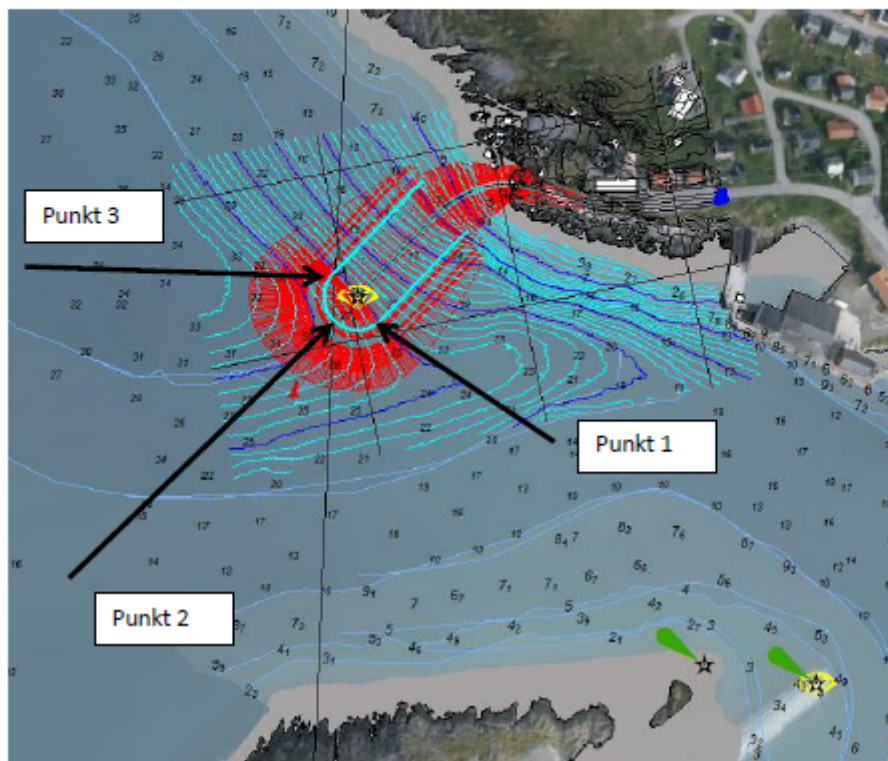
16.10.2012



Målestokk: 1:3 011

Vedlegg 3, utsendt informasjon om A100 mars 2014. Orientering sendt Svein Sollid og Knut Storø/Sikker seilas

Ny molo Hamneset i Mehamn - Orientering til Hurtigruten mars 2014



Molo Hamneset. Blå linje er utbredelse ved – 8 m LAT

Representative punkter begrensning

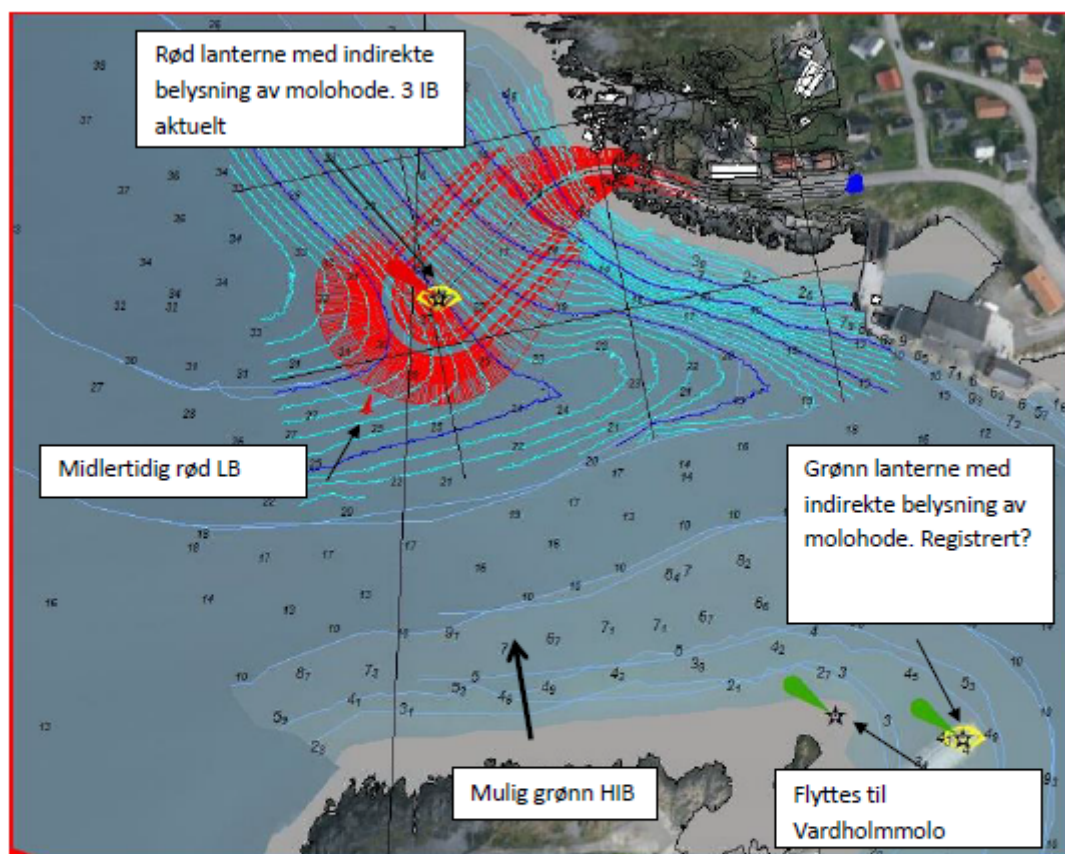
1. $71^{\circ} 2,530' N, 27^{\circ} 50,168' \text{Ø}$
2. $71^{\circ} 2,534' N, 27^{\circ} 50,121' \text{Ø}$
3. $71^{\circ} 2,547' N, 27^{\circ} 50,128' \text{Ø}$

Molo Hamneset vil være en tradisjonell rausmolo med støttefyllinger opp til – 8 m LAT (utenfor den blå linja, bred flate uten farge). Utbredelsen under dette er stor pga stort dyp.

Det er planlagt tradisjonell belysning av molohodet med lanterne, men med ekstra IB for god belysning.

Hvis det bedrer innseilingen, er det også mulig å etablere en HIB på motsatt side av moloen som et ekstra støttepunkt.

Tilgjengelig bredde er ca 130 m ved – 10 m LAT og ca 150 m ved – 8 m LAT. Farledsnormalen opererer med 6xB ved sving, for Finnmarken (21,5 m) vil dette gi 129 m.



I anleggstiden vil det bli plassert en rød LB i forlengelsen av ny molo (Samme prinsipp som i Honningsvåg), som vist på tegning. Denne kan flyttes innover etter hvert som dyp underfylling blir ferdig.

Planlagt oppstart er ikke bestemt (2016-2017), med anleggstid ca 1 år.

Vedlegg 4: Dialog med Hurtigruten/sikker seilas angående ny avkortet molo, 31.07.14.

Hei igjen!

Takker for info. Vi satser på lunsjmøte kl 1230 i Honningsvåg. Jeg går om bord i morgen tidlig.

Mvh

Knut

Fra: Ofstad, Arnt Edmund [<mailto:arnt.edmund.ofstad@kystverket.no>]

Sendt: 30. juli 2014 22:50

Til: 'k-storo@online.no'

Emne: Ny avkortet molo Mehamn A60

Hei

Viser til telefonsamtale tidligere i sommer. Her har vi kortet ned moloen med over 30 m, ellers likt plassert. Det nye molohodet beskrives av 3 punkter i vannlinjen ved LLV:

71 gr 2,554 min N 27gr 50,177 E

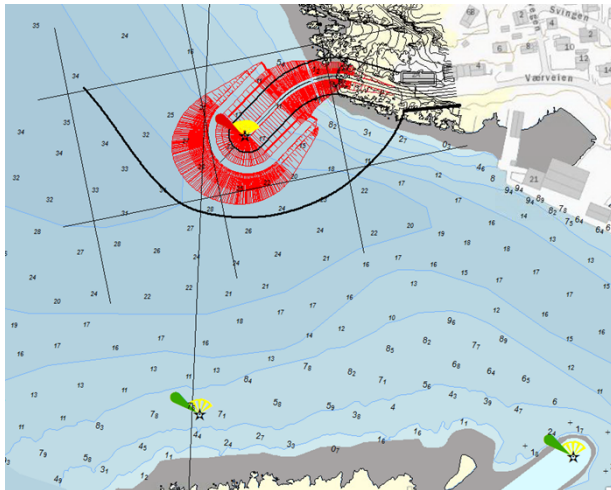
71 gr 2,543 min N 27gr 50,173 E

71 gr 2,542 min N 27gr 50,204 E

Nedenfor er den nye plasseringen illustrert. Hvis vi klarer å få på plass et lunsjmøte førstkommande mandag i Honningsvåg om bord, ville det ha vært fint å kunne diskutere litt omkring denne løsningen.

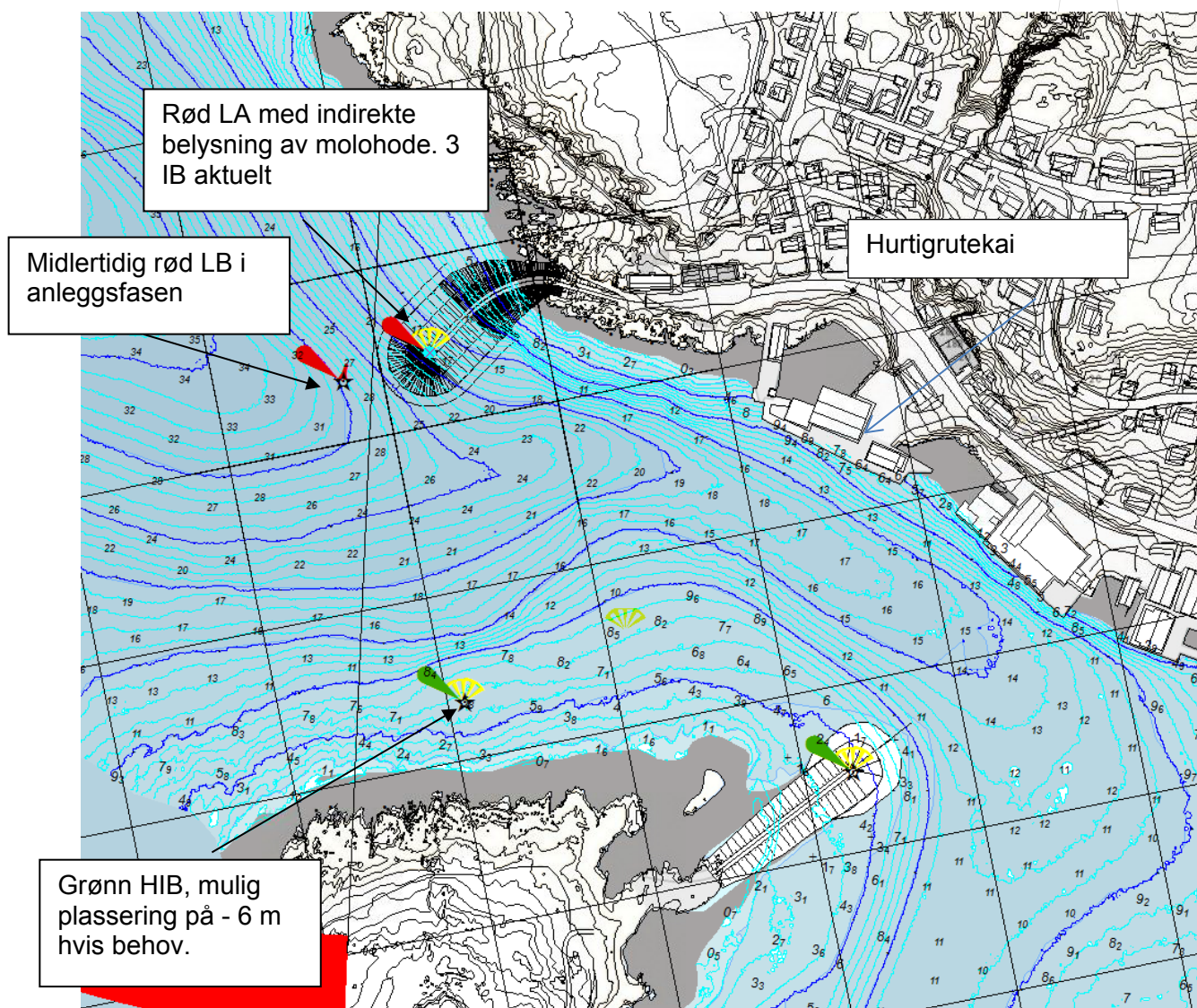
Jeg tar kontakt mandag formiddag for å avtale nærmere, om jeg ikke hører noe før.

Mvh Arnt Edmund Ofstad



Vedlegg 5, ny orientering til Hurtigruten oktober 2014. Orientering sendt Svein Sollid og Knut Storø/Sikker seilas:

Ny molo Hamneset i Mehamn Orientering til Hurtigruten oktober 2014



Utbredelse molo A60 ved -8 m LAT. Permanent merking. Avstand mellom HIB og molo ved -8 m er ca 200 m.

HIB på motstående vil gi et godt referansepunkt for Vardholmen, som i dag er dårlig radarland og langgrunt. Etablering av molo vil medføre trafikk nærmere Vardholmen, og risikoen analysen avdekket at motstående HIB vil bidra til sikrere innseiling.

Representative punkter begrensning (molohode ved -8m)

1. $71^{\circ} 2,535' \text{ N}, 27^{\circ} 50,201' \text{ Ø}$
2. $71^{\circ} 2,54' \text{ N}, 27^{\circ} 50,157' \text{ Ø}$
3. $71^{\circ} 2,556' \text{ N}, 27^{\circ} 50,159' \text{ Ø}$

Molo Hamneset vil være en tradisjonell rausmolo med støttefyllinger opp til – 8 m LAT. Utbredelsen under dette er stor pga stort dyp. Underfyllingen framgår ikke av tegningen. Det er planlagt tradisjonell belysning av molohodet med lanterne, men med 3 stk IB for god belysning.

Hvis det bedrer innseilingen, er det også mulig å etablere en HIB på motsatt side av moloen som et ekstra støttepunkt.

Tilgjengelig bredde er ca 200 m ved – 8 m LAT. Farledsnormalen opererer med behov på 6 x B ved sving, for Finnmarken (21,5 m) vil dette gi 129 m.

I anleggstiden vil det bli plassert en rød LB i forlengelsen av ny molo (Samme prinsipp som det var i Honningsvåg), som vist på tegning. Denne kan flyttes innover etter hvert som dyp underfylling blir ferdig.

Planlagt oppstart er ikke bestemt (2016-2017), med anleggstid ca 1 år.

Vedlegg 6: Tilbakemelding fra Hurtigruten etter orientering om A60:

Fra: Svein Sollid [<mailto:svein.sollid@hurtigruten.com>]

Sendt: 23. oktober 2014 09:55

Til: Ofstad, Arnt Edmund <arnt.edmund.ofstad@kystverket.no>

Kopi: Svein Taklo <Svein.Taklo@hurtigruten.com>; Roy Pedersen <roy.pedersen@hurtigruten.com>; Sikker Seilas <sikkerseilas@hurtigruten.com>

Emne: FW: Orientering Mehamn til hurtigruten oktober 2014

Hei igjen Ofstad,

Sikker seilas har gjennomgått forslaget til endring av molo og merking som angitt i email fra dere.

De fleste Kapteinene har vært involvert, og konklusjonen er som angitt i email under.

Med vennlig hilsen/Best regards

Svein Sollid

Driftssjef/Operation Manager

svein.sollid@hurtigruten.com

+4790975750



HURTIGRUTEN

Hurtigruten ASA

Postboks 6144,

N- 9291 Tromsø

<http://www.hurtigruten.com>

From: Sikker Seilas

Sent: 23. oktober 2014 09:34

To: Svein Sollid

Cc: Svein Taklo; truls-b@online.no

Subject: RE: Orientering Mehamn til hurtigruten oktober 2014

Hei!

Har nå fått tilbakemelding muntlig og skriftlig fra de fleste av fartøyene.

Alle er entydige på at moloen ikke vil bidra positivt for vår del. Under gode værforhold vil den kun være et problem for MS Lofoten som blir avhengig av å snu for å komme seg ut. Men i sterk vind på er det uheldig av vi må gjøre en S-sving når vi skal inn og ut. Eventuelle tiltak på indre havn for å gjøre det enklere å snu inn på havnen vil avhjelpe noe. Grønn HIB på Vardholmen er positivt for referansene. En overrett på indre havn vil også bidra positivt.

Men konklusjonen fra vår side er at man må påregne noe lavere regularitet under dårlige værforhold.

Mvh

Knut Storø

From: Svein Sollid

Sent: 21 October 2014 07:22

To: Sikker Seilas
Cc: Svein Taklo; Roy Pedersen
Subject: VS: Orientering Mehamn til hurtigruten oktober 2014

Hei igjen

Fint om dere kan se på dette raskt.
Usikker på om det endrer tidligere oppfatning fra HRG angående manøvreringsmuligheter til/fra Mehamn
Hører fra dere

Med vennlig hilsen/Best regards
Svein Sollid
Driftssjef/Operation Manager
svein.sollid@hurtigruten.com
+4790975750



Hurtigruten ASA
Postboks 6144,
N- 9291 Tromsø
<http://www.hurtigruten.com>

Fra: Ofstad, Arnt Edmund [<mailto:arnt.edmund.ofstad@kystverket.no>]
Sendt: 20. oktober 2014 23:25
Til: Sikker Seilas; Svein Sollid; 'Tormod Karlsen' (tormodkarlsen@live.no)
Emne: Orientering Mehamn til hurtigruten oktober 2014

Hei

Glemte å gjøre oppmerksom på at vi ønsker tilbakemelding på Mehamn så raskt det lar seg gjøre.

Arnt Edmund Ofstad

Fra: Ofstad, Arnt Edmund
Sendt: 20. oktober 2014 15:46
Til: sikkerseilas@hurtigruten.com
Emne: Orientering Mehamn til hurtigruten oktober 2014

Hei

Viser til tidligere dialog, senest i dag. Vi setter stor pris på den dialogen som har vært både i dette og andre prosjekter, og også Hurtigrutens bidrag i risikoanalysen av våre prosjekter.

Vedlagt oppdatert orientering om Mehamn etter at mololengden er redusert, dvs nærmere halvert, etter tidligere tilbakemeldinger. Vi ber om at dere både tar stilling til plassering av molo og merking i forbindelse med prosjektet.

Med vennlig hilsen

Arnt Edmund Ofstad

Senioringeniør, siving

Kystverket Troms og Finnmark

Sentralbord 07847

Direkte 78 47 74 16

Mobil 977 59 313

arnt.edmund.ofstad@kystverket.no

