

Utviklingsplan for det sentrale havneområdet

Temaplan

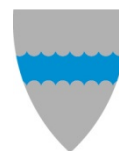


Revidert av Alstahaug kommune 25.01.16

Templan som grunnlag for rullering av kommuneplanens arealdel

Våren 2016 Havnevesenet

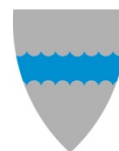
Vedtatt i planutvalget den 19.02.16, sak 5/16



– Et historisk sted med nye muligheter

Innhold

Innledning	3
Planstatus	4
Plangrunnlaget	4
De ulike havneavsnittene	5
Holmen-området	5
Slipen Mekaniske AS	6
Område for sjørettet service/forretninger	6
Havneområde for hurtigbåter og for langtidslagring (T4)	6
Havneområde for transittlagring og utelagring (T3)	7
Område for ny fergekai	7
Passasjerterminal /trafikkterminal	9
Sandnesvågen	9
Helgeland logistiksenter Horvnes	10
Servicebase	10
Sandnessjøen havn som intermodalt knutepunkt	10
Videre arbeid. Handlingsområder	12



Innledning

Utviklingsplan for det sentrale havneområdet ble utarbeidet som en temaplan knyttet til arbeidet med kommunedelplan for Sandnessjøen. Gjeldende plan ble vedtatt av planutvalget den 01.10.07, sak 50/07. Revidert plan, datert 25.01.16, erstatter denne. Plandokumenter er tekstdel med beskrivelse og temakart.

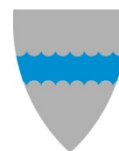
Sandnessjøen er, ut fra en vurdering av hvilken rolle havna har for regional næringsaktivitet og transport, utpekt som regionhavn og skal i denne rollen fungere som knutepunkt for regional samferdsel og næringsaktivitet. En regionhavnstatus forventes å åpne for medvirkning fra fylkeskommunale eller statlige myndigheter i utbygging av havna og annen viktig infrastruktur, men innebærer også forpliktelser. Alstahaug kommune/ Sandnessjøen Havnevesen må ivareta interessene knyttet til havna slik at den på en god måte kan fungere i den tiltenkte rollen som regionhavn og basehavn. Dette gjelder ikke minst tilgangen på areal. Den største og viktigste utfordringen i forvaltningen av havnas utviklingsmuligheter vil være å sikre nødvendig arealfleksibilitet slik at havna kan dekke nye og endrede behov.

Dette underbygges i fylkestingsak 124/06 "Nasjonal transportplan 2010 – 2019 (NTP10-19): 4stamnettutredninger med 30-årsperspektiv" fra vedtaket siteres.

Fylkestinget understreker den store betydning havner/terminaler har som ledd i en intermodal transportkjede. Fylkestinget slutter seg til Kystverkets forslag om Mo i Rana, Bodø og Narvik som stamnettshavner, men mener at det i tillegg må utpekes en stamnettshavn til langs Helgelandskysten og en i Lofoten/Vesterålen.

Det vil i denne sammenhengen være naturlig at Sandnessjøen blir utpekt som stamnettshavn på Helgeland.

Som i så mange andre byer og tettsteder langs kysten, er Sandnessjøen havn integrert i et urbant senter med ulike og til dels overlappende senterfunksjoner. Arealtilgangen i havneområdet er begrenset og store



endringer i arealbruk og funksjoner vil ofte innebære både kompliserte og kostbare tilpasninger i eksisterende anlegg og bebyggelse.

Med den arealdisponering som er foreslått i temakart, bør Sandnessjøen havn ha den nødvendige fleksibilitet til å dekke nye krav i overskuelig fremtid. I forbindelse med revideringen i 2007 ble også de ytre delene av havneområdet (Horvnes, Siva) trukket inn i plankartet da disse områdene indirekte kan ha betydning for arealdisponering og aktivitet i de mer sentrale delene av havna.

Planstatus

Norsk fiskerihavneplan (NOU 1990:29 og St.meld. nr. 44 1992-93) påpeker at havneplanleggingen bør integreres i kommunens plansystem i hht. Plan- og bygningsloven. I en slik sammenheng vil en havneplan for Sandnessjøen normalt være å betrakte som en kommunedelplan for et virksomhetsområde, og havneplanens forslag til tiltak må koples opp mot kommunens øvrige planlegging. Ved neste rullering er havnestyret av den oppfatning at det bør utarbeides en egen kommunedelplan for det sentrale havneområdet.

Dette plandokument er ment å være et innspill til det utviklingsarbeid som Sandnessjøen havnevesen er engasjert i med hensyn til det sentrale havneområdet. De problemstillinger og forslag som er beskrevet i dette dokument, vil på denne måten kunne gi føringer for det pågående kommuneplanarbeid.

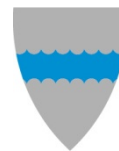
Plan for resten av havnedistriktet vil bli utarbeidet ved behov når det foreligger ny havne- og farvannslov.

Plangrunnlaget

Følgende plandokumenter danner det viktigste grunnlaget for dette arbeidet:

- Havneplan for Sandnessjøen av 1991
- Kommunedelplan for Sandnessjøen sentrum av 1993
- Kommuneplan 1998-2010 for Alstahaug kommune
- Havneutviklingsplanen fra 05.02.01

I etterkant er følgende planer vedtatt, og har betydning for utvikling av havna:



- Utviklingsplan for Sandnessjøen sentrum, vedtatt av kommunestyret den 05.03.13, sak 10/13
- Kommuneplanens samfunnsdel perioden 2012 – 2022, vedtatt av Alstahaug kommunestyre 18.09.14
- I tillegg er relevante reguleringsplaner for sentrumsområdene lagt til grunn.

Kommentarene nedenfor vil i første rekke omhandle forhold som var gjeldende i havneutviklingsplane fra 05.02.01, revidert 01.10.07, samt forhold som i vesentlig grad danner nye forutsetninger for utviklingen av Sandnessjøen havn.

De ulike havneavsnittene

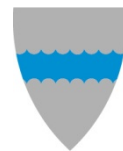
Følgende delområder i Sandnessjøen havn er ut fra tilhørende aktivitet/funksjon og lokalisering gitt særskilt omtale:

- Holmen-området
- Slipen Mekaniske AS
- Område for sjørettet service
- Havneområde for hurtigbåter og for langtidslagring
- Havneområde for transittlagring og utelagring
- Område for ny fergekai
- Passasjerterminal
- Vågen
- Horvnes

Holmen-området

Petroleumsvirksomheten utenfor Helgeland, ved de vedtak som ble fattet i forbindelse med utbygging av Skarv/Idun, ga Helgelandsbase AS et tilstrekkelig grunnlag for å medvirke aktivt til flytting av basefunksjonene fra Holmen-området til Horvnes. Før den tid var området T1 i hovedsak prioritert for virksomheten knyttet til Helgelandsbase AS. Minols lageranlegg for drivstoff har en god lokalisering i området T2 og det synes foreløpig ikke å være grunn til endring i denne virksomheten.

En ny situasjon oppsto på det tidspunkt all basevirksomheten ble flyttet til Horvnesområdet. Det vil bli vurdert alternative bruksmuligheter for de verdifulle havne- og industriarealene på Holmen. Området bør fremdeles nyttes til sjørettet næringsvirksomhet.



Slipen Mekaniske AS

Slipen og verkstedindustrien i indre deler av havna har lenge vært en meget viktig del av kommunens næringsliv og også en del av "varemerket" for Sandnessjøen som havneby. En må anta at dette fortsatt vil være tilfelle, og det er naturlig at Slipen Mekaniske AS sikres muligheter for ekspansjon. Det er reguleringsmessig lagt til rette for en viss utvidelse ved utfylling vestover og det kan være mulig å innvinne større areal ved videre utfylling mot småbåthavna. En slik disponering kan føre med seg konflikt i forhold til småbåthavna som også har behov for større plass.

Arealbruk og utviklingsmuligheter i industriområdene i indre havn og i området mellom småbåthavna og Slipen er et tema for politiske avveininger som må ta utgangspunkt i en dokumentasjon av de ulike behov som gjør seg gjeldende. Sandnessjøen Havnevesen har foreløpig ikke hatt grunnlag for å markere noe bestemt syn i denne forbindelse.

Område for sjørettet service/forretninger

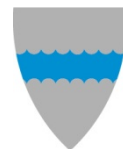
Området mellom Slipen og torget er i tråd med tidligere planer forutsatt disponert til fiskeriservice og allmenningsskaifunksjoner.

Forretningsområdene F5 og F6 forutsettes disponert til forretnings- og servicevirksomhet med maritim tilknytning. Kaianleggene T7 gir adkomst til flytebrygger (ambulansetrygge, gjestetrygge mv.) som betjener både fiskere og allmenn småbåttrafikk. Havneområdet vurderes som en attraktiv forlengelse av torget og dets miljøkvaliteter. Havnevesenet vil videreføre den opprustningen som er gjort i Karivika, og være en pådriver for at private eiendomsbesittere opprunder og ferdigstiller sine anlegg.

Havneområde for hurtigbåter og for langtidslagring (T4)

Havneområdet er en viktig del av Sandnessjøen havn. Den planlagte vegforbindelsen i bakkant ("Tårekanalen") vil være fordelaktig som avlastningsveg i trafikkavviklingen i området. Tårekanalen åpner for en mer fleksibel utnyttelse av de bebyggbare områdene i kvartalet, men innebærer også en begrensning i utvidelsesmulighetene for lageranleggene i T4.

Området er under press fra utbyggingsinteresser med tanke på bl.a. boligbygging og andre funksjoner som ikke er havnerelaterte. Dersom slik omdisponering i arealbruk skal skje, må det være under forutsetning av at



havnevesenets interesser knyttet til kaiareal og kaifront ikke blir skadelidende eller påføres driftsmessige begrensninger. Dette er for øvrig en forutsetning som må gjøres gjeldende for hele kaifronten i det sentrale havneområdet. Dersom bygninger og bebyggbart areal i bakkant, på sikt, ønskes disponert til sentrumsformål som ikke er sjørettet, forutsettes det at de havnelagerfunksjonene som eventuelt må flyttes, på en tilfredsstillende måte kan innpasses i andre deler av havna. Kaianleggene må imidlertid forbeholdes havneformål.

Planene for Tårekanalen berører viktige miljøkvaliteter i Sandnessjøen sentrum, bl.a. i forhold til torget, og bør derfor vurderes nøye

Havneområde for transittlagring og utelagring (T3)

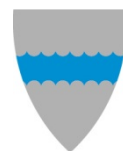
Havneområdet T3 er det sentrale trafikkhavneområdet i Sandnessjøen havn. Det er viktig at det i dette området sikres en fleksibilitet i arealbruk som gir mulighet for tilpasninger til nye havnerelaterte funksjonskrav. I likhet med område T4 må det også her understrekes at eventuell tilpasning/omdisponering i arealbruk ikke må skje på bekostning av havnevesenets interesser.

Den skisserte arealbruk forutsetter en flytting av eksisterende fergeleier og vil da kunne gi Sandnessjøen havn de nødvendige ekspansjonsmuligheter for bl.a. å kunne ivareta det arealbehovet som havna har, for å gi plass for oppstilling og manøvrering av vogntog og lagring av last. Dagens situasjon er at vogntogene på en uforsvarlig måte beslaglegger fortau og vegareal i tilstøtende områder. Også etter utbyggingen på Horvnes er det behov for areal til håndtering av enkelt containere og last i det sentrale havneområdet

Område for ny fergekai

Fergeforbindelsen til Herøy fra Søvik ble ferdigstilt i 2006, og en forutsatte da at noe av kapasitetsproblemet på fergeleiet i Sandnessjøen ville bedre seg. Imidlertid er trafikken over Sandnessjøen – Bjørn økt betydelig, og dette fører til at det fremdeles er et kapasitetsproblem på fergeleie i Sandnessjøen. Dette tilsier at en flytting av fergeleie fremdeles er nødvendig.

Fergeleiet for Dønna-sambandet er i ulike planutkast foreslått forskjøvet sørover til Sandnesvågen, en lokalisering som byplanmessig sett synes gunstig, men som teknisk og kostnadmessig sett er relativt krevende.



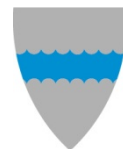
Det er fra Statens vegvesen opplyst at det etter hvert kan bli aktuelt å sette inn en ny ferge i dette sambandet, et fartøy med kapasitet på 100 biler (pbe). Etter vanlige normer betinger dette en oppstillingsplass ved fergeleiet for ca. 150 biler. Behovene for kort- og langtidsparkering må også dekkes i rimelig nærhet, og de trafikale forbindelsene med riksvegen, terminalanlegg og havneområdet for øvrig må løses på en rasjonell og tiltalende måte. Fotgjengerforbindelsen til sentrum vil også kreve spesiell oppmerksomhet.

En lokalisering av fergeleiet som foreslått til område T5 vil sannsynligvis medføre konflikt med Kystlagets eiendom og andre deler av de eldre brygge- og kaianleggene i området. Det bør imidlertid være mulig å finne en løsning på adkomsten til et nytt fergeleie på en slik måte at de gamle trekaiene kan bevares og at det som er verdifullt av gammel bygningsmasse kan innpasses i planene for fergeleiet. Dette kan gjøres ved at kultur/kystkultur blir et viktig tema ved etablering av nytt fergeleie. Spesielt Kystlagets virksomhet vurderes som en betydelig ressurs som kan bidra positivt til miljøet rundt fergeleiet.

Også i forhold til det tilstøtende forretningsområdet F1 vil lokaliseringen av fergeleiet kunne innebære komplikasjoner. Fergeleiet vil trolig medføre en innskrenkning i arealene for utelagring i tilknytning til det etablerte byggevarhuset i området. De detaljerte løsningene her må finnes i samråd mellom Alstahaug kommune/Alstahaug havnevesen KF, Statens vegvesen og de aktuelle bedriftene.

Fergeleiet vil både byplanmessig/funksjonelt og estetisk spille en viktig rolle ved innfallsporten til Sandnessjøen sentrum. Det er av spesiell viktighet at de estetiske kvalitetskravene vektlegges ved utbygging av området.

Tilgjengelig areal for nytt fergeleie i Sandnesvågen er av flere grunner begrenset. Det synes nærliggende at Alstahaug kommune/Alstahaug Havnevesen KF så snart som mulig innleder konkrete drøftinger med Statens vegvesen om denne oppgaven. Det kan være rimelig at vegvesenet i første omgang anmodes om å påta seg et ansvar for planlegging av et nytt fergeleie i det aktuelle området for på denne måten å klarlegge arealbehov, tekniske løsninger og kostnader mv.



Passasjerterminal /trafikkterminal

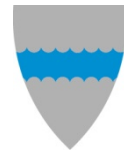
Passasjerterminal/trafikkterminal er nå vedtatt plassert i område T3 nærmere bestemt nedenfor Rica hotell. Lokaliseringen synes gunstig med tanke på de tiltenkte terminalfunksjonene. Havnevesenet har startet arbeidet med prosjektet. Nordland fylkeskommune har stilt seg positiv tiltaket og kan på visse vilkår medvirke økonomisk.

Sandnesvågen

Vågen vil være et viktig bidrag for at havna skal ha den nødvendige kapasitet for å møte de utfordringer som den står overfor. Blant annet ved at båtene som trafikkerer havna har blitt større (spesielt innen offshore) er noe av utfordringene å sikre seg større kaikapasitet. I denne sammenhengen vil kaianlegget i Vågen bidra positivt. Ved behov kan det også tenkes at det kan sprenges ut for lagring av bulk i tilknytning til anlegget i Vågen. Det er derfor fortsatt ønskelig å benytte Vågen som havne- og industriareal for sjørettet næringsvirksomhet. Området kan på sikt disponeres til boligformål.

Den indre del av Sandnesvågen (BL2) er tidligere, både i kommuneplan og reguleringsplan, forutsatt utfylt og tatt i bruk til ulike formål (forretninger/industri/transportformål). Arealene er åpenbart verdifulle som fremtidig utbyggingsområde, men det synes foreløpig uklart hvilke formål som bør tilgodeses. For havnevesenet kan det være fordelaktig at området fylles ut og klargjøres for bebyggelse. Dette må imidlertid skje i samsvar med en plan som konkret gir anvisning på hvilken arealbruk det legges til rette for og hvordan bebyggelsen skal utformes. Siden deler av området kan tenkes å dekke funksjoner som kan ha tilknytning til et nytt fergeleie i ytre deler av Sandnesvågen, vil det være ønskelig å få klarlagt fergeleiets arealbehov og funksjoner før en tar stilling til hvordan utfyllingsområdet skal disponeres.

Uavhengig av hvilke funksjoner som får sin lokalisering i det utfylte området er det viktig at de miljømessige kvalitetene sikres på en betryggende måte. For å sikre de miljømessige kvalitetene kan det tenkes at masser fra en mudring kan brukes til å fylle opp deler av området. De arealer som da utdypes kan da brukes til en fremtidig småbåthavn. Dette vil heve miljø- og bokvaliteten i området. Det bør vurderes om det i denne forbindelse kan være ønskelig å beholde deler av vannspeilet og om deler av området kan gis parkmessig opparbeidelse



Helgeland logistikkenter Horvnes

Oljebasen har gått inn i basisvirksomheten i det nye industriområdet. Forsyningsbasen har pr i dag et arealbehov i størrelsesorden fra 150 daa og oppover og minimum 2 kaier. Det har vært nyetablering av virksomheter i distriktet, og Horvnes har tilbudt ledige arealer og nødvendig infrastruktur. Kaiene dekker behovet også for andre virksomheter.

Eksisterende basevirksomhet er flyttet fra Holmen og til Horvnes. Helgeland logistikkenter har virksomhetstyper:

- servicebase for oljevirksomheten
- annen næringsvirksomhet (med og uten tilknytning til basen)
- havnevirksomhet.

Det eksisterer for tiden ingen planer om ilandføring av olje eller gass til Helgeland, slik at vurderinger omkring dette i basesammenheng kun vil være spekulasjoner.

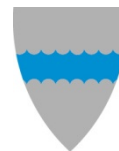
Servicebase

Hovedvirksomheten på Horvnes har vært oljebase. Baseområdet er et logistikk-knutepunkt i likhet med tidligere base på Holmen. I tillegg har det vært en økning i service- og reparasjonsvirksomheten overfor oljeselskapene. Baseselskapet har ga følgende generelle beskrivelse av tiltaket:

- Havnevirksomhet: Havnevirksomheten på Horvnes kan bli og har vært betydelig. Den har bidratt til å avlaste Sandnessjøen havn. En ny base på Horvnes er dimensjonert slik at den kan ta inn rigger for service og vedlikehold.
- Annen næringsvirksomhet: Det er også etablert arealer for fiskeri- og annen industrivirksomhet samt næringsvirksomhet av forskjellig karakter. Området er spesielt egnet for virksomheter som kan dra nytte av kaianleggene.

Sandnessjøen havn som intermodalt knutepunkt

Disponering av arealer til fremtidige transportformål må baseres på langsiktighet, og vil derfor inneholde et vesentlig innslag av usikkerhet. Slike disponeringer er ofte omstridte fordi arealene gjerne har stor



alternativanvendelse. Reservering av arealer til havneformål er imidlertid viktig fordi det uttrykker de perspektiver og forventinger man har til transportutvikling, og havnas rolle. For en regionhavn og stamnetthavn er dette ekstra viktig fordi den ikke kun skal betjene et lokalsamfunn, men har et ansvar for et større omland og en funksjon i en nasjonal transportstruktur.

Betraktninger om arealdisponeringer kan gjøres på forskjellige grunnlag. Vi peker her på nasjonale rammebetingelser og utviklingstrekk innen regionens næringsliv som to innfallsvinkler til dette.

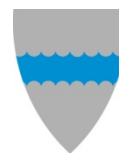
Som en del av det videre arbeidet med "Nasjonal Transportplan 2002 – 2011" (NTP), ble det forutsatt at det skulle fastsettes nye krav til region- og nasjonalhavnene. De nye krav vil spesielt knytte seg til:

- Interkommunalt samarbeide som ikke bare er et samarbeide om et interkommunalt foretak, men som også omfatter nye samarbeidsformer mellom kommune og private
- Aktører på eier- og driftssiden. Dette for å sikre at havnene inngår i et rasjonelt logistikksystem basert på "dør til dør"-transport og ikke i et "havn til havn"-system.
- Sterkere krav til vertskommunen om god og langsiktig arealtilgang og gode adkomstforhold, samt at eventuelle konfliktflater i forhold til naboer og miljø er avklart gjennom en åpen og formelt godt forankret planprosess.
- Havnene som intermodale knutepunkt med spesiell vekt på å håndtere containerisert gods og samle dette til et område som kan dekke flere behov. Dette for både å øke frekvensen av containerskip og redusere behovet for parallelle bransjevise sjøtransportsystemer.

Det bemerkes at Nasjonal Transportplan er under revisjon.

Sentrale næringer i Sandnessjøen havn sitt influensområde er petroleumssektoren og havbruksnæringen. For petroleumssektoren kan man anta:

- Aktiviteten forskyves nordover og ut fra land.
- Betydningen av politiske vedtak om lokalisering av basefunksjoner m.v. har ikke samme verdi som for få år siden. Imidlertid er det lagt føringer for at Sandnessjøen skal brukes i forbindelse med utbygging og drift av Skarv/Idun.
- Utstyr etc. til denne næringen vil i stigende grad transporteres i container, og sees i sammenheng med andre transporter.
- Havner som kan forestå effektiv containerhåndtering, og hvor godsmengdene gir positiv retningsbalanse vil bli foretrukket.



I forhold til havbruksnæringen antar vi:

- At næringen vil vokse, både innenfor produksjon av laks, ørret og torsk, og andre arter.
- At fryste produkter vil tilta i omfang.
- At strengere krav til matvaretrygghet og dokumentasjon vil påvirke både produksjonen og transporten.
- Økt fokus på transport og infrastruktur som forutsetning for internasjonal konkurransedyktighet.

Ser man disse trekkene i sammenheng avtegnes et bilde hvor ulike type gods i stigende grad transporteres i container (konf. NTP), og hvor mengder, effektivitet og kostnader veier tungt i beslutningen om bruk av havner. Dette leder til økt oppmerksomhet mot knutepunktshavner.

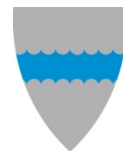
For arealspørsmål betyr det som er nevnt ovenfor at en regionhavn, som pr. definisjon tar mål av seg til å være et intermodalt knutepunkt for et større omland, må ha tilstrekkelig plass til å kunne utføre rasjonell oppstilling og håndtering av containere. I tillegg bør man ha tilgang på arealer som kan nyttes til maritimt knyttet næringsvirksomhet.

Horvneset har gjennom lang tid vært Alstahaug kommunes reserveareal for utvikling av Sandnessjøen som base for petroleumsvirksomheten og som fremtidig lokaliseringssted for større og mer arealkrevende transport-/industribygg og lagerfunksjoner. Utbyggingen av området er nå realisert, og området dekker de behov som etter hvert melder seg for utvikling av moderne havne-/transportfasiliteter og sjørettet industri/lageranlegg.

Det er selvsagt nødvendig for Alstahaug kommune og Alstahaug havnevesen KF til enhver tid, i samråd med de aktuelle omstillingskommunene og næringslivet i regionen, å se mulighetene og begrensningene i de sentrale havneområdene i forhold til potensialet på Horvnes.

Videre arbeid Handlingsområder

Sandnessjøen havn vil til enhver tid være i utvikling, mer eller mindre i takt med bl.a. næringsutvikling og endringer i samferdsels- og transportmønsteret i regionen. Utbygging på Horvnes var tidsskille også

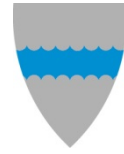


for det sentrale havneområdet. Men havna vil kreve løpende oppmerksomhet, både i analyse og planlegging for skiftende behov og i forhold til drift/vedlikehold og opprusting. Havna er av fundamental betydning i den lokale og regionale infrastruktur, en rolle som bør markeres tydelig i det næringsssamarbeid som nå er under utvikling i HALD- regionen.

Byutviklingen i Sandnessjøen medfører økende press på anlegg og arealer i den sentrale havna. Utfordringen er velkjent i mange havnebyer. I gitte situasjoner vil det være fornuftig å foreta en viss omdisponering i arealbruk og virksomhet i deler av havneområdet. En slik omdisponering må imidlertid ha med seg det langsiktige perspektivet for utvikling av havna, og havnevesenet må kompenseres på en rimelig måte, enten arealmessig eller økonomisk, slik at fleksibiliteten opprettholdes og utviklingsmulighetene ikke begrenses.

Følgende oppgaver bør vektlegges i det videre arbeid i regi av Alstahaug kommune/ Alstahaug havnevesen KF:

- For å utvikle Sandnessjøen som logistikk- og trafikknutepunkt for ytre Helgeland må en sikre et godt samspill mellom sjø-, land- og flybasert transport. Dette vil i første rekke omfatte vegnettet (i hovedsak Fv 17 og Fv 78 mot E6) og infrastrukturen knyttet til Sandnessjøen havn. I denne sammenheng er det viktig å drøfte funksjonsdelingen mellom det sentrale havneområdet og havna på Horvnes.
- I forbindelse med god infrastruktur er det spesielt viktig for havna at hotell og fly kapasitet bedres. Manglende kapasitet her fører til at rederier benytter andre havner til f.eks å bytte mannskap.
- Etablere samarbeid med Statens vegvesen Nordland med sikte på utredning og planlegging av et nytt fergeleie i Sandnesvågen. En slik prosess vil kunne avklare forholdene til tilstøtende arealer og virksomhet og på den måten klarlegge premisene for videre utvikling både på Nesset og i indre deler av Sandnesvågen.
- Gjennomføre nødvendige undersøkelser av tekniske forhold mv. med sikte på å få utarbeidet en detaljert og oppdatert tilstandsbeskrivelse av havna. I dette ligger bl.a:
 - maritime forhold (grunnforhold i sjø, innseiling, manøvrerings-, strøm, dybde- og rolighetsforhold)
 - kommunaltekniske anlegg (veg, vann, avløp mv.)
 - miljøforurensing/reanseanlegg
 - kaianlegg
 - bygninger
 - estetikk



- Med bakgrunn i tilstandsbeskrivelsen å utarbeide et handlingsprogram for utbedring/opprusting av havna. Handlingsprogrammet bør inkludere nødvendig beskrivelse av tiltak, prioritering, ansvarsforhold, kostnader/finansiering og forslag til tidsskjema for gjennomføring.