

Mars 2026
Fjuel Tromsø AS

**Søknad om anleggskonsesjon for infrastruktur for landstrøm
til skip i rutetrafikk langs Kyststruten – Nordkapp havn,
Nordkapp Kommune**



Innhold

1	Innledning	5
1.1	Sammendrag	5
1.2	Presentasjon av søker og søknaden	6
1.3	Forarbeider	7
1.3.1	Søknadsprosess - hurtigspor	7
1.3.2	Overliggende kraftnett	7
1.3.3	Grunneier	7
1.3.4	Myndigheter	8
2	Beskrivelse av planlagte anlegg.....	9
2.1	Beskrivelse av elektriske anlegg	9
2.1.1	Kraftledning	10
2.1.2	Transformatorstasjon, koblingsstasjon, omformerstasjon og likeretterstasjon.....	10
2.1.3	Eksisterende elektriske anlegg som skal rives	11
2.2	Beskrivelse av alternative traseer og plasseringer	11
2.3	Beskrivelse av permanente og midlertidige hjelpeanlegg	11
2.4	Beskrivelse av anleggsarbeidene	11
2.5	Beskrivelse av klimaløsninger	11
2.6	Visualisering av planlagte anlegg	12
3	Behovet for å gjøre tiltak	15
3.1	Beskrive dagens driftssituasjon	15
3.2	Beskrive framtidig utvikling	15
3.3	Beskrive konsekvenser i fravær av tiltak	15
4	Samfunnsøkonomisk vurdering og tekniske forhold.....	16
4.1	Samfunnsøkonomisk vurdering av konsepter	16
4.1.1	Beskrive nullalternativet.....	16
4.1.2	Beskrive alternative konsepter.....	16
4.1.3	Vurdere virkninger, usikkerhet, sammenstille og anbefale konsept	16
4.1.4	Beskrive eventuelle fordelingsvirkninger	16
4.2	Samfunnsøkonomisk vurdering av tekniske løsningsvalg innenfor valgt konsept.....	16

4.3	Begrunnelse for teknisk utforming av omsøkte anlegg	16
4.4	Nettkapasitet for produksjon/forbruk.....	16
4.5	Øvrige økonomiske forhold.....	17
4.5.1	Anleggsbidrag	17
4.5.2	Ekstern finansiering	17
5	Virkninger for miljø og samfunn.....	18
5.1	Innledning	18
5.1.1	0-alternativet	18
5.2	Arealbruk og forholdet til planer og verneområder	18
5.2.1	Beskrivelse av arealbehov	18
5.2.2	Forholdet til bebyggelse.....	18
5.2.3	Nødvendige offentlige og private tiltak	18
5.2.4	Forholdet til andre offentlige og private planer	18
5.2.5	Nødvendige tillatelser etter annet lovverk	19
5.3	Naturmangfold	20
5.4	Landskap	22
5.5	Kulturminner og kulturmiljø	26
5.6	Friluftsliv	27
5.7	Reiseliv	27
5.8	Støy.....	28
5.9	Forurensning.....	29
5.9.1	Planlagt tiltak	29
5.9.2	Områdebeskrivelse	30
5.9.3	Potensielt forurenset grunn.....	32
5.9.4	Forurensning – vurdering.....	32
5.10	Klimagassutslipp	34
5.11	Elektromagnetiske felt	34
5.11.1	Bebyggelse	34
5.11.2	Magnetfelt fra kabeltrase	34
5.12	Landbruk og andre naturressurser	35
5.13	Reindrift.....	36
5.14	Fiskeri, havbruk og skipsfart.....	36
5.14.1	Fiskeri	36
5.14.2	Havbruk	36
5.14.3	Skipsfart.....	36
5.15	Luffart, kommunikasjonssystemer og annen infrastruktur	37
5.15.1	Virkninger for luffart	37
5.15.2	Virkninger for kommunikasjonssystemer.....	37

5.15.3	Virkninger for Forsvarets anlegg	37
5.15.4	Virkninger for annen infrastruktur	37
6	Naturfare og beredskap.....	38
6.1	Kvikkleire.....	38
6.2	Vurdering av skredfare	39
6.2.1	Stormflo og havnivåstigning.....	40
6.3	Vurdering av overvann.....	40
6.4	Vurdering av klimatilpasning.....	40
	Forholdet til grunneiere og rettighetshavere	41
6.5	Anskaffelse av nødvendige rettigheter	41
6.6	Erstatningsprinsipper	41
6.7	Rett til juridisk bistand.....	41
7	Vedlegg	42
8	References	43

1 Innledning

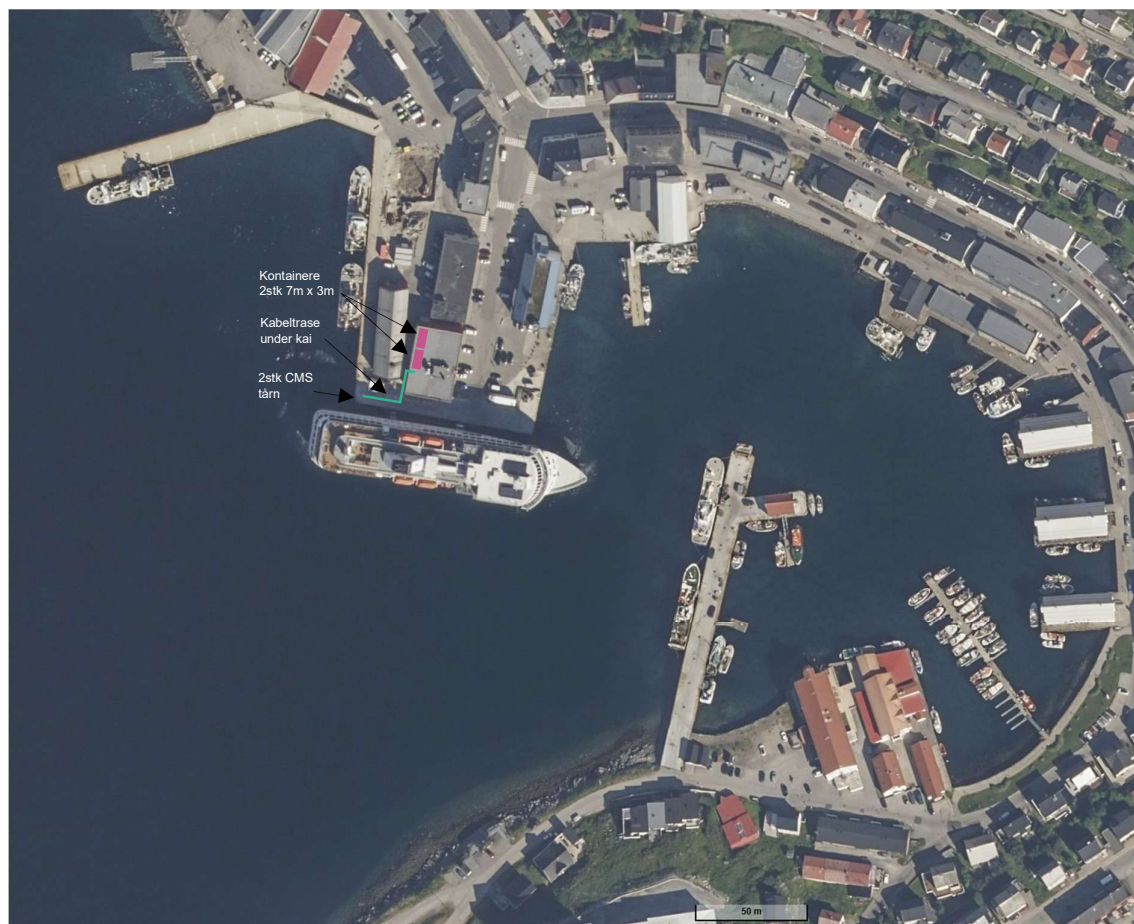
1.1 Sammendrag

Det søkes om konsesjon for å bygge et høyspent landstrømsanlegg i Honningsvåg i Finnmark. Anlegget skal levere energi til Kysttruten som anløper Nordkapp Havn. Anlegget bygges opp av 2 stk landstrømskontainere som plasseres på langs i lagerbygg. Strømtilknytningen skal skje i innkommende bryteranlegg med måler som plasseres på container. Spenningen inn på anlegget 22 kV med en effekt på inntil 5 MVA. Spennning ut fra anlegget er 690V/660V/440V/400V 50/60Hz. Ved anlegget følger det også med 2stk kabelhåndteringstårn kalt CMS. Disse er utstyrt med IEC plugger og forlengede kabler som fjernstyres av skipet ved tilkobling av landstrøm.

Området anlegget bygges i er et industri- og næringsområde som i dag benyttes til blant annet logistikk av gods og passasjertrafikk.

Anlegget kobles opp til Area Nett AS sitt høyspentnett som de bygger på sin områdekonsesjon.

Skipstrafikken i Honningsvåg er en av de store punktutslippene av forurensning i Nordkapp kommune. Tiltaket reduserer forurensning i form av mindre utslipp av CO₂ og NO_x i Honningsvåg by i tillegg til redusert støy fra dieselmotorer på tomgang.



Figur 1.1-1 Oversiktskart over plassering av nytt landstrømsanlegg Nordkapp havn, Honningsvåg.

1.2 Presentasjon av søker og søknaden

Søker

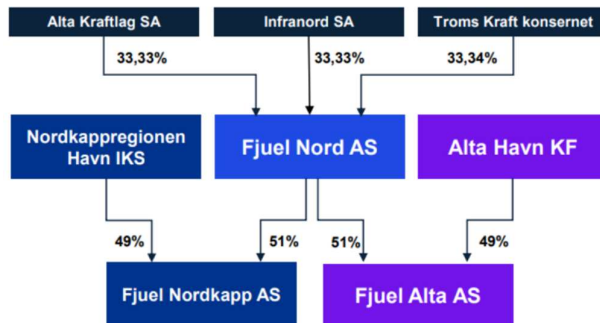
Søker er Fjuel Nordkapp AS som er et nyopprettet selskap org nr. 937499140.

Selskapet er eiet 49% av Nordkappregionen Havn IKS og 51% av Fjuel Nord AS.

Majoritetseieren Fjuel Nord AS er eid 33,33% av Alta Kraftlag, 33,33% av Infranord AS og 33,34% av Troms Kraft konsernet.

Selskapet er opprettet for å kunne realisere flere landstrømsprosjekter med tanke på kompetanse fra andre Fjuel Selskaper og tilgang på investeringskapital.

Kontaktperson for søker er teknisk leder i Fjuel Tromsø AS, Kristian Masvie (kristian.masvie@fjueltromso.no Tlf. 41455579)



Figur 1.2-1 Eiersammensetning for selskapet.

Søknad

Det søkes om anleggskonsesjon etter energilovens §3-1.

Fjuel Nordkapp ønsker å bygge et landstrømsanlegg til Kystruten som anløper Honningsvåg i Nordkapp kommune. Anlegget er en høyspentløsning som kan levere landstrøm innenfor IEC80005-3 standarden.

Landstrømsanlegget skal forsyne skip med landstrøm (690V IEC uttak) og være dimensjonert for 5MVA total effektbelastning. Anlegget skal designes fleksibelt og modulært i containere.

Landstrømsanlegget skal være et containerbasert landstrømsanlegg og skal leveres som prefabrikkerte enheter montert i containere som skal være bygget iht. ISO standard, med løfteører etter Forskrift om maskiner.

Kontainerne skal leveres med nødvendige tekniske installasjoner som kjøling, lys, stikk, VVS, o.l. for å kunne drifte og vedlikeholde landstrømsanlegget.

Det skal være to (2) uttaksstasjoner, også kalt CMS, ute på kaikanten, men det vil være kun ett skip tilkopledd om gangen.

Planlagt tidspunkt for utførelse av tiltaket er Q3 2026, der byggetiden vil strekke seg over til Q1 2027.

1.3 Forarbeider

1.3.1 Søknadsprosess - hurtigspor

I prosessen med utarbeidelse av konsesjonssøknaden er det tatt sikte på at søknaden skal kunne behandles etter hurtigsporet hos NVE.

- Søkeren har tatt kontakt med Nordkapp kommune, Finnmark fylkeskommune, Statsforvalteren i Troms og Finnmark, Kystverket og Sametinget for å informere om tiltaket og be om en uttalelse, se kap. 1.3.4. Det er ikke kommet inn noen vesentlige innvendinger mot planene.
- Søker har også hatt prosess med berørte grunneiere og rettighetshavere som blir berørt av tiltaket, jf. kap. 1.3.3. Det er ikke kommet noen vesentlige innvendinger mot planene.
- Ved gjennomgang av virkninger for miljø og samfunn, er det mindre virkninger og konsekvenser som er kommet frem.
- Det er inngått avtale med berørte grunneiere og rettighetshavere, så det er ikke søkt om ekspropriasjon.
- Effektuttak inntil 5MVA er bekreftet og løsningsvalget er avklart med tilgrensende netteiere, se kap. 4.4. Avtale om dette er vedlagt søknaden.
- Søknaden svarer ut punktene i NVE's veileder. Metode og nivå på utredning for de ulike fagtema er søkt tilpasset et nivå som er beslutningsrelevant.

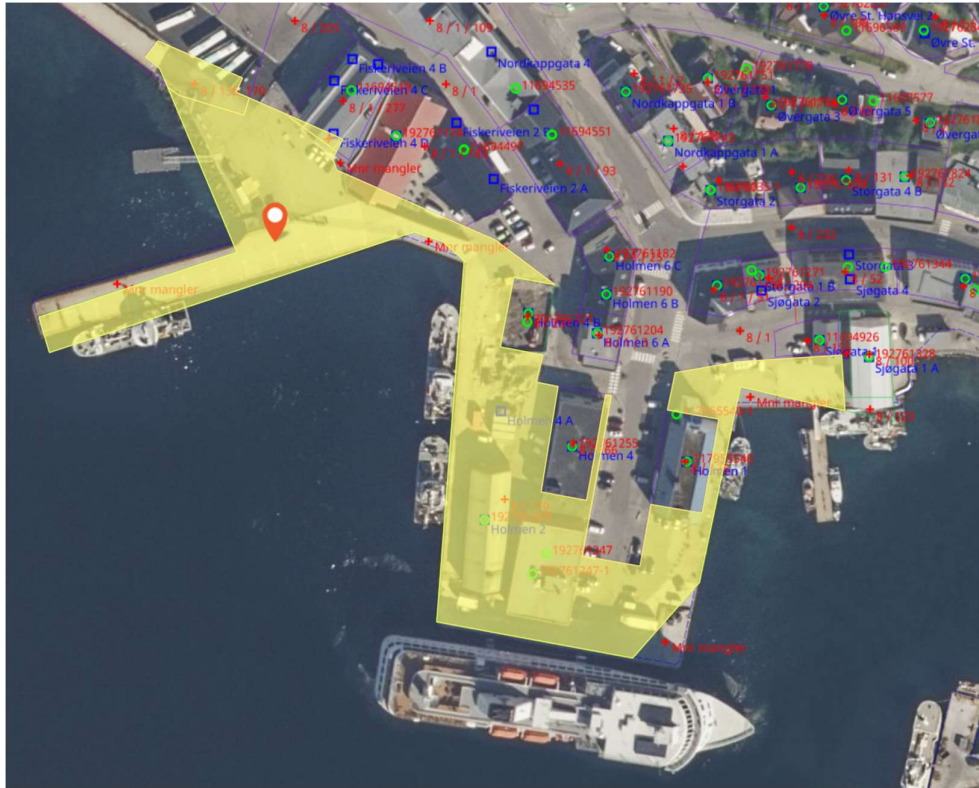
1.3.2 Overliggende kraftnett

Fjuel Nordkapp har hatt møter og tett dialog med netteier Area for å få godkjent effektuttaket. Mer info er beskrevet i kap. 4.4

1.3.3 Grunneier

Fjuel Nordkapp har hatt en prosess sammen med Nordkapp Havn KF for å lande plassering av anlegg med CMS-tårn, samt avdekket behovet for effekt. Her er det utført en rekke møter og befaringer der flere lokasjoner har blitt vurdert. Kontainerne blir plassert inne på et lagerbygg som disponeres av Nordkapp Havn og som er i umiddelbar nærhet til kaien hvor uttakene skal plasseres.

Se oversikt over eiendom i figur 1.3-1.



Figur 1.3-1: Utklipp hentet fra Eiendomsregisteret hos Kartverket.

1.3.4 Myndigheter

I forkant av innsendelse av konsesjonssøknaden er det sendt e-post med informasjon og situasjonsplan for tiltaket, og spørsmål om møte til flere aktuelle overordna myndigheter / høringsparter. I Tabell 1.3-1 er de aktuelle myndighetene listet opp, og uttalelsene oppsummert. Uttalelser og evt. referat fra møte er lagt ved søknaden i sin helhet.

Høringspart	Oppsummering svar på epost / referat fra møte
Nordkapp kommune	Tiltaket er i tråd med gjeldene planbestemmelser.
Finnmark fylkeskommune	Fylkeskommune har ingen innveier og henviser til kommunen og reguleringsplan.
Statsforvalteren	Ingen merknader.
Sametinget	Ingen merknader, men funn i anleggsområdet skal meldes til sametinget omgående.
Kystverket	Ingen merknader

Tabell 1.3-1 Oversikt over overordna myndigheter / høringsparter som er tilskrevet for forhåndsuttalelse for konsesjonssøknaden.

2 Beskrivelse av planlagte anlegg



Figur 1.3-1 Situasjonsplan for landstrømsanlegg Nordkapp havn, Honningsvåg. (Kilde: Redigert av COWI ved bruk av kart fra Kartverket og Norkart)

2.1 Beskrivelse av elektriske anlegg

Det skal etableres et høyspent landstrømsanlegg for Nordkapp Havn i Honningsvåg, Finnmark. Anlegget skal levere energi til Kysttruten som anløper skipskaia i Honningsvåg. Kysttruten vil koble seg til anlegget med en forventet effektbelastning på inntil 2500 kW i ca. 3,5 timer ved anløp. Anlegget skal bygges med 2 stk landstrømskontainere som plasseres på langs i nærliggende lagerbygg som vist i Figur 1.3-1.

Strømtilknytningen skal skje i tilknytningsskap med måler som plasseres på container. Spenningen er 22 kV med en effekt på inntil 5 MVA. Med anlegget følger det også med 2stk kabelhåndteringstårn kalt CMS. Disse er utstyrt med IEC plugger og forlengede kabler som fjernstyres av skipet ved tilkobling av landstrøm.

Det skal opprettes en kabeltrasé fra landstrømsanlegget og ut til CMS tårnene på kai. Trase vil gå delvis i betongdekket som OPI-kanal og videre åpent forlagt i rør under kai.

2.1.1 Kraftledning

Tabell 2.1-1: Beskrivelse av kabelanlegg trase 1

Generelt	
Navn	Trase til kabeltårn
Trasébeskrivelse	Lavspent kabel til kabeltårn. Delvis forlagt i ny betongkanal (OPI) og delvis forlagt langsgående under kai i trekkerør.
Trasélengde (m)	Ca. 40
Nominell spenning (kV)	690 V
Driftsspenning (kV)	690 V
Termisk grenselast (A ved 20°C)	6 x 350 A
Ryddebelte (m)	0 m
Forbudsbelte (m)	-
Kabelanlegg	
Kabeltype	TXXI enleder
Antall kabelsett og faser	6 sett 3 x 1 x 240 Cu
Kabelendemast/muffeanlegg	Termineres i landstrømskontainer i start og i kabeltårn på enden.

Grøftesnitt er vedlagt i egen tegning unntatt offentligheten.

2.1.2 Transformatorstasjon, koblingsstasjon, omformerstasjon og likeretterstasjon

Landstrømsanlegget kan ikke beskrives i detalj da utviklingen av teknologien til landstrømsanlegg stadig forbedres hvert år. Det vil være opp til leverandøren som velges for bygging av anlegget å gjøre detaljprosjektering. Hovedkomponentene kan likevel beskrives. Som enlinjeskjema (vedlagt, unntatt offentligheten) viser vil innkommende trafo være på 2,5MVA og transformerer spenningen fra 22kV ned til 690V, leverandøren kan velge å dele opp innkommende trafo opp i mindre trafoer. Transformator vil være tørrisolert, dvs. ingen komponenter i anlegget vil være oljekjølt. Dette gjør at det ikke bygges trafoceller. Inntaksbryter vil begrenses til 5MVA.

Anlegget vil også ha et sett med 690V frekvensomformere som samlet har en kapasitet på 2,5MVA. De vil være av typen active front end med væskekjøling som er beregnet for landstrømsanlegg. Leverandøren velger selv inndeling og antall. Frekvensomformerne er nødvendig for å kunne gi 60Hz til skip som opererer med denne frekvensen. I tillegg egner omformerne seg godt til innfasing til skipene når de kobler seg på. All spenningsregulering skjer i omformerne som kjører ut riktig spenning, som igjen blir sendt ut til CMS via galvanisk skille. Omformere kan også generere reaktiv effekt ut på nett dersom det er ønskelig.

For å sikre forskriftsmessige krav til THDi vil det installeres sinusfilter i form av spoler og kondensatorer på begge sider av frekvensomformerne.

Anlegget vil ha 6 utgående kurser rated for maks 350A per kurs. Anlegget vil ha minst 2 stk. galvaniske skiller på utgående kurser. Denne løsningen velges for å i fremtiden kunne ha mulighet for tilkobling av opp til 2stk skip samtidig.

Hele anlegget blir prefabrikkert i containere fra fabrikk. Innsiden av containerne er væskekjølt, noe som gjør at de ikke har ventilasjonsrister eller andre åpninger, og dermed er helt tette. På fasade av lagerbygget skal det plasseres luft-til-væske-kjølere med tilhørende vifter, som kan være en potensiell kilde til lokal støy rundt anlegget. Tilstøtende lagerbygg skal rives slik at støy vil fordele seg ut over kaiområdet og havet hvor det ikke er persontrafikk.

For framtidig utnyttelse av varmetap fra landstrømsanlegget planlegges det å sette av avgrensning med blindflens fra det væskekjølte anlegget som via en varmeveksler kan levere varme til et vannbårent varmeanlegg til bygg etc.

2.1.3 Eksisterende elektriske anlegg som skal rives

Temaet er ikke relevant i denne konsesjonssøknaden.

2.2 Beskrivelse av alternative traseer og plasseringer

Det søkes ikke om flere alternativer. Prosjektet har kun klart å avdekke ett bestemt område som ikke kolliderer med fremtidig utvikling av havneområdet.

2.3 Beskrivelse av permanente og midlertidige hjelpeanlegg

Tiltaksområdet ligger på eksisterende kai med tilhørende infrastruktur og vil ikke ha behov for permanente hjelpeanlegg som vei, sikringstiltak mot naturfare, masseuttak, masselager, rigg- og anleggsplass og landingsplass for helikopter. Det vil være et begrenset behov for midlertidige hjelpeanlegg. Det er satt av 60 m² til rigg- og anleggsområde i tilknytning til bygging av landstrømsanlegget. Arealet er asfaltert og benyttes i dag som et utendørs lager og parkering for havneområdet.

2.4 Beskrivelse av anleggsarbeidene

Tiltaket krever minimalt med anleggsarbeider. 1 stk. kabeltrasé skal graves ca 10 meter langs lagerbygg før den fortsetter åpent forlagt under kai ca 30 meter frem kabeltårnene (2 stk). Overflaten består av delvis betong og belegningsstein.

Det skal ikke graves noen stor grop for selve anlegget. Her plasseres det i eksisterende lagerbygg.

Kabeltårnene skal plasseres på et felles plassbygd betongelement som også skal fungere som føringsvei for tilførselskabler.

Det er planlagt at grunnarbeidene gjøres ferdig Q3 2026. Grunnarbeidet er ikke avhengig av vær/føreforhold. Det vil bli benyttet 1 gravemaskin med en størrelse på mellom 15-25 tonn. Masser vil bli kjørt inn og ut med 1 lastebil. Videre vil andre småmaskiner bli benyttet, slik som vibrasjoner, kompressorer og betongkutter. Det er antatt at grunnarbeidene vil ta ca. 1 måned.

Installasjonsarbeidet under kai er sterkt avhengig av tidevann samt bølgehøyder. Dette arbeidet er planlagt Q3 2026 med en varighet på ca. 1 måned.

Under kaien skal det monteres trekkerør som festes til den eksisterende kai-konstruksjon. Det kjernebores opp i nytt fundament for kabeltårn, slik at trekkerørene kan heltrekkes gjennom dekket. Det blir nødvendig med 1-2 stk. åpne småbåter for arbeidet under kai.

Det er eksisterende veger inn og ut av anleggsplassen, slik at det ikke er behov for etablering av nye veger eller avkjørsler.

På grunn av grunnarbeidene og tiltakets begrensede omfang, er det vurdert at det ikke er behov for noen MTA plan (detaljplan) etter evt. godkjent konsesjon.

2.5 Beskrivelse av klimaløsninger

Anleggsgjennomføringen er av såpass begrenset omfang at det ikke er vurdert behov for spesielle klimaløsninger i denne fasen.

2.6 Visualisering av planlagte anlegg

Det er i arbeidet utviklet en 3D-modell for å illustrere tiltakets utstrekning og omfang. Selv om modellen ikke er 100% naturtro, så gir den likevel viktig informasjon om tiltakets utforming og uttrykk.

På kaien er det kun kabelhåndteringstårnene til anlegget som blir synlige. Kabelføringer kommer opp fra undersiden av kai og containere står plassert inne i lagerbygg like bak.

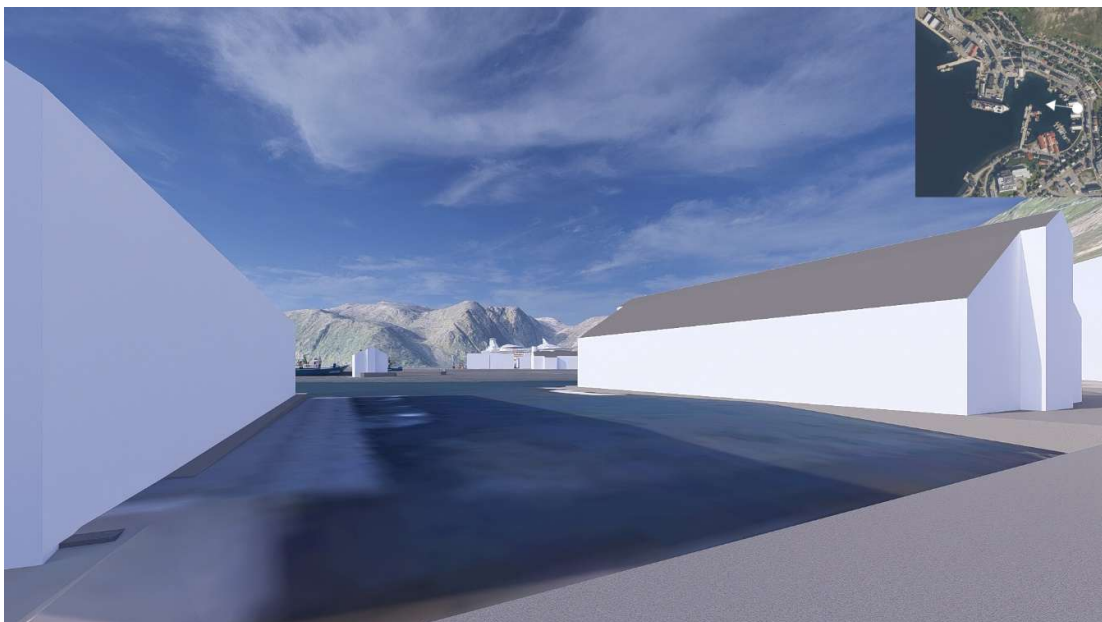
Eksisterende lagerbygg på kai blir revet og fremtidig situasjon blir som vist på illustrasjon i Figur 2.6-1 hvor området bak CMS blir åpent.



Figur 2.6-1 Utklipp fra 3D-modell viser tiltaket sett fra havet, mot nord-øst. Illustrasjon: COWI.



Figur 2.6-2 Utklipp fra 3D-modell viser tiltaket sett fra brygge, sett mot nord-nordvest. Illustrasjon: COWI.



Figur 2.6-3 Utklipp fra 3D-modell viser tiltaket sett fra Sjøgata mellom Sjøgata 5 og 7, sett mot nord-vest. Illustrasjon: COWI.



Figur 2.6-4 Utklipp fra 3D-modell viser tiltaket sett fra pir, sett mot sør-øst. Illustrasjon: COWI.

3 Behovet for å gjøre tiltak

I 2024 var første året med større klimagassutslipp fra tilreisende cruiseskip til Norge enn hele landets flytrafikk (KSU.no). Cruiseskipene som besøker Norge er ansett som en klimaversting (Forskning.no, 2019) og slipper ut mer enn 5 ganger så mye NO_x gasser som all annen innenriks skipsfart. Mens personbilparken i Norge slipper ut rundt 13.000 tonn NO_x, står cruisetrafikken for nesten 19.000 tonn. I tillegg til skade for klimaet kan NO_x også gi helseplager som astma. (Enviroment, 2019)

Hurtigruten ligger daglig 3,5time til kai i Nordkapp og levering av landstrøm til hurtigruten kan derfor gjøre en stor forskjell i CO₂ og NO_x utslippene i Honningsvåg.

Tiltaket gjøres derfor utelukkende for å redusere utslipp fra skipstrafikk, og det er helt nødvendig i den grønne omstillingen da dette er å anse som «lavthengende frukter» i å få ned store utslippstall. Tiltaket er også ønsket av Nordkapp kommune, Area og Nordkapp Havn.

3.1 Beskrive dagens driftssituasjon

I dag finnes det ikke utbygd landstrømskapasitet for større skip i Honningsvåg.

3.2 Beskrive framtidig utvikling

Hurtigruten fullførte i 2025 et av de største miljøoppgraderingsprosjektene i Europa. De vil ombygge tre skip til moderne hybridskip, med batteripakker og nye motorer. Både denne ombyggingen og en rekke andre tiltak vil redusere CO₂-utslipp med 25 % og NO_x-utslipp med minst 80 % (Hurtigruten, 2026). Bygging av landstrømsanlegg gjør det mulig for skip å slå av egne dieselgeneratorer når de ligger ved kai, og i stedet bruke elektrisitet fra land. Landstrømsanlegget kan derfor både forsyne skipene med strøm og i tillegg lade batteriene om bord. Kysttruten, som trafikkeres av Hurtigruten og Havila sine skip, vil i Nordkapp havn være tilkoblet landstrøm i ca. 3,5 timer per døgn. Bruken av landstrøm bidrar ikke bare til redusert lokal støy i kaiområdet, men er et viktig klimatiltak fordi det hjelper havner og rederier med å nå nasjonale og internasjonale klimamål for utslippsreduksjon.

Nettilknytningen blir på 5 MVA, men anlegget bygges med 2,5 MVA kapasitet i første omgang. Anlegget er derfor forberedt for fremtiden og videre utbygging. Det er ikke forventet at anlegget til kysttrutekaien trenger forsterkning eller utskiftning av hovedkomponenter i sin levetid. Derimot vil en videre utbygging av landstrøm til flere kaier kreve flere komponenter og egne tilførsler. Fjuel Nordkapp AS vil da sende en endring på denne konsesjonen før videre utbygging skal skje.

3.3 Beskrive konsekvenser i fravær av tiltak

Konsekvensen med fravær av tiltak er at rutetrafikk som anløper kaiene vil fortsette å slippe ut betydelige mengder CO₂ og NO_x gasser i Honningsvåg.

4 Samfunnsøkonomisk vurdering og tekniske forhold

Hele investeringen blir gjort av Fjuel Nordkapp AS som er et privat selskap. Den totale kostnadsrammen er estimert til 19.122.490 MNOK der Enova støtter med 5.043.782 NOK. Det er ikke laget en samfunnsøkonomisk vurdering av konseptet.

4.1 Samfunnsøkonomisk vurdering av konsepter

4.1.1 Beskrive nullalternativet

Nullalternativet er at det ikke bygges noe landstrømansanlegg i Honningsvåg. Utslippene fra skipsnæringen vil derfor fortsette å forurense Nordkapp kommune.

4.1.2 Beskrive alternative konsepter

Det er ingen reelle alternative konsepter til omsøkt landstrømsanlegg.

4.1.3 Vurdere virkninger, usikkerhet, sammenstille og anbefale konsept

Ikke relevant når hele investeringen og risikoen ligger på et privat selskap.

4.1.4 Beskrive eventuelle fordelingsvirkninger

Tilkobling av skip til landstrøm vil redusere bruk av dieselmotorer i perioden de ligger til kai. Dette vil gi både bedre luftkvalitet og mindre utslipp lokalt og mindre støy og være svært positivt for de som bor og arbeider i og ved Nordkapp havn. Lokalbefolkningen som bor innenfor en radius av 1 km fra anlegget vil i tillegg oppleve mindre støy og synlig forurensning. De øvrige innbyggerne i Nordkapp kommune vil ikke oppleve de samme fordelene i like stor grad.

4.2 Samfunnsøkonomisk vurdering av tekniske løsningsvalg innenfor valgt konsept

Det er ingen andre reelle løsningsvalg for anlegget.

4.3 Begrunnelse for teknisk utforming av omsøkte anlegg

Bakgrunnen for valg av effekt, spenning og frekvens er basert på landstrømstandard IEC 80005-3. Det er denne internasjonale standarden rutetrafikken til Kystruten benytter. Dette sikrer et korrekt grensesnitt mellom kai og skip.

4.4 Nettkapasitet for produksjon/forbruk

Area vil bruke sin områdekonsesjon for å føre strøm helt inn til tavlen på anlegget. Det ble sendt inn forespørsel til Statnett via Area om Fjuel Nordkapp kan ta ut inntil 5,0MVA effekt i Honningsvåg. Area vil håndtere dette videre med tanke på regelverk og gjennomføring. Det betyr at kapasitet i Regionalnett og distribusjonsnett er bekreftet, og Fjuel Nordkapp kan tilknytte seg nettet i hht. nettilknytningsavtale. Area vil også være driftsansvarlig for høyspentdelen av anlegget.

Avtalen med Area er vedlagt denne søknaden.

4.5 Øvrige økonomiske forhold

4.5.1 Anleggsbidrag

Det skal ikke tas anleggsbidrag for tiltaket. Fjuel Nordkapp må betale anleggsbidrag til Area for å tilknytte seg til deres 22 kV nett.

4.5.2 Ekstern finansiering

Som tidligere beskrevet har tiltaket fått Enova støtte på 5.043.782 NOK.

Tilskuddsbrev er vedlagt denne søknaden.

5 Virkninger for miljø og samfunn

5.1 Innledning

For kraftledninger, transformatorstasjoner og omformerstasjoner, koblingsanlegg m.m. som krever konsesjon etter energiloven, skal konsekvenser for miljø og samfunn utredes i tråd med kravene i forskrift om konsekvensutredning.

I dette kapitlet vil det gis en vurdering av tiltakets virkning for miljø og samfunn. Temaene som beskrives og vurderes følger av NVE sin nettbaserte veileder for søknad om anleggskonsesjon for nettanlegg.

Utredningenes omfang er tilpasset tiltaket i tråd med forskrift om konsekvensutredning § 17 første ledd (Forskrift om konsekvensutredninger, 2017), som sier at innhold og omfang skal tilpasses det aktuelle tiltaket og være beslutningsrelevant. Det er flere utredningstema som er vurdert til å ikke være beslutningsrelevante for tiltaket og som dermed kun er kort gjennomgått for å gi forståelse for hvorfor de er vurdert å ikke være beslutningsrelevante eller hvorfor de har ikke blitt vurdert.

5.1.1 0-alternativet

Nullalternativet er dagens situasjon, uten landstrømsanlegg i Honningsvåg. Arealet vil brukes som en del av havneområdet slik som i dag.

5.2 Arealbruk og forholdet til planer og verneområder

5.2.1 Beskrivelse av arealbehov

Tiltakene legger beslag på ca. 10 m² for CMS tårnene på kaien i Honningsvåg i Nordkapp havn. Kontainere for landstrømsanlegget har et areal på 40 m². Det skal plasseres i et eksisterende lagerbygg og det vil derfor ikke bli behov for nye areal. Området er regulert til "Sentrumsformål" i områdereguleringen for Honningsvåg sentrum. I arealressurskart AR5 er området registrert med arealtype «Bebyggd» som vil si at arealet er utbygd eller betydelig opparbeida, samt tilstøtende areal som i funksjon er nært knyttet til bebyggelsen (NIBIO, 2026).

5.2.2 Forholdet til bebyggelse

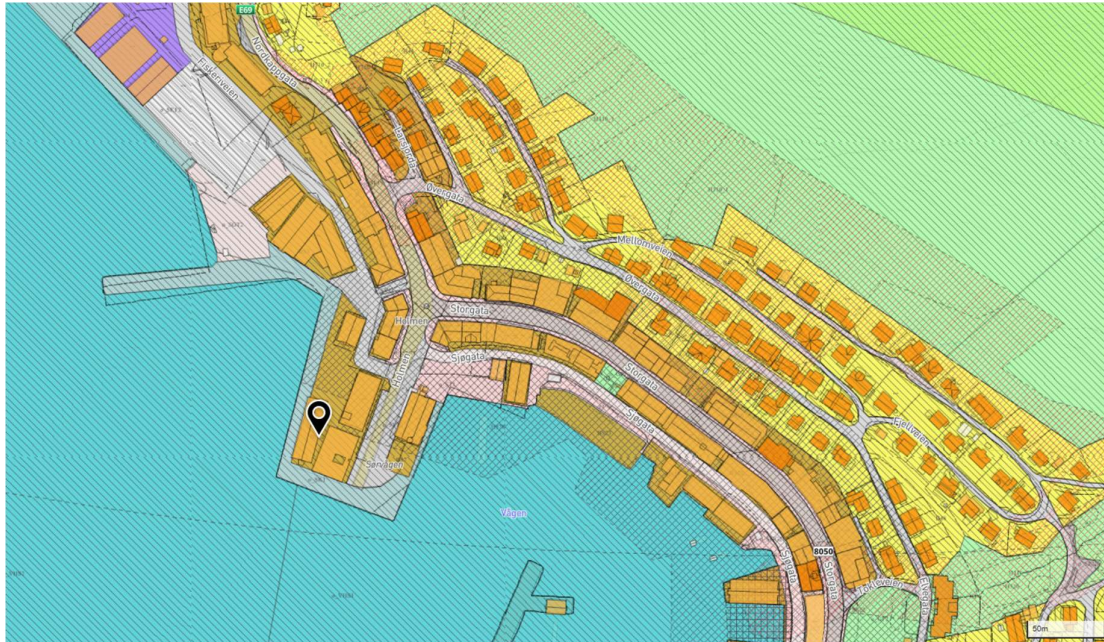
Området hvor tiltakene er plassert er et havneområde, og det er ingen barnehager, skoler eller boliger innenfor et område på 50 meter. Bebyggelsen som ligger i nærheten av tiltakene er lagerbygg, kontorbygg, museum og butikker.

5.2.3 Nødvendige offentlige og private tiltak

For at anlegget skal få tilknytning til Area sitt 22 kV-nett med en kapasitet på 5 MVA, må Area legge en kabel fra Fiskerveien 6 B til landstrømsanlegget. Kabeltraseen vil være omtrent 300 meter lang og vil bli etablert innenfor Areas områdekonsesjon.

5.2.4 Forholdet til andre offentlige og private planer

Tiltakene er i tråd med overordna planer og gjeldende reguleringsplan.



Figur 5.2-1 Utklipp fra områderegulering for Honningsvåg sentrum. Tiltaket ligger innenfor feltbestemmelse BS22 Sentrumsformål. Forholdet til verneområder

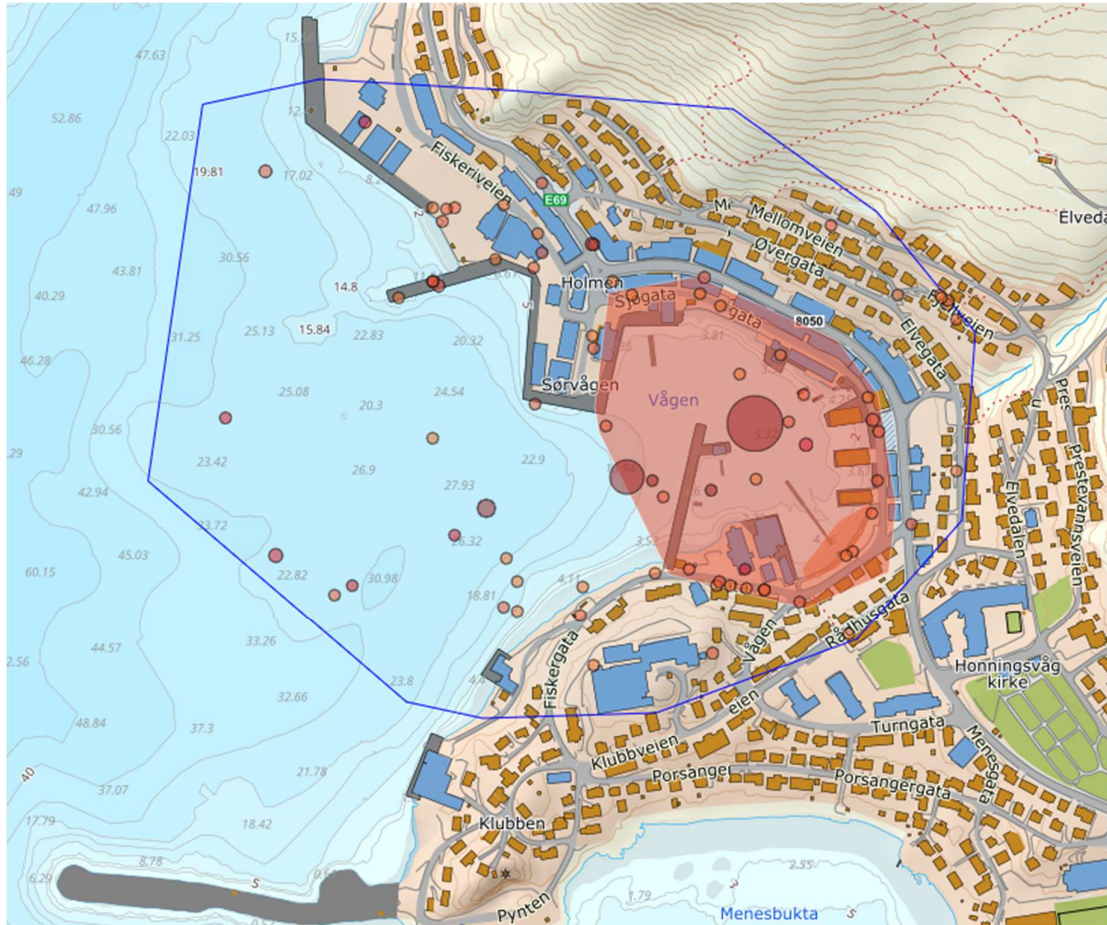
Tiltakene kommer ikke i konflikt med eller ligger nær områder/objekter som er vernet eller planlagt vernet etter naturmangfoldloven, kulturminneloven, plan- og bygningsloven eller vassdrag vernet etter «Verneplan for vassdrag».

5.2.5 Nødvendige tillatelser etter annet lovverk

Tiltakene utløser ikke behov for tillatelser etter annet lovverk.

5.3 Naturmangfold

Det er gjennomført søk i Naturbase og Artskart, for å avdekke rødlistet arter innenfor et definert influensområde. Basert på disse funnene er det funnet 30 typer rødlistet fuglearter.



Figur 5.3-1: Utklipp fra Artskart (Artsdatabanken og GBIF-Norge, 2025) med observasjoner etter år 2000.

Vitenskapelig navn ↓	Autor ↓	Norsk navn ↓	Kategori ↓	Antall observasjoner ↓
<i>Larus argentatus</i>	Pontoppidan, 1763	gråmåke	● VU	110
<i>Passer domesticus</i>	(Linnaeus, 1758)	gråspurv	● NT	100
<i>Cephus grylle</i>	(Linnaeus, 1758)	teist	● NT	53
<i>Rissa tridactyla</i>	(Linnaeus, 1758)	krykkje	● EN	51
<i>Larus canus</i>	Linnaeus, 1758	fiskemåke	● VU	48
<i>Somateria mollissima</i>	(Linnaeus, 1758)	aerfugl	● VU	33
<i>Phalacrocorax carbo</i>	(Linnaeus, 1758)	storskarv	● NT	32
<i>Haematopus ostralegus</i>	Linnaeus, 1758	tjeld	● NT	24
<i>Chloris chloris</i>	(Linnaeus, 1758)	grønnfink	● VU	23
<i>Fratercula arctica</i>	(Linnaeus, 1758)	lunde	● EN	12
<i>Alca torda</i>	Linnaeus, 1758	alke	● VU	11
<i>Fulmarus glacialis</i>	(Linnaeus, 1761)	havhest	● EN	8
<i>Chroicocephalus ridibundus</i>	(Linnaeus, 1766)	hettemåke	● CR	8
<i>Stercorarius parasiticus</i>	(Linnaeus, 1758)	tyvjo	● VU	7
<i>Uria aalge</i>	(Pontoppidan, 1763)	lomvi	● CR	7
<i>Clangula hyemalis</i>	(Linnaeus, 1758)	havelle	● NT	5
<i>Tringa totanus</i>	(Linnaeus, 1758)	rødstilk	● NT	4
<i>Circus aeruginosus</i>	(Linnaeus, 1758)	sivhauk	● NT	2
<i>Larus argentatus subsp. argentatus</i>	Pontoppidan, 1763		● VU	2
<i>Poecile montanus</i>	(Conrad von Balenstein, 1827)	granmeis	● VU	2
<i>Cephus grylle subsp. arcticus</i>	(C. L. Brehm, 1824)		● NT	1
<i>Apus apus</i>	Linnaeus, 1758	tårnseiler	● NT	1
<i>Sturnus vulgaris</i>	Linnaeus, 1758	stær	● NT	1
<i>Hydrocoloeus minutus</i>	(Pallas, 1776)	dvergmåke	● VU	1
<i>Melanitta fusca</i>	(Linnaeus, 1758)	sjøorre	● VU	1
<i>Loxia leucoptera</i>	J. F. Gmelin, 1789	båndkorsnebb	● VU	1
<i>Aythya marila</i>	(Linnaeus, 1761)	bergand	● EN	1
<i>Sterna hirundo</i>	Linnaeus, 1758	makrellterne	● EN	1
<i>Calcarius lapponicus</i>	(Linnaeus, 1758)	lappspurv	● EN	1
<i>Uria lomvia</i>	(Linnaeus, 1758)	polarlomvi	● CR	1
Totalt 30 taksoner				

Figur 5.3-2: Utklipp fra Artskart (Artsdatabanken og GBIF-Norge, 2025) med statistikk med rødlistede fuglearter innenfor influensområde markert med blått i Figur 5.3-1.

Av andre typer rødlistet arter er det funnet 6 taksoner av nær truet og sårbare arter i influensområdet, men ingen av disse ligger nær tiltaksområdet.

Vitenskapelig navn ↓	Autor ↓	Norsk navn ↓	Kategori ↓	Antall observasjoner ↓
<i>Dryas octopetala</i>	L.	reinrose	● NT	2
<i>Eriophorum scheuchzeri subsp. scheuchzeri</i>		fjellsnøull	● NT	2
<i>Salmo salar</i>	Linnaeus, 1758	laks	● NT	1
<i>Rangifer tarandus</i>	(Linnaeus, 1758)	rein	● NT	1
<i>Halichoerus grypus</i>	(Fabricius, 1791)	havert	● VU	1
<i>Grimmia plagiopodia</i>	Hedw.	fugleknausing	● VU	1
Totalt 6 taksoner				

Figur 5.3-3: Utklipp fra Artskart (Artsdatabanken og GBIF-Norge, 2025) med statistikk med andre type rødlistet arter innenfor influensområde markert med blått i Figur 5.3-1.

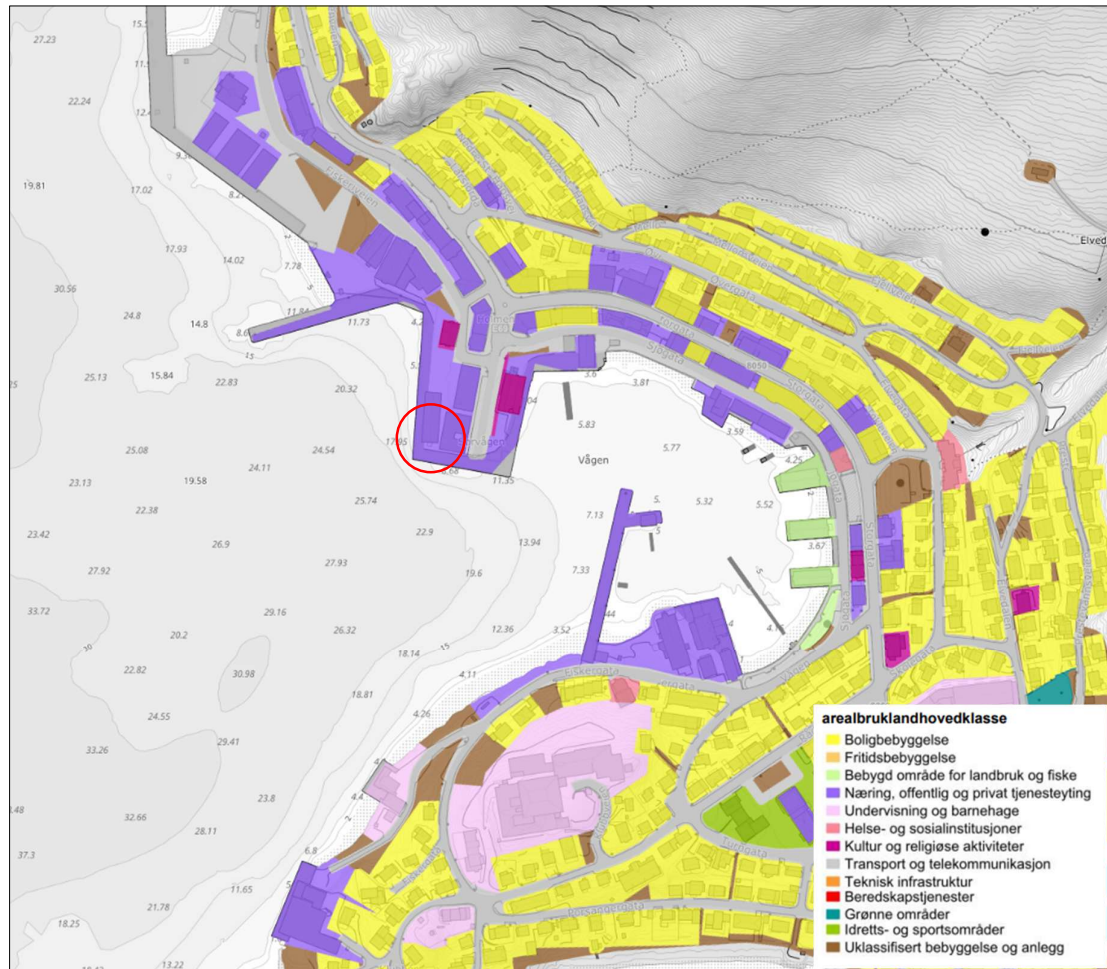
Arealet er et betonglagt havneområde med harde flater og bygninger. Lagerbygningen som landstrømsanlegget skal settes inn i er bygd opp av betong vegger og tak. Siden tiltaksområdet er sterkt påvirket av mennesker, er naturmangfoldet avgrensa. Likevel finnes det hekkende fugler som en bør ta hensyn til. Området er allerede støyende på grunn av skip som ligger til kai, men en bør unngå å øke støy i hekkeperioden til sjøfugl, som kan regnes fra ca. 15.april til 15.august.

5.4 Landskap

Influensområdet er området som kan bli påvirket av tiltaket midlertidig eller permanent. For tema landskap er synligheten av tiltaket en viktig faktor i avgrensningen av influensområdet. For denne vurderingen har avstand, terrengforming og de bygde omgivelsene blitt vektlagt ved avgrensning av influensområdet. Siden landstrømsanlegget skal installeres i en eksisterende bygning, vil det primært være tårnets synlighet som påvirker området visuelt. Tårnet er markert med en rød prikk i Figur 5.4-1. Det skal plasseres i venstre hjørne på kaien, bak Hurtigrutens terminalbygning. Tårnet har en høyde på 10 meter. Figur 5.4-1 viser et bilde fra Google Maps med nærmeste mulig observasjonsavstand, der tårnet vil kunne være synlig. Basert på denne figuren kan man konkludere med at tårnet i liten grad vil være synlig utenfor kaiområdet.



Figur 5.4-1: Utsikt til tiltaket 200 meter unna. (Kilde: Google Maps View fra juli 2025). Rød prikk viser hvor bildet er tatt.



Figur 5.4-2: Arealbruk (Kilden, 2026)

Dagens situasjon

I det nasjonale referansesystemet for landskap, er Norge delt inn i 45 landskapsregioner (Puschmann, 2005). Disse er basert på landskapets hovedform, landskapets småformer, vann og vassdrag, vegetasjon, jordbruksmark og bebyggelse og tekniske anlegg. Influensområdet ligger i landskapsregionen kystbygdene i Vest-Finnmark, og underregionen Sørøya/Magerøya.



Figur 5.4-3 Bildet viser oversiktsbilde av Honningsvåg. Kilde: (RadioNordkapp, 2023)

Tiltaksområdet ligger på Nordkapp havn i Honningsvåg. Kaien er et havneområde med lagerbygg, butikk og kontor. Området er preget av asfalt og betongflater.



Figur 5.4-4 Illustrasjonen viser tiltaksområdet med utsyn mot nord-øst. Kilde: (COWI)

Delområde

Tiltakene er avgrenset og det er kun ett delområde for landskap. Det er vurdert at delområdet for tiltaket vil være sammenfallende med de fysiske tiltakene på land, og de nærliggende omgivelsene på havna.



Figur 5.4-5 Utklipp fra 3D-modell viser tiltaket sett fra brygge, sett mot nord-nordvest. Kilde: (COWI)

Verdi

Delområdet er uten innslag av natur, men havneområdet er karakteristisk for en havneby som Honningsvåg. Området består av ensartet bebyggelse uten særlig karakter, og fremstår noe monotont. Bebyggelsen er strukturert langs tydelige ferdselsårer på land og sjø, som følger hovedtrekkene i landskapet. Området er typisk for en havn i bruk, med lave lager-/kontorbygg, og store asfalterte flater. Delområdet er vurdert til å ha **noe verdi**.

Påvirkning

Landskapet er vurdert til å få samme fremtoning som før tiltaket ble gjennomført. Tiltaket medfører ikke endringer for landskapet når det gjelder struktur og lesbarhet, og tiltaket har samme formspråk som førsituasjonen. Når det gjelder fjernvirkning er tiltaket begrenset både i høyde og omfang, og skiller seg lite ut fra omkringliggende omgivelser. Fjernvirkning av tiltaket vurderes å være liten. Tiltakets påvirkning på delområdet blir vurdert til å gi en **ubetydelig endring**.

Konsekvens

Delområdet er gitt noe verdi og påvirkningen er vurdert til å gi en ubetydelig endring. Konsekvensen av tiltaket for delområdet blir dermed **(0) ubetydelig konsekvens**.

Det er vurdert at eventuelle midlertidige og indirekte virkninger av tiltaket vil være svært begrenset for fagtema landskap. Det er ikke vurdert skadereduserende tiltak, med tanke på at tiltakets omfang gir ubetydelig konsekvens.

Det er vurdert at det er lite usikkerhet ved utredningen, ettersom det foreligger en god beskrivelse av tiltakets form og plassering, samt at området tiltaket plasseres i ikke er sårbart for endringer av denne typen.

5.5 Kulturminner og kulturmiljø

Fagtema kulturminner er i miljødirektoratet sin håndbok om konsekvensutredning av klima og miljø, M-1941 (Miljødirektoratet, 2025a), definert som alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø. Dette inkluderer lokaliteter det knytter seg historiske hendelser, tro eller tradisjon til. Med kulturmiljøer menes områder hvor kulturminner inngår som del av en større helhet eller sammenheng.

Det er gjort søk i kulturminnedatabasen Kulturminnesøk (Riksantikvaren, 2026) for å innhente kunnskapsgrunnlag om dagens situasjon for fagtemaet. Det aktuelle landstrømsanlegget vil ligge innenfor områderegulering av Honningsvåg sentrum, der det i forbindelse med dette planarbeidet ble gjort en omfattende konsekvensutredning av viktige kulturminner og -miljøer i 2022 ("Honningsvåg sentrum - områdereguleringsplan med KU"). Her vises det til at deler av Honningsvåg sentrum er avsatt som et "Kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse", blant annet med bakgrunn i gjenreisningsbebyggelsen.

Figur 5.5-1 viser utdrag fra kulturminnedatabasen Askeladden. Området markert brunt er Honningsvåg Sentrum BSR (K49), dette har vernestatus i nasjonal kulturminneinteresse.



Figur 5.5-1 Kartillustrasjonen er hentet fra Askeladden, og viser registrerte kulturminner i forhold til tiltaksområdet (illustrert med rund sirkel). Det brune arealet markerer område avsatt som "Kulturmiljø og landskap av nasjonal interesse" Kilde: (Riksantikvaren, 2026)

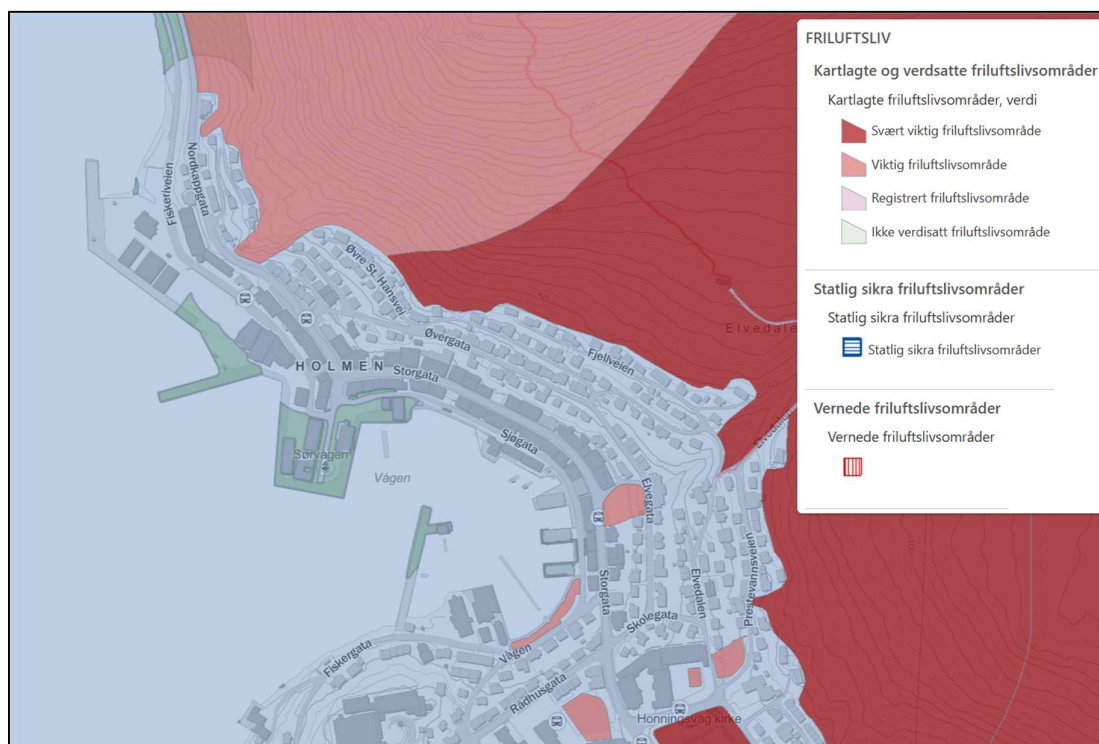
Tabell 5.5-1: Registrerte kulturminner i området.

Registrering	Kulturminnetype	Vern
ID272041	"Mariell" Fiskefartøy fra første kvartal av 1900-tall	Vernet fartøy
ID87474	"Fiskernes servicestasjon" Fiskevær-sjøbruksanlegg	Vedtaksfredet
ID224397	Forretningsbygg, gjenreisningshus fra 1950	Ikke fredet
ID276198	Telefonkiosk	Statlig listeført
ID84623	Honningsvåg kirke fra 1800-tallet	Statlig listeført

Det ligger flere vernede og vedtaksfredede registreringer øst for Vågen. Ingen av de registrerte kulturminnene vil bli direkte påvirket av tiltaket med ladestasjon. Kulturminnene er konkrete spor av den markante historien i Honningsvåg, med særlig tilknytning til kystkulturen. De er fremhevet som viktige gjennom vedtaksfredning. Ladeanlegget vil plasseres i eksisterende lagerbygning mer enn 280 meter unna sjøhusene. Det vil kun være tårnet som blir synlig, men på grunn av avstand vil det trolig gi liten synlighet og vurderes ikke å forringe kvaliteten av kulturminnene.

5.6 Friluftsliv

Basert på den innhentede informasjonen om dagens situasjon i og omkring tiltaksområdet, vurderes det at viktige eller svært viktige friluftslivsområder ligger i en slik avstand at eventuell påvirkning fra tiltaket vil være ubetydelig. Under anleggsperioden vil det kunne oppstå noe påvirkning på kaiområdet, men siden tiltaket er av begrenset omfang, forventes konsekvensene å bli små. Ut fra innhentet kunnskapsgrunnlag er det vurdert at det ikke er behov for å utrede fagtema friluftsliv nærmere.



Figur 5.6-1 Kartillustrasjonen viser kartlagte friluftsområder som er registrert i Naturbase. Tiltaksområdet er illustrert med svart stiplert linje og rosa markering. Kilde: (Miljødirektoratet, 2025b)

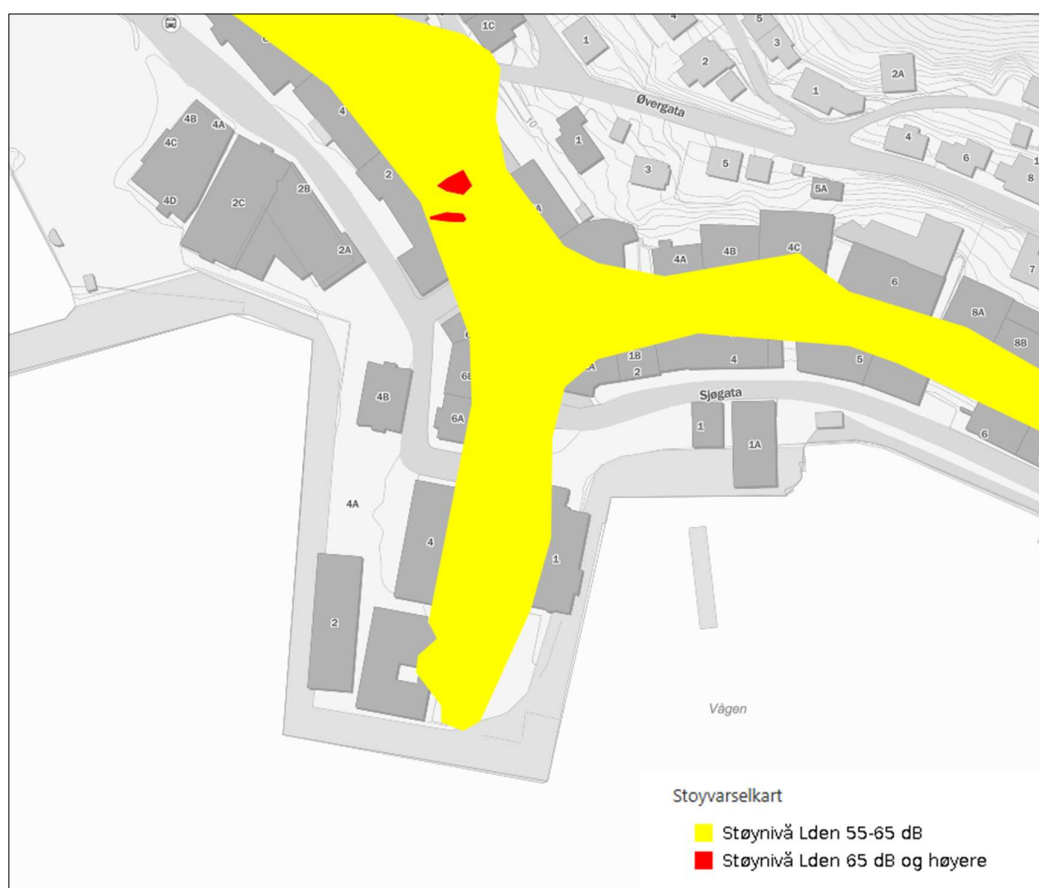
5.7 Reiseliv

Landstrømsanlegget skal legge til rette for at skip kan koble seg til landstrøm i perioden de ligger til ved Honningsvåg kai. Ved at cruiseskipene kobler seg til landstrøm vil det bli mindre støy og eksos fra skipet mens det ligger til kai, noe som vil være positivt for de som oppholder seg i nærheten av havna og de reisende som ankommer med Kystruten. Mindre støy og utslipp fra skipstrafikken vil bidra positivt til å gjøre Kystruten mer miljøvennlig den tiden skipene ligger til havn.

5.8 Støy

Støy vurderes ikke som et relevant tema. Tiltaket vil ikke medføre økt støy for støyfølsom bebyggelse iht. retningslinjen T-1442 (Klima- og miljødepartementet, 2021). Herunder boliger, skoler, barnehager, helsebygg og stille områder.

Tiltaksområdet ligger ytterst på kaiområdet i Honningsvåg sentrum. Området er regulert til sentrumsformål. Dette innbefatter forretninger, tjenesteyting, kontor, hotell/overnatting og bevertning. Planbeskrivelsen til arealplanen "Områderegulering for Honningsvåg sentrum" (Nordkapp kommune, 2026) opplyser at det i noen sentrumsformålsregulerte soner åpnes for etablering av boliger. Det er imidlertid ikke angitt noen reguleringsplaner som viser hensikt med å etablere boliger på kaien. Avstanden mellom tiltaksområdet og nærmeste, støyfølsomme bebyggelsen lenger inn er ca. 130 m.



Figur 5.8-1. Støysone kart fra Statensvegvesen fra (Miljødirektoratet, 2022), original kilde (Statensvegvesen - Kartverket, 2022).

Erfaring tilsier at støy fra skipene som ligger til kai, minker når de har mulighet til å kople seg til landstrømsanlegg. Dessuten skal anlegget stå inne i et eksisterende lagerbygg. Det vil forekomme lokal støy fra tørrkjølerne, imidlertid er det allerede ventilasjonsanlegg på nabobygget som genererer støy. Tilstøtende lagerbygg skal også rives slik at støy fra tørrkjølere vil fordele seg ut over kaiområdet hvor det ikke er persontrafikk. Det skal utføres støymålinger under idriftsettelse og igangkjøringsfase for å vurdere om det er nødvendig med støydempende tiltak med hensyn til nærliggende næringslokaler i samme bygg.

5.9 Forurensning

I forbindelse med konsesjonssøknaden skal det vurderes om tiltaket kan gi utslipp og forurensning av luft, vann (inkl. drikkevann) eller grunn/sedimentområder. Dersom tiltaket kan medføre forurensning med varige virkninger, skal dette konsekvensutredes iht. metodikken i KU-veileder for klima og miljø (M-1941) (Miljødirektoratet, 2025a).

I henhold til håndbok M-1941 skal det gjennomføres en konsekvensutredning dersom områder med forurenset grunn hvor løsmassene er forurenset med helse- eller miljøfarlige stoffer (fra f.eks. industri, avfallshåndtering eller annen virksomhet) påvirkes av tiltaket.

Ved etablering av tiltaket, ny kabelgrøft og transformatorstasjon i kontainer, vil det være behov for boring/graving i allerede etablert betong og kanskje underliggende løsmasser. COWI er ikke kjent med at betongen eller løsmassene innenfor området dekket av konsesjonssøknaden er undersøkt for potensiell forurensning. Da det ikke er gjennomført undersøkelser av betong og underliggende løsmasser innenfor området vil det ikke være mulig å gjøre en full konsekvensvurdering av forurensning. Det er i stedet gjort en innledende vurdering av potensiell forurensning og vurdering av behovet for miljøteknisk grunnundersøkelse.

5.9.1 Planlagt tiltak

Tiltaket planlegges ved allerede etablert kai for skipstrafikk. Tiltaket vil legge til rette for at skipstrafikk kan koble seg til landstrøm mens de ligger til kai. Det er planlagt graving/boring i etablert betong for å legge til rette for kabelgrøft, og planlagt gravedybde er 50 cm fra dagens topp terreng. Det er ikke planlagt graving i løsmassene under betongen.

I driftsfasen vil selve tiltaket ha generelt liten innvirkning på området. Bieffektene fra tiltaket vil være betydelige, og ha positiv innvirkning på lokalmiljøet og reduserte CO₂-utslipp fra skipstrafikken.

Med hensyn til forurensning vil det være størst potensiale for forurensning i anleggsperioden ved etablering av tiltaket.

5.9.1.1 Forurensende aktivitet

I underliggende punkt er ulike aktiviteter som kan føre til forurensning i anleggs- og driftsfasen nevnt.

Anleggsperioden

I forbindelse med etablering av tiltaket kan flere kilder føre til forurensning.

- Anleggsmaskiner (gravemaskiner, lastebiler og kraner)
 - Lekkasje av olje, drivstoff eller hydraulikkvæske.
- Eksponert betong og jordmasser
 - Avrenning fra oppgravd betong/jord kan føre til spredning av partikler til nærliggende areal og resipient, samt vann med høy pH-verdi.
 - Sterk vind og tørre løsmasser kan føre til spredning via støving.
- Gravearbeider
 - Potensiell forurensning av grunnvannet dersom kjemikalier slippes ut.
 - Graving kan føre til forstyrrelser av grunnvannsnivå.
- Støy- og vibrasjonsforurensning (sekundær effekt)
 - Selv om støy ikke er kjemisk forurensning, kan det påvirke lokalt miljø og dyreliv.
- Avfallshåndtering
 - Feil håndtering av avfall på grunn av manglende sortering eller kjennskap til kjemisk innhold, kan føre til at f. eks farlig avfall blandes med inert avfall.

- Feil oppbevaring av avfall kan føre til avrenning og forurensing av nærliggende områder.

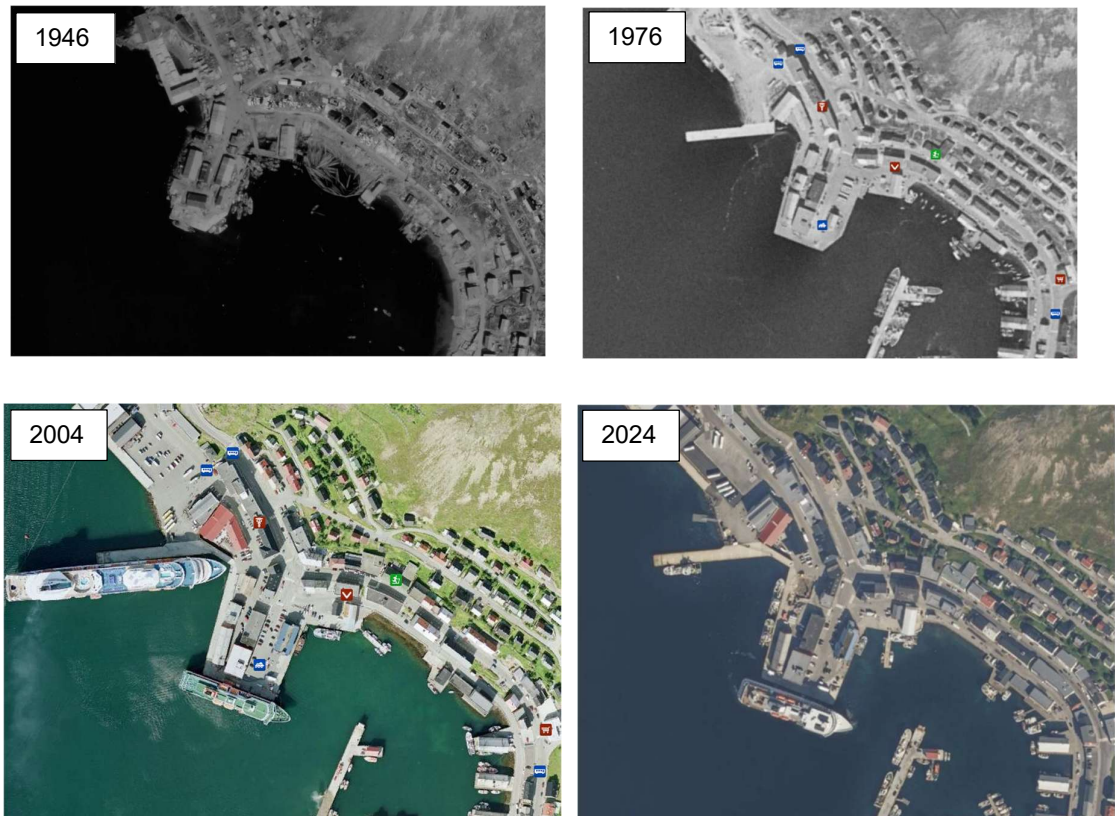
Driftsfasen

I forbindelse ved driften av anlegget er det svært få kilder til forurensing. Tiltaket består av kabeltrase i grunnen med tilhørende transformatorer på land. Landstrømsanlegget på land vil ha kjøleanlegg med glykol (100-200 liter). Eventuelle skader på anlegget kan føre til lekkasjer av glykol til grunn og resipient.

5.9.2 Områdebeskrivelse

5.9.2.1 Historisk utvikling

Tiltaksområdet ligger på etablert kaianlegg i Honningsvåg. For å få en bedre forståelse av utvikling i området er historiske flyfoto undersøkt. Flyfoto hentet fra Finn sin kartløsning viser tilbake til 1946 frem til 2024. Bildet fra 1946 viser at området var bygd ut i liten grad, men frem til 1976 er kaien blitt utbedret enn del, i tillegg til en utvidelse innen 2004. Se Figur 5.9-1.



Figur 5.9-1 Flyfoto fra 1946 frem til 2024 viser utbygging av kai. Kilde: Flyfoto hentet fra Finn sin kart-tjeneste (Finn, 2026).

5.9.2.2 Geologi

I henhold til NGUs berggrunnskart består området av hovedsakelig av Gråvakke, i tillegg til vekslende lag av leirskifer eller fyllitt. Bergarten er godt lagdelt og tolket som en turbidittavsetning,

med enkelte steder med tynne lag av kalkstein (NGU, 2023). Det forekommer en gradvis overgang til underliggende fast fjell med tykkelse på mer enn 0,5 m (NGU, u.d.).

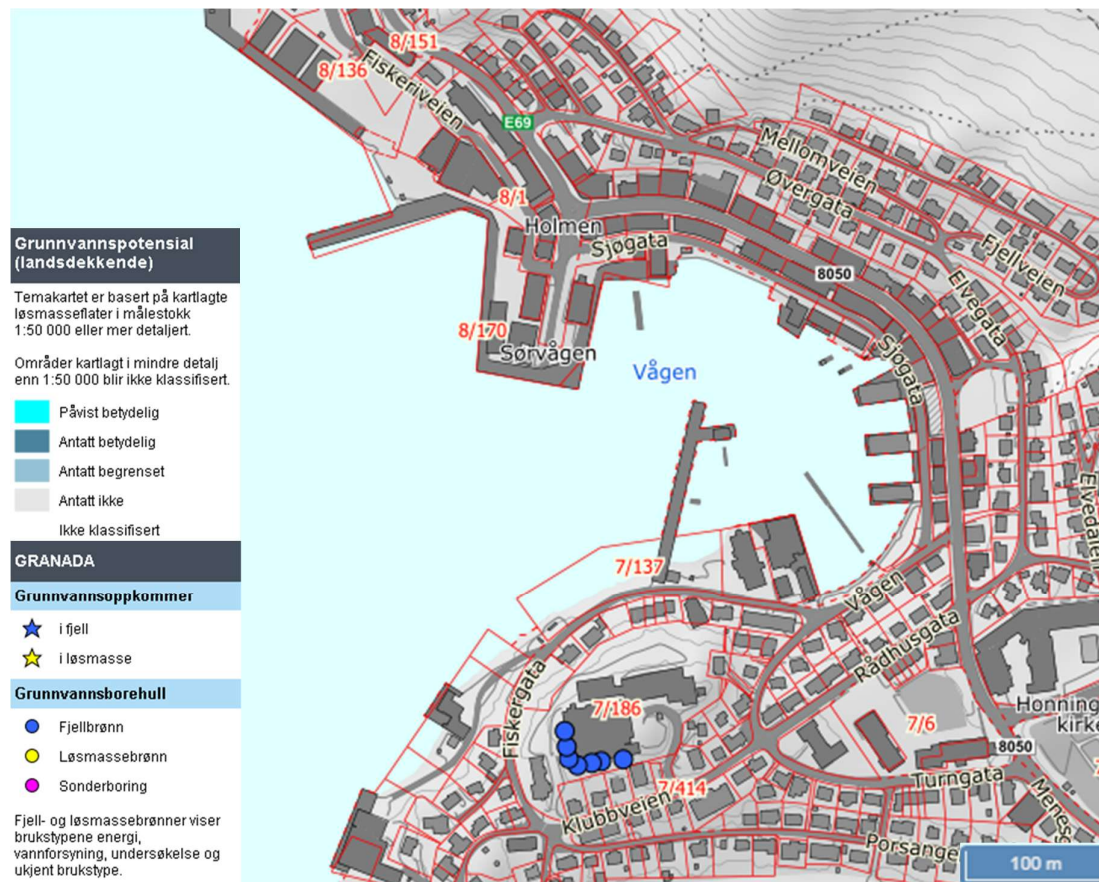
5.9.2.3 Grunnforurensningsdatabasen

I henhold til Miljødirektoratet sin database for grunnforurensning er det ikke registrert forurensede lokaliteter på tiltaksområdet (Miljødirektoratet, 2026c).

5.9.2.4 Grunnvannspotensiale og grunnvannsborehull

I den nasjonale grunnvannsdatabasen (GRANADA) er det ikke antatt grunnvannspotensiale i løsmassene på området ved planlagt kabeltrase (NGU, 2025) (Figur 5.9-2). Grunnvann kan forekomme i løsmassene, men det er ikke antatt mulighet for bruk til uttak av grunnvann. Med hensyn til nærheten til sjø er det antatt at sjøvann kan trenge inn i fyllmassene.

Det er ikke registrert grunnvannsbrønner på tiltaksområdet, eller brønner som benyttes til vannforsyning i området. Det er registrert noen fjellbrønner sør-øst for tiltaksområdet, men disse er registrert for energi.

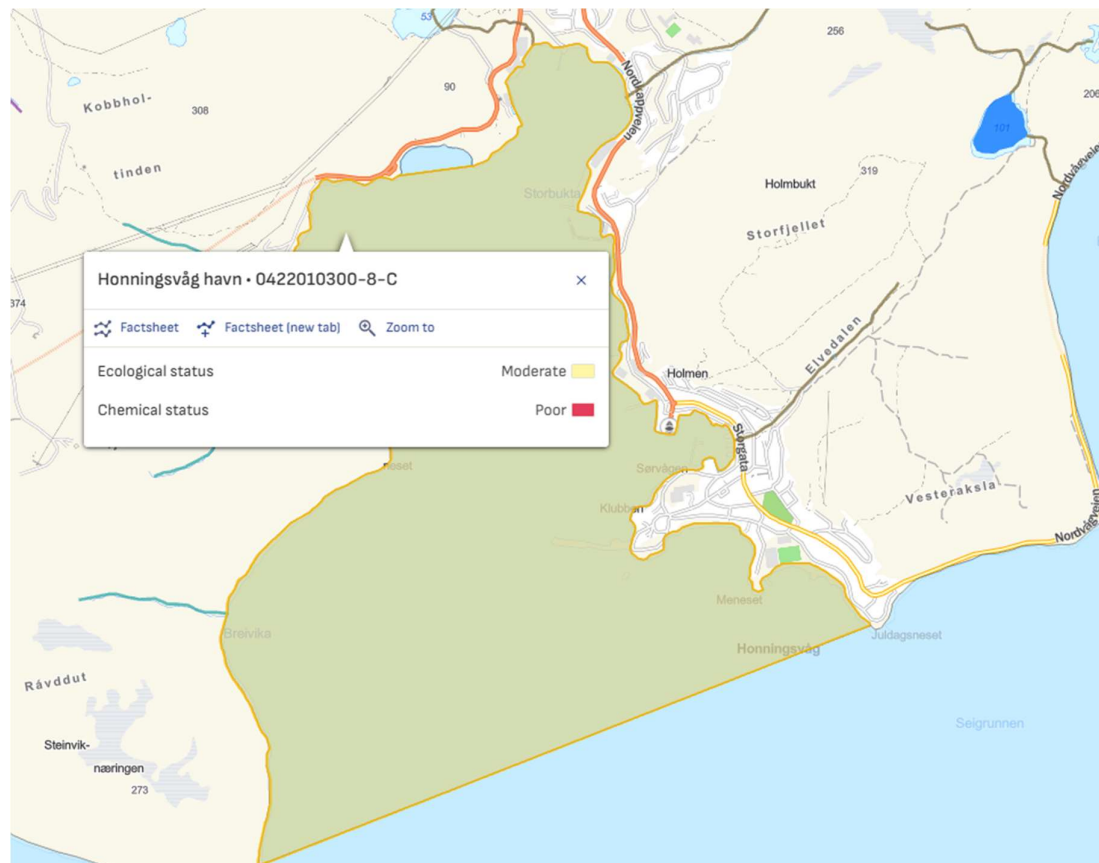


Figur 5.9-2 Den nasjonale grunnvannsdatabasen (GRANADA) viser at det er ikke antatt grunnvannspotensiale innenfor areal for planlagt kabeltrase. Det er ikke registrert brønner for vannforsyning innenfor eller i nærheten til området. Kilde: (NGU, 2025).

5.9.2.5 Resipient

Kabelhåndteringstårn vil ligge ytterst på kaia ut mot Vågen, som vil være nærmeste resipient. Resipienten har Vannforekomst ID «0422010300-8-C Honningsvåg havn» (Figur 5.9-3.)

Økologisk tilstand er vurdert som moderat, mens kjemisk tilstand er vurdert som dårlig. Det skal gjøres kartlegging av flere utslippskilder, både avrenning fra gammelt deponi, avrenning fra brannøvingsplass og tilsyn i ulike industribedrifter. Undersøkelser fra bunnsediment i havna i 2013 påviste svært dårlig miljøtilstand. Nordkapp kommune har i forbindelse med sitt prosjekt «Ren havn» iverksatt registrering av oljetanker spesielt i områder der det er registrert oljefilm på vannet.



Figur 5.9-3: Utsnitt fra Vann-Nett med økologisk og kjemisk status for Honningsvåg havn (Vann-Nett, 2026).

5.9.3 Potensielt forurensset grunn

Det anses ikke som nødvendig å gjennomføre en undersøkelse for forurensset grunn, da det kun er lavspent kabel fra kontaineren og frem til tårnet. Denne kabelen skal legges rett under overflaten på kaia, og det forventes derfor ingen arbeid i grunnen som kan medføre risiko for eksponering av forurensset grunn.

5.9.4 Forurensning – vurdering

Tiltaket skal etableres i allerede utbygd kaianlegg i industri/næringsområdet. Nærmeste naboer til tiltaket er blant annet transport- og budfirmaer og bilverksted. Det er ingen grøntområder eller annen sårbar infrastruktur, for eksempel parker eller barnehager, i nærheten av tiltaket, men tiltaket grenser til sjø.

I driftsfasen vil det være lite støy og vibrasjoner fra tiltaket, men man kan oppleve noe støy og vibrasjoner i anleggsfasen. I forbindelse ved driftsfasen kan det ved skader på anlegger lekke ut glykol som kan dreneres til resipient. Tiltak for å minimere spredning av glykol må vurderes i prosjekteringsfasen.

De fleste kildene til forurensning er i løpet av anleggsfasen (Kap. 5.9.1.1 Forurensende aktivitet). Det er knytt størst risiko til spredning av forurensning fra anleggsmaskiner og partikkelforurensning

fra oppgravd betong eller oppgravde løsmasser i forbindelse med etablering av kabeltrase og transformator.

For å minimere risikoen for lekkasjer fra anleggsmaskiner skal alle maskiner ha tilgang til absorberende middel for å fange opp eventuelle lekkasjer. Risikoen knyttet til forurensing fra betong og løsmasser til nærliggende områder, luft og vann, er ikke mulig å si noe om da forurensningsgraden av betongen og underliggende løsmasser ikke er kjent.

Da det er knyttet størst risiko til betongen og underliggende løsmasser, og eventuell forurensning herfra, er det anbefalt at betongen og løsmassene undersøkes i forkant av tiltak.

All avrenning i anleggsfasen mot resipient bør unngås. Da det ikke er forventet grunnvann innenfor områder vil eventuelt anleggsvann som kan drenerer til resipient være begrenset til mengden nedbør som faller på området, eventuelt vann som brukes ved boring i betong. Man skal tilstrebe (hvis mulig), å ha korte gravestrekke åpne om gangen. Det vil si at det skal graves opp og fylles igjen fortløpende i gropen for å hindre nedbør i gravegrop. Om mulig bør det etableres tiltak for å hindre direkte avrenning til resipient. Eventuell forurensning vil trolig være partikkelforurensning og etablering av sedimentasjonskamre for å øke oppholdstiden og avsetning av sediment i anleggsvann, kan være gunstig for å begrense tilførsel til resipient. Dersom det benyttes vann ved boring i betong vil vannet kunne ha høy pH-verdi som kan være skadelig for resipient. pH-reducerende tiltak må vurderes før vannet når sjø.

5.10 Klimagassutslipp

Prosjektet legger vekt på å redusere klimagassutslipp gjennom tiltak for å øke bruk av fornybar energi. Basert på vurderingene i Enova sin rapport (Enova), forventes å prosjektet å redusere klimagassutslipp med totalt 530 559 kg CO₂-ekvivalenter. Denne reduksjonen gir en energibesparelse på 2 003 777 kWh.

En gjennomgang av ruteplanen for kystruten Bergen-Kirkenes viser at Kystruten legger til kai hver dag 15 minutter i sørgående retning og 3 timer og 35 minutter i nordgående retning. Grunnet kort tid til kai i sørgående retning, er det kun i nordgående retning at det er aktuelt å koble seg på landstrømanlegget. Ved noen dager i starten av 2023, var det ingen skip fra Kystruten som anløp

Honningsvåg på grunn av lange leveringstider på noen av skipene. Nordkappregionen havn opplyser at skipene er planlagt å anløpe én gang per dag i både nordgående og sørgående retning i kommende år. Dette er lagt til grunn i videre beregninger. Total liggetid (fratrasket 30 minutter for opp- og nedkobling) og kWh-potensiale ved kai Syd er vist i Tabell 5.10-1. Beregningene er gjort med bakgrunn i rutetabellen for 2023.

Tabell 5.10-1: Fordeling av liggetid og kWh-potensiale for eksisterende kaier i Honningsvåg i 2023.

Kai	ENOVA-liggetimer [h]	kWh-potensiale for 2023 [GWh]
Kai syd	1125	1,6

5.11 Elektromagnetiske felt

Magnetfeltene er beregnet for kabel traseer som inngår i denne søknaden. Forutsetningene for kalkulasjonen er kontinuerlig maks belastning av kablene. Det er hensyntatt type kabel, fase orientering, avstand til bakkeplan og jordleder i alle simuleringer. Verktøy for beregning er REN-Grøft™, kabel traseer og fase orienteringer er angitt likt som beskrevet i kapittel (2.1.1 Kraftledning).

5.11.1 Bebyggelse

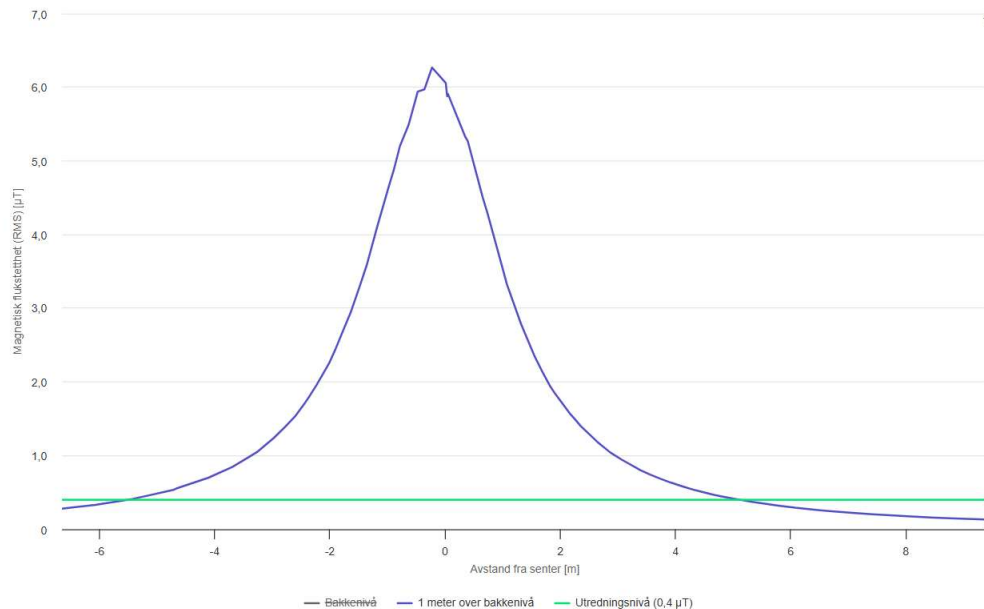
Bebyggelsen som finner sted i nærheten av kabeltrasé er et lagerbygg som også inneholder kontorfasiliteter. Det er ingen kjente permanente oppholdsrom 1 m over bakkeplan. Området er et havneområde og det er ingen barnehager, skoler eller boliger innenfor 20 m fra kabeltraseene. Ingen tiltak nødvendig.

5.11.2 Magnetfelt fra kabeltrase

Magnetfelt som generes av kabeltraséen oppnår en topp verdi på 6,27μT, som vist i figur nedenfor

For kabeltrasé som går under bakken i OPI kanal er følgene magnetfeltlinjer beregnet via REN-Grøft, der lilla linje er 1 m over bakkenivå, grønn linje er utredningsnivå (0,4μT). X-aksen viser avstand fra senter i kabeltraséen og y-aksen viser styrke på magnetfeltet.

Magnetfeltet er oppgitt som lokale maksverdier over hele tidsperioden. Dette gir en tidsuavhengig worst case, men alle maksverdier ble ikke nødvendigvis oppnådd samtidig.



Figur 5.11-1 Magnetfelt for OPI Kanal. (Kilde: REN-Grøft COWI)

Som observert fra figuren er magnetfeltet under utredningsnivå på 5,1 m på venstre side av traséen og 5,12 m på høyre side. Det er ingen bygg med permanente oppholdsrom innenfor rekkevidden fra denne traséen.

5.12 Landbruk og andre naturressurser

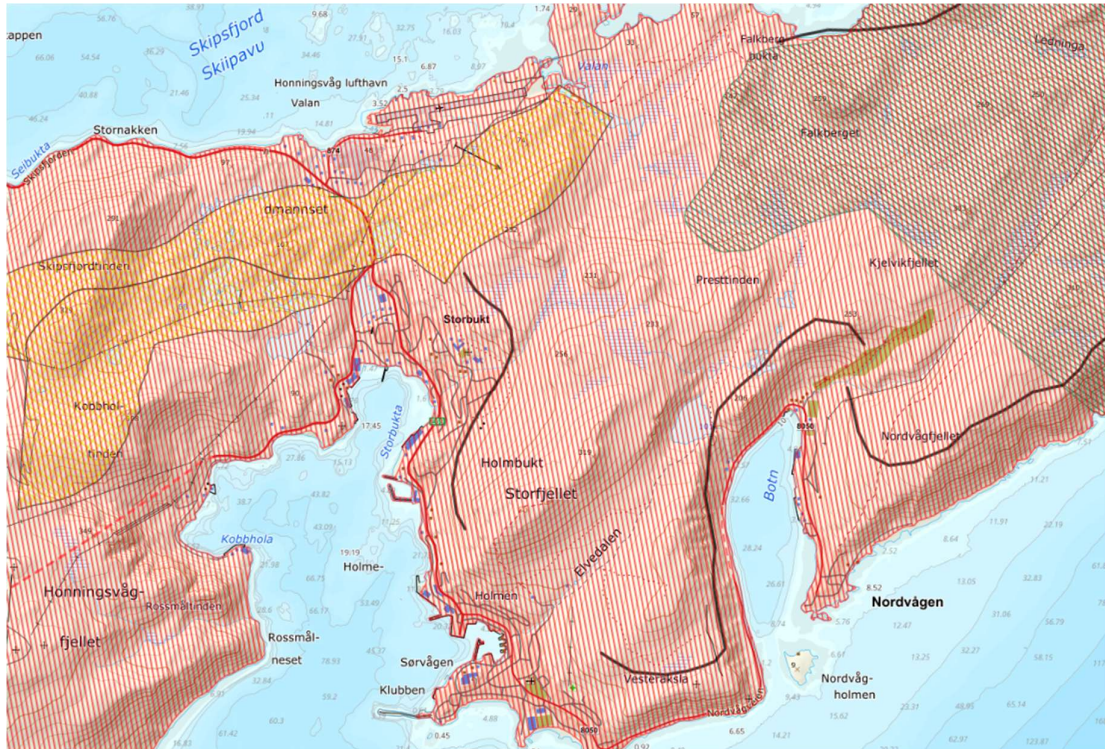
Kapittelet landbruk og andre naturressurser omhandler temaene som er listet opp i tabellen nedenfor. Det er gjort en vurdering om de ulike temaene under kapitlet er relevante utredningstema for det aktuelle tiltaket jf. Tabell 5.12-1.

Tabell 5.12-1 Oversikt over aktuelle utredningstema i kap. om landbruk og naturressurser, og om temaene er relevante å utrede i forbindelse med tiltaket.

Tema	Relevant utredningstema for tiltaket
Jordbruk	Det er ikke registrert jordbruksareal innenfor eller i nærheten av det aktuelle tiltaksområdet. Temaet jordbruk vil derfor ikke bli utredet i konsesjonssøknaden.
Skogbruk	Det er ikke registrert skogbruksareal innenfor eller i nærheten av det aktuelle tiltaksområdet. Temaet skogbruk vil derfor ikke bli utredet i konsesjonssøknaden.
Utmark (beite, jakt og ferskvannsfiske)	Det er ikke registrert utmarksområder innenfor eller i nærheten av det aktuelle tiltaksområdet. Temaet utmark vil derfor ikke bli utredet i konsesjonssøknaden.
Vann (kilder for uttak av drikkevann, vann til næringsformål og større grunnvannsreservoar)	Det er ikke registrert vannressurser innenfor eller i nærheten av det aktuelle tiltaksområdet. Temaet vil derfor ikke bli utredet i konsesjonssøknaden.
Mineralressurser	Det er ikke registrert mineralressurser innenfor eller i nærheten av det aktuelle tiltaksområdet. Temaet vil derfor ikke bli utredet i konsesjonssøknaden.

5.13 Reindrift

Området ligger innenfor Reinbeitedistrikt 16 – Karasjok Vest og sommerbeitet til Máhkarávju og Stiikonjárga siida. Det går flyttlei nord for Honningsvåg til kalvingsland på Loddevári. Det er også trekkleier i området rundt Honningsvåg. Landstrømsanlegget vil plasseres i god avstand fra sentrale bruksområder for reindrift og det vurderes at det ikke vil påvirke reindriftnæringen negativt.



Figur 5.13-1: Bruksområder for Máhkarávju og Stiikonjárga siida. Flyttlei markert i gult. Trekkleier markert med sorte streker. Rød skravur markerer sommerbeite. Mørkere skravur markerer kalvingsland.

5.14 Fiskeri, havbruk og skipsfart

5.14.1 Fiskeri

Tiltakene ligger på land og det er ikke registrert fiskeriaktivitet nær tiltaksområdet. Det er gjort søk i Fiskeridirektoratet sin kartløsning Fiskeri (Fiskeridirektoratet, 2025a). Det er vurdert at tiltakene ikke vil være til hinder for fiskeriinteressene i området og temaet blir dermed ikke utredet nærmere.

5.14.2 Havbruk

Tiltaksområdet ligger på land og det er ikke registrert akvakulturlokaliteter nær tiltaksområdet jf. søk i Fiskeridirektoratet sin kartløsning Akvakultur (Fiskeridirektoratet, 2025b). Det er heller ikke avsatt havbruksarealer i kommuneplaner i nærheten av tiltaksområdet. Det vurderes at temaet ikke trenger utredes nærmere.

5.14.3 Skipsfart

Tiltakene ligger på land og det er vurdert at de ikke vil føre til virkninger for ferdsel og transport på sjøen i området. Temaet blir dermed ikke utredet nærmere.

5.15 Luftfart, kommunikasjonssystemer og annen infrastruktur

5.15.1 Virkninger for luftfart

De planlagte tiltakene ligger i god avstand fra Honningsvåg lufthavn og blir vurdert til å ikke påvirke luftfart. Temaet utredes ikke nærmere.

5.15.2 Virkninger for kommunikasjonssystemer

De planlagte tiltakene blir vurdert til å ikke påvirke kommunikasjonssystemer i eller nær tiltaksområdet og temaet blir dermed ikke utredet nærmere.

5.15.3 Virkninger for Forsvarets anlegg

Det er ikke registrert noen av Forsvarets anlegg i eller nær tiltaksområdet og temaet utredes dermed ikke nærmere.

5.15.4 Virkninger for annen infrastruktur

Det er ikke registrert noen luftfart eller kommunikasjonssystemer som kan bli påvirket av tiltaket.

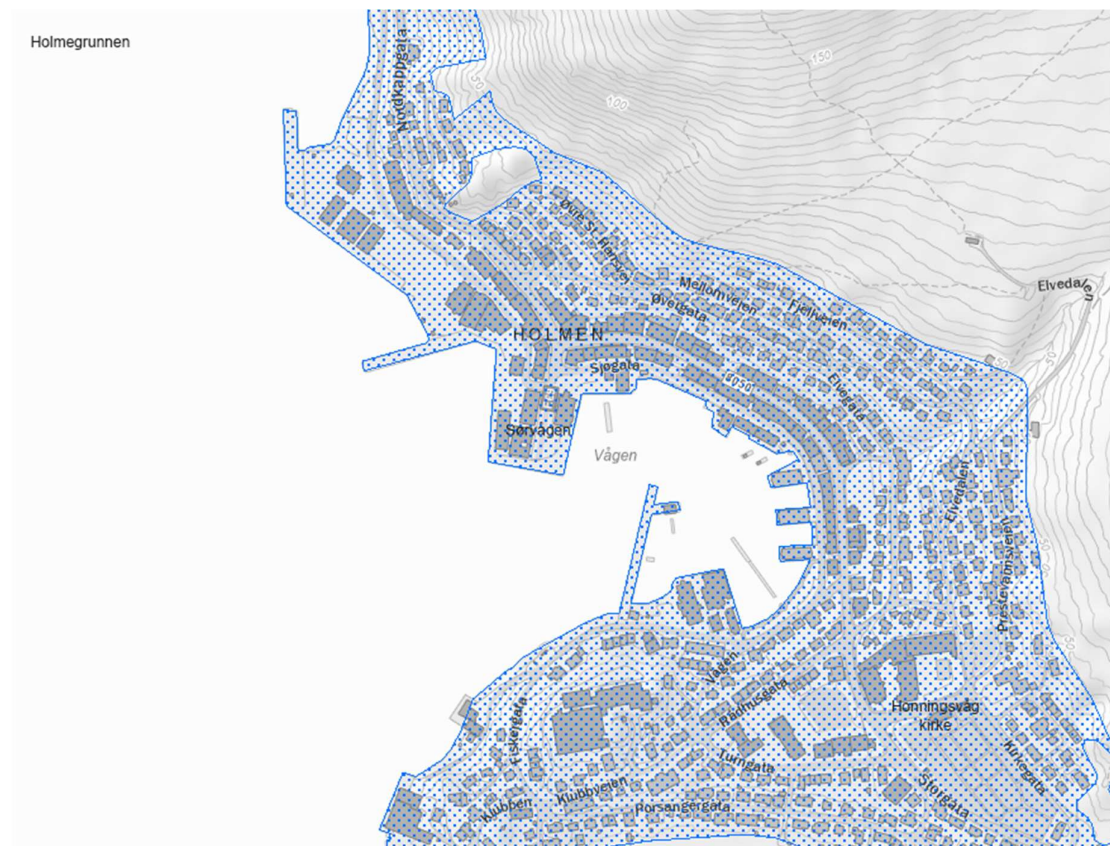
6 Naturfare og beredskap

6.1 Kvikkleire

Prosjektområdet ligger under den marine grensen og det er dermed risiko for å treffe på kvikkleire / sprøbruddsmateriale. I henhold til NVEs veileder 1/2019 (NVE, 2019) må det gjøres en vurdering av områdeskredfaren i prosjektområdet.

1. Vurderingsområdet ligger ikke innenfor en registrert faresone.
2. Undersøkelsesområdet ligger innenfor et aktsomhetsområde for kvikkleireskred.

Figur 6.1-1 viser hvor undersøkelsesområdet ligger i Atlas NVE (NVE Atlas, 2026)



Figur 6.1-1 Plassering av undersøkelsesområdet innenfor aktsomhetsområde for kvikkleireskred i Atlas NVE.

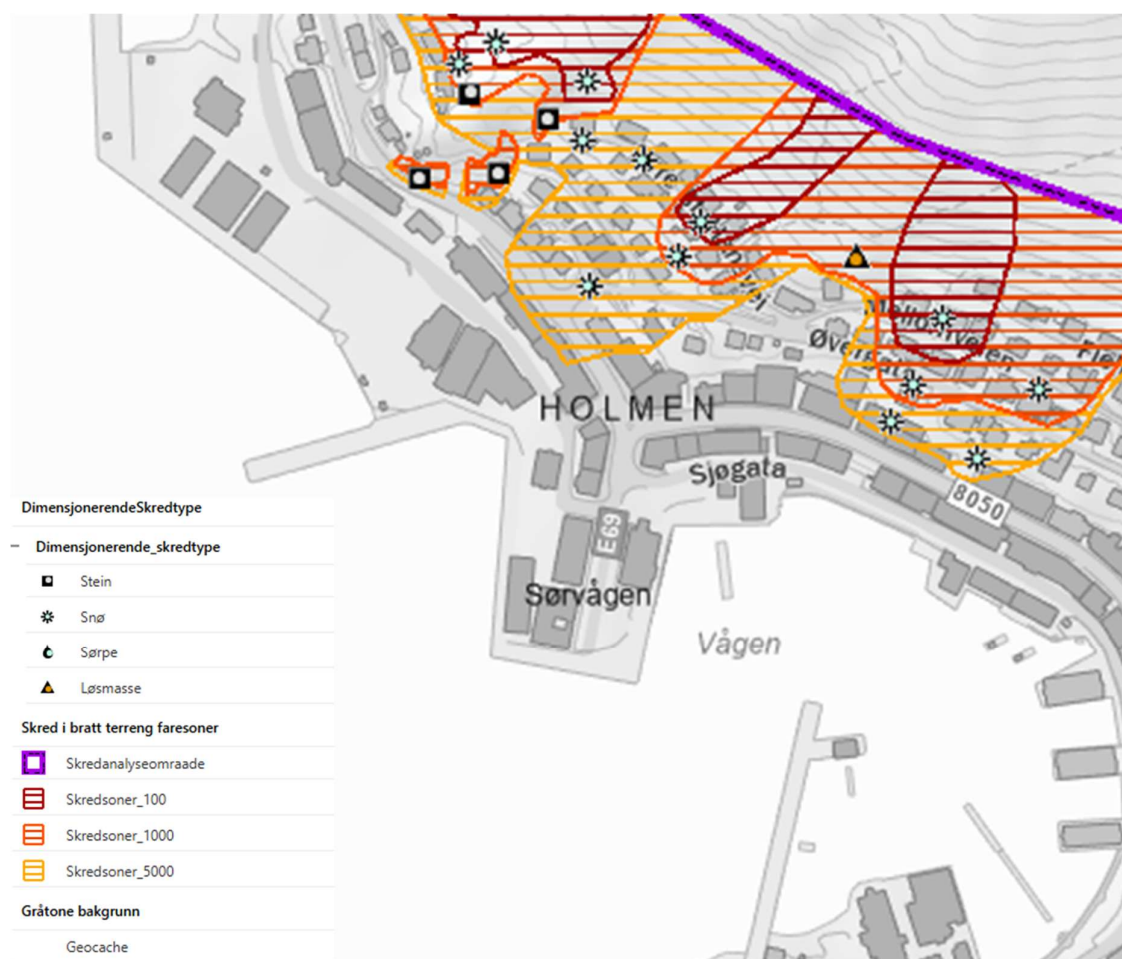
Tiltaksområde er under maringrense. Ifølge NADAG er tiltaksområdet ikke klassifisert med hensyn til risiko for marin leire. Det foreligger ingen dekning som indikerer at løsmassene er kartlagt i detaljert målestokk (mindre detaljert enn 1:50 000) (NGU b), u.d.)

Tiltaket er av liten størrelse og vil derfor ikke kreve omfattende graving. Sikkerhetsfaktoren forventes ikke å forverres etter at arbeidet er gjennomført, ettersom det kun skal graves cirka 1 meter ned i eksisterende fyllingsmateriale i utgravningsområdet. Dette materialet vil deretter bli lagt tilbake for å stabilisere fundamentet. Resten av arbeidet består hovedsakelig av plassering av containere, men siden terrenget er flatt, vurderes dette ikke å føre til forverring av stabiliteten.

6.2 Vurdering av skredfare

Det foreligger en rapport for Faresonekart skred fra 2002 (NGI, 2002). Her viser tiltaksområde utenfor skred grense for 1/1000 per år. I 1959 var det et snøskred nord for tiltaksområde, men omfattet ikke kaia hvor tiltaksområde er. Skredet gikk ned en helning som berørte område 170m unna tiltaksområde. Fra NVE sitt temakart for skredhendelser, er det ikke forekomme noen skred i nærheten av tiltaksområde i senere tid (NVE, 2026).

I 2022 var det utført faresoneutredning skred i bratt terreng hvor skredtypene snø-, sørpe-, jord, flom-, steinskred og steinsprang er kartlagt (NVE, 2022). Faresoner er utarbeidet i henhold til kravene i TEK17, som viser faresoner for skred med nominell årlig sannsynlighet på 1/100, 1/1000 og 1/5000. Sannsynlighetene gjelder skred som utgjør fare for tap av menneskeliv og skader på bygg. Som vist i Figur 6.2-1 vil ikke tiltaksområde inngå i noen av faresonene for skred i bratt terreng.



Figur 6.2-1: Faresone for skred i bratt terreng.

Vurdering av flomfare. Området ligger ikke innenfor aktsomhetskartet iht. (NVE Atlas, 2026) for flomfare fra vassdrag/bekk og vil derfor ikke bli gjort mer utredninger.

6.2.1 Stormflo og havnivåstigning

Tabell 6.2-1 viser dagens vannstander for stormflo med returperioder på 20, 200 og 1000 år. Som følge av økte globale utslipp forventes havnivået å stige i fremtiden. For kommunal planlegging benyttes utslippsscenario SSP3-7.0 med et konservativt øvre 83 % usikkerhetsintervall (DSB, 2024). For Honningsvåg tilsier dette en forventet havnivåstigning på 69 cm innen 2100 (Kartverket a), 2026).

Flom- og stormflosikkerhet deles inn i tre sikkerhetsklasser (TEK17):

- **F1:** typiske bygninger uten varig opphold, som boder og garasjer
- **F2:** bygninger med varig opphold, som boliger og kontorbygg
- **F3:** beredskapsbygninger, for eksempel politi- og brannstasjoner

Tabell 6.2-1 viser hvilke vannstands nivåer som gjelder for hver sikkerhetsklasse:

Tabell 6.2-1. Stormflonivåer nå og i 2100 (Kartverket, 2026)

Returperiode	Nå	I 2100 (med 69 cm havnivåstigning)
20-års returperiode	180 cm NN2000	180 cm NN2000 (F1)
200-års returperiode	200 cm NN2000	200 cm NN2000 (F2)
1000-års returperiode	210 cm NN2000	280 cm NN2000 (F3)

Kaien ligger over sjøen, med en terrenghøyde (DTM) på 0 meter, og en høyde på ca. 2,5–2,8 meter (DOM) ifølge høydedata i kartverket (Kartverket, u.d.). Tårnet vil være 9,5m eksklusivt fundament og de elektriske tilkoblingene vil være 1 meter over bakken for både tårnet og anlegget. Dermed bør anlegget overleve enn stormflo med 200-års returperiode.

6.3 Vurdering av overvann

Anlegget plasseres innenfor eksisterende lagerbygg, som allerede er tilknyttet en etablert løsning for håndtering av overvann. Området rundt består av asfaltert kaiområde med godt fungerende overvannsdrainering. På bakgrunn av dette vurderes overvannshåndtering i forbindelse med det nye anlegget å være uproblematisk, og det anses ikke som nødvendig med ytterligere tiltak.

6.4 Vurdering av klimatilpasning

Det er ikke vurdert noen klimatilpasninger. Anlegget vil plasseres i allerede eksisterende lagerbygg og elektriske tilkoblinger er allerede koblet 1 meter over bakken slik at det overlever en Naturbaserte løsninger vurderes ikke som aktuell tilnærming i dette tilfellet.

Forholdet til grunneiere og rettighetshavere

6.5 Anskaffelse av nødvendige rettigheter

Grunnen er eid av Nordkapp havn Kf. Nordkapp Havn har godkjent arealet det omsøkte anlegget skal stå på. Skriftlig godkjenning er vedlagt. Nordkapp AS vil inngå en langtids leieavtale med Nordkapp havn for bruk av arealet.

6.6 Erstatningsprinsipper

Temaet er ikke relevant for dette tiltaket.

6.7 Rett til juridisk bistand

Temaet er ikke relevant for dette tiltaket.

7 Vedlegg

1. Oversiktskart
2. Situasjonsplan
3. 3D-Visualiseringer
4. E-411-01 snitt trasé (unntatt offentlighet)
5. E-400-00 Enlinjeskjema (unntatt offentlighet)
6. Avtale med netteier Area (unntatt offentlighet)
7. Innhentede uttalelser, samlet
8. Fagrapport SHA (unntatt offentlighet)
9. Godkjenninger fra grunneiere, samlet
10. Tilskuddsbrev ENOVA støtte
11. Berørte eiendommer

8 References

- Artsdatabanken og GBIF-Norge. (2025, 06 06). *Artsdatabanken*. Hentet 06 10, 2025 fra <https://artskart.artsdatabanken.no/#map/>
- COWI. (u.d.).
- Enova. (u.d.). *Prosjektbeskrivelse: Infrastruktur for strøm til havneopphold og lading for Kystrotekaia i Honningsvåg*.
- Enviroment, T. a. (2019). *One Corporation to Pollute Them All*. <https://www.transportenvironment.org/articles/one-corporation-pollute-them-all>.
- Finn. (2026, 01 27). *Finn Historiske*. Hentet 06 10, 2025 fra <https://kart.finn.no/>
- Fiskeridirektoratet. (2025a). *Fiskeri*. Hentet fra Fiskeridirektoratet: <https://portal.fiskeridir.no/portal/apps/webappviewer/index.html?id=ea6c536f760548fe9f56e6edcc4825d8>
- Fiskeridirektoratet. (2025b). *Akvakultur*. Hentet fra Fiskeridirektoratet: <https://portal.fiskeridir.no/portal/apps/webappviewer/index.html?id=87d862c458774397a8466b148e3dd147>
- Forskning.no. (2019). *Cruiseskip er klimaverstinger*. <https://www.forskning.no/fritid-klima-transport/cruiseskip-er-klimaverstinger/1347455>.
- Forskrift om konsekvensutredninger. (2017). *Forskrift om konsekvensutredninger (FOR-2017-06-21-854)*. Hentet fra Lovdata: <https://lovdata.no/forskrift/2017-06-21-854>
- Hurtigruten. (2026, 01 22). *Hurtigruten*. Hentet fra Miljøoppgraderinger: <https://www.hurtigruten.com/nb-no/om-oss/barekraft/gronne-oppgraderinger>
- Kartverket. (2026). *Visualize Sea Level*. Hentet fra https://www.kartverket.no/en/at-sea/se-havniva/se-havniva-i-kart?zoom=18&year=2100¢er=897060,7911281&locationId=876880&layer=stormflo1000ar_klimaar2100
- Kartverket a). (2026). *Sea level - Honningsvåg (Nordkapp)*. Hentet fra <https://www.kartverket.no/en/at-sea/se-havniva/result?id=80187&location=Honningsv%C3%A5g>
- Kartverket. (u.d.). *Kartverket*. Hentet fra Høydedata: <https://hoydedata.no/LaserInnsyn2/>
- Kilden. (2026, 01 26). *Kilden*. Hentet fra Kilden: https://kilden.nibio.no/?topic=arealinformasjon&zoom=11.7&x=897076.97&y=7911312.97&bgLayer=graaetone&layers=landskap_landskap,landskap_jordbruk,landskap_under,gr%C3%B8nnstruktur_areatype,gr%C3%B8nnstruktur_sjiktthoyder,arealanalyse_land&layers_opacity=0.75
- Klima- og miljødepartementet. (2021). *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)*. Hentet fra <https://www.regjeringen.no/contentassets/7d2793f6d8254e4b9cc2c4f33592657f/t-1442-2021.pdf>
- KSU.no. (u.d.). *Cruiseutslippene flyr til himmels – ligger an til å passere utslippene fra innenlands flytrafikk*. <https://ksu.no/artikler/ksu-no/123856-cruiseutslippene-flyr-til-himmels-ligger-an-til-a-passere-utslippene-fra-innenlands-flytrafikk-20240405>.
- Miljødirektoratet. (2022, 02 25). *Miljødirektoratet*. Hentet fra Naturbase kart: <https://geocortex02.miljodirektoratet.no/vertigisstudio/web/?app=a3a09afee5c24c459c53a9a9ff0915f1>

- Miljødirektoratet. (2025a). *Konsekvensutredning av klima og miljø (M-1941)*. Hentet fra Miljødirektoratet: <https://www.miljodirektoratet.no/konsekvensutredninger>
- Miljødirektoratet. (2025b). *Naturbase kart*. Hentet fra Miljødirektoratet, Naturbase kart: <https://kart.naturbase.no/>
- Miljødirektoratet. (2026c, 01 27). *Grunnforurensningdatabasen*. Hentet 06 10, 2025 fra <https://grunnforurensning.miljodirektoratet.no/>
- NGI. (2002). *Nordkapp kommune. Faresonekart skred, Honningsvåg*. Honningsvåg: Nordkapp Kommune. Hentet fra <https://webfileservice.nve.no/API/PublishedFiles/Download/2fdc3d15-7d2d-412a-87f1-082ab4d684f1/202008072/3431646>
- NGU. (2023, 02 10). *Nasjonal berggrunnsdatabase*. Hentet 06 10, 2025 fra http://geo.ngu.no/kart/berggrunn_mobil/
- NGU. (2025, 06 06). *GRANADA - Nasjonal grunnvannsdatabase*. Hentet 06 10, 2025 fra http://geo.ngu.no/kart/granada_mobil/
- NGU b). (u.d.). *Nasjonal løsmassedatabase*. Hentet fra https://geo.ngu.no/kart/losmasse_mobil/?lang=nor&extent=-138343.5000000003,6877640.749999998,728216.499999998,7290949.249999998&map=10
- NGU. (u.d.). *Nasjonal løsmassedatabase*. Hentet 01 27, 2026 fra http://geo.ngu.no/kart/losmasse_mobil/
- NIBIO. (2026). *Kilden arealinformasjon*. Hentet fra NIBIO Kilden: <https://kilden.nibio.no/>
- Nordkapp kommune. (2026, 01 23). *Områderegulering for Honningsvåg sentrum*. Hentet fra Arealplaner Nordkapp kommune: <https://arealplaner.no/nordkapp5620/arealplaner/search?planStatusId=3>
- NVE. (2019). *NVE Veileder Nr. 1/2019 Sikkerhet mot kvikkleireskred*.
- NVE. (2022). *Faresoneutredning skred i bratt terreng – Nordkapp kommune*. Honningsvåg: NVE.
- NVE. (2026, 01 26). *Temakart*. Hentet fra NVE: <https://temakart.nve.no/tema/SkredHendelser>
- NVE Atlas. (2026). Hentet fra <https://atlas.nve.no/Html5Viewer/index.html?viewer=nveatlas#>
- Puschmann, O. (2005). *Nasjonalt referansesystem for landskap*. Ås: NIJOS-rapport 10/2005.
- RadioNordkapp. (2023, 02 16). *RadioNordkapp*. Hentet fra Nye trafikale utfordringer i Honningsvåg sentrum: <https://www.radionordkapp.no/nyheter/22336/nye-trafikale-utfordringer-i-honningsvag-sentrum/>
- Riksantikvaren. (2026). *Kulturminnesøk*. Hentet fra Riksantikvaren Kulturminnesøk: <https://www.kulturminnesok.no/>
- Statensvegvesen - Kartverket. (2022). *Geonorge*. Hentet fra <https://register.geonorge.no/register/versjoner/produktark/statens-vegvesen/st%C3%B8ykartlegging-veg-etter-t-1442>