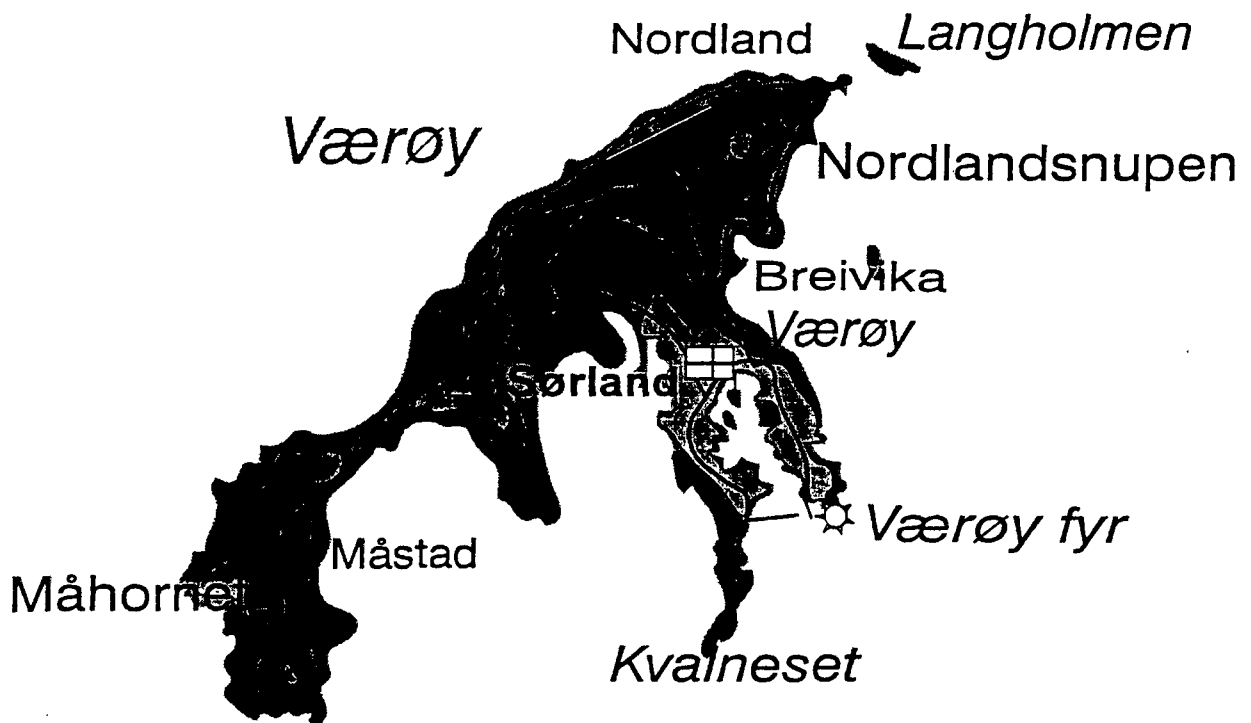




Værøy kommune

VÆRØY INN I ÅR 2000



HAVNEPLAN FOR VÆRØY

1998 – 2001

INNHold

1.	Sammendrag	2
2.	Bakgrunn	3
3.0	Stedsbeskrivelse	5
.1	Den lokale fiskeflåte	5
.2	Fremmedflåten	7
.3	Fiskeindustrien	8
.4	Grunneierforhold i havneområdet	8
.5	Oppdrettsnæringen	8
.6	Landbassert oppdrettsvirksomhet	9
.7	Reiseliv	9
4.	Dagens havnetilbud/struktur	10
.1	Sørlandsvågen - hovedhavn	10
.2	Røssnesvågen	11
.3	Teisthammeren	12
.4	Sørlandsvika	12
.5	Måstadvika	12
.6	Annen infrastruktur	13
.7	Havnedistrikt	14
5.	Program for havnene i Værøy	15
.1	Overordnede rammebetingelser	15
.2	Utvikling av havnen i Værøy	16
.3	Generelle programkrav	17
.4	Kaier	17
.5	Redskapsservice	19
.6	Service for fiskere	19
6.	Utbyggingsprogram for de enkelte havner	20
.1	Sørlandsvågen havn	21
.2	Røssnesvågen havn	22
.3	Teisthammeren havn	22
7.	Finansiering - generelt	23
	TILTAKSPROGRAM 1998 - 2001	26

Bilag:

Tegn.nr

01.97	Oversiktskart havnedistrikt	M = 1 : 50 000
02.97	Utbyggingsplan Sørlandsvågen	M = 1 : 5 000
03.97	Utbyggingsplan A Røssnesvåg	M = 1 : 5 000
04.97	Utbyggingsplan B Røssnesvåg	M = 1 : 5 000
05.97	Utbyggingsplan Teisthammeren	M = 1 : 1 000

Tilhørende planer/dokumenter:

Kommuneplan

Strategisk næringsplan Værøy kommune

Registrering av fiskerihavner i Værøy

Økonomiplan Værøy kommune

Fylkesdelplan for fiskerihavner Nordland fylke 1995

Denne planen er en kort presentasjon av havneanlegg i Værøy kommune, og de utbyggingsoppgaver som idag er mest presserende for å få tidsmessige og funksjonsdyktige havner i kommunen. I tillegg er det utformet et konkret tiltaksprogram som skal rulleres i takt med øvrige planer.

Værøy kommune blir ofte karakterisert som en av landets mest fiskeriavhengige kommuner. Kvotereguleringen i 1990 rammet næringen og kommunen hardt. Man går nå mot en situasjon der fisket i praksis er fritt. I en slik sammenheng er det viktig for Værøy kommune å ruste opp flåte, havneanlegg, produksjonsanlegg og øvrige støttefunksjoner for å kunne få sin rettmessige del av ressursøkningen.

Havnene har i senere år vært gjenstand for mindre utbedringer, men det gjenstår fortsatt større investeringer for at kommunen skal kunne møte de utfordringer en står overfor i tiden som kommer.

Utvikling av havnene og infrastrukturen i kommunen er viktig for fiskeri/fangstkommunen Værøy og dermed avgjørende for kommunens næringsaktivitet som helhet. Manglende havnefasiliteter og logistikk-løsninger er idag en alvorlig hindring for å opprettholde og utvikle fiskeri og næringsaktiviteten i Værøy.

Med bakgrunn i Statens målsetninger om en lønnsom og bærekraftig fiskerinæring, og de signaler som er gitt i Stortingsmelding 44 (1992-93) "Om fiskerihavnpolitikken" er det klart at offentlige myndigheter må bidra til å realisere et havnemønster i kommunen som bidrar til å styrke fiskerinæringen og skaper allsidig næringsaktivitet.

Havneplanen skal legge til rette for at kommunens fiskerihavner inngår i de politiske strategier som fylkestinget har trukket opp i sak 39/95, slik at Værøy styrker sine muligheter for utvikling av fiskerirelatert infrastruktur.

Rapporten beskriver de enkelte havner i kommunen i forhold til aktivitet, problemområder, muligheter og begrensninger. Rapporten konkluderer med at Sørlandsvågen har det klart største utviklingspotensiale, men også størst investeringsbehov.

Det er utarbeidet kostnadsestimater for hovedtiltakene i planen. Kostnadene i forbindelse med den skisserte utbyggingen tenkes finansiert som spleiselag mellom Fiskeridepartementet, Kommunaldepartementet og lokal egenkapital/lån.

Utviklingen av Sørlandsvågen er også satt inn i et tidsperspektiv med en trinnvis utbygging for at Værøy kommune skal kunne forplikte seg økonomisk sett. Dette er i tråd med de målsetninger og tiltak som skisseres i kommunens næringsplan for inneværende periode, og er forankret i økonomiplanen.

2. BAKGRUNN

Havnene har i lange tider, og er fortsatt et knutepunkt for samferdsel, næringsvirksomhet og sosialt fellesskap. Havnens betydning er stor, spesielt i kommuner og regioner hvor folk har livnært seg av havet og benyttet det som den eneste samferdselsåre.

Værøy har til alle tider vært en fiskeriavhengig kommune. Fiskeri drives tradisjonelt i nære havområder med hovedvekt på mindre fartøyer. Aktiviteten er i hovedsak basert på sesongfiskerier. Det har i de senere år vært små endringer næringsstrukturen, dette har sin bakgrunn i at fartøyenes størrelse og innretning begrenser muligheten for alternative driftsformer. Flåtestrukturen setter derfor også begrensninger for industristrukturen.

Antall fremmedbåter har vært synkende, dette kan delvis ha sin forklaring i fartøykvotesystemet og en generell begrensning i fiskeriene.

Base og fiskeriservicefunksjoner er lite utbygd i kommunen. Mye av dette ligger i den flåtestruktur kommunen har. Flåten av gjennomgående små fiskefartøyer er tilpasset de havnefasiliteter som idag tilbys i kommunen. Med en flåte av små enheter reduseres behovet for base og servicefunksjoner til et minimum, i forhold til etablering av mer industrielt preget servicetilbud med helårlige arbeidsplasser.

I tillegg medfører dagens flåtestruktur at fiskerikommunen Værøy er sårbar i forhold til hvor og hvordan Lofotfisket utvikler seg. Endringer i flåtestrukturen mot større enheter er avgjørende for fiskeristrukturen og fiskeriaktiviteten i Værøy kommune. For å kunne få til en slik utvikling må havnefasilitetene i kommunen tilpasses og utbedres, også for å kunne møte fremtidige transportløsninger.

Statens målsetting om bærekraftige lokalsamfunn krever et vel tilpasset havnemønster. Det viktigste med utviklingen av havner vil være å skape og sikre allsidig næringsaktivitet. En får ikke en konkurransedyktig norsk fiskerinæring uten gode havner. Det er viktig at det blir utviklet en infrastruktur som kan være et konkurransefortrinn for kommunen i forhold til bosetting, næringsaktivitet og samferdsel.

Det er derfor naturlig for Værøy å satse på en havneutbygging som i framtiden ses mer i sammenheng med den øvrige næringsutviklingen og samferdselsutviklingen som skjer i regionen. Nye og endrede rammebetingelser medfører at kommunen nå stilles overfor krav som øker behovet for samordning og utvikling av infrastrukturen. Værøy kommune har i de senere år satsset ressurser på å tilrettelegge ulike forhold for fiskeri og fangstnæringen i kommunen.

Kommunen har utarbeidet strategisk næringsplan. I kap. 3 og 4 er fiskeri og fangst omhandlet.

Det er videre berørt de ulike problemstillinger knyttet til fiskerinæringen i kommunen. innenfor de enkelte sektorer har kommunen definert egne strategier og tiltak. Her underbygges både når det gjelder flåte/foredling og service behovet for utvikling av kommunens fiskerirelaterte infrastruktur.

Kommuneplanens mål m.v.
Under hovedmål i Kap. 1 er anført at

Værøy kommune skal tilrettelegge for optimal bruk av tilgjengelige ressurser.

Videre i Kap. 3.1 Fiskeriene er det oppført følgende hovedmål

Å bevare og videreutvikle fiskeriene som en hovednæring for kommunen i framtida. Å etablere en mest mulig variert fiskeriflåte hva gjelder såvel størrelse som fartøytype.

Det er i Kap. 3.6 Samferdsel anført som hovedmål

Å sørge for at Værøy har gode kommunikasjonstilbud som kan betjene ordinær passasjertrafikk, turisttrafikk og godstransport ut fra framtidens krav til slik transport.

Gode fortøyningsanlegg og liggekaier med tilstrekkelig skjerming/dekking skal planlegges og gjennomføres innen tilgjengelig økonomiske rammer. Tilrettelegging av infrastruktur som liggekaier, moloanlegg og havneutdyping skal planlegges i samarbeid med Kystverket og brukerne. Gjennomføringen skal vurderes i en samlet plan som settes inn i en totaløkonomisk sammenheng der medvirkning fra Staten/Kystverket i form av planlegging og finansiering vil være en avgjørende faktor.

3 STEDSBESKRIVELSE

Værøy kommune tilhører Nordland fylke og er den nest ytterste kommunen i Lofoten med nær tilgang på rike fiskeressurser. Bebyggelsen ligger i hovedsak på tettstedet Sørland som ligger på sørsiden av øya. I tillegg er det bebyggelse på Nordland og Breivik. Kommunen knyttes kommunikasjonsmessig til omverdenen ved fergeforbindelse til Bodø, Moskenesvåg i Lofoten og Røst.

Sørlandsvågen er kommunens største trafikkhavn m/bl.a. fergekai og kommunal industrikai. Det foregår idag skiping av fiskeprodukter fra Sørlandsvågen og også fra Røstnesvågen. Dette gjør at industrien er sterkt avhengig av gode havneforhold for skiping av sine produkter.

I tillegg er det etablert fast luftferds helikopterforbindelse til Bodø. Fra 1997 er det etablert ny Heliport på Tabbisodden i Røstnesvågen.

Værøy hadde ved utgangen av 1996 840 innbyggere og service-tilbud som normalt for en kommune på denne størrelsen. Befolkningsutviklingen har de senere år vært synkende hovedsaklig som følge av en relativ stor andel eldre samt utflytting. De siste par år har utviklingen vist en positiv trend. Alderssammensetningen har stabilisert seg som landsgjennomsnittet.

Grunnlaget for bosettingen her ute på Værøy er fiskeri og en stor del av den yrkesaktive befolkningen er sysselsatt i fiskerier næringen eller i direkte avledet virksomhet. Værøy kommune er således fullstendig avhengig av fiskeriene.

3.1 Den Lokale Fiskeflåten

Den lokale fiskeflåten bestod pr. 1.1.1996 av totalt 82 fartøyer og det var oppført 145 fiskere i fiskermanntallet, henholdsvis med 18 på blad A og 127 på blad B. Av flåten er ca 46% under 10 meter. Fartøystrukturen utvikler seg nå mot større fartøyer. Siste år ble to nybygg levert kommunen som erstatning for mindre fartøy. Dette er i tråd med de målsetninger som ligger i kommunens næringsplan om en nyere og mer aktiv og sjødyktig flåte. Flåtens generelle tilstand beskrives som tilfredstillende, dette på grunn av et godt vedlikehold.

Det totale antallet tilreisende fiskefartøyer til Værøy kan grovt fordeles på Sørlandsvågen og Røstnesvågen. Antallet kan være vanskelig å forutsi, fordi antallet i betydelig grad blir påvirket av hvor og når innsiget av skrei til Lofoten kommer. En anslår i en normalsituasjon mellom 30 - 60 sjarker, samt en del større fartøyer.

For tiden er det bare en konsesjon for vågehval tilhørende Værøy. Det er etablert mottaksanlegg/produksjonsanlegg for hvalkjøtt.

Det er etablert et mottaksanlegg for sild, hvor råstoffet hovedsaklig går til sukkersalting og frysing til konsum.

Utvikling i flåtesammensetning fra 1986 til 1996:

Meter	1986	1996	Endring
	Antall	Antall	
U/10 m	40	38	- 2
10/15 m	21	34	+ 13
15/20 m	4	3	- 1
20/30 m	6	7	+ 1
Sum	71	82	+ 11

Alderssammensetning av den lokale flåten pr. 1.1.1996.

Yngre enn 10 år	15 fartøy
10 - 20 år	24 fartøy
Eldre enn 20 år	45 fartøy

Flåten er stort sett godt vedlikeholdt og kan beskrives som tilfredstillende.

Som vist er gjennomsnittsalderen forholdsvis høy, ca 27,5 år. Dette er svært lik flåtestrukturen ellers i Lofoten, og omtrent som ellers i Nordland. Bare 15 fartøy er under 10 år.

Fiskene fordeler seg på manntallstilknytning og har gjennomsnittsalder som vist:

År	Blad A	Blad B	Totalt	Gj.sn.alder Blad A	Gj.sn.alder Blad B
1974		148			39,1
1984	19	131	150	51	40,2
1989	18	140	158	68,9	40,1
1992	19	132	151	66,7	42,4
1993	30	124	154	67,2	39,4
1994	18	120	138	67,6	40,8
1995	18	123	141	67,8	39,9
1996	18	127	145		
1997	18	127	145		

Alle registreringer er pr. 1.1.

Etter en nedgang i antall fiskere i perioden fram til 1994, har antall manntallsførte fiskere igjen økt med 7 stk siste 3 år.

Undersøkelser viser at en kan multiplisere antallet fiskere med 2 - 3 for å anslå antallet arbeidsplasser på land pr. fisker, avhengig av driftsform og anvendelse.

3.2 Fremmedflåten

Et vanlig trekk med fiskevarene i Lofoten er fremmedflåten - det vil si flåte som drifter foer annen havn enn hjemnehavnen. Også for Værøy er fremmedflåten en viktig bestanddel. Værøy har vært ansett som et meget godt sted for lineflåten- og derfor en atraktiv hovedhavn for mindre linebåter fra hele fylket, hovedsaklig fra Helgeland, og spesielt Vega.

Det er store variasjoner over hvor stor andel av fremmedflåten som stasjoneres i Værøy, både fra år til år, og også fra uke til uke. Dagens flåte er langt mer mobil enn tidligere, og besøkstallet varierer med hvor i Lofoten det beste fisket foregår.

Et interessant moment er at større fiskefartøy velger Værøy både som base og leveringssted. Havneforholdene og at det er forholdsvis mange fiskekjøpere i kommunen kan være bakgrunn for dette.

Antall fremmedfartøy som leverte i Værøy

Uke 11 1996	58 fartøy
Uke 12 1996	69 fartøy
Uke 13 1996	75 fartøy

Gjennomsnitt ca 67 fartøy

Ilandbragt kvantum fra lokale fiskeflåte og fra fremmedflåte

År	Lokal flåte tonn	Fremmedflåte tonn	Totalt tonn
1986			
1995	5.465	6.941	12.406
1996			

Ilandbragt kvantum levert fra lokal og fremmedflåte fordelt etter fartøystørrelse 1995 1996?

Fartøylengde	Lokal flåte tonn	Fremmedflåte tonn	Totalt tonn
under 8 m	113	11	124
8 - 12,9m	1.543	574	2.117
13-24,9 m	3.809	3.327	7.136
25-39,9 m		2.833	2.833
over 40 m		197	197

Ilandbragt kvantum torskeartet fisk i Værøy kommune har i samme periode økt med 4070 tonn, fra ca 4974 tonn til ca 9044 tonn, mens verdien har en dobling fra 1986 fra ca 34 mill. til ca 68 mill. i 1996.

Totalt leverte fiskeflåten i Værøy ca 10.722 tonn fisk i 1996, hvorav 5039 tonn er sild.

3.3 Fiskeindustrien

Industrien består hovedsaklig av enheter med konvensjonell drift og med hovedvekt på tørrfisk og saltfisk samt saltfilet. Et anlegg driver produksjon av sild, hovedsaklig salting/frysing.

Kaianleggene og bygningsmassen er hovedsaklig av eldre dato, og umoderne både med hensyn til rasjonell drift og kvalitetsmessig håndtering av fisk og fiskeprodukter.

Dette synes å være normalsituasjonen i kommunen og regionen.

Imidlertid har bedriftene i de senere år vist stor vilje til opprusting og fornying. Også kommunen har bidratt til dette ved å legge forholdene tilrette for bedriftene.

Dette har resultert i at Værøybedrifter framstår i en langt bedre tilstand enn bare for få år siden.

Værøy hadde tidligere to filetfabrikker, disse er nå nedlagt og sonderinger for mulig nyetableringer har strandet, så langt på grunn av kapitalmangel.

Når det gjelder produksjon av hval så har Værøy tradisjonelt hatt 2 -3 konsesjoner. Pr dato er det bare en konsesjon som er hjemmehørende i kommunen. Det er planer om fortsatt fangst og produksjon med mulig utvidet kapasitet.

3.4 Grunneierforhold i havneområdene

I motsetning til øvrig deler av Lofoten, så har utviklingen på Værøy medført at flere uavhengige fiskekjøpere ble etablert. Det har nok hatt sine fordeler, men for en felles utbygging av havneområdet hadde det og har nok fortsatt sine ulemper.

Havneområdene mangler egnede industriarealer for utvikling av tidsmessige produksjonslokaler.

Arealmangel er et alvorlig problem for framtidige industrietableringer i kommunen.

3.5 Oppdrettsnæringen

Også oppdrettsnæringen i Værøy ble sterkt rammet av de generelle problemene for norsk oppdrettsnæring tidlig på 90-tallet og opplevde nedgang i anlegg og sysselsatte.

Værøy hadde to oppdrettskonsesjoner. Den ene av konsesjonene er overført til en annen region i Nordland.

Ved utgangen av 1995 var det bare ett anlegg for lakseoppdrett på 12.000 kbm. Med dagens forkvoter for oppdrettsnæringen tilsvarende en slik konsesjon et volum på ca 500 tonn oppdrettsfisk på årsbasis.

Utviklingen er nå positiv for oppdrettsnæringen.

En forventer en fortsatt økning i aktiviteten i tiden som kommer. Konsesjoner og næringens potensiale er pr. idag ikke utnyttet fullt ut. Problemet for oppdrettsnæringen på Værøy er kravet om egnede reservelokaliteter. På grunn av at det ikke finnes skjermende skjærgård er det vanskelig å finne passende reservelokaliteter.

3.6 Landbassert oppdrettsvirksomhet

Kommunen har et opparbeidet industriområde som er egnet til landbassert fiskeoppdrett. Kommunen har et sentralt/felles sjøvannsanlegg for levering av kvalitetsmessig sjøvann til fiskemottak og eventuelt annen relevant industri.

3.7 Reiseliv

På Værøy er det sålangt liten konflikt mellom fiskerinteresser og reiselivsinteresser, dette i motsetning til det som skjer mange andre steder i Lofoten. Dette kan være fordi Værøy er unntatt den store turiststrømmen som ellers forefinnes i Lofoten. I stedet kan det kanskje sies at reiselivsnæringen er med på å bedre standen på landanleggene, ikke minst på rorbussen.

Imidlertid må en i planleggingen av arealdisponeringen i havneområdet og den nære kystsonen ta hensyn til alle brukere/interesser.

4.0 DAGENS HAVNETILBUD/STRUKTUR

Kort historikk

Værøy har områder som er naturlig egnet til havn. Fra gammelt av er det flere steder som har vært i bruk. Nært knyttet til hvor det var bebyggelse, og kort veg til fiske.

I og rundt Sørlandsvågen ble det etablert egne buer og fiskemottak ved Østersjøen, Hjellholmen, Venesområdet og Tyvnes. I Kvalneset som ligger lengst sør på Tyvnessiden bodde det tidlig folk og stedet ble brukt som utror, havn. I Sørlandsvika var det utror fra Vestersjøen/Brønnsvika. Også Røstnesvågen, innsiden av både Østerodden og Vesterodden ble tidlig tatt i bruk som havn.

Området v/Teisthammeren ble brukt som utrorsted av de lokale oppsittere. Breivika m/Hundholmene var også utrorsted.

For bygda Måstad var Måstadvika en dårlig havn for større båter som ikke kunne dras på land. Noe som var medvirkende til at bygda ble fraflyttet på 40-50 tallet.

Generelt kan man si at dagens havneforhold er gode. Alle dagens havner er avskjermet med molobygg som gjør havnene til relativt rolige havner. Dybdeforholdene er generelt sett akseptable. innseilingen er god om enn ikke optimal. Dette betyr at dagens havner har en rekke kvaliteter som med relativt små investeringer vil gjøre havnene attraktive og ikke minst lønnsomme i framtida.

4.1 SØRLANDSVÅGEN - HOVEDHAVN

Den største og viktigste havna. Sørlandsvågen strekker seg fra ytre Tyvnes v/Tyvnesmolo, fergekai og området til og med Kjeila. Tyvnesleira Industriområde.

I innerkant Tyvnesmolo er det etablert kai med brygge, samt hjellplass i området mellom molo og fergekai. Kommunen har opparbeidet industriområde på Tyvnesleira, totalt 16 daa, herunder industrikai og småbåthavn.

Videre Vestersjøen (Sjyen) med Holmen/Kjeilaområdet innerst i vågen. Dette området er svært produktivt. Her er det etablert fiskemottak og hjellområder. Området er som nevnt etablert og tilnærmet utbygd. Det er nok behov for en styring/plan for videre arealdisponering/kai fronter m.v.

På østsiden, langs Stranda og mot Veneset er det etablert fiskemottak og tørkeområder for fisk. Området på østsiden av vågen er heller langgrunnt. Det vil derfor være kostnadskrevenende å bygge ut området med kaier. Selv om sydvestlige vinder er de mest fremherskende på Værøy, medfører ikke dette at østsiden av vågen har dårligere beskyttelse enn Tyvnessiden. Moloutbyggene gir delvis god dekning mot oppgang og drag, de ytre deler av Sørlandsvågen må dog betegnes som et mer urolig område av havna.

Status

Sørlandsvågen er Værøys største og viktigste havn. Seilingsdybde fra 3 m indre havn v/Kjeila til 18 m ved innseiling. Hovedmengden av kaianlegg er i privat eie. Området har ikke vært regulert og utbygging har skjedd etter behov. Kommunalt opparbeidet industriområde på Tyvnesleira, 16 daa, med 60 m betongkai.

Herav industrikaidel 30 m med:

Nyttelast 20 KN/m². Punktlast 150 Kn. Pullert 400 KNlast
Fiskerikaidel 30 m med:

Nyttelast 20 KN/m². Punktlast 50 Kn. Pullert 300 KN
I forlengelse av industrikai er det bygget en liggekai med kaifront 12 m. Konstruksjonen er jernbaneskiner og tredekke. Dybde foran kommunale kaier er ca 4 m ved SLV.

Småbåthavn. Dybde indre havn 1,8 m og ved innløp 3,6 m ved SLV. Området har uttak for strøm og vann.

Dypvannskai v/gamle D/S kai, kaifront 40 m. Dybde 12-15 m. Kaia er privateid.

Fergekai. Betongkai ny 1991 fendret på fergesiden. 60 m. Dybde langs kai 7-8 m ved SLV.

Utbyggingsmuligheter:

Mudring foran kom.kaier til -5 m

Mudring ved Kjeila

Utbygging gjestekaier

Fendring på nordsiden fergekai.

Nedre havneveg Holmen -Langholmen -Venes-Vågen 1,2 km.

4.2 RØSSNESVÅGEN

Røssnesvågen er en mindre bukt/våg som ligger helt på sørøst-siden av Værøy. Området ble tidlig tatt i bruk som havn. Røssnesvågen med tiliggende områder på begge sider er i bruk til fiskerelatert virksomhet, herunder tørrfiskproduksjon. Området er meget produktivt, er privat eiet med unntak av en allmenningskai. Havna oppfattes som rimelig god, men i østlige vinder er ikke Røssnesvågen det beste liggested, ikke minst på grunn av oppgang/drag.

Status

Mindre havn med seilingsdybde v/innseiling på 13 m og indre havn 2 m SLV. Private kaianlegg med unntak av allmenningskai med kaifront 15 m. Dybde foran kai 2,8 m ved SLV. Anlegget er i meget dårlig tilstand. Behov for mudring av løsmasser indre havn. Behov for skjerming mot sjøgang/drag med to moloutspring ved Ringskjær og Langodden.

Utbyggingsmuligheter

Harmonisering av kaifronter

Mudring av løsmasser til fjell

Endring av dekningsmolo ved nåværende innløp.

Industriområde, kaifront på vestsiden av vågen

4.3 TEISTHAMMEREN

Teisthammeren er en liten gammel havn på nordøst-siden av øya, opprinnelig allmenningsstø m/tilgjengelig utleiearealer. I senere år er det bygd dekningsvern, samt allmenningskai/kommunal kai.

Teisthammeren benyttes idag stort sett bare som liggehavn for deler av sjarkflåten som hører til på nordsiden av øya. I tillegg benyttes havnen i noen grad for fritidsbåter med lokal tilknytning.

Det er ikke etablert fiskemottak eller annen industri i forbindelse med havneområdet. For dagens bruk anser man havneforholdene som tilfredstillende.

Status:

Kommunal kai med kaifront 7 m. Dybde foran kaifront SLV 2.0m. Konstruksjon av jernbaneskinner og tredekke. Nyttelast 6 KN/m². Dybde ved innseiling 2.7 m ved SLV.

Utbyggingsmuligheter:

Liggekaier
Mudring til 2.7
Liten havn, fritidsbåter

4.4 SØRLANDSVIKA

Sørlandsvika med Brønnsvika og Vestersjøen er en stor bukt/vik på sørvest siden av øya, og er beliggende mellom Måstadvika og Sørlandsvågen. Sørlandsvika er ikke benyttet som havn i senere år. Seilingsdybde 10 -12 m langt inn mot Brønnsvika. Innerst i vika ved Brønnsvika og Øvstevågen er det fra gammelt av etablert felles/almen stø/landstigningsplass. Inntak/pumpestasjon for sjøvann til fiskeproduksjon er lokalisert til Sørlandsvika. Det er idag lokalisert et lakseoppdrett v/Tinden.

Status:

Det er idag ingen anlegg/infrastruktur knyttet til Sørlandsvika, bortsett fra lakseoppdrett m/egen kai og pumpestasjon for sjøvann.

Utbyggingsmuligheter:

Det foreligger ingen planer for videreutvikling/utbygging av havn i Sørlandsvika.

4.5 MÅSTADVIKA

Måstadvika er en stor bukt som ligger helt sørvest på Værøy. Havneforholdene i Måstad er vanskelige. Måstadvika er stor og ligger forholdsvis åpen mot sør, sørvest. Også mot nord, gjennom skaret Eidet er Måstadvika utsatt for vær og vind. Disse forhold var medvirkende til at Måstadbygda ble fraflyttet.

Måstadbygda brukes idag til fritidsaktiviteter, og er en viktig del av Værøysamfunnet i så henseende.

Måstadvika m/steinvår/stø/havn benyttes idag av oppsittere og fritidsbrukere. Ytre del av Måstadvika er av Fylkesmannen utlagt til Landskapsvernområde.

Seilingsdybde til oppmerket ankringsplass 12-14 m.

Status:

Måstadvika er ikke egnet som helårshavn for småbåter/fritidsbåter. For sommerhalvåret kan det være aktuelt å legge ut flytekai.

Utbyggingsmuligheter: Utbygging av Måstadvika er ikke aktuelt i overskuelig framtid.

4.6 ANNEN INFRASTRUKTUR

Ferskvannsforsyning

Ferskvannstilførselen til hele sørsiden av Værøy kommer fra Værøy kommunale Vannverk og hentes hovedsaklig fra grunnvannsbrønner og delvis fra overflatevann. Vannverket på Værøy leverer i dag tilstrekkelig mengde ferskvann som også er av godkjent kvalitet i henhold til EU-krav.

Tilstrekkelig og kvalitetssikret ferskvann er et nødvendig grunnlag for videre utvikling av havneområdet.

Sjøvannsanlegg

I tillegg til godt utbygd ferskvannstilførsel har Værøy også et kommunalt utbygd sjøvannsanlegg som leverer sjøvann av tilfredstillende kvalitet til fiskeproduksjonen. Dette gjør at forbruket av ferskvann kan reduseres. Det vises ellers til nytt direktiv som forteller at sjøvann av godkjent kvalitet kan benyttes til alle former for fiskeproduksjon.

Isproduksjonsanlegg

Det er nylig etablert et isproduksjonsanlegg som et fellestiltak hvor både fiskere og produsenter er engasjert. Anlegget er lokalisert på gamle fergekai i Vågen. Anlegget er dimensjonert for å kunne betjene den havgående flåte. I tillegg er det mulig å levere ferskvann og strøm ved samme kai.

Avfallshåndteringen

Værøy har også maktet å løse problematikken med hensyn til håndtering av avfallet fra fiskeindustrien. Det er idag etablert et trandamperi og ensilasjemottak som har kapasitet stor nok til å ta imot fiskeavfallet selv i høysesongen

Renovasjonsordning

Det er etablert en tjenlig renovasjonsordning for fiskebruk og ellers fellesområder i havneområdet, samt etablert mottaksstasjon for spesialavfall og oljeholdige produkter. For tiden lokalisert til Værøy Auto.

4.7 HAVNEDISTRIKT

I henhold til plan- og bygningsloven kan kommunen idag planlegge og regulere ut til grunnlinjen uavhengig av havnedistrikt. Hvis kommunen gjennom et havnestyre ønsker å gjøre bruk av havnelovens bestemmelser, kan dette bare skje innenfor et havnedistrikt. Utenfor havnedistriktet er det Kystverket som forvalter bestemmelsene i loven.

Havnestyret skal etter havne- og farvannsloven p 18, gi tillatelse til utbygging av de tiltak som er nevnt i plan- og bygningsloven p 84.

De siste endringene i havne- og farvannsloven gjelder først og fremst havnenes forvaltning. Det vil heretter være 3 typer havnestyre:

- a. havnestyre som oppnevnes av en enkelt kommune uten særskilt hjemmel i havne- og farv.loven.
- b. havnestyre som oppnevnes etter departementets bestemmelse
- c. interkommunale havnestyre, enten oppnevnt etter frivillig samarbeid eller ved beslutning av Kongen

For Vårøy kommune vil det være aktuelt at havnestyret oppnevnes etter alternativ a.

For en kystkommune er godt utbygde havneanlegg en av de viktigste forutsetninger for en sikring og utvikling av næringslivet.

Gjennom den nye havneloven vil kommunen i sterkere grad enn tidligere måtte se på havnen som en kommunal oppgave. Et kommunalt havnevesen/styre er forutsatt å være selvfinansierende, dvs. de inntekter havnen har gjennom avgifter og leieinntekter skal dekke dens direkte driftsutgifter og kapitalkostnader.

Havnen skal dekke de tilbud som kommunen anser nødvendig overfor det betalende næringsliv.

5.0 PROGRAM FOR HAVNENE I VÆRØY

5.1 OVERORDNEDE RAMMEBETINGELSER/BETRAKTNINGER

Havneutbygging i statlig regi har frem til slutten av 70-tallet bestått i etablering av dekningsverk, mudring og utlegging av bunnkjetting. I de fleste tilfeller har en allmenningskai også inngått i prosjektet.

Båtene har vært fortøyd på redene uten kontakt med land. Untakene har vært der private aktører, redere eller stedets fiskebruk har bygget liggekaier.

Havnetilbud av denne type tilfredstiller ikke på noen måte dagens krav, og Kystverket har i de siste 10-år ikke lagt ut flere bunnkjettinger.

Havner uten skikkelige liggekaier og god rolighet, har tapt i konkurranse med andre havner, og ikke minst har fiskeryrket i slike havner tapt i forhold til andre yrker. Dårlig tilrettelegging er en av årsakene til at ungdom som skulle rekrutteres til fiskeryrket, reiser bort og ofte utdanner seg ut av næringen og ut av kommunen.

Fiskridepartementet besluttet på slutten av 80-tallet å forsøke å ruste opp norske fiskerihavner. Det ble utarbeidet en norsk fiskerihavnplan som senere resulterte i Stortingsmelding nr. 44. Statens målsetninger for fiskerihavnpolitikken synliggjøres i kapittel 4.3 i meldingen. Dette med bakgrunn i at en ikke får en konkurransedyktig norsk fiskerinæring uten gode havner.

Det grunnleggende i Stortingsmeldingen er at norske havner skal rustes kvalitativt opp, og at brukerne av havna og kommunen skal bidra med betydelige beløp i dette arbeidet. Staten skal være en tilrettelegger av havnebasseng, for på denne måten å muliggjøre kommunal og privat investering.

For å få til en slik kvalitetsheving vil myndighetene se for seg et klart definert havneområde, som utformes og innredes i henhold til programkravene for havna.

Skal en nå opp i forhold til statlig medfinansiering av havneutviklingsprosjekter, må programmet gjenspeile en helhetstenkning hvor sjø og landsiden sees i sammenheng. Det vil også bli lagt vekt på at havneområdene har tilstrekkelig landareale for utvikling av industri og service, spesielt rettet mot fiskerinæringen.

For havneområder uten tilstrekkelig utviklingspotensiale på landsiden kan det således ikke påregnes offentlig finansiering.

Fra og med 1996 vil hele landet bli sett under ett med hensyn på statlig tilskuddsmidler knyttet til mudring, molo, dekningsverk, fiskerikaier etc. (Kap 1064).

Den nasjonale prioriteringen vil fortrinnsvis bli knyttet opp mot en kostnads/nyttevurdering av prosjekter. Det er likevel rimelig å anta at politiske føringer vil kunne gjøres gjeldende ved vurdering av utbyggingsprosjekter, særlig i en overgangsfase.

Også miljømessige hensyn vil bli mer framtrødende og mer tungtveiende. Skal man bygge ut havnene bør derfor miljøspektet tas betydelig hensyn til. Det er derfor i forbindelse med fiskerihavnene viktig at miljømessige installasjoner og tiltak innarbeides i de enkelte utbyggingsselementene. For mindre kommuner, slik som Værøy, vil imidlertid miljømessige hensyn kunne binde opp uforholdsmessige store deler av investeringskapital i forhold til nytteverdien.

5.2 UTVIKLING AV HAVNEN I VÆRØY

Framtidig havnestruktur i Værøy kommune bør ha 4 hovedfunksjoner

- 1 Havnestrukturen må ivareta samferdselsfunksjonen, dvs. trafikkhavn for fraktefartøyer og generell båttrafikk, herunder ferge.
- 2 Potensielt ha mottaksfasiliteter, herunder liggeplasser, service og leveringsmuligheter, for fiskefartøyer av alle størrelser. Selv i høysesongsituasjoner som Lofotfisket bør det være rimelig dekning.
- 3 Muligheter for utvikling av base/servicefunksjoner for fiskefartøyer så langt flåten har behov for det. Herunder videreutvikle eksisterende mottak for spesialavfall og spillolje, samt en samlet avfallsordning for fremmedbåter/besøkende og bedrifter. Det er her viktig å ta høyde for framtidig utvikling innen f.eks. havfiske.
- 4 Strukturen må vektlegge og prioritere havnene i forhold til næringsmessig potensiale og framtidig utvikling. En havneutvikling i kommunen må prioriteres i tråd med kriteriene i Stortingsmelding 44, fordi det vil være nødvendig med finansiering fra offentlige myndigheter.

Værøy kommune har gjennom de senere år foretatt en del arbeid med registrering og bearbeiding av kommunens havner. Ut fra dette arbeidet definerer man følgende havner som aktive fiskerihavner.

- * Sørlandsvågen
- * Røssnesvågen
- * Teisthammeren

Av disse har kommunen videre prioritert utviklingen av Sørlandsvågen og Røssnesvågen havner, men en har poengtert at havneutviklingen i Værøy må ses i sammenheng gjennom utvikling av en havneplan for hele kommunen.

Ut fra ovenstående er det tjenlig at Værøy kommune oppretter eget havnedistrikt.

Havnedistrikt for Værøy bør omfatte havnene Sørlandsvågen, Røssnesvågen og også Teisthammeren.

5.3 GENERELLE PROGRAMKRAV

De største manglene er i forhold til pkt.ene 2-4 foran, i en framtidig havnestruktur. Utbyggingsprogrammet må derfor fokuseres spesielt på dette. Når det gjelder mottakskapasitet bør det i en framtidig utvikling vurderes etablering av et sentralt kjøle/fryseanlegg for Værøy, på linje med det nylig etablerte isproduksjonsanlegg. Dette bør etableres i Sørlandsvågen havn, hvor det er mulighet for at havgående fartøyer å anløpe. I tråd med næringsplanens ønsker, og i henhold til foranstående bør infrastruktur som tilgang på sjøvann, ferskvann og andre nødvendige servicefunksjoner som kreves for å utvikle havnen optimalt, utvikles og utbygges fortløpende etter de behov som meldes.

Havneproblemene kan generelt oppsummeres som følger:

- Liten samordning og organisering av funksjoner
- Mangel på organiserte og hensiktsmessige fortøyningsanlegg
- Liten servicegrad og begrensede landarealer

Målsetting med denne planen er å søke løsning med hensyn til:

- Framtidig havnestruktur i henhold til funksjoner
- Trygge og hensiktsmessige fortøyning/kaitilbud
- Service/allmenningsskai for korttidstillegg
- Finansielle modeller for realisering av foreslåtte tiltak
- Økte utviklingsmuligheter for sjørettet service og flåtestruktur

Utbyggingsprogrammet skal an vise plass i havnene for hele hjemmeflåten for fartøyer opp til 80-90 fot, samt tilbud til et gjennomsnitts antall som benytter fiskerihavnen som base i sesongen. I alt ca 60 plasser. Det er også viktig å få frem et funksjonsdyktig fiskeriserviceanlegg. Det er således viktig at fartøyene kan få utført den mest nødvendige service i nærheten av kaianleggene, dette for å unngå unødige forhalinger og transport.

5.4 PROGRAM KAIER

Fartøyene skal etter dagens krav kunne ligge ved egen kai, eller fast kaiplass for ombord- og pålandtransport av bruk og utstyr med egnet håndteringsutstyr. Det skal også være tilgang på nødvendige redskapsrom etc.

Fortøyning på redan jfr. bunnkjettinger er ikke lenger et attraktivt og tidsmessig alternativ. Kystverket har de senere år ikke foretatt slike utlegg i havnebassengene.

Videre er det selvsagt viktig at kaiene har god adkomst både fra landsiden og sjøsiden, og at manøveringsforhold og orientering i forhold til fremherskende vindretning muliggjør dette. Selv om sørvestlige vinder er de hyppigste på Værøy, kan nord/nordvestlige vinder skape langt større problem i havnebassenget. I de ytre deler av Sørlandsvågen og Røssnesvågen kan oppgang og drag skape urolig kaiforhold.

Fartøystørrelser/brukskrav
Fartøene kan deles i to grupper

1. under 50 fot
2. over 50 fot

Dette ut fra brukskrav og løsning av disse.

Dybdekrav for båter under 50 fot vil være rundt 3 m. For større fartøy kreves det dybde foran kai på 4 m.

Største forskjellen vil være forskjell i tonnasje og belastning på kaianleggene. Dette vil kreve forskjellige kailøsninger. Når det gjelder liggekaier, må dimensjoneringen være i tråd med de fartøygrupper som skal benytte kaiområdet.

Kaianlegg

Nedfor er nevnt en kort oversikt og kommentar til de forskjellige kaityper:

- | | | | |
|----|--------------------------|-----------|---|
| 1) | Strandkai/
Vanlig kai | Fordeler: | Fleksibel, ryddig kaifront |
| | | Ulemper: | Store kaiarealer, kostbare kaitillegg, arealkrevende |
| 2) | Pirkai/
Utstikker | Fordeler: | Kostnadseffektive tillegg, lite forbruk av strandlinje
god plassutnyttelse
god adkomst fra sjøsiden |
| | | Ulemper: | Tar plass i havnebassenget, begrenser manøveringsareale
Avstiningsproblemer |
| 3) | "Z"-kai | Fordeler: | God adkomst fra sjøsiden, arealbesparende ved overlappende og åpne løsninger
enkel konstruksjon |
| | | Ulemper: | Uryddig kaifront |
| 4) | Flytekai | Fordeler: | Brukervennlig, uavhengig av tidevannproblematikk
god adkomst fra sjøsiden
fleksibel løsning
Enkel å flytte |
| | | Ulemper: | Begrenset adkomst fra land
Vanskelig å avstive
Stort vedlikehold fortøyninger |

Ut fra ovenstående er det klart at flytekaier er hensiktsmessig for båter opp til 40-50 fot.

Allmenningskai

Dette er kaier for korttidstillegg. Allmenningskai kan fritt benyttes av fiskefartøy over kort tid. Eksempelvis kan det være snakk om å ta iland eller ombord redskap og utstyr, utføre enkle reparasjoner ved allmenningskaien etc.

I forbindelse med en allmenningskai vil det være ønskelig med et redskapsrom og tilstrekkelig fritt uteareal til redskaps-håndtering. Idielt sett bør allmenningskaien ha fasiliteter som gjør det mulig for fartøyere å foreta enkle reparasjoner. Mulighet for uttak av strøm og vann.

5.5 PROGRAM REDSKAPSSERVICE

Det er et stort behov for redskapsrom for dagens fiskefartøy. Og det er vesentlig at disse lokalene har god tilgang både fra sjøsiden og fra landsiden. Arealbehovet er vanligvis å regne som 1 kvadratmetr lagerrom for hver fartøyfot. Herav følger at et fartøy på 50 fot har behov for lagerrom på minst 50 m². Da mange av dagens fiskefartøyer drifter med flere typer redskap, vil trolig de fleste fartøy ha behov for noe større lagerrom.

Et vesentlig moment er at man også har tilgang til kjøle- og frysefasiliteter, uttak av strøm, vann og drivstoff ved den samme kaifront.

5.6 PROGRAM SERVICE FOR FISKERE

Det er behov for oppholdsrom og kontotplass, samt sanitæranlegg for tilreisende fiskere. Et gjennomsnittlig tilbud bør vurderes i forhold til allerede eksisterende etableringer. dette må også sees i sammenheng med rorbuer som idag benyttes til turisme og fasiliteter tilknyttet disse.

6.0 UTBYGGINGSPROGRAM FOR DE ENKELTE HAVNER

I dette kapitlet tas det utgangspunkt i de totale registrerte behov i forhold til kommunens prioriterte havnestruktur. Når det gjelder foreslåtte tiltak i perioden 1998 - 2001, så behandles disse i planens tiltaksdel.

I det følgende synliggjøres de totale behov i de overnevnte 3 havner med henhold på

Framtidig havnestruktur

Trygge og hensiktsmessige fortøynings/kaitilbud, nødhavn Service/allmenningskai for korttidstillegg

Finansielle modeller for realisering av foreslåtte tiltak øke utviklingsmulighetene for sjørettet service og flåte struktur.

Når det gjelder utvikling av en funksjonell og effektiv havnestruktur i Værøy kommune så er det viktig å fokusere på realismen i de investeringer som ønskes og mulighetene for finansiell medvirkning fra ulike aktører

6.1 SØRLANDSVÅGEN HAVN

Generelt:

Harmonisering av kaifronter, byggegrense mot sjø/havn.

For området v/Tyvnesleira og sørover mot Tyvnes er det utarbeidet bebyggelsesplan for kaiområdet, herunder liggekaier/gjestekaier, flytekaier, rampe for sjøsetting av småbåter/fritidsbåter.

Mudring i innerste del av havna, v/"Sjyen", dette er nok et arbeid som må gjentas med gjevne mellomrom. Regulering av kaifronter slik at en sikrer manøveringsareal i havna.

Utdyping av innseilingsled til Industrikai på Tyvnesleira. Dette er arbeid som bør gjøres for å få full utnyttelse av de investeringer som allerede er gjort på Tyvnesleira.

Alternativ gjestekai/liggekai for større fartøy ved fergekai på Tyvnes. Framføring vann/strøm, samt fending av nordsiden av kaia. Dette alternativet avhenger av at Statens vegvesen stiller seg positiv til delt bruk av kaia.

Etablere dypvannskai i området mellom Sørtun- Tyvnes fergekai, alternativt området Tyvnes fergekai - Tyvnes molo.

Kvalitetssikring/utbygging sjøvann

Grunnfarskjetting i Sørlandsvågen (og Rossnesvågen). Dette er et årelangt krav fra Fiskarlaget og Fiskarkvinnelaget for å få ryddigere havn, ansees ikke lenger å være aktuelt.

Videreføring av vegen fra Tyvnesleira til Fergekai Tyvnes. Første etappe av denne vegen, over leira til Sørtun haster mest. Resten ønskes med i langtidsplan.

Forslag om en "nedre havnegate" over Sørlandsvågen i flukt med Langholmen(Korneliush.) Dette for å få kortere veg over Sørlandsvågen, og for å få regulert bort tungtrafikk fra beboelsesområder og sentrum. Veggen blir ca 1,3 km og legges delvis som brukonstruksjon for å oppretholde vannutskifting.

Forslag om å styre turistvirksomhet hytte/rorbu til innerst i Sørlandsvågen. Dette for å unngå arealkonflikt mellom fiskeindustri og reiseliv/turisme.

6.2 RØSSNENSVÅGEN HAVN

Generelt:

Harmonisering av kaifronter/byggegrense mot sjø/havn.

Utdyping/mudring i indre del av Røssnesvågen. Dette er et arbeid som må gjøres med gjevne mellomrom.

Utbygging/skjerming av havn med to moloutspring ved Ringskjær og Langodden.

Alternativt ny dekningsmolo fra fyret til ytterpunktet på dagens molo i Røssnesvågen, samt ny innseiling i dagens moloarm. Dette vil gi et stort areal på innsiden som kan nyttes til kaier og lagerplass.

6.3 TEISTHAMMEREN HAVN

Generelt:

Etablering av flytekaier/liggekaier, kombihavn for næring/fritidsflåte.

Mudring av løsmasser v/kaifront..

7. FINANSIERING - GENERELT

I dette kapitlet skal en se må mulige finansieringsmåter, og i tillegg til offentlige/statlige finansieringskilder kommer behov for kommunal, samt privat deltakelse.

I henhold til Stortingsmelding nr. 44 vil kommunen stilles overfor krav om økt medvirkning. Kommunen vil samtidig ha mulighet til økt avgiftsinnkreving gjennom havneavgifter, og særskilte avgifter til fiskerihavner utenfor havnedistrikt. Under fylkeskommunens ansvar vil fiskerihavner kunne behandles på lik linje med investeringer i annen infrastruktur og næringsutviklingstiltak.

Kommunen kan ikke stille krav til Staten om utbygging ut fra vedtak om utbyggingskrav. Det er de årlige bevilgninger fra Stortinget, til fiskerihavner, som vil være retningsgivende for Statens ansvar og medvirkning.

Spesielle forhold ang. finansieringskildene

Finansieringsmessig kan det være mer "lønnsomt" å dele havnen inn i avsnitt i forhold til hvilke aktører som er aktuelle og hvilke elementer som skal finansieres.

En slik inndeling kan være mellom privat/offentlig, industri kai/trafikk kai. Industrisiden kan gis opp til 50 % tilskudd, og trafikksiden kan gis opp til 25 %.

Kommunaldepartementet

Kommunaldepartementet opererer ikke med en entydig definisjon av en industri kai/fiskerikai. I kystnorge er i mange tilfeller industri knyttet til fiskeri, med sterke koblinger mot havnen. I tilknytning til definisjon av industri kai bør også lossing/lasting og behandling av fiskeredskaper etc. inngå. Det forutsettes at det skal være nyetableringer tilstede, men også ekspansjon i allerede etablert område bør falle inn under definisjonen "nyetableringer".

Statens Nærings- og Distriktutviklingsfond SND

Private investeringer på private kaier kan utløse tilskudd fra SND. Det har mindre å si, rent driftsteknisk, hvorvidt kaien er i privat eller offentlig regi. Det kan også gis nettverksstøtte til koordinering av bedrifter rettet mot maritim service. Støtten kan tildeles i samfinansiering med kommune og bedrifter.

Fiskeridepartementet

Staten v/Fiskeridepartementet ansees å måtte bære kostnader for koblingen mellom fiskerihavner og øvrig samferdsel, fordi det ikke er avsatt egen budsjettpost for dette under Samferdselsdepartementet.

Kystdirektoratet

Kystdirektoratet gir uttalelser til Kommunaldepartementet i fiskerihavnsaker. I sin vurdering legger de vekt på en komplett havn med hensyn på areal og kailengder med alle servicefunksjoner tillagt havnen. For liggekaier ansees det som positivt økonomisk og arealmessig med flytekaier for fartøy opp til 50 fot.

Realistiske forventninger/Offentlig medvirkning
Forslag om fysiske forbedringer innenfor "offentlige anlegg",
er det realistisk å forvente finansiering gjennom offentlige
kanaler.

For at det offentlige skal kunne gå inn og finansiere private
utbygginger, krever dette fri adkomst til og fra havneområdene
for øvrig næringsvirksomhet i tillegg til kaiene.
Prosjekt finansiert gjennom SND setter ikke slike krav om fri
adgang.

Dersom en bevisst satser på koordinering av allerede
eksisterende infrastruktur, og slik bidrar til samordning av
både privat og kommunal utbygging, vil en gjøre utbygging av
private områder mer attraktiv og øke lønnsomheten.

Bevilgningene fra Stortinget til Fiskeridepartementet var i 1995
kun 90 mill kr for post 30. For post 60 var bevilgningen kun
16 mill kr. Det er ikke ventet vesentlige økninger i
bevilgningene for 1997-98.

Stortingsmelding nr. 44 antyder en prioritering landet sett
under ett. Kommunen må planlegge og prioritere i henhold til
overordnede mål.

Skal det søkes om finansiell medvirkning er det viktig at
utbyggingen er en del av et større utviklingsprosjekt, og
at de totale investeringer ses i sammenheng.

	FISKERIDEPARTEMENTET		KOMMUNALDEPART.		MILJØDEP.	SND.
	KAP. 1064 Post. 60	KAP. 1065 Post. 11/30	KAP. 550 Post. 61	KAP. 551 Post. 51	KAP. 1442 Post. 63	
ARBEIDSOPPGAVE.						
Dekningsverk, molo.	X					
Utdypning, havn/innsailing.	X					
Allmenningskai, (fiskerikai).	X					
Ligge, fortøyningskai.	X					
Oppmerking havn/innsailing.		X				
Offentlig tilrettelegging (sjeté)			X	X		
Andre kommunaltekniske anl.			X	X	X	
Trafikkaier			X	X		
Industrikaier			X	X		
Serviceanlegg			X	X		X
Industri/mottaksanlegg			X			X
Planlegging/utvikling off/priv.	X		X	X		X

Fiskeridepartementet - Havneetjenesten:

: Kap 1064 post 30 - Fiskerihavnanelegg. Kystdirektoratet som byggherre. 100 %

: Kap 1064 post 60 - Tilskudd til kommunale og private fiskerihavnanelegg. Liggekaier finansieres inntil 35 %.

Kap 1065 post 11/30/48 - Los/Fyrjetjeningen kan statsansvar, bygging og drift/vedlikehold. Forvaltes gjennom Kystverket.
Kommunaldepartementet:

Kap 550 post 61 - Kommunale næringsfond. Deler av kommunal egenkapital kan finansieres opp til beløpsgrense.

Kap 551 post 51 - Regionale program for næringsutvikling. Regional pott forvaltes av fylkeskommunen. Bevilges inntil 50% tilskudd, trafikkaier inntil 25 %. 3 hovedkategorier - Fysisk infrastruktur, kunnskapsretta infrastruktur, og større regionale tiltaks- og samarbeidsprosjekt.

Miljødepartementet:

Kap 1442 post 63 - Tilskudd til kommunale vannmiljø- og avløpstiltak. Samfinansiering med Kap 551, post 51 totalt 50%

SND:

Lån og tilskudd til investering og bedriftsutvikling. Eget fiskeriprogram mot industri og flåte.

Når det gjelder utviklingen av en funksjonell og effektiv havnestruktur i Værøy kommune, så er det viktig å fokusere på realismen i de investeringer som ønskes og mulighetene for finansiell medvirkning fra ulike aktører.

I et større perspektiv for utviklingen av Værøy kommune, er det realistisk at sentrale myndigheter kobles inn. Dette er i tråd med Stortingsmelding nr. 44 som antyder en prioritering av landet sett under ett. Kommunen må imidlertid selv dra lasset ved å framheve de overordnede mål. Kommunen må da være villig til å prioritere innad i kommunen og gi fylkeskommunen og nasjonale myndigheter grunnlag for tildeling av midler.

Værøy kommune har med bakgrunn i dette bestemt seg for å prioritere følgende havnestruktur i kommunen:

Storhavn/hovedhavn: Sørlandsvågen og Røssnesvågen

Underhavn: Teisthammeren

Nødhavn: Sørlandsvika og Måstadvika

Sørlandsvågen og Røssnesvågen foreslås som kommunens "stamhavner" både med bakgrunn i dagens funksjoner, aktivitet og utforming, men også fordi disse havnene har størst utviklingspotensiale. Teisthammeren foreslås som underhavn med bakgrunn i den betydning disse har for den mindre lokale flåte, samt fritidsbåter.

Det opprettes eget havnedistrikt som omfatter disse tre havner.

Kommunen kan ikke lenger stille krav til Staten om utbygging uten selv å påregne en betydelig økonomisk egeninnsats over tid. Den ønskede utvikling vedr. fiskerihavner må til en hver tid være oppdatert i forhold til den utviklingen og de rammebetingelser som denne plan behandler. Samtidig må den ønskede utvikling være forankret i politiske mål og den kommunale økonomi slik at satsingen fra kommunens side virker seriøs og realistisk overfor offentlige og private aktører.

Dette gjør at kommunen med bakgrunn i de totale registrerte behovene skissert i kapittel 5 og 6 og den i prioriterte struktur legger fram følgende tiltaksprogram for perioden 1998 - 2001 i fase med rullert økonomiplan og tiltakene i strategisk næringsplan. Det er spesielt lagt vekt på de økonomiske aspektene med henhold på hvilke av tiltakene som det er realistisk å gjennomføre i perioden.

Nytt tiltaksprogram utarbeides i forbindelse med neste rullering av økonomiplan og strategisk næringsplan. Slik at realismen og legitimiteten av tiltakene i havneplanen gis i forbindelse med den politiske vilje til å prioritere av knappe ressurser til havneformål under behandling av kommunens økonomi.

TILTAK

SØRLANDSVÅGEN HAVN (Skisse nr. 02)

Liggekaier

Det etableres 80 lm liggekaier eller gjestekaier på Tyvnesleira. Dette vil bedre og avhjelpe situasjonen for fremmedflåten. Vann og strøm må føres fram til kaien, også renovasjonsordning må etableres.

Det er viktig at det skapes gode havneforhold for fremmedflåten. På denne måten er man med på å sikre økning i ilandført kvantum i Værøy med de positive ringvirkninger dette vil ha for det øvrige næringslivet.

Kostnader

Det er foretatt et foreløpig kostnadsoverslag for to alternative løsninger.

Utbygging i henhold til Bebyggelsesplan for Tyvnesleira, kostnadsberegnet til ca 2 mill kr.

Alternativt at kaiene trekkes lengre inn mot land, og kostnader for dette er beregnet til ca 800.000,- kr.

Finansiering

Liggekaier/gjestekaier kan finansieres med intill 35 % fra fiskeridept.kap/post 1064/60, og med kommunale midler.

Det er mulig med annen finansiering fra private/bedrifter, men heller tvilsomt.

Det er rimelig at flåten som benytter kaiområdene betaler avgift.

Sjøvann - kvalitetssikring

Sjøvann av tilfredstillende kvalitet kan bli brukt på alle ledd i fiskeproduksjonen, dette i henhold til nytt direktiv.

Værøy har et kommunalt utbygd sjøvannsanlegg som leverer sjøvann til samtlige fiskebruk.

Man må sikre og forbedre anlegget, samt kvalitetssikre leveransen av sjøvann.

Kostnadsoverslag er under utarbeidelse.

Fergekai Tyvnes - alternativ liggekai/gjestekai

Alternativ liggekai for større fartøy ved fergekai Tyvnes.

Framføring av vann og strøm, samt fending av nordsiden.

Dette alternativ er avhengig av at Statens vegvesen stiller seg positiv til utvidet bruk av kaien.

Det vil være en stor samfunnsøkonomisk gevinst dersom man kan få til en felles utnyttelse av fergeleiet.

Kostnader

Foreløpig kostnadsoverslag er vist nedenfor.

Fending av nordside kai kr. 100.000,-
Framføring vann og el kr. 80.000,-

Finansiering

Kaianlegget kan finansieres på lik linje med andre kaianlegg ved en fylkeskommunal og en kommunal andel.

Utdyping av innseilingsled til industrikai Tyvnesleira
Innseiling til idustrikaia er vanskelig på grunn av dybde-
forhold og foran kai er dybden bare 4 m ved SLV.
Dette er arbeid som det er naturlig å gjennomføre da det er
investert store beløp i industriområdet på Tyvnesleira

Kostnader

Et grovt overslag viser at nødvendig arbeid vil komme på
ca 5 mill kr. Arbeidet er hovedsaklig sprengningsarbeider.

Finansiering

Dette arbeidet vil kunne finansieres over statlige bevilgninger
i henhold til kapittel/post 1064/30 i sin helhet.
Dette forutsetter en godkjent havneplan samt at arbeidet blir
prioritert av Kystverket.

Utdyping/mudring ved "Sjyen"

Dette er kjeila ved Holmen. her ligger det største fiskebruket
i Værøy, Arne Mathisen A/S. I tillegg er det på vestsiden av
bukta flere mindre fisketilvirkere. Havna er trang og grunn
og en fjerning av løsmasser vil gi en bedring av forholdene.
Området er i meget aktivt bruk og det er mange aktører.

Kostnader

Fjernng av løsmasser ned til tidligere mudret nivå. Dette er
kostnadsberegnet til ca 100 - 150 000,- kr., litt avhengig av
hvor langt ut i kjeila en mudrer.

Finansiering

Dette prosjektet vil neppe være mulig å finansiere over statlige
midler, dette på grunn av de beskjedne kostnader. Det mest
nærliggende er finansiering med private og kommunale tilskudd.

RØSSNESVÅGEN HAVN (Skisse nr. 03,04)

Utdyping/mudring

I indre del av Røssnesvågen er det over tid skjedd utrasing og gjennauring. Det bør foretas mudring av løsmasser og ikke minst fjerne steiner.

En slik foreløpig mudring/opprensning vil gi en bedre utnyttelse av havna med sine ca 300 lm kai.

En fullstendig oppmudring av hele vågen vil være ønskelig på sikt, men vil være forholdsvis kostbar .

Kostnader

En foreløpig utdyping/mudring av indre havn/langs kaier er kostnadsberegnet til ca 200.000,- kr.

En fullstendig utdyping av havna bør sees i sammenheng med event. endring av innseiling/dekningsmolo.

Finansiering

En delvis oppmudring av Røssnesvågen vil nok ikke oppnå statlige midler. Det er en forutsetning for statlige midler at kommunen har en godkjent havneplan.

Det er mulig å delfinansiere prosjektet gjennom kommunen og private interesser.

Røssnesvågen - ny dekningsmolo

En bedre skjerming av havna kan oppnås med utbygging av to moloutspring, ved Ringskjær og ved Langholmen. Dette vil kunne gi en smulere havn for de mindre fartøyer.

Alternativt kan en ny dekningsarm fra fyret til ytterpunkt på dagens molo i Røssnesvågen, samt ny innseiling i dagens moloarm. Dette vil gi et stort areal på innsiden som kan nyttes til kaier og lagerområde.

Kostnader

Dette arbeidet er ikke kostnadsberegnet, men er anslått av Kystverket til ca 4 -6 mill kr.

Finansiering

Et arbeid i denne størrelsesorden vil komme inn på statlig finansieringsplan

TEISTHAMMEREN HAVN (Skisse nr. 05)

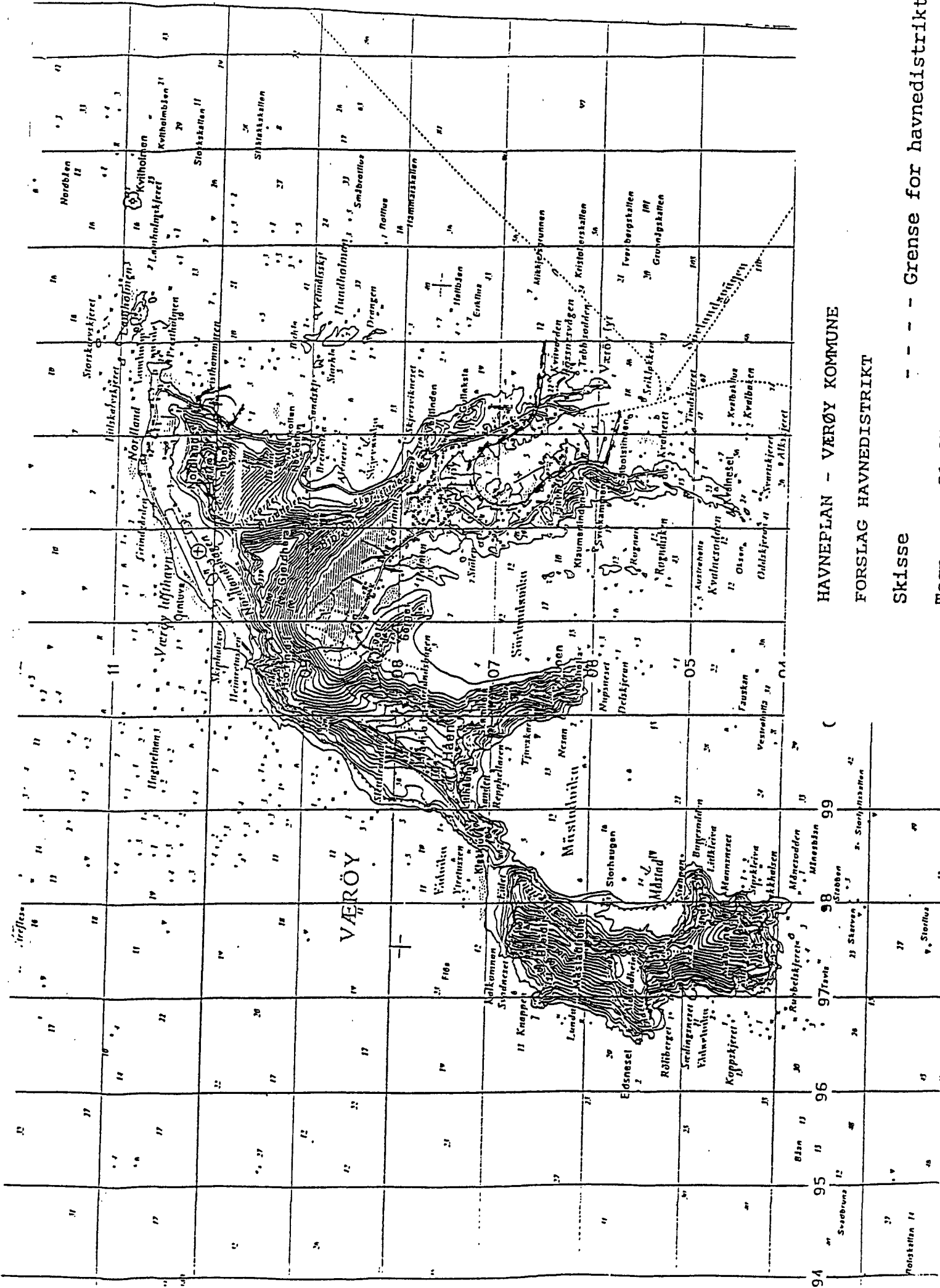
Kaier/fellesanlegg

Havna er god for mindre fartøyer. Det bør foretas mudring av løsmasser v/kai, ned til samme dybde som innseiling. Etablering av liggekaier/flytekaier, kombihavn for næring/turisme/fritidshavn.

Bruk/utnyttelse av tilliggende areal er sterkt regulert av allemannsretten og havn/landområdet bør sees på i sammenheng og event. utarbeides en plan for framtidig disponering.

HAVNEDISTRIKT FOR VÆRØY (Skisse nr. 01)

Det opprettes havnedistrikt for havneområdet i Værøy i henhold til skisse nr. 01.97.



HAVNEPLAN - VÆRØY KOMMUNE
 FORSLAG HAVNEDISTRIKT

Skisse



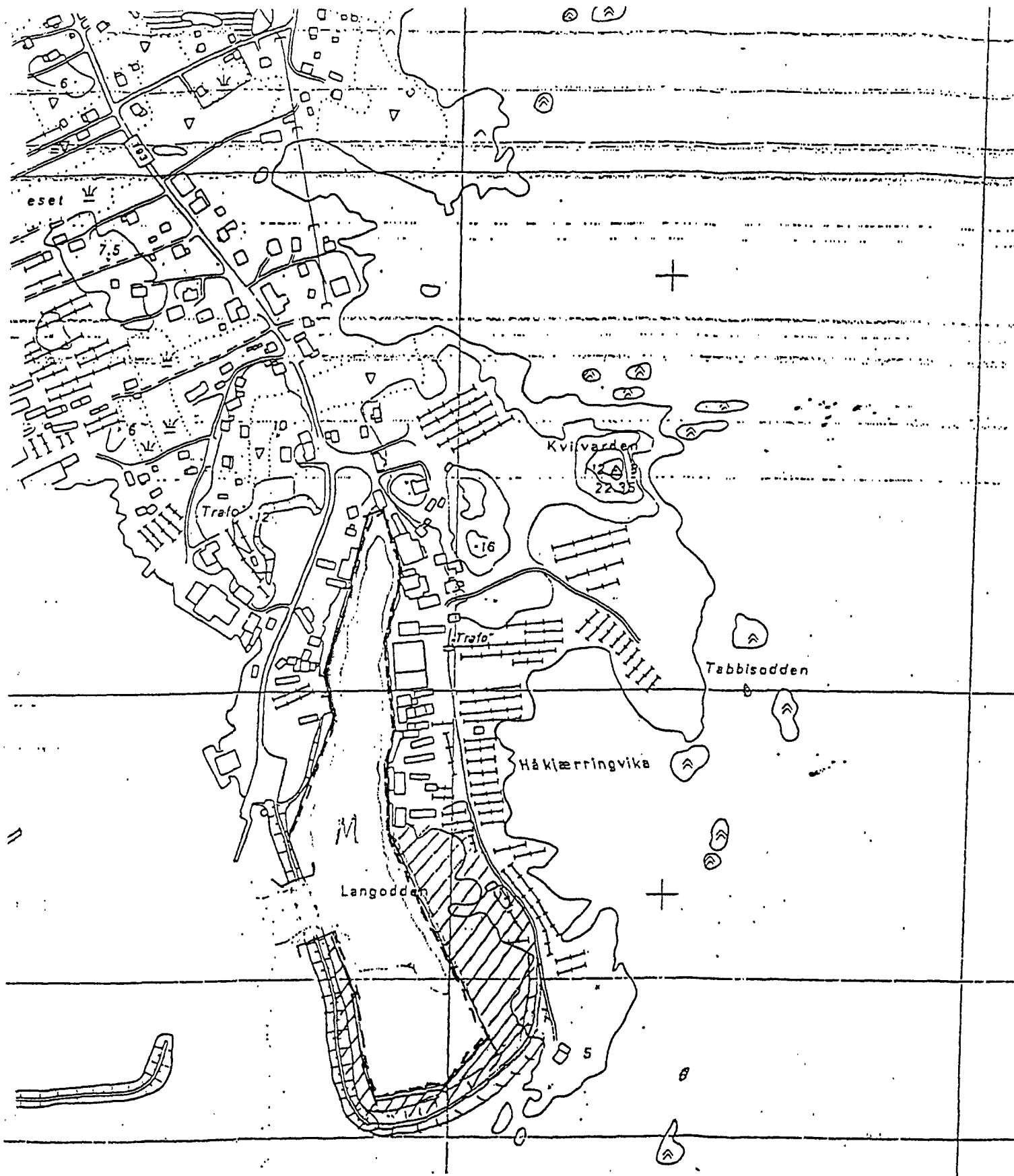
HAVNEPLAN - VERØY KOMUNE

SØRLANDSVÅGEN HAVN

FORSLAG TILTAK.

Skisse

- byggegrense kaifront
- ▨▨▨▨ planlagt veg
- ▨▨▨▨ planlagt kaianlegg
- M mudres
- ▨▨▨▨ flytekaï



HAVNEPLAN - VÆRØY KOMMUNE

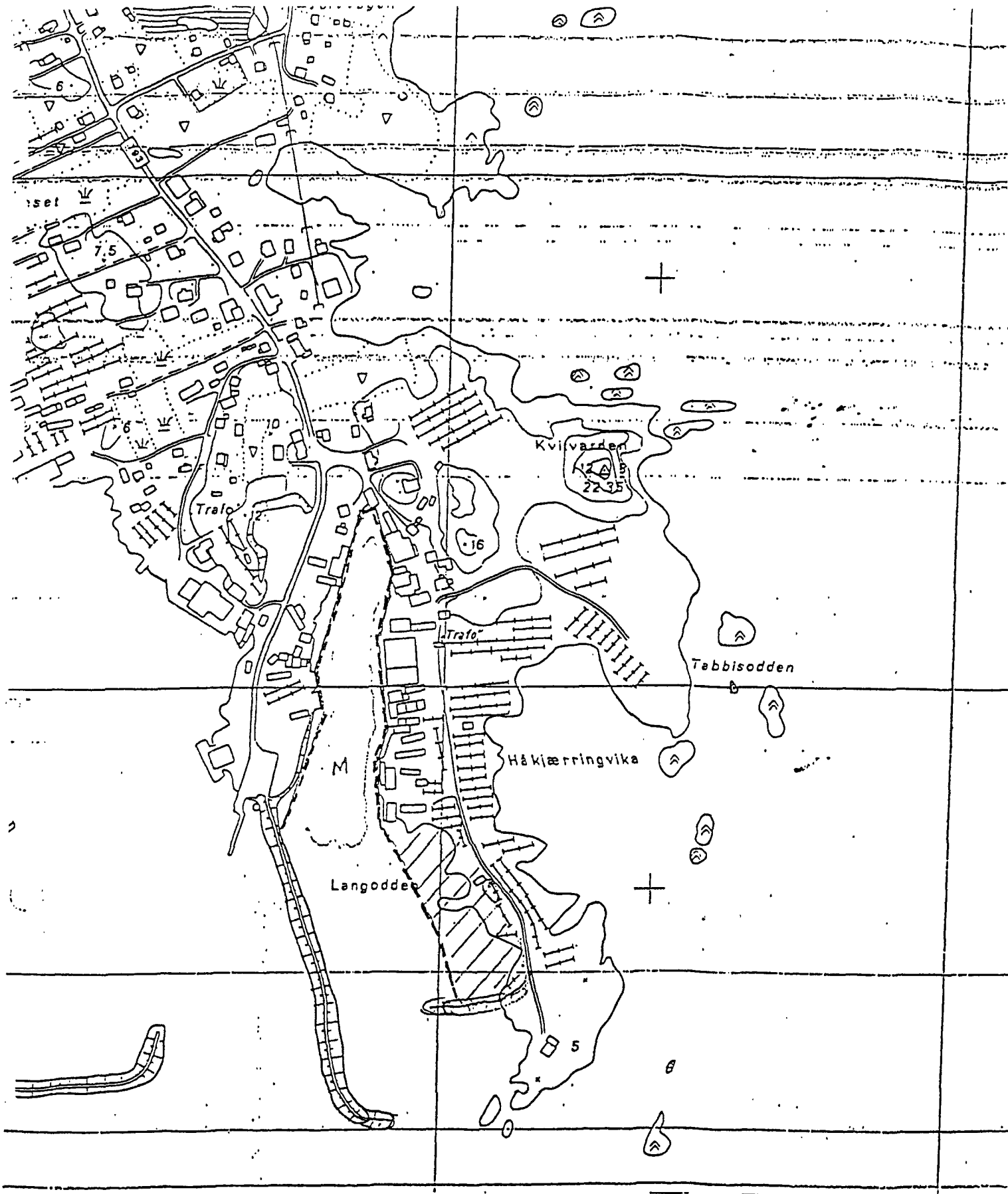
RØSSNESVÅGEN HAVN

FORSLAG TILTAK

Skisse Alternativ A

Tegn. nr. 03.97

- byggegrense kaifront
- ▨ utbyggingsareal
- (M) mudres



HAVNEPLAN - VÆRØY KOMMUNE

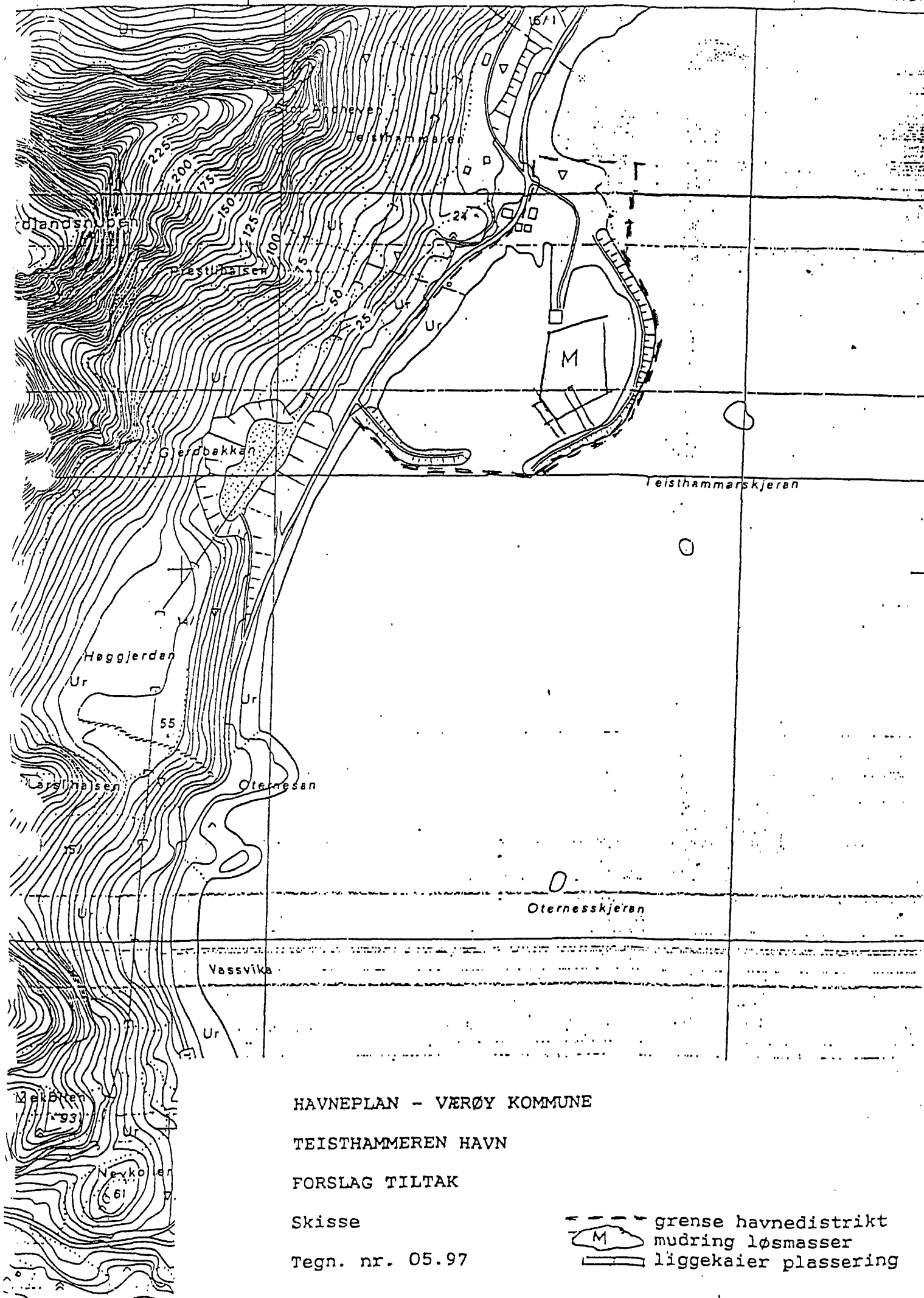
RØSSNESVÅGEN HAVN

FORSLAG TILTAK

Skisse Alternativ B

Tegn. nr. 04.97

- byggegrense kaifront
- ▨ utbyggingsareal
- M mudres





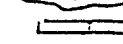
HAVNEPLAN - VÆRØY KOMMUNE

TEISTHAMMEREN HAVN

FORSLAG TILTAK

Skisse

Tegn. nr. 05.97

-  grense havnedistrikt
-  mudring løsmasser
-  liggekaier plassering