

INNHALDSFORTEGNELSE

KAPITTEL 1 INNLEDNING.....	1
1.1 BAKGRUNN.....	1
1.2 HAVNEPLANLEGGING I LEBESBY KOMMUNE.	1
1.3 ORGANISERING AV PLANPROSESSEN.....	2
1.4 PLANPROSESS - FREMDRIFT.....	2
1.5 OPPFØLGING AV HAVNEPLAN.....	2
KAPITTEL 2 PLANFORUTSETNINGER.....	2
2.1 PLANOVERSIKT.....	2
2.2 STATISTIKK	2
2.3 HAVNESTRUKTUR OG HAVNEFUNKSJON.....	4
KAPITTEL 3 MÅLSETTINGER.....	5
3.1 HAVNEPLANENS OVERORDNEDE MÅLSETTING.....	5
3.2 HAVNEPLANENS DELMÅL.....	5
KAPITTEL 4 STATUS OG PROBLEMBESKRIVELSER FOR DE UTVALGTE HAVNENE	6
4.1 UTVALG AV HAVNER.....	6
4.2 KJØLLEFJORD HAVN.....	6
4.3 KIFJORD HAVN.....	9
4.4 DYFJORD HAVN.....	10
4.5 LEBESBY HAVN.....	11
4.6 KALAK - TROLLBUKT – FRIARFJORD OG SEIVIKA.....	11
KAPITTEL 5 TILTAKSOVERSIKT FOR HAVNENE 2012-2020	14

Καπιτελ 1.....INNLEDNING

1.1 Bakgrunn

Temaplan for havnene i Lebesby kommune er en videreføring av kommunedelplan ”Havneplan for Lebesby kommune 1996-2002” som var vedtatt i 1996. Det ble i 2002 igangsatt en rullering av denne planen som av ulike årsaker aldri ble ferdigstilt. Planutvalget i Lebesby kommune (Lebesby Formannskap) vedtok i møte 19.12.2011 i PS 174/11 at havneplan for Lebesby kommune skal rulleres.

Temaplan for havner i Lebesby kommune skal danne grunnlag for prioriteringer i forhold til:

- Fiskerihavneplanlegging
- Gi signaler om fremtidig bruk og disponering av arealer i og ved havnene
- Være et strategisk dokument for planlegging mot fremtidig virksomhet i kommunens havnedistrikt
- Handlingsplan som skal gi føringer for økonomisk planlegging i forhold til investeringer i kommunens- og Lebesby-Kjøllefjord havn’s økonomiplaner

1.2 Havneplanlegging i Lebesby kommune.

Plan og bygningsloven sier at kommunene i sin planlegging kan lage kommunedelplaner, tema-, eller områdeplaner. Det er lagt føringer for at kommuner som ønsker statlig- eller regional finansiering av havneutbygging skal ha en kommunal havneplan med en gjeldende handlingsplan vedtatt i av kommunestyret. Det var tidligere vanlig at havneplanen skulle være en kommunedelplan utarbeidet etter plan og bygningsloven, noe som tilsa en relativt omstendig saksprosess som ofte tar 10-15 mnd. I dag er det mer vanlig at man utarbeider planene som en temaplan som ikke er juridisk binende, men som gir føringer for politisk strategisk tenking med tanke på fremtidig bruk og vern av arealer knyttet opp mot sjø og havnearealene.

1.3 *Organisering av planprosessen*

Planutvalg: Formannskapet
 Styringsgruppe: Styret i Lebesby-Kjøllefjord havn (havnestyret)
 Arbeidsgruppe: Administrasjon samt leder
 Høringsparter: Lokalt fiskarlag, småbåtforeninger, bygdelag, fiskeindustri, Kjøllefjord skipsekspedisjon andre berørte parter.

1.4 *Planprosess - fremdrift*

	2011		2012			
	19.12	21.12	Januar	Februar	Mars	April
Vedtak om rullering	Planutvalget					
Arbeidsmøter, brukermøter og faktaoppdatering		Oppstartsmøte administrativt	Havnestyre oppstart Valg arb.gruppe			
Oppdatering av plandokument med innarbeiding av innspill.				Administrativt		
Vedtak i havnestyret					Møte xx.xx.xxxx	
Vedtak planutvalg					Møte xx.xx.xxxx	
Plan vedtatt i kommunestyre						Møte xx.xx.xxxx

1.5 *Oppfølging av havneplan*

Havneplanen skal gjelde fra 2012 til 2018. Handlingsplanen skal rulleres årlig i forkant av arbeidet med budsjett og økonomiplan.

Καπittel 2 PLANFORUTSETNINGER

2.1 *Planoversikt*

Lebesby kommune har følgende vedtatte planer som er relevante for havneplanarbeidet:

- Arealplan for Lebesby kommune av 12.12.2003.
- Planen er under rullering, men arbeidet er foreløpig utsatt pga mange uavklarte områder.
- Gjeldende reguleringsplaner for stedene Kjøllefjord, Dyfjord, Lebesby og Veidnes som berører områder i denne planen.
- Nærings- og samfunnsplan 2007 - 2012
- Kystsoneplan for Lebesby kommune 2008-2012

2.2 *Statistikk*

Innbyggere

Ved inngangen til 2012 bodde det 1356 personer i Lebesby kommune. Innbyggertallet har vært synkende siden 2001 (1550), men svakt økende siste to år.

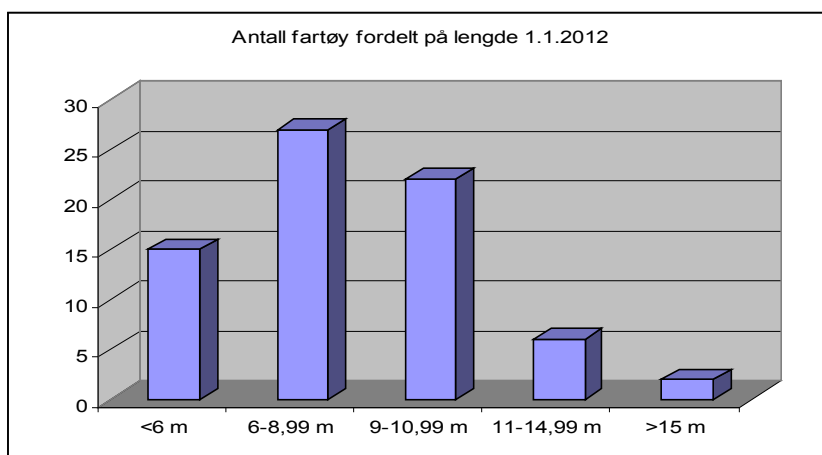
Fiskere og fiskeflåte

Lebesby kommune har i likhet med andre kystkommuner hatt en nedgang i flåten siste 20 år. De siste 7 år har imidlertid flåten vært stabil, og man har faktisk hatt en økning i antall båter over 10 meter de siste 2 år. Fordeling av størrelse på fartøyene har ikke endret seg mye de siste 5 år, mens det over en tiårsperiode stadig har blitt færre fartøy over 15 meter. Pr 01.01.2012 hadde flåten i Lebesby kommune med rettigheter for fiske etter torsk i gruppe 1, om lag 2 000 tonn rund torsk i kvote, dette gjelder 29 av 72 fartøy. I tillegg til dette hadde flåten i gruppe 2 - såkalt åpen gruppe – anledning til å fiske om lag 600 tonn rund torsk.

Med utgangspunkt i kvotene fra 2011 vil den lokale flåte i år ha et kvotegrunnlag på ca 200 tonn krabbe. Totalt er det fiskerettigheter på stedets flåte for torsk og krabbe tilsvarende ca kr 45 mill i 2012. I tillegg landes det andre fiskeslag fra vår lokale flåte årlig for mellom 7 og 9 mill kr.

Årstall	1990	1995	2000	2005	2010	2011	2012
Ant reg.fiskefartøy	150	105	91	63	64	65	72

Når det gjelder besøkende flåte har dette vært nedadgående siste år. Dette kan både skyldes at fisket har vært godt langs nesten hele kysten slik at fartøy ikke trenger dra langt for å fiske kvotene, men kan også ha en sammenheng med dårligere konkurransevne og service hos oss. Krabbefiske er blitt en viktig ressurs hos både industri og den minste flåten.



Landing av fisk i Lebesby kommune 2000-2010

	2000	2005	2009	2010
Torskefisk utlandske fartøy tonn	3 068	-	-	-
Torskefisk norske fartøy tonn	6 821	4 967	3 710	3 999
Kongekrabbe tonn	-	98	561	235
Totalverdi mill kr	110	57,5	46,8	50,4
Herav kongekrabbe mill kr	0	5,6	13,3	13,8

Annen trafikk:

Kjøllefjord havn har årlig ca 800 anløp av rutegående fartøy der hurtigruta står for 90 %. Den øvrige trafikken til Kjøllefjord havn består av fiskefartøy som leverer fangst ved fiskeindustri, samt fartøy som kommer inn for annen havneservice eller for å benytte liggekaier ved uvær og lignende.

Det har vært nedgang i antall anløp fra fremmedflåte de seneste årene, noe som forklares i den gode tilgangen på fisk langs hele kysten.

2.3 Havnestructur og havnefunksjon

Tabell 2.2.1 Funksjoner til de ulike havner i kommunen.

Havn	Funksjon
Kjøllefjord	Hovedhavn, fiskeri-, trafikk- og fritidshavn
Kifjord	Fritidshavn
Dyffjord	Fiskeri- og fritidshavn
Lebesby	Fritidshavn
Trollbukt	Fiskeri-, oppdretts-, og fritidshavn
Kalak	Fiskeri-, oppdretts-, transport-, og fritidshavn
Veidnes	Fiskeri- og fritidshavn

Καπικτελ 3 Målsettinger

3.1 Havneplanens overordnede målsetting

Bidra til å skape utvikling i Lebesby kommune gjennom forbedret maritim infrastruktur som ivaretar økonomi, sikkerhet, miljø og kultur.

3.2 Havneplanens delmål

For å oppfylle overordnet målsetting vil følgende delmål være retningsgivende:

Delmål 1

Kjøllefjord havn skal dekke funksjonen som regional trafikkhavn for Nordkynregionen og Laksefjordområdet. Kjøllefjord havn skal være kommunens hovedhavn samt dekke funksjonene som fiskerihavn og fritidshavn.

Delmål 3

Det skal tilrettelegges for maritim næringsvirksomhet ved kommunens fiskerihavner. For havner / kaianlegg / områder utenom definerte fiskerihavner vil det kreves særskilte utredninger ved etableringer av maritim næringsvirksomhet.

Delmål 4

For å oppnå trygge og funksjonelle havner må det anlegges tilfredsstillende dekningsverk, ligge- og allmenningsskaier for kyst - og havgående flåte.

Delmål 5

Kommunens havner skal utvikles slik at de ved siden av å gi rom for nyetableringer, tar vare på særpreg, historie og kystkultur.

Delmål 6

Havnens plass i kommunal forvaltning må styrkes gjennom forbedret organisasjonsutvikling og økonomistyring.

Delmål 7

Estetikk, natur og miljøinteresser skal ivaretas ved planlegging og gjennomføring av havnerelaterte prosjekter.

Καππτελ 4 Status og problembeskrivelser for de utvalgte havnene

4.1 Utvalg av havner

Havnene er valgt ut med tanke på at de har status som trafikkhavn, fiskerihavn, eller at de er viktig som trafikk- og fritidshavn i denne del av kommunen. Arealer i eller nær havna er et annet viktig punkt i forhold til hvilke muligheter havna har i forhold til fremtidig næringsutvikling.

4.2 Kjøllefjord Havn

Status:

Kjøllefjord havn er kommunens hovedhavn, den nye trafikkaia er hovedkai for Nordkyn på grunn av god tilgjengelighet, store arealer og god dybde. Norway Seafoods AS har fiskeindustribedrift som omsetter for om lag 100 mill.kr (2011). Bedriften har om lag 30 ansatte. Det er ca 50 fiskefartøy som har fast tilhold i Kjøllefjord. Av disse ligger de fleste ved kommunale kaianlegg.

4.1.1 Faste kaianlegg i Kjøllefjord havn

Anlegg	Eier	Lengde	Dybde i m	Tilstand
Trafikk- og industrikai	LKH	120 m	8 m	Svært god – ny 2006
Slippkaia	Privat	50 m	0-3 m	Dårlig
Allmenningskaia	LKH	43 m	2,5-3,5 m	God stand
Hustad- egnerbu	Privat	40 m	2-2,5	Bra – dårlig dekke
Hustad – tidl.mottak	Privat	30 m	4,5 m	Dårlig
Hustad –tidl.salteri	LKH	30 m	3	Dårlig
Nissenkaia	LKH	55 m	2-4 m	Svært god – ny 2007
Fiksekaia	Private	60 m	2-3,5	Bra – noe dårlig fendring
Dampskipskaia	LKH	25+80 m	3,5-6	Dårlig – særlig trekai
Aker Seafoods	Privat	100 m	4 – 5m	God
Foldal	Stiftelse	45+30 m	4 m – 3 m	God – restaurert siste tiår

Historikk

For Kjøllefjord havn var problemet med manglende dekningsverk viet stor oppmerksomhet i havneplanen. Mars 2001 forelå rapporten "Kjøllefjord havn, utredning av dekningsverk" som et resultat av et samarbeid mellom Lebesby kommune, SINTEF og Kystverket. Ved SINTEF i Trondheim ble det foretatt modelltankforsøk som dokumenterte at havna ikke tilfredsstilte allment aksepterte kriterier for rolighet i en god og funksjonell fiskerihavn.

Rapporten konkluderte med at bygging av tre nye moloer ville gi tilfredsstillende dekning i Kjøllefjord havn. Som et resultat av dette vedtok kommunestyret høsten 2001 å sette i gang utbygging av molo i søndre havn på innsiden av eksisterende molo til skjerming av sjarkhavna i Galgenesbukta, også kalt molo Q.

I 2003 ble den andre av de tre moloene bygget; molo P, som dekningsverk for service- og kaianleggene i indre havn. Moloen sto ferdig i 2004 og har således gitt to godt skjermede havner for den mindre flåten.

Kommunen opprettet eget havneforetak i 2004; "Lebesby-Kjøllefjord havn". Flere kommunale kaianlegg ble oppgradert i denne perioden, og det ble også etablert to kommunale, og tre private flytebrygger for mindre fartøy. I 2006 ble det også bygget ny trafikk-kai utenfor molo Q. Denne erstattet den gamle dampskipskaia på nordsiden av havna. Kjøllefjord havn fremstår i dag som en god havn for fiskeflåten opp til ca 20 m /60 fot, og det er også en del kaianlegg for større fartøy men med manglende dekningsverk på havnas nordside.

Arealmessig har man tilrettelagt for mer industri i områdene ved den nye industrikaia. Totalt er det utfylt ca 5 mål, og i tillegg er det regulert et område fra moloen og helt til Breivika for fremtidig industriutbygging.

Dersom ny industri skal etableres innen marin sektor, er det viktig å gjøre klart større områder med tilhørende kaifront, enten i området mellom den nye trafikk-kaia og moloen, eller ved oppgradering og utvidelse av det gamle industriområdet der Hustadbruket i sin tid lå.

4.1.2. Flytebryggeanlegg i Kjøllefjord havn

Eier	Lokalisering	Lengde	Antall plasser
”Hellebrygga” – Kjell Sørbø	Galgenesbukta	10 m	2 båser + front
Kjøllefjord småbåtforening	”””””	36 m	12 båser
Kjøllefjord havn	”””””	80 m	33 båser
Kjøllefjord havn	”””””	68 m	130 m pir
Kjøllefjord Brygge AS	Indre havn	25 m	50 m pir

Problembeskrivelse:

- Nordsiden av havna – dekningsverk
- Ved etablering av ny industri ved tidligere Joh, Hustad AS må det gjøres vurdering av områdets dybde sett opp mot anløpende fartøys dypgående. En generell anbefaling fra Kystverket er på 7 m. Det betyr en utdyping på 2 meter fra dagens dyp.
- Lite tilgjengelig arealer for ny industri og utvikling av maritim virksomhet. Aktuelle områder er bebygd og det må foretas ytterligere utfyllinger eller sanering av gammel bygningsmasse.
- Ved etablering som nevnt i punkt ovenfor vil fiskerne miste sitt nåværende lager i gamle salteriet.
- Boenheter for tilreisende linefiskere og egnere bidrar til økt tilgang på råstoff i sesongene. I dag er det kun et moderne anlegg - Kjøllefjord Brygge - som er privateid.
- Sanering eller restaurering av gamle kaianlegg;
 - Slippkaia (privat)
 - Hustad (privat/kommunal)
 - Gamle damskipskaia, (trekaia) – Kommunal

Kjøllefjord havn – nord:

- Problemet med dekningsverk for nordsiden av Kjøllefjord havn kan løses etter anbefalinger fra SINTEF (Bjørdal op cit.) ved å anlegge molo utenfor Foldalbruket, heretter omtalt som molo G, På grunn av havnas store dyp, vil denne moloen bli forholdsvis kostbar pr løpemeter.
- For å bedre kapasiteten for større kystfiskefartøy, må de konvensjonelle kaiene fra servicekaia og østover (Hustadkaia) settes i stand, eller en må anlegge helt nye kaianlegg.
- Kommunen skal ta initiativ til at det blir plassert informasjon/tilrettelegging (skilt etc.) på strategiske steder tilgjengelig for brukerne av havneområdet. Fiskernes Velferd vil her være en viktig alliansepartner/ informasjonsbringer for tilreisende fiskere.
- Kommunen bør også, i samarbeide med næringslivet, gi ut en informasjonsfolder som kan distribueres til fremmedfiskerne med opplysninger om havna, kaianlegg og generell informasjon om hva Kjøllefjord kan tilby. (Oppgradere eksisterende folder).

Tiltak – Kjøllefjord havn

- A. Molo G – dekningsverk for kaier på havnas nordside
- B. Oppgradering av kaier ved tidligere Joh.Hustad
- C. Mudring (Hustad). Alt 1: nytt industriområde.
- D. Utfylling – nytt industriområde v/Hustad (Alt 1: Nytt industriområde)
- E. Ny kai-front, (Alt 1: Nytt industriområde)

- F. Kai og lager for fiskere ved båtøpptekeksplass ved molo q. (Alt 1 nytt industriområde).
- G. Sanering av bygningsmasse, (Alt 1: Nytt industriområde).
- H. Utfylling av nytt industriområde v/hurtigrutekaia. (Alt 2: Nytt industriområde)
- I. Ny kai-front, v/hurtigrutekaia. (Alt 2: Nytt industriområde).
- J. Anlegg for isbryting i havnebassenget.
- K. Opprensning på bunnen i havna

4.3 Kifjord havn

Status:

Kifjord havn har i dag kommunens største andel av små fritidsbåter fortøyd i sommerhalvåret. Det er også avsatt arealer til bygging av båthus (naust).

4.3.1 Anlegg i Kifjord havn

Anlegg	Eier	Lengde	Dybde i m	Tilstand
Fergekai	LKH	50+30 m	2-7 m	Varierende
Skysståkaia	Privat	10 m	3 m	Bra
Flytebrygge	Privat	2 x 10 meter	2-3 m	Kun av og påstigning

Lebesby-Kjøllefjord havn KF har i 2010 overtatt fergekai-anlegget fra Statens vegvesen. Det er utført noen utbedringer og det er også anlagt en privat flytekai for av- og påstigning med landfeste fra denne kaia. Det er imidlertid noen utfordringer knyttet opp mot hjemmelshaver for eiendommene i området.

For øvrig er det to andre viktige momenter knyttet til Kifjord. Det ene er at det på Kifjordene er avsatt område for oppdrett i kommunens arealplan. Det er interesse fra oppdrettsaktører å søke på en lokalitet der, og det kan da bli etterspørsel etter kai og arealer for landbase.

Videre har Kifjorden / Kifjordneset vært vurdert som omlastningssted for olje/gass, og også som en av de få egnede steder i midt-Finnmark for etablering av olje/gassterminal på øst-, og vestsiden av Kifjordneset. Dette har gjort at man i arealplanen har foreslått området som temaområde olje/gass virksomhet.

Det er etter bestilling fra Lebesby kommune – laget en rapport angående de navigasjonsmessige forholdene på Kifjorden knyttet opp mot slik virksomhet. Rapporten er en bachelor oppgave i Nautikk fra Høgskolen i Tromsø (Arild et.al. 2008). Rapporten kan langt på vei bekrefte det første inntrykket man har av området som egnet sett fra et navigasjonsmessig synspunkt. Samtidig har man en total mangel på øvrig infrastruktur noe som helt klart gir andre utfordringer.

Problembeskrivelse:

Fendervegg er delvis løs, og vil på sikt kunne slite seg og forårsake skade på kai og båter. Fendervegg gjør store deler av kaien utilgjengelig for mindre fartøy. Det er kun etablert en privat av/påstigningskai for fritidsflåten. Mangler tilbud om flytebryggeanlegg som liggekai for fritidsflåten.

Løsningsforslag

Utbedring og tilpasning av fergekai for bruk av mindre fartøy.

Flytebryggeanlegg for fritidsfartøy.

Arealavklaringer i forhold til olje/gassterminal.

4.4 Dyfjord havn

Status:

Det er i dag 7 registrerte fiskefartøy som mer eller mindre har Dyfjord som fast havn. Stedets fiskeindustribedrift Bacalao Nord AS har 10 -15 ansatte og omsatte i 2011 for ca kr 20-mill.. Det er i sesongene – vårtorskefisket og krabbesesongen - opp mot 20 fremmedbåter som leverer fangst til bedriften.

4.4.1 Anlegg i Dyfjord havn

Anlegg	Eierstruktur	Lengde	Min dyp	Bygninger i tilknytning
Molo	Kystverket	170 m		Ble forlenget i 2001 med 50 m
Industrianlegg m/ kaianlegg,	Privat	40 m	5 m	Prod.bygg, lager og buer
Liggekai / avlastingskai,	LKH	46 m	5 m	Nei
Flytebrygger	LKH./Privat	20 båser	5 m	
Bunnkjettinger, 2 strekk	LKH			-

Historikk:

Dekningsverk og liggekaier var viktigste prioriteringer for Dyfjord havn i forrige havneplan. I løpet av planperioden har man fått forlenget moloen i Dyfjord med 50 meter, og det er bygget ny allmenningskai for kystflåten på innsiden av moloen, samtidig som det er etablert flytekaianlegg for den mindre flåten i samme område. Dyfjord havn fremstår derfor som en moderne fiskerihavn med god dekning og tilstrekkelig liggekaier for dagens trafikksituasjon.

Problembeskrivelse:

På tross av moloforlengelsen kan det fortsatt bli urolig ved kaia til fiskemottaket i sørlig vær. Dette problemet blir forsterket ved at fending er i dårlig stand slik at levering av fisk kan være utfordrende ved fjære sjø, spesielt for mindre fartøy.

Mobildekning, internett og tv-dekning i Dyfjord havn er svært dårlig. Dyfjord taper råstoff ved at flåten velger andre fiskevær der de har bedre kommunikasjonsforhold.

Løsningsforslag

- Dialog med telenor og Finnmark fylkeskommune om forbedret mobildekning, samt forbedrede tv, radio og internettforbindelse i havna
- Dialog med Bacalao Nord as om utbedring av fendervegg ved fiskemottaket
- Fremføring av vann til flytekai

Tiltak - Dyfjord

- Mobil- tv- og bredbåndsdekning

4.5 Lebesby havn

Status:

Det er i dag registrert 2 fiskefartøy med fast tilhold på stedet Lebesby, og to av disse er over 9 meter. Eneste anlegg i havna er kaianlegg til Joh. Bøgeberg AS.

Ettersom det ikke har vært virksomhet på fiskemottaket til Bøgeberg de siste 20 år, og på grunn av stedets begrensede fiskeflåte har heller ikke havna status som fiskerihavn.

Ved utvidelse av oppdrettsvirksomheten videre innover Laksefjorden, vil det kunne være aktuelt å benytte Lebesby som landbase for denne virksomheten. Det vil da være aktuelt med en flytebrygge for om bord- og ilandstigning, samt fortøyningskai for fartøy knyttet til oppdrettsnæringen.

Det har ikke vært arbeidet med å utrede noe dekningsverk i havna utover det arbeide som ble gjort på slutten av 1980-årene av kystverket. Kostnadene den gang var kalkulert til 6 mill.kr, basert på en molo på havnas nordside.

Alternativt ble det i forbindelse med mudringen av renna vurdert å lage et dekningsverk på vestsiden av havna ved å fylle opp masser til en ”holme”. Kostnadene for et slikt tiltak er ikke kjent.

Dette innebærer at evt investeringer ensidig må dekkes uten offentlige tilskudd. Det er derfor ikke realistisk å planlegge større tiltak i denne havna.

Problembeskrivelse:

- For Lebesby er det ikke dekningsverk. Dette gjør havna dårlig egnet for etablering av flytebryggeanlegg. Med dagens situasjon i forhold til aktiviteten er det ikke lagt inn nye tiltak i planen for denne havna. Evt. Nye tiltak vil måtte finansieres med privatkapital eller kommunale midler.
- Ettersom det i dag kun er 2 gjenværende fiskefartøy tilhørende stedet, og ingen tilvekst, vil det ikke være samfunnsøkonomisk lønnsomt å bruke ressurser på dekningsverk.
- Kalak har fallvær som er problematisk for småbåter.
- For både Lebesby og Kalak er problemet at man mangler kaianlegg for fritidsflåten.

4.6 Kalak - Trollbukt – Friarfjord og Seivika:

Kommunen har ved overtakelsen av fergeleiet i Kalak fått oppgradert dette slik at det i dag fremstår som et godt kaianlegg for sjarker og større båter. Det er 7 kilometer fra Lebesby til Kalak og 14 til Trollbukt.

- Trollbukt har en naturlig havn som er godt egnet som småbåthavn for indre del av fjorden. Flere ønsker å kunne ha båt her som ønsker å bruke indre del av fjorden som rekreasjonsområde. Kaianlegget er privateid. I trollbukt er det etablert et mottaksanlegg for krabbe, samt at det er planer for en ny mottaksstasjon for fisk.
- Seivika kai bør vurderes overdratt til Grieg Seafood med avtale om allmenn ferdsel.
- Friarfjord kai bør saneres, alternativt gis bort til private. (alt saneres).

Tiltak:

Etablere flytebrygge i Kalak eller Trollbukt i samarbeid med privat aktør.

4.7 Veidnes havn

Veidnes havn

Økt virksomhet har gjort havna på Veidnes mer aktuell med tanke på utbedringer og utbygging.- Flere nye fiskefartøy samt etablering av mottak av fisk og krabbe har ført til at det arbeides med å få etablert flytebrygger. Lebesby-Kjøllefjord havn planlegger utbedring av den kommunale kaia, samt at private aktører vurderer å bygge egen kai for fiskemottak.

Bunnkjetting er utlagt – status ikke kjent

Problembeskrivelse:

Veidneselva ”aurer” igjen havna og særlig ille er det fremfor kaia. Også innseilinga er grunn. Vestlig vær gir mye vindskavl ved kaia og gjør det vanskelig for mindre båter å ligge her. Dette gjør det også vanskelig for flytebrygger.

Løsningsforslag

- De forhold som skapes i havna under sterk vestlig vind kan løses med å lage en enkel bølgebryter som plasseres vest for kaia.
- Kaia på Veidnes er i dårlig teknisk stand. Nytt dekke og ny fendervegg må bygges. I tillegg bør/skal settes opp en ny kai-krane.
- Da så å si alle fartøy på Veidnes er mindre fartøy og fritidsbåter må det tilrettelegges deretter. Det foreslås at det anlegges småbåthavn og båtøppteck i tilknytning til hovedkaia.

Tiltak - Veidnes havn

- A) Mudring av innløp og havn , spesielt ved kai
- B) Dekningsverk for vestlig vær
- C) Nytt kai-dekke og ny fendervegg.
- D) Sikring av bunnkjetting.
- E) Generell oppgradering av el-installasjoner
- F) Ny kai-kran

Καππτελ 5 Tiltaksoversikt for havnene 2012-2020

Tabell 5.1 Oversikt over alle tiltak i havnene for perioden 2012-2020

Prioritet	Kommunale tiltak	Kostnad mill. kr.	Gj. Fores fra	Ansvar planlegging	Ansvar gjennomføring
KJØLLEFJORD					
	Molo nordsiden av havna	100		K.V	K.V
	Oppgradering av kaier, (Hustad)	3.0	2012-2014	L.K	L.K
	Utfylling – nytt industriområde v/Hustad			L.K	L.K
	Mudring (Hustad)	3.0	2013	K.V	K.V
	Utfylling v.industrikaia (30.000kbm)	3.0		L.K	L.K
	Kai-front v/industrikaia	4,5		L.K	L.K
	Kai-front v/Hustad	4,5		L.K	L.K
	Redskapslager for fiskeflåten	2,5		L.K	L.K
	Sanering av bygningsmasse v/ Hustad		2013	L.K	L.K
	”Bobleanlegg” for isbryting i havnebasseng.	0,4	2015	L.K	L.K
DYFJORD					
	Bedre mobildekning i havneområdet			Telenor	Telenor
VEIDNES					
	Flytebrygger småbåter	0,3	2012		Lokal båtforening
	Bølgebryter vest for kaia	0,2	2014	LK	L.K
	Mudring	3,0	2015	K.V	K.V
	Utbedring av kai	0,42	2012	L.K	L.K
	Sikre bunnkjetting	0.05	2013	L.K	L.K
	Ny kai-krane	0.25	2012	L.K	L.K
LEBESBY /KALAK	Flytebrygge.(Kalak)	0,3	2015	L.K	L.K / Privat
ANDRE					
	Flytebrygge Kifjord				
	Utbedre/feste fendervegg på fergekai + nye ledere	0,15	2012	L.K	L.K
	Flytekaianlegg småbåter	Ikke kjent		LK/Private	Private

Forkortelser: LK=Lebesby kommune KV= Kystverket SV=Statens vegvesen
Off= Fylket/Staten P=Privat