



Innhold

1.0	Innledning.....	3
2.0	Fiskeri- og oppdrettsnæringen i Meløy	5
3.0	Inntektsgrunnlaget	7
3.1	Leieinntekter	7
3.2	Vederlag	7
3.3	Farvannsavgift	8
4.0	Vedlikeholdsbehov, drift og fremtidige utbygginger	9
5.0	Handlingsplan for tiltak og prioriteringer i planperioden	11
6.0	Kommunale havne- og kaianlegg	14
6.1	Reipå havn.....	14
6.2	Bolga havn.....	16
6.3	Meløy	19
6.4	Grønøy havn.....	21
6.5	Halsa industrikai.....	23
6.6	Kilvik	25
6.7	Sandvik	26
6.8	Mesøy.....	27
6.9	Holandsvik.....	28
6.10	Kunna flytebrygge	30
7.0	Oversikt over private havner i Meløy kommune	31

Forsidebilde: Ytre Meløy fiskerihavn. Foto: Trond Skoglund

Øvrige bilder: Meløy kommune, arkiv

1.0 Innledning

Havneplanen er et viktig styringsredskap for kommunen med tanke på å prioritere og styre utbygging av havner i kommunen. Målsetning med planen er å utvikle havneområder, næringsarealer og kaianlegg som tilrettelegger for en god utvikling i fiskerinæringen og annen næringsvirksomhet i Meløy kommune. Planen omfatter både en generell beskrivelse av dagens situasjon og konkrete forslag til tiltak i planperioden fra 2020 til 2028.

Oppdrettsnæringen

Havneplanen er en del av den løpende kommuneplanleggingen i Meløy kommune. Den økonomiske delen av havneplanen skal innarbeides i kommunens årlige økonomiplan- og budsjettprosesser. Kommunen har ikke en egen kystsoneplan. Den er integrert som en del av kommuneplanens arealdel. De fremtidige arealbehovene til oppdrettsnæringen både på sjø og på land vil bli behandlet i forbindelse med den kommende kommuneplanrevisjonen. Arealbehovene til oppdrettsnæringen vil derfor ikke være en del av havneplanen.

Medvirkning

Havnestyret vedtok oppstart av planarbeidet i løpet av 2017. Høsten 2017 hadde havnestyret fem åpne møter i hele kommunen, hvor alle brukere og andre med interesse i havnene var invitert til å møte. Det er skrevet referater fra dialogmøtene, og planen tar med seg de momenter som er relevante for utvikling av havnene i Meløy kommune.

Vederlag

Havneforvaltningen er et selvkostområde. Dette innebærer at kostnader til drift, vedlikehold og utvikling av kommunale kaier og havneanlegg skal finansieres ved innkreving av vederlag for bruk av de samme kommunale kaiene og havnene. De inntektene kommunen tar inn gjennom vederlag for bruk av kaianlegg skal i sin helhet brukes på de samme kommunale kaianleggene, og kan ikke disponeres inn i annen kommunal drift. Inntektsgrunnlaget blir nærmere beskrevet i kapittel 3.

Havnestyre

De bærende prinsippene i havneforvaltningen skal være at alle havner og kaier i Meløy kommune ses som en helhetlig infrastruktur. Kommunen har bygd ut infrastrukturen i havner over mange tiår. Havnene og kaiene har ulikt vedlikeholdsbehov og utviklingspotensial, og de har ulikt inntektspotensial. Prinsippet innebærer at inntekt over en kai kan og skal brukes til tiltak på de kaier hvor behovet for vedlikehold er størst. Det er etablert et eget havnestyre i Meløy kommune som består av Utvalg Samfunn. Havnestyret har ansvar for hele havneforvaltningen, og det skal ikke etableres egne havnestyrer i de ulike styrene.

Handlingsplan

Som del av planarbeidet er det utviklet en handlingsplan med prioritering over videre utviklingstiltak i havnene og kaianleggene i hele planperioden. Tiltakene er fremkommet etter dialog med brukerne i havnene i hele kommunen gjennom åpne møter. Havnestyret skal årlig rullere handlingsplanen, og anbefalte tiltak skal finansieres av de årlige budsjett- og økonomiplanene.

2.0 Fiskeri- og oppdrettsnæringen i Meløy

For å få et bedre bilde av behovet for å satse på utbedring av havnene i Meløy er det viktig å se litt nærmere på aktiviteten innen fiskeri- og oppdrettsnæringen i kommunen.

Fiskerinæringen

Sysselsettingen i fiskerinæringen varierer fra år til år. Det er litt færre ansatte nå, enn tidligere i denne næringen. En slik utvikling har man forøvrig sett i mange andre kommuner langs kysten. Blant annet er store fartøyer solgt ut av kommunen. En nedgang i fiskebestandene i de nære havområder kan forklare denne utviklingen. Det foregår i dag nesten ingen videreforedling av fisken som landes i kommunen. En stor del av det totale kvantum som fiskeflåten i Meløy fisker, landes utenfor kommunen. Det er i stor grad sjarken som driver fiske i de nære havområdene.

Fiskerimantallet i Meløy

I mai 2020 var det registrert 93 personer på blad B i fiskermanntallet, mot 98 i 2004. I tillegg var det en del personer sysselsatt på fiskemottakene i kommunen (Bolga og Støtt). I 2020 er det kun Bolga som har fiskemottak og sysselsatte.

- Blad A = personer som har fiske eller fangst som binæring
- Blad B = personer som har fiske eller fangst som hovednæring

Oppdrettsnæringen

Meløy er å betrakte som en stor oppdrettskommune i Nordland fylke. Det finnes mange oppdrettskonsesjoner i kommunen, i hovedsak oppdrett av laks. Oppdrett representerer en viktig næring for sysselsettingen i kommunen.



Det er to større aktører innen oppdrettsnæringen i kommunen. I ytre del av kystsonen er det Nova Sea som står for den største aktiviteten. Bedriften representerer et viktig ledd i sysselsettingen på Bolga. Cargill har en større fôrfabrikk på Forøy. Her produseres det fôr til oppdrettsnæringen. For øvrig er det en del enkeltkonsesjoner rundt om i kommunen, som for eksempel for flekksteinbit i Æsvik. Her har Aminor AS konsesjon for 500 tonn flekksteinbit. Bjævangsfjord har oppdrettsanlegg for stør. Her har Polarfisk konsesjon for 650 tonn Sibirsk stør.

Tabell 1: Oversikt over oppdrettsanlegg i Meløy

11072	Rendalsvik	Nova Sea AS	Matfisk laks, ørret, regnbueørret
11138	Skålsvik	Nova Sea AS	Matfisk laks, ørret, regnbueørret
10475	Rotholmen	Nova Sea AS	Matfisk laks, ørret, regnbueørret
13125	Storvik	Nova Sea AS Vegalaks AS Vega Sjøfarm AS	Matfisk laks, ørret, regnbueørret
28956	Meløysjøen	Nova Sea AS Nord Norsk Stamfisk AS	Matfisk laks, ørret, regnbueørret
11137	Vassdalsvik	Nova Sea AS Nord Norsk Stamfisk AS	Matfisk laks, ørret, regnbueørret
24295	Isbergan	Nova Sea AS Vegalaks AS Vega Sjøfarm AS	Matfisk laks, ørret, regnbueørret
29776	Teksmona	Nova Sea AS	Matfisk laks, ørret, regnbueørret
33717	Æsvik	Aminor AS	Flekksteinbit
26375	Åmøy	Nordland Akva AS	Settefisk laks, ørret, regnbueørret
33917	Øren	Polarfisk AS	Stør
11127	Glomfjord III	MOWI Norway AS, avd. Glomfjord	Settefisk
13188	Glomfjord I	MOWI Norway AS, avd. Glomfjord	Settefisk
24016	Glomfjord II	MOWI Norway AS, avd. Glomfjord	Settefisk

3.0 Inntektsgrunnlaget

Kommunens totale inntekstgrunnlag for havneforvaltningen består av en type avgift og flere typer vederlag og leieinntekter. De ulike typene inntekter er beskrevet i det følgende.

3.1 Leieinntekter

Leieinntekter er en fast og løpende inntekt kommunen krever inn ved utleie av helårlige plasser ved de kommunale flytebryggene i Reipå havn og Grønøy havn. Leieinntektene utgjør det største omfanget av kommunens totale inntekter til havneforvaltningen.

3.2 Vederlag

Vederlag er en betaling for bruk av de kommunale havne- og kaianleggene. Inntekten fra innkrevde vederlag skal i sin helhet brukes til drift, vedlikehold og utvikling av de nevnte anleggene. Kommunestyret har vedtatt innkreving av kaivederlag og varevederlag. Kaivederlag er betaling for å legge seg til en kommunal kai. Prisene er basert på fartøyets bruttotonnasje, og nivået på prisene bestemmes årlig i forbindelse med kommunens behandling av budsjett. Varevederlag er betaling for å laste en mengde gods fra og til fartøyet over kai. Prisene er differensierte i forhold til type gods og mengden gods over kai. Også varevederlaget bestemmes årlig i forbindelse med kommunens behandling av budsjett.

AIS

Vederlag for bruk av de kommunale kaianleggene ble innført for mange år tilbake, men innkrevingsrutinene har ikke fungert. I 2016 ble havneforvaltningen reetablert, og det ble vedtatt at kommunen skal ta i bruk AIS registreringer fra fartøyene som grunnlag for å fakturere fartøyene når de legger til en kommunal kai. Registrering av AIS data er en tjeneste som per dato blir kjøpt fra Bodø Havn. Innkrevingen av kaivederlag basert på data fra AIS har i all hovedsak fungert.

Ikke tilfredsstillende

Systemet med innkreving av varevederlag for varer som føres over kommunal kai er basert på egenrapportering fra fartøyene. Når kommunen sender faktura for kaivederlag, bes fartøyene rapportere inn type gods og mengde tatt over kai på eget vedlagt skjema. Kommunen erfarer at denne rapportering sjelden finner sted, og systemet med innkreving av varevederlag har dermed ikke fungert tilfredsstillende.

Inntekspotensial

Erfaringene så langt viser at inntektene fra kai- og varevederlag er for lave til å kunne gjennomføre det reelle vedlikeholdsbehovet som finnes på de kommunale kaianleggene. Det er sannsynlig at inntekspotensialet for varevederlag er vesentlig større enn dagens nivå. Det

er behov for å kartlegge en annen metode for registrering og innkreving av varevederlag på de kaianleggene som kan håndtere gods over kai.

3.3 Farvannsavgift

Farvannsavgift er fartøyenes betaling for bruk av kommunens sjøareal. Farvannsavgift kan kreves inn av fartøy som legger til kai i kommunen, uavhengig av om det er kommunal eller privat kai. Farvannsavgift skal brukes til å sikre kommunens sjøareal, og kan ikke brukes til vedlikehold av kommunale kaier og havner.

Lokal forskrift

For at kommunen skal ha anledning til å kreve inn farvannsavgift må kommunestyret vedta en lokal forskrift om farvannsavgifter. Det er bare kommunens faktiske utgifter som kan legges som grunnlag for innkreving av farvannsavgift. Farvannsavgiften gjelder i kommunens sjøareal frem til en etablert havn. Kommunen kan ikke kreve farvannsavgift for å utføre tiltak i selve havneanlegget. Kommunen skal først søke å dekke inn sine kostnader ved vederlag for bruk av havnestrukturen.

Loven om farvannsavgift

Farvannsavgift er beskrevet i Havne og farvannsloven §25, 1 ledd: *Kommunen kan i forskrift bestemme at det for fartøy som anløper havn i kommunen, skal betales farvannsavgift til kommunen. Farvannsavgiften skal bare dekke kommunens kostnader ved utøvelse av offentlig myndighet med hjemmel i denne loven med forskrifter, samt kostnader til å legge til rette for sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøområde, så langt slike kostnader ikke kan dekkes inn ved betaling for tjenester som ytes i havnen.*

Sikkerhet og fremkommelighet i kommunens sjøarealer er del av kommunens myndighetsområde etter HFL §15 om uhindret ferdsel i farvannet: *Myndigheten etter loven skal sørge for at ferdsele i farvannet ikke hindres eller vanskeliggjøres. Myndigheten etter loven kan treffe vedtak om avsperring av områder i farvannet eller på land når det er nødvendig av hensyn til sikkerheten.*

Plikt til farbart sjøområde

Bestemmelsen gir kommunen en plikt til å holde sitt sjøområde farbart ved at det må reageres når det inntreffer hindringer eller ulemper som skaper vanskeligheter for skipstrafikken. Plikten til å holde vannet farbart kan innebære en viss grad av oppsyn og inspeksjon. HFL kapittel 5 beskriver tiltak ved hendelser og andre ulykker i farvannet. HFL kapittel 10 omhandler forvaltningstiltak kommunen kan gjennomføre for å sikre fri ferdsel og sikkerhet i sjøarealene. Kostnader som påbeløper ved forvaltning etter nevnte kapitler kan dekkes ved Farvannsavgift.

Meløy kommune har foreløpig ikke innført farvannsavgift i kommunens farvann. Det må gjennom planperioden tas stilling til om farvannsavgift skal innføres i Meløy kommune, gjennom egen politisk behandling.

4.0 Vedlikeholdsbehov, drift og fremtidige utbygginger

Utbedring av havnene i kommunen og tilrettelegging av næringsareal i havneområdene vil være faktorer som har betydning for utviklingen for fiskeri- og oppdrettsnæringen i kommunen. Gjennom havneplanen vil kommunen bedre rammebetingelsene for næringen. Det er et mål at alle kommunale og statlige havner i Meløy kommune skal være godt vedlikeholdt og ha tilstrekkelig sikkerhet for fartøy og folk som ferdes på kaiene. Hurtigbåten og legeskyssbåten skal sikres anløpsmuligheter på alle steder hvor det er bosatt folk. Havnene og kaiene skal tilrettelegges med de funksjoner og tjenester som naturlig tilhører anleggene, slik som sikkerhetsutstyr, strøm til fartøy, vann, renovasjon med mer. Kommunens fiskerihavner skal i planperioden tilrettelegges for videre vekst og utvikling. Fiskerihavnene har behov for utvidet kapasitet, kaianlegg, lagerbygninger, kaikraner, og andre infrastrukturtiltak. Kommunen skal i planperioden utrede og etablere flere tiltak for å sikre en god næringsutvikling i havnene.

Det er uttrykt behov for flere tjenester og tiltak i de kommunale havnene:

- strømuttak for tilfeldig forbruk, og for fartøy med regelmessig forbruk
- tilgang på vann
- redningsbøyer og merkede ledere
- mottaksordning for avfall
- mottaksenhet for spillolje
- informasjonstavler
- tilrettelegging for kaikraner

Servicetilbudene i de ulike havnene varierer sterkt. Det er foretatt en registrering av viktige servicetilbud i de ulike havnene:

- Ytre Meløy: ny allmenningskai skal bygges, privat vann, strøm, småbåthavn
- Bolga: fiskemottak, handel, fergekai, post, slip, mekanisk verksted
- Åmøyhamn: vann, strøm
- Ågskardet: fergekai, ligge kai, småbåthavn
- Vågsbotn: ligge kai, småbåthavn, kommunalt vann
- Grønøy: ligge kai, kommunalt vann, strøm, servering og overnatting
- Halså/Æsøy: industrikaier, notbøteri, kommunalt vann, strøm, campingplass, tankanlegg, fôrfabrikk, oppdrett flekksteinbit, småbåthavn
- Glomfjord: industrikai, privat vann, tankanlegg, overnatting, kafé, småbåthavn
- Ørnes: post, bank, handel, tankanlegg, kommunalt vann, overnatting, kafé, dampskipskai, fergekai, småbåthavn
- Reipå: allmenningskai, flytebrygge, strøm, kommunalt vann, slip, småbåthavn
- Støtt: fiskemottak, fergekai, kommunalt vann, handel, post, flytebrygge, drivstoff

De kommunale og statlige kaiene i Meløy kommune har i dag et etterslep på nødvendig vedlikehold. Vedlikeholdsbehovet varierer fra mindre tiltak til kritisk svikt i bærekonstruksjoner. To anlegg er stengt for bruk av sikkerhetsmessige årsaker. I planperioden skal alle havner og kaier vedlikeholdes til en akseptabel standard tilpasset anleggenes formål og bruk. Behovet på de ulike kaiene beskrives i eget kapittel.

Tabell 2: Status for de kommunale kaiene

Kaibetegnelse	Material	Lengde m	Dybde lavvann m	Hovedtype gods	Eier	Standard
Betongkai Reipå	Betong	17 m	5 m	Fisk	Kystverket	God
Tukthuset	Tre	24 m	2 m		Meløy kommune	Revet - Stengt
Bolga	tre	20 m	5 m	Fisk	kystverket	Svært dårlig
Bolga vest	tre	26 m	5 m	Grus, singel	Meløy kommune	God
Flytebrygge Bolga	tre			Fisk/næring	Meløy kommune*	God
Kilvika kai	Betong	21 m	10 m	Grus	Meløy kommune	Skader med betydning for bæreevnen.
Æsøyneset	Betong	30 m	16 m	Grus, tømmer	Meløy kommune	God
Flytebrygger Reipå havn	Betong	2 x 40 m	3 m	Fiskebåter	Meløy kommune	God
Flytebrygge Holandsfjorden	Betong	20 m	21m	Passasjerer	Meløy kommune	God
Sandvika kai	tre	5 m	2 m	Passasjerer	Meløy kommune	Dårlig. Skader med betydning for bæreevnen
Mesøya kai	tre	12 m	4 m	Passasjerer	Meløy kommune	Tåler ikke stort trykk.
Meløysundet	Betong	15 m	8 m	Passasjerer	Meløy kommune	God
Kunna flytebrygge	Betong	10 m	3 m	Fritidsbåter	Meløy kommune	God

*Leieavtale mellom Meløy kommune og Bolga havneforening

I planperioden skal det arbeides med å etablere funksjoner og tjenester i de kommunale havner og kaianlegg som er tilpasset den fremtidige bruken av kaianleggene. Kaianleggenes utvikling-, tjeneste- og vedlikeholdsbehov er beskrevet nærmere i kapittel 5.

5.0 Handlingsplan for tiltak og prioriteringer i planperioden

Alle havner og kaianlegg i Meløy kommune har behov for tiltak knyttet til drift, vedlikehold og utvikling. I tabellen nedenfor er samlet alle tiltak som er registrert gjennom dialogmøter med brukerne og befaringer på havneanleggene. Tiltakene er prioritert gjennom hele planperioden. I kapittel 6 følger nærmere beskrivelse av havnene og anleggene, og hvilke behov disse har.

Tabell 3: Handlingsplan

		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Meløy kommune										
Innkrevningssystemer varevederlag		x								
Utredning Farvannsavgift		x								
Revidere avfallsplan for avfall og spillolje fra skip		x								
Utrede mudring i Støtt havn				x						
Reipå havn										
Etablere rutiner for drift og vedlikehold av havna		x								
Etablere innkrevingsrutiner for kai- og varevederlag		x								
Vedlikeholde kommunal almenningsskai			x							
Mudring Reipå havn		x								
Søknad finansiering nye kaianlegg og lagerbygg		x								
Prosjektere og etablering av kaianlegg og lagerbygg		x								
Forlengelse moloarm (nasjonal transportplan)									x	
Dialog med fylkeskommunen (matrikulering moloarmen)				x						
Bolga havn										
Politisk sak om fremtidig tiltak på statlig kai		x								
Politisk sak om flytebryggeanlegg Bolga		x								
Vedlikeholde kommunal allmenningsskai Forsikringssak		x								
Etablere rutiner for drift og vedlikehold av havna		x								
Etablere innkrevingsrutiner for kai- og varevederlag		x								
Meløy										
Vedlikeholde kai Meløysundet		x								
Sikring av steinbrudd på Tukthuset		x								
Forprosjekt ny kai Tukthuset		x								
Reguleringsplan næringsareal Tukthuset		x								

Bygging av ny kai og tilrettelegge for næringsareal Tukthuset			x							
		2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028
Grønøy havn										
Etablere rutiner for drift og vedlikehold av havna		x								
Etablere innkrevingsrutiner for kai- og varevederlag		x								
Etablere fenderverk og tilrettelegge for kaikran		x								
Halsa industrikai										
Etablere rutiner for drift og vedlikehold av kaianlegg og tilhørende næringsareal		x								
Etablere innkrevingsrutiner for kai- og varevederlag		x								
Vedlikeholde kaianlegg		x								
Kilvik										
Kartlegge fremtidig bruk av kaianlegg og tilhørende næringsarealer			x							
Vedlikehold kaianlegg			x							
Etablere innkrevingsrutiner for kai- og varevederlag		x								
Sandvik										
Rive eksisterende kaianlegg og etablere flytebrygge		x								
Mesøy										
Rive eksisterende kaianlegg og etablere flytebrygge							x			
Holandsvik										
Avklare om Holandsvika er fremtidig anløpssted for overfart til Engenbreen		x								
Vedlikeholde flytebrygge		x								
Tilrettelegge for varer over kai								x		
Etablere innkrevingsrutiner for kai- og varevederlag								x		
Etablere rutiner for drift og vedlikehold av kaian								x		
Kunna										
Vedlikeholde moloarm og flytebrygge ved behov				x						

6.0 Kommunale havne- og kaianlegg

6.1 Reipå havn

Reipå havn er en havn i spennende utvikling. Havnen har mange etableringer av unge fiskere, og er ei havn med et stort utviklingspotensial i årene som kommer. Det er nylig vedtatt en reguleringsplan for havneområdet, som legger planer for den videre utvikling av fiskerihavnen. Kommunen har bygd ny vei inn til havnen i tråd med den nye reguleringsplanen, og tilrettelegger med dette for videre utbygging for bedriften Fore Båt og Motorservice. Småbåthavnen flyttet ut av Reipå havn i 2019. Dette har frigjort nye arealer som kan tilrettelegges for fiskerinæringen. Kommunen planlegger å mudre det frigjorte arealet til en dybde på fire meter. I tråd med reguleringsplanen skal et strandkantdeponi med massene fra mudringsprosjektet etableres på utsiden av moloarmen, og bli et nytt næringsareal for fiskerinæringen. Det pågår videre arbeid med å planlegge nye flytebryggeanlegg i det nye havneområdet og felles lagringsbygg for fiskerinæringen på nytt næringsareal.

Statlig fiskerihavn → Fylkeskommunal

Reipå havn var en statlig fiskerihavn, og hadde både statlige og kommunale fiskerianlegg. Moloen var eid av Kystverket. I løpet av 2019 bestemte Stortinget at statens fiskerihavner skulle overføres fra Kystverket til fylkeskommunene fra 1. januar 2020. Reguleringsplanen legger opp til at moloarmen skal forlenges. Dette blir et fylkeskommunalt utbyggingsprosjekt som må foreslås inn når nasjonal transportplan skal revideres i 2029.

Drifts- og vedlikeholdsansvar

På moloarmen er det bygget en betongkai. Kaien er fra 1. januar 2020 eid av Fylkeskommunen, mens kommunen har drifts- og vedlikeholdsansvaret for kaien. Det er kommunal vei til kaien. Kaien skal brukes av fiskerne i Reipå havn til lasting og lossing av bruk og annet utstyr. Det skal ikke ligge fartøy med varig opphold ved kaien. Bruk av kaien faktureres med kaivederlag. Kaien har et vedlikeholdsbehov. Det er mye korrosjon i stålstøttestruktur og bolter, og det er brudd i trefenderverket. Det mangler redningsbøye og bøye i toppen av redningsstige. Det er i handlingsplanen foreslått å utbedre kaien i planperioden.

Flytebrygger

Kommunen eier to flytebryggeanlegg med til sammen 14 faste plasser til fiskere. Flytebryggene ble etablert i 2016 og har både strøm og vann. Alle flytebryggene er leid ut til fiskere, der fiskere på blad B har førsteprioritet. Flytebryggene ble lagt i forlengelsen til Reipå småbåthavns egen landgang og flytebrygge. I forbindelse med at småbåthavna har flyttet ut av Reipå havn, har kommunen overtatt dette anlegget. Målet er å få leid ut

båtplasser også på denne bryggen. Fortøyningene til bryggene må sjekkes regelmessig, ut over dette skal bryggeanleggene være i god stand.

Festekontrakter

Moloarmen ble eid av kystverket, men eierskapet er fra 1. januar 2020 overført til fylkeskommunen. Tomtene leies ut til fiskerne gjennom festekontrakter. Tomtene er ikke matrikulert, og festekontraktene kan dermed ikke tinglyses. Matrikulering betyr oppretting av eiendommer og tildeling av gårds-, bruks- og festenummer. Dette gir fiskerne svært begrensede muligheter til å få lån for å utvikle sine anlegg til fiskeriene. Problemstillingen er sammensatt da festekontraktene er tidfestet med avtale om at bygninger og andre installasjoner skal fjernes etter endt leieperiode. Erfaringsmessig blir eksisterende anlegg overtatt av ny bruker, og da er det ikke ønskelig at verdiene på festetomtene har for høye verdier som skal finansieres av ny bruker. Havnestyret ønsker at kommunen og fylkeskommunen skal ha dialog om mulige løsninger for tomtene på moloarmen i løpet av planperioden.

Servicetjenester

Brukerne i Reipå havn har formidlet et ønske om at kommunen skal etablere flere servicetjenester for fiskerinæringen i havnen. Det nevnes blant annet behov for renovasjonstjenester og lagringstjenester. Kommunen skal i planperioden etablere hensiktsmessige servicefunksjoner i havnen som tilrettelegger for næringsutvikling i Reipå havn.

Handlingsplan:

- etablere rutiner for drift og vedlikehold av Reipå havn
- etablere innkreivingsrutiner for kai- og varevederlag
- vedlikeholde kommunal allmenningskai
- mudring Reipå havn
- søknad på finansiering av nye kaianlegg og lagerbygg
- prosjektere og etablere nye kaianlegg og lagerbygg
- arbeid med statlig prosjekt for å forlenge moloarmen (Nasjonal transportplan)
- dialog med fylkeskommunen om matrikulering av festetomtene på moloarmen

6.2 Bolga havn

Bolga havn er en statlig fiskerihavn og har både statlige og kommunale fiskerianlegg. Moloen ble bygget 1965 – 1966. Havna ble utbedret i 2001 – 2002, blant annet med ny allmenningskai og mudring. Den statlig eide trekaien er i svært dårlig stand og er stengt for bruk av sikkerhetsmessige årsaker. Det er fra faglig hold anbefalt at kaien blir revet. Kystverket har ønsket at kommunen skal overta kaien, men kommunen har foreløpig ikke vurdert en overtakelse. Det er nevnt fra enkeltaktører i Bolga havn at trekaien bør bli rehabilitert og brukt av næringslivet, men det er ikke utredet fremtidig bruk eller kostnad for rehabilitering. Havnestyret foreslår at kommunen utreder en egen politisk sak om fremtiden for denne kaien, hvor brukerne i Bolga havn tas med på råd i utredningen.

Kommunal trekai

Kommunen eier en kommunal trekai i Bolga havn som er til bruk for aktørene i havnen. Kaien skal være tilrettelagt for å laste og losse singel og grus. Kaien har en kommunal adkomst, og er tilrettelagt med strøm. Kaien har et større vedlikeholdsbehov. Det bør blant annet påmonteres rustbeskyttelse. Kaien har skader som følges opp i en egen forsikringssak, men hvor kommunen bør vurdere å forskuttere utbedring av skadene. Da kommunen ikke har ansatt havnepersonell til å følge opp den kommunale kaien i Bolga havn, har vi ikke lykkes med en effektiv innkreving av kaivederlag eller varevederlag på denne kaien. Det er heller ikke etablert et oversiktlig system for innkreving av vederlag for lagring av alle typer gods på det offentlige arealet som er tilknyttet kaien. Det må arbeides med å få etablert gode systemer for innkreving og vedlikehold av kaien i planperioden, i nært samarbeid med brukerne av kaien i Bolga havn. Det bør også arbeides for å få egne faste leieavtaler med næringslivet som bruker kaien ofte, som alternativ til å kreve kaivederlag.

Havneanleggene

Kommunen har i 2001 - 2002 bygd ut havneanlegg i Bolga havn. Havneanleggene ble leid ut til Bolga havneforening, som er en privat havneforening. Plassene i denne havnen skal leies ut til fiskere, fritidsbåter og annen næring, men hvor fiskebåter og Nova Sea skal ha en fortrinnsrett til plass. Den private havneforeningen hadde en skriftlig avtale om leie av havneanlegget i perioden 2001 til 2010 gjennom eget kommunestyrevedtak. Leie for havneanlegget var på 1,1 millioner kroner og ble betalt inn i perioden 2000 - 2010, men har ikke vært betalt siden. Havneforeningen innkrever leie fra brukerne og står selv for vedlikehold av anlegget. Anlegget er i god stand. Den private havneforeningen ønsker at denne avtalen med kommunen skal forlenges i kommende planperiode, alternativt at havneforeningen overtar eierskapet til flytebryggeanlegget. Argumentasjonen er at Bolga havn er en spesiell fiskerihavn, og at kommunen selv ikke har vært god på innkreving og vedlikehold av egne kaianlegg. En slik avtale vil være i strid med hovedprinsippet i denne havneplanen, som legger opp til at kommunen selv skal være ansvarlig for innkreving av kaivederlag og vedlikehold av kommunalt eide havneanlegg. Siden kommunen og den

private havneforeningen har hatt egen leieavtale vedtatt av kommunestyret, foreslår kommunen at det legges opp en egen politisk sak som tar stilling til om avtalen med havneforeningen skal forlenges. I utredningen tas brukerne med på råd.

Bilde: Kart med tekstforklaringer i Bola havn



Tomtene på moloarmen var eid av Kystverket, men som fylkeskommunen overtok fra 1. januar 2020. Tomtene leies ut til fiskere gjennom festedkontrakter. Status er at det er én aktiv fisker på blad B og ingen fiskere på blad A. Problemstillingen blir tilsvarende som i Reipå havn, og skal drøftes i tilsvarende dialog med fylkeskommunen i planperioden.

Handlingsplan

- Utrede egen politisk sak om den statlige trekaia i Bolga havn. Brukerne tas med på råd
- Utrede egen politisk sak om videreføring av leieavtalen med den private havneforeningen i Bolga. Brukerne tas med på råd.
- Vedlikeholde kommunal allmenningsskai. Forsikringssak.
- Etablere rutiner for drift og vedlikehold av Reipå havn.
- Etablere innkrevingsrutiner for kai- og varevederlag.



6.3 Meløy

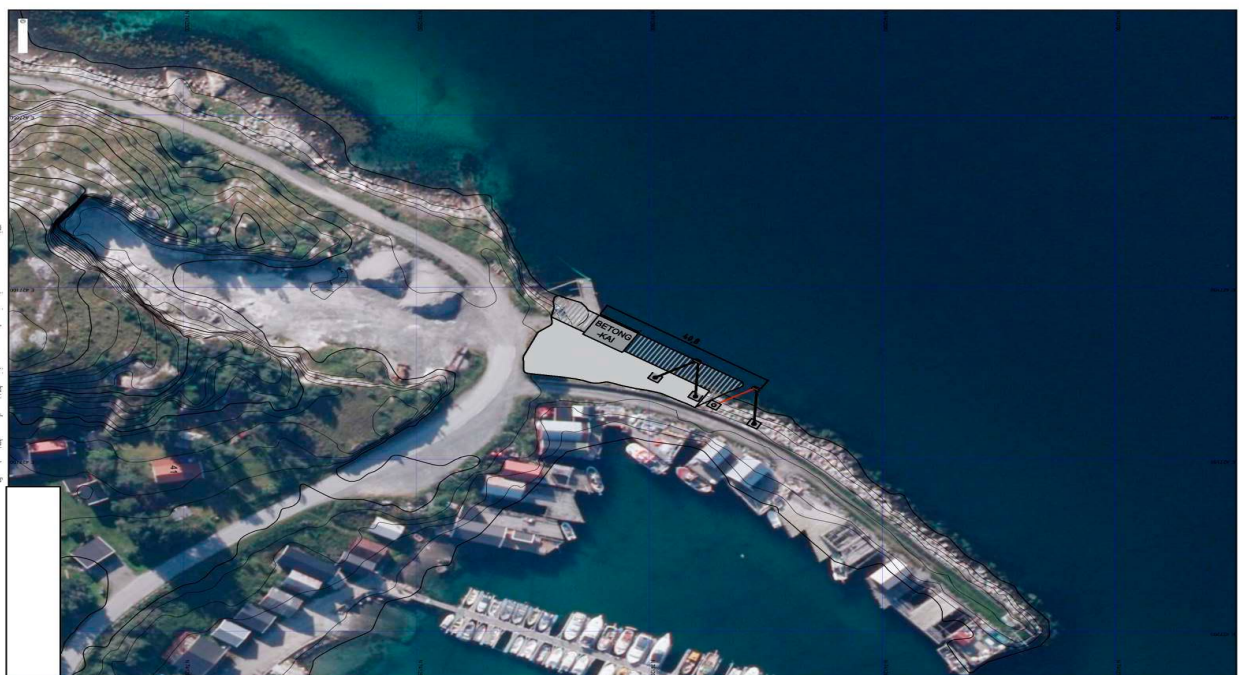
Meløy har to havneanlegg, den ene på Ytre Meløy (Tukthuset) og det andre i Meløysund. Flytebryggen i Meløysund er eid av Meløy kommune og brukes av hurtigbåten og legeskyssbåten. Flytebryggen har adkomst via fylkesvei og har innlagt strøm. Det mangler lyssetting på brygga. Flytebryggen er i god stand og det er ikke observert skader med betydning for bæreevnen. Trafikksikkerheten er noe svekket da det mangler redningsstige og redningsbøye. Det er også noe stor høydeforskjell på landfeste på landgang. Dette må sikres/utbedres, da landgangen falt i havet i januar 2020.

Moloarmen på Ytre Meløy ble bygd i 1987 - 88 og eies av Meløy kommune. Tomtene på moloarmen blir leid ut til fiskere gjennom festekontrakter. På Meløy er 7 aktive fiskere på blad B og 4 på blad A. Noen av disse har festekontrakter med kommunen på moloarmen.

Allmenningskai

Den kommunale allmenningskaia på Tukthuset ble etablert rundt 1960 og renovert sist på 1980 tallet, med formål å frakte grus og annen gods over kai. Kaia var i svært dårlig forfatning og er revet. Kommunen vurderte vedlikehold, men det var ikke mulig. Innbyggere og politikere på Meløy har gjennom flere møter og befaringer fremhevet at næringslivet har behov for kaianlegg til å frakte varer og annet gods. Kommunen har undersøkt muligheten for å bruke fergeleiet i Meløysund som alternativ kai for frakt av varer, materialer og annet gods når dette ikke kolliderer med fergen til Meløysund. Statens vegvesen har gitt tilbakemelding om at slik bruk av fergeleiet må søkes om fra gang til gang. Næringslivet opplevde ikke dette som en tilfredsstillende løsning, og ønsket om at kommunen skal reetablere en ny kommunal kai på Tukthuset er nå godkjent.

Bilde: Skisse av mulig kailøsning Tukthuset



Havneforeningen på Tukthuset har sendt innspill på hvordan en ny kai på Tukthuset kan etableres. Bildet overfor viser en skisse av hvordan en ny kai eventuelt kan etableres for å tilpasses fraktebåter av dagens størrelser. Gjennom samarbeid mellom det lokale næringslivet og kommunen, ble den gamle kaia revet mot at kommunen planlegger bygging av ny kai. Denne avtalen ble fremforhandlet som en del av utredningen om å etablere ny kommunal allmenningskai på Meløy.

Steinbruddet

Steinbruddet på Ytre Meløy ligger sørøst for den kommunale allmenningskaia, og fremstår som uferdig. Havnestyret ønsker å se hele området i en helhet i forbindelse med etablering av et nytt fremtidig næringsareal. Fjellnabbene på hver side av steinbruddet kan sprenges ut, og steinmassene kan brukes til fylling i sjø for nytt kaianlegg. Tukthusveien legges om slik at et større areal mot sjø kan etableres som et fremtidig næringsareal. Aktuell næringsvirksomhet kan være servicefunksjoner til oppdrettsnæringen. En ny kai vil løse fraktbehovet for eksisterende næringsliv. Etablering av nytt næringsareal med kaianlegg på Tukthuset vil kreve en planavklaring gjennom reguleringsplanprosess, og foreslås som tiltak i havneplanen. Før en reguleringsplan blir gjennomført, anbefaler kommunen at det gjennomføres grunnundersøkelser og forprosjektering av en ny kai slik det er skissert fra havneforeningen på Tukthuset.

Handlingsplan:

- vedlikeholde kai Meløysundet
- forprosjekt ny kai Tukthuset
- reguleringsplan for nytt næringsareal Tukthuset
- etablere ny kai og næringsareal Tukthuset
- sikre steinbruddet på Ytre Meløy

6.4 Grønøy havn

Den nye Grønøy havn ble ferdigstilt i 2015. Anlegget er eid av kommunen og består av ny moloarm med matrikulerte tomter på kaiarmen. Anlegget har parkeringsplasser og kommunal adkomst til kai, og det er tilgang til strøm og vann. Det er etablert kommunalt flytebryggeanlegg med til sammen 12 plasser til fiskebåter på opptil 50 fot. Per dato er det 2 plasser som er leid ut til fiskerinæringen. Det er et flott anlegg som er bygget, med potensialer for spennende utvikling for fiskerinæringen.

Bilde: Grønøy havn



Mangler

Havneanlegget er imidlertid ikke offisielt åpnet av kommunen. Havneforeningen i Grønøy havn mener anlegget ikke er ferdigstilt på grunn av manglende fenderverk og manglende kai med kranløsning. Når vi mangler kran og fenderverk, har fartøyene ikke mulighet til å få bruk og utstyr over kai. Av denne grunn har vi ikke fått den ønskede utviklingen når det gjelder å etablere flere fiskere i havnen. Kommunen har vært enig i at dette er mangler ved havneanlegget, og har igjennom to søknadsrunder til Kystverket søkt om tilskudd til å etablere fenderverk og kranløsning, uten å få innvilget søknaden. Dette innebærer at kommunen selv må finansiere nevnte tiltak i Grønøy havn. I tillegg til mangler ved

havneanlegget, er det også noen utfordringer med hengsler til landgangene som må vedlikeholdes. Kommunen ønsker å utvikle havnen for fiskerinæringen, og bør i planperioden finne gode løsninger slik at fenderverk kan etableres. Kommunen bør også arbeide for å få etablert en kranløsning i samarbeid med brukerne i havnen.

Innkrevning av kaivederlag

Havneforeningen i Grønøy havn har gjennom åpne møter for havneplanen uttrykt ønske om selv å stå for innkreving av kaivederlag. Inntektene skal sikre godt vedlikehold i havnen.

Dette er på grunn av en generell uro for at kommunen ikke skal prioritere tilstrekkelig vedlikehold i havnen. Ønsket om å forvalte kaianlegget selv er i motstrid til hovedprinsippet i havneplanen om at kommunen skal innkreve vederlag for bruk av kommunale havner og kaianlegg, og sørge for et tilstrekkelig vedlikehold i alle havner og kaier i kommunen.

For å sikre en god utvikling av havneanlegget som tilrettelegger for videre utvikling og vekst for fiskerinæringen, bør havneforeningen og kommunen gjennom samhandling finne gode løsninger for drift og utvikling av Grønøy havn. I planperioden skal vi utvikle gode rutiner for drift og vedlikehold av havnen.

Handlingsplan:

- etablere rutiner for drift og vedlikehold av Grønøy havn i samarbeid med havneforeningen
- etablere innkrevingrutiner for kai- og varevederlag
- etablere fenderverk og tilrettelegge for kaikran

6.5 Halsa industrikai

Industrikaien på Halsa ble etablert i 2011. Kaien er eid av Meløy kommune, og er tilrettelagt for varer, materiell og gods over kai. Det er etablert vann og strøm på kaien, men strømanlegget har ikke vært i bruk. Det er arealer tilhørende kaianlegget som kan disponeres til midlertidig lagring av varer og tjenester. Det fraktes en god del grus over kai, og det er en økende aktivitet med lagring og frakt av tømmer over kai. Kaien er godt tilrettelagt for frakt av gods, og brukes regelmessig.

Bilde: Industrikaia Halså



Kaien er i god stand, med et lavt vedlikeholdsbehov. Det er en skade i betongfendringen som bør repareres i starten av planperioden.

Det er industrikaien på Halså som gir kommunen det største inntekstpotensialet når det gjelder kai- og varevederlag. Vi har i dag en ordning for innkreving av varevederlag som er basert på frivillig rapportering fra fartøy som bruker kaia. Kommunen får ikke slik rapportering fra fartøyene, og vi antar at kommunen mister endel inntekter på dette. Vi må i starten av planperioden etablere en alternativ ordning for effektiv registrering av varer og gods som blir fraktet over kaien.

Tilhørende kaiareal må ryddes og tilrettelegges for næringsaktører som ønsker midlertidig lagring av varer og gods på området. Lagring av varer og gods på kaianlegget er også et fakturerbart tilbud til næringsaktører.

Handlingsplan:

- Etablere rutiner for drift og vedlikehold av kaianlegg og tilhørende næringsareal
- Vedlikeholde kaianlegg
- Etablere innkrevingsrutiner for kai- og varevederlag

6.6 Kilvik

Kaien i Kilvik og tilhørende arealer til kaien er eid av Meløy kommune. Kaien brukes av Nordland betong til å frakte grus. Statkraft bruker kaien ved behov. Ingen av aktørene betaler per i dag noen vederlag for bruk av det kommunale kaianlegget. Kaien har et omfattende vedlikeholdsbehov. Det er observert skader med betydning for bæreevnen. Det er store avskallinger på bærebjelker, såletå og andre betongelementer som bør bli utbedret. Det mangler noen dekk i fendingen, og det mangler sikkerhetsutstyr.

Det pågår en større reguleringsplanprosess for nytt næringsareal i Kilvik, som skal tilrettelegge for fremtidige næringsetableringer. I denne forbindelse kan det i fremtiden bli en økt bruk av kaianlegget. Kaien bør derfor fortsatt være i kommunalt eie. Kommunen må vedlikeholde anlegget med tilhørende areal i planperioden for å tilrettelegge for en fremtidig bruk av kaien. Kommunen bør i planperioden ha dialog med brukerne av kaien, avklare eventuelle rettigheter til kaien, og inngå skriftlige avtaler om fremtidig bruk med aktuelle næringsaktører.



Handlingsplan:

- Kartlegge fremtidig bruk av kaianlegg og tilhørende næringsarealer
- Vedlikeholde kaianlegg
- Etablere innkrevingsrutiner for kai- og varevederlag.

6.7 Sandvik

Kaien i Sandvik er eid av Meløy kommune, og brukes av legeskyssbåten og hurtigbåten til passasjertrafikk. Kommunen bruker sjøveien inn til Sandvik for å gi innbyggerne kommunale tjenester, da den private veien inn til Sandvik er i dårlig stand. Så lenge det er fastboende i Sandvik, må kommunen sørge for en tilfredsstillende kailøsning for innbyggerne. Dagens kai er i dårlig stand. Det er registrert skader på kaien som har betydning for kaiens bæreevne, og det mangler nødvendig sikkerhetsutstyr. Det er behov for større reparasjoner på dagens kai.

Som et alternativ til å reparere dagens kai, kan kommunen velge å etablere en flytebrygge i Sandvik. Den gamle kaien rives og det etableres en flytebrygge som er tilpasset hurtigbåten og legeskyssbåten. Flytebryggen ligger i Sandvik så lenge det er fastboende innbyggere på stedet. Den dagen det ikke er fastboende i Sandvik kan kaien flyttes til annet sted i kommunen hvor det er behov.

Bilde: Kaia i Sandvik



Handlingsplan:

- Rive eksisterende kai og etablere en flytebrygge i Sandvik

6.8 Mesøy

Kaien på Mesøy ligger i Raudsetbukta og er eid av kommunen. Kaien blir brukt til passasjertrafikken til og fra øya. Kaien har adkomst fra kommunal vei. Det er ikke innlagt vann eller strøm til kaien. Skoleskyssen går i dag til Valøy, mens hurtigbåten og legeskyssbåten bruker det kommunale kaianlegget.

Kaien er i svært dårlig forfatning. Anlegget må ikke belastes med stor tyngde, og det er anbefalt at hele kaien bør rehabiliteres. Det mangler nødvendig redningsutstyr på kaianlegget. Kommunen foreslår at dagens kaianlegg rives, og en ny flytebrygge etableres på området. Flytebryggen tilpasses passasjertrafikken. Flytebryggen kan reetableres et annet sted om det en gang i fremtiden ikke er fastboende på øya.

Bilde: Kaien på Mesøy



Handlingsplan:

- Rive eksisterende kaianlegg og etablere flytebrygge

6.9 Holandsvik

Kaianlegget i Holandsvik er eid av Meløy kommune, og ble etablert i 2014. Kaianlegget består av et utfylt areal, landgang og flytebrygge med utriggere på den ene siden av flytebryggen. Båtplassene er leid ut til aktører på Engenbreen, og to av plassene er i privat eie. Den andre delen av flytebryggen disponeres av Engenbreen Skyss AS, som betjener overfarten fra Holandsvik til Engenbreen. Kommunen har ikke tilrettelagt for vann og strøm til kaianlegget selv. Engenbreen Skyss AS har tilrettelagt for denne infrastrukturen på kaianlegget for egen regning. Det er etablert parkeringsplasser på begge sider av fylkesveien.

Det er mange utfordringer knyttet til kaianlegget i Holandsfjorden, som må løses i planperioden. Den største utfordringen er at fjellområdet over fylkesveien må reguleres og rassikres før området kan klareres av NVE for permanent bruk til passasjertrafikk med båt over til Engenbreen. Uten slik rassikring vil området ikke kunne brukes på lengre sikt, og kommunen er avhengige av kortsiktige dispensasjoner fra NVE og Statens vegvesen.



Om arealet i Holandsvik i planperioden blir klarert for permanent bruk til passasjertrafikk, må fyllingen og kaianlegget oppgraderes til en tilfredsstillende stand. Kaianlegget må utvides og tilrettelegges for økt passasjer- og båttrafikk. Kommunen må etablere en kranløsning og en kaifront som er tilpasset en sikker varetransport over kai. Fyllingen må stabiliseres. Parkeringsarealer ved fylkesveien bør asfalteres og merkes opp med parkeringsplasser.

Det er endel isproblematikk i området, som gir slitasje på flytebrygga og uttriggerne på anlegget. Når anlegget er kommet i tilfredsstillende stand, må kommunen etablere rutiner for drift og vedlikehold av anlegget, og etablere innkrevningsrutiner for kai- og varevederlag.

Handlingsplan:

- Avklare om Holandsvik er fremtidig anløpssted for overfart til Engenbreen
- Utvikle og vedlikeholde flytebrygge
- Tilrettelegge for varer over kai
- Etablere innkrevningsrutiner for kai- og varevederlag
- Etablere rutiner for drift og vedlikehold av kaianlegget.

6.10 Kunna flytebrygge

Moloen på Kunna er eid av Meløy kommune. Det har vært utfordringer med at masser fra moloen har forsvunnet i dårlig vær. Det har derfor vært jevnlig påfylling av masser på moloarmen. Kommunen eier en av flytebryggene i anlegget. Flytebryggen kan disponeres av innbyggerne på Støtt vederlagsfritt når de skal til eller fra fastlandet. Flytebryggen har strøm, men ikke vann.

Innbyggerne på Kunne og Støtt opplever en økende parkering av bobiler ved moloanlegget, som fortrenger parkeringsplasser for brukerne av småbåtanlegget. Problemstillingen er tatt opp med kommunen flere ganger. Det er gitt anledning til å etablere flere parkeringsplasser i tilknytning til garasjeanlegget. Plassene skal primært brukes av innbyggerne til Støtt.

Handlingsplan

- Vedlikeholde moloarm og flytebrygge ved behov

7.0 Oversikt over private havner i Meløy kommune

Tabellen nedenfor viser en oversikt over kjente private kaianlegg i Meløy kommune. De privateide kaiene har egne system for bruk og vedlikehold. Hvis Meløy kommune innfører Farvannsavgift for bruk av kommunalt farvann, vil fartøy som legger til både private og kommunale havner og kaianlegg bli fakturert for avgiften. Innføring av Farvannsavgift kan føre til økte kostnader for virksomheter som bruker private kaianlegg i sin næringsvirksomhet.

Tabell 2: Oversikt over private kaianlegg:

Kaibetegnelse	Material	Lengde m	Dybde lavvann m	Utstyr	Hovedtype gods	Eier
Ørnes Hurtigrutekai	Betong	160 m	5 m	Lagerhall, truck	Passasjerer og gods	Ørnes Havn
Yara industrikai (ammoniakk)	Betong	90 m	10,5 m	Lagerhall, truck, kran	Industrigods	Yara AS
Glomfjord kai (nedre område)	Betong	10 m				Mowi ASA
Glomfjord kai (nedre område)	Betong	80 m				Meløy Havnebygg AS/Yara AS
Vassdalsvik	Betong	10 m				Torris Products AS
Grønøy Hurtigbåtkai	Betong	35 m	5 m	Administrasjon Bygg, truck	Passasjerer og gods	Palle-fabrikken
Åmøy industrikai	Betong	20 m	20 m	Fiskeindustri	Industrigods	Nordland Akva
Cargill/Ewos Industrikai	Betong	95 m	14 m	Truck, lager	Industrigods	Nordsil
Sørheim kaia	Betong	40 m	9 m	Truck lagerhall	industrigods	Sørheim- Brygga
Æsøy	Betong	60 m	5 m	lagerbygg	Grus,singel	Æsvik eiendom
Engavågen industrikai	Betong/tre	29 m	15 m	Lagerbygg	Grus, singel	Stian Christensen
Støtt kai	Betong	68 m	5 m	Turisme	Passasjerer	Sørensen S as
Kai lager Felleskjøpet	Betong	12,5m	5 m	Industri	Gods Felleskjøpet	Kristian Tidemann
Kai Glomen	Tre	43 m	21 m	Industri	Gods, grus, singel	Leif Martin Hansen
Flytebrygge Engen			3 m	Turisme	Passasjerer	Steinar Johansen
Beredskapskai Meløy Energi AS	Tre				Materiell og personell	Meløy Energi AS
Hovedkai Yara	Betongkai	350 m	9 m			Yara AS
Kai Fykan	Tre	50 m				Statkraft

GLOMFJORD NEVERDAL ENGAVÅGEN REIPÅ STØTT
MELØYA BOLGA ÅGSKARDET HALSA ØRNES

RAUS OG KRAFTFULL

meloy.kommune.no