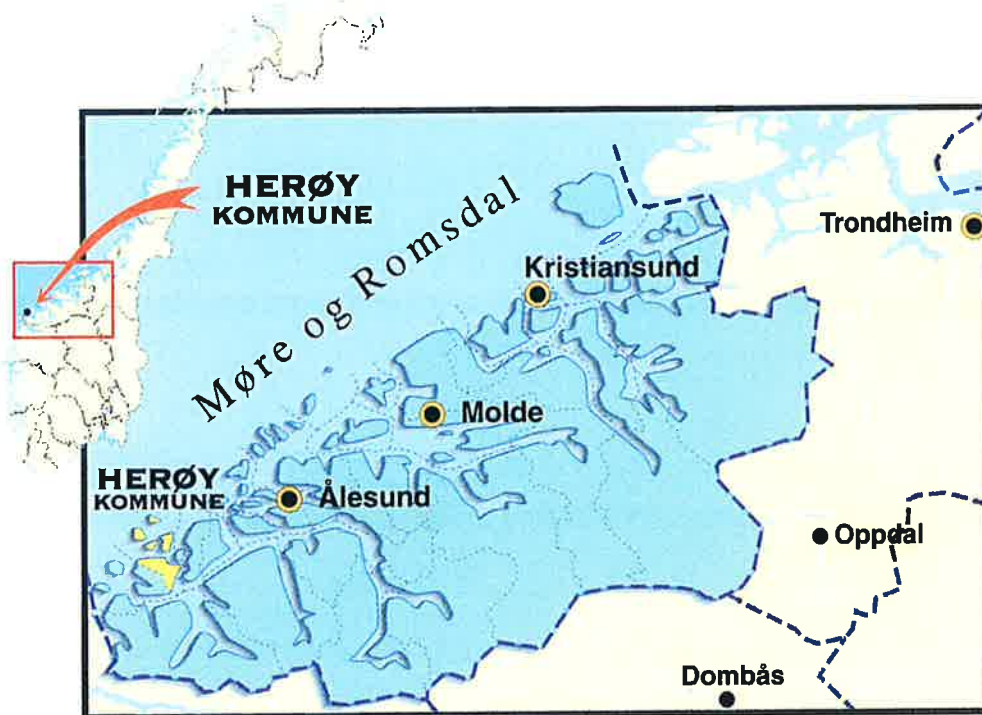




**HERØY KOMMUNE**

## **HAMNEPLAN FOR HERØY**

### **KOMMUNEDELPLAN FOR FISKERIHAMNER M.V.**



**PLANFORSLAG: 03.10.2000**



**INNHALDSLISTE**

**SIDE**

<b>SAMANDRAG.....</b>	<b>S - 1 -- S - 6</b>
<b>1. PLANFØRESETNADER.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1 Generelle føresetnader.....</b>	<b>4</b>
1.1.1 Innleiing og bakgrunn for planarbeidet.....	4
1.1.2 Folketalsutvikling .....	5
1.1.3 Fiskerinæringa.....	6
1.1.4 Lokalisering og samferdselstilknytning .....	8
1.1.5 Småbåtverksemd.....	9
<b>1.2 Overordna planar/lovgrunnlag.....</b>	<b>10</b>
1.2.1 Norsk Hamneplan (NHP)/St.meld. nr. 46 (1996-97) om hamner og infrastruktur for sjøtransport.....	10
1.2.2 Nasjonal Transportplan .....	11
1.2.3 Grenseovergangssteder .....	12
1.2.4 Norsk Fiskerihamneplan .....	12
1.2.5 Fiskerisektoren i St.meld. nr. 46 (1996-97) om hamner og infrastruktur for sjøtransport.....	13
1.2.6 Fylkesdelplan – Fiskerihamner 1997-2000 for Møre og Romsdal .....	14
1.2.7 Kommuneplan for Herøy .....	15
1.2.8 Hamne-og farvasslova.....	15
1.2.9 Plan og bygningslova .....	15
<b>1.3 Offentlege og private hamneoppgåver.....</b>	<b>15</b>
1.3.1 Statlege ansvarsområde.....	15
1.3.2 Fylkeskommunale ansvarsområde.....	16
1.3.3 Kommunale hamneoppgåver .....	16
1.3.4 Private hamneoppgåver.....	17
<b>2. DAGENS SITUASJON .....</b>	<b>17</b>
<b>2.1 Organisering og drift av hamna.....</b>	<b>17</b>
2.1.1 Organisering av hamna .....	17
2.1.2 Administrasjon og drift av hamna .....	17
2.1.3 Økonomiske forhold i hamna.....	17
<b>2.2 Eksisterande hamnetilbod/brukarbehov .....</b>	<b>17</b>
2.2.1 Generelt.....	17
2.2.2 Holmefjordbassenget .....	20
2.2.3 Herøyfjordbassenget.....	24
2.2.4 Andre hamner .....	27
<b>2.3 Tilbod i hamna sett i forhold til brukarane sine behov.....</b>	<b>32</b>
2.3.1 Innspel frå brukarane.....	32
2.3.2 Hovudsynspunkt frå brukarane.....	32

Innh. forts.	Side
<b>3. TRAFIKKGRUNNLAG.....</b>	<b>32</b>
3.1 Trafikkgrunnlag – generelt .....	32
3.1.1 Transport totalt .....	32
3.1.2 Sjøtransport .....	33
3.1.3 Influensområde .....	33
3.1.4 Hamnefunksjonen.....	33
3.1.5 Terminalfunksjonen .....	33
3.1.6 Konkurransforhold – andre hamner.....	34
3.1.7 Grunnprognosar for godstransport 1996-2020.....	35
3.2 Trafikkgrunnlaget - Fiskerinæringa.....	35
3.2.1 Generell situasjon .....	35
3.2.2 Fiskarmanntalet/ talet på fiskarar. ....	37
3.2.3 Sysselsetting i fiskeindustrien, redskapsindustrien og oppdrettsnæringa.....	38
3.2.4 Anna sysselsetting. ....	38
3.2.5 Fiskeflåten .....	38
3.2.6 Fiskeriaktivitet.....	40
3.2.7 Råstoffsituasjonen.....	40
3.2.8 Fiskeindustrien .....	41
3.2.9 Oppdrettsnæringen.....	41
3.2.10 Service for fiskerinæringa. ....	42
3.2.11 Fiskerifagleg utdanning.....	42
3.3 Forventa trafikkutvikling over Herøy hamn .....	43
3.3.1 Næringslivets behov .....	43
3.3.2 Hamnefunksjonar i forhold til flåten .....	43
3.3.3 Fiskeindustriens behov .....	43
3.3.4 Generelt om prognosar .....	44
3.3.5 Volum av levert fangst – utskiping av fisk og fiskeprodukt.....	44
3.3.6 Godspotensialet over trafikkhamna (Herøyterminalen-Torvik) .....	44
<b>4. FRAMTIDIG HAMNEBEHOV .....</b>	<b>46</b>
4.1 Framtidig behov for hamneanlegg.....	46
4.1.1 Generelt om arealbehov i ei hamn .....	46
4.1.2 Behov for utbygging av/utvikling i eksisterande og nye hamner .....	46
4.2 Kostnadsfordeling/finansiering.....	57
4.3 Framtidig behov for fritidsflåten .....	58
<b>5. NASJONAL OG REGIONAL STATUS .....</b>	<b>59</b>
5.1 Krav til nasjonale og regionale hamner.....	59
5.1.1 Føresetnader i Norsk Hamneplan .....	59
5.1.2 Herøy hamn si mulegheit til å oppnå status som regional hamn .....	60

Innh. forts.

Side

<b>6. ORGANISATORISKE FORHOLD .....</b>	<b>60</b>
6.1 Organisasjon, drift og inntektsgrunnlag i hamna .....	60
6.1.1 Generelt.....	60
6.1.2 Styringsorgan.....	61
6.1.3 Administrasjonsløyser.....	61
6.1.4 Økonomisk verksemd .....	62
6.1.5 Interkommunalt hamnesamarbeid .....	63
<b>7. MILJØ .....</b>	<b>63</b>
7.1 Miljøforhold i hamna og farleiene .....	63
7.1.1 Generelt.....	63
7.1.2 Arbeidsmiljø og hamneaktivitetar .....	63
7.1.3 Hamnas omgjevnader .....	64
7.2 Miljøforhold i innsegling .....	64
7.2.1 Mål for sjøtransporten.....	64
7.2.2 Miljøtryggleik i innseglinga .....	64
7.2.3 Hovudskipsleia gjennom kommunen (Flåværliia/Røyrasundet) .....	65
7.2.4 Andre farleier/innseglingsforhold til hamner i Herøy.....	65
<b>8. HANDLINGSPROGRAM .....</b>	<b>66</b>
8.1 Generelt.....	66



## SAMANDRAG

### Føresetnader for planarbeidet

Etter tilråding frå kommunens faste utval for plansaker, vedtok kommunestyret 05.06.98 å starte arbeidet med ein hamneplan for Herøy og det vart i denne samanheng vedteke følgjande målsetjing for hamneplanarbeidet:

Målsetjinga med hamneplanen er å sikre ei framtidretta utvikling av hamnefunksjonane i kommunen og å legge forholda til rette for ei samordna utbygging av hamner og hamneanlegg. Hamneplanen skal ha status som kommunedelplan etter Plan-og bygningslova og framlegg til arealbruk og handlingsprogram vil såleis vere retningsgjevande ved rullering av kommuneplanen for Herøy. Tiltak og konklusjonar elles i planen vil også danne basis for dei årlege behandlingane av økonomiplan og budsjett.

Til å stå føre det daglege arbeidet med prosjektet vart det oppnemnd ei arbeidsgruppe som består av:

Rådmann Per H. Lervåg  
 Teknisk sjef Hallvard Rusten  
 Planleggar Olav Torvik  
 Hamnestyreleier Øystein Østensen Goksøyr  
 Fiskerirettleiar Svein Arne Leine  
 Avd. ing. Stig Mork, Kystverket, 3. distrikt.

Etter at Stig Mork slutta i Kystverket våren 1999, overtok avdelingsingeniør Terje Midsund hans plass i arbeidsgruppa.

Avdelingsingeniør Magnus Myklebust ved kommunens tekniske etat har hatt sekretæransvaret for planarbeidet/arbeidsgruppa. Sivilingeniør Arne Fuglum i konsulentfirmaet FUGLUM AS har bistått kommunen i samband med hamneplanarbeidet.

Som grunnlag for planen har det vore viktig å dokumentere Herøy sin sterke posisjon innan norsk fiskerinæring.

Vurdert utfrå ein total norsk fiskerisamanheng og ikkje minst i forhold til storleiken på kommunen, kjem Herøy i ei særstilling som landets største og kanskje mest fiskeriavhengige kommune. Fiskerinæringa og dei avledda næringane er i stor grad fundamentet for busetnad og økonomi i kommunen.

I kommunen har ein mange som er sysselsette innan andre maritime næringar som supply, kystvakt, skipsfart. Av desse er mange rekruttert frå og nær tilknytta fiskerinæringa. Dei ulike sjøretta næringane utfyller kvarandre og har ei betydelig utveksling av personell. Dette resulterer i ei allsidig maritim miljø - og kompetanseoppbygging som utvilsamt er med på å styrke grunnlaget for Herøy sin unike og sterke posisjon i fiskerisamanheng.

I den langsiktige delen av kommuneplanen er det trekt opp felles føresetnader og målsetjingar når det gjeld m.a. næringsliv og sysselsetjing, samferdsle og infrastruktur i kommunen. Kommunens målsetjing er å få til eit sterkt og variert næringsliv i kommunen og regionen gjennom utvikling av kommunen sine fortrinn innan fiskeri og maritime aktivitetar med tilhøyrande tenesteyting. Målsetjinga er vidare å få etablert eit framtidretta

sjøtransportsystem gjennom utbygging av hamner og kaier slik at konkurranseevna til eksporterande industri kan betrast.

### Planoppbygging

Hamneplanen er elles bygt opp med følgjande hovudkapitel:

- 1 Planføresetnader
- 1 Dagens situasjon
- 2 Trafikkgrunnlaget
- 3 Framtidig hamnebehov
- 4 Nasjonal og regional status
- 5 Organisatoriske forhold
- 6 Miljø
- 7 Handlingsprogram

### Hamner/hamneanlegg m.v.

Det er i planen lagt vekt på å få fram ein oversiktleg status for dei ulike hamner og hamneanlegg og samtidig skissere behov og planar for dei same hamnene/anlegga. Gjennomgangen av status, behov og planar er basert på følgjande opplegg:

#### Homefjordbassenget:

- 01 Fosnavåg hamn
- 02 Kvalsund hamn
- 03 Remøy hamn
- 04 Leinevika hamn

#### Herøyfjordbassenget:

- 05 Eggebønes/Mjølstadneset hamn
- 06 Moldtustranda hamn
- 07 Herøyterminalen trafikkhamn

#### Andre hamner:

- 08 Molo Kopperstad
- 09 Kvalsvik hamn
- 10 Runde hamn
- 11 Sandebukta hamn
- 12 Bøvågen hamn

I hamneplanen har ein også vurdert farleier og innseglingsforhold til dei ulike hamnene/hamnebassenga samt organisatoriske forhold knytta til styring og drift av hamnene. Som ein fellesnemnar for samtlege hamner innafor hamnedistriktet har ein nytta omgrepet Herøy hamn.



## HANDLINGSPROGRAM

### Generelt

Handlingsprogrammet skal i hovudsak sikre gjennomføring av den strategi som er behovs-dokumentert gjennom hamneplanen. Eit av dei viktigaste punkta vil vere å sikre areal til framtidig hamneverksemnd. I tillegg skal premissane for hamnesektorens bidrag til kommuneplanen framgå av hamneplanen.

### Statlege tilrådingar

Gjennom Stortingets behandling våren 1997 av St.meld. nr. 46 Om hamner og infrastruktur for sjøtransport, har staten fastslått at kvaliteten på hamner og infrastruktur for sjøtransport må vere særleg velutvikla i hamner av nasjonal og regional betydning og for *hamner av særleg stor betydning for fiskerinæringa*.

Med den leiande fiskerimessige betydning Herøy hamn har, må dette oppfattast som eit klart signal om at staten aktar å prioritere Herøy når det gjeld fiskerihamnbygging.

### Forslag til handlingsprogram

Gjennom hamneplanarbeidet er det dokumentert eit klart grunnlag for å hevde at Herøy hamn er ei av landets leiande fiskerihamner og at hamna har eit stort utviklingspotensiale. Herøyterminalen er kommunens trafikkhamneavsnitt som kan få utvida oppgåver med transitt av fiskeprodukt med trailer på ferje til utlandet.

Det er kommunens målsetjing og strategi at Herøy hamn skal vidareutviklast slik at hamna løpande framstår som tidsmessig og konkurransedyktig. Dette skal mellom anna kunne oppnåast gjennom følgjande handlingsprogram:

### Hamnestatus/marknadsføring

Herøy hamn skal ivareta og vidareutvikle si rolle som ei av landets viktigaste fiskerihamner og styrke si rolle innafør trafikkhamnefunksjonane. Kommunen skal saman med statlege og fylkeskommunale styresmakter medverke til slik utvikling gjennom å nytte seg av tilgjengelege verkemiddel til dette formål. I uprioritert rekkefølge inneber dette mellom anna:

- at kommunen marknadsfører Herøy hamn som ei samla eining ved at noverande og potensielle brukarar vert gjort kjende med kommunen sine målsetjingar og ambisjonar for hamna og at det vert teke initiativ til å samordne og effektivisere denne marknadsføringa i samarbeid med næringsliv, transportørar og terminaloperatørar.
- at kommunen arbeider for å få status som regionalhamn med tilvising både til store fiskeriinteresser og trafikkhamnefunksjonane.
- at kommunen arbeidet aktivt for å få Herøy hamn godkjent som grenseovergangsstad etter norsk tilslutning til Schengen-samarbeidet.
- at Herøyterminalen AS si rolle som trafikkhamnoperatørselskap vert vidareutvikla med basis i anlegga i Torvik og på Mjølstadneset og med sikte på å styrke funksjonen som trafikkhamn i regionen.
- at det vert arbeidd for å sikre gode vegsamband og øvrig infrastruktur til og innan dei ulike einskildhamnene.

- at kommunen utvidar ordninga med hamneavgifter til å dekke heile hamnedistriktet med tanke på å sikre eit betre økonomisk grunnlag for drift/vedlikehald og framtidig service i hamnene og i lokale farleier.
- at kommunen skal medverke til ei fortsatt styrking av samarbeidet mellom skule og næringsliv med sikte på å oppretthalde og styrke rekrutteringa til dei sjørelaterte næringane både på land og sjø.

### Organisasjon/administrasjon

Herøy kommune skal organisere hamneverksemda, administrativt og med omsyn til drift/vedlikehald, slik at ein vert sett i stand til å utvikle og drive Herøy hamn på ein tilfredsstillande måte og forøvrig tilpassa dei krav staten gjennom hamne- og farvasslovas § 12 stiller til hamner av særleg stor betydning for fiskerinæringa. Dette inneber mellom anna:

- at hamnestyret/maritimt utval (HMU) får eit klarare og utvida ansvar i høve til utbygging og drift av anlegg og innretningar innafor Herøy hamn.
- at kommunen framleis har ansvaret for vedlikehald av hamneanlegg m/faste installasjonar og tilstøytande lagerområde og at utgiftene til dette i aukande grad verte å dekke gjennom innkrevjing av hamneavgifter.
- at kommunen utvidar noverande avtale med Herøyterminalen AS med omsyn til å ivareta den praktiske drift når det gjeld innkrevjing av hamneavgifter og dekning av øvrig service knytta til brukarane av hamneanlegga.
- at den administrative forvaltninga av hamnelovgjevinga, her under klargjering av retningsliner, regulativ og andre rammeverktøy, som før vert ivareteke av kommunen og at dei administrative funksjonane vert styrka for å sikre ei framtidig tilfredsstillande hamnedrift.

### Planlegging/utvikling

Herøy kommune skal gjennom kommuneplanen, reguleringsplanlegging og øvrig utgreiings- og planarbeid legge til rette for ei vidare utvikling og standardheving av hamneanlegga innafor Herøy hamn med sikte på å effektivisere bruken av og servicen i dei einskilde hamnene. Dette tilseier at kommunen prioriterar følgjande plan-/utviklingsoppgåver:

- Utvikle Fosnavåg hamn som fiskerihamn og som gjestehamn med tilhøyrande service/anlegg på landsida, evt. i samarbeid med private interesser, og med vidare regulering for fastlegging av arealbruken i detalj for dei ulike delområda knytta til hamna.
- Reguleringsplanlegging Kvalsund hamn med hovudvekt på avklaring av arealbruken innafor det oppfylte industriarealet i hamna.
- Reguleringsplanlegging Remøy hamn med sikte på avklaring av arealbruken i eit utvida hamneområde.
- Utvikle Eggesbønes hamn saman med Mjølstadneset industri- og serviceområde til eit mest mogleg komplett anlegg for større båtar. Vidare regulering for fastlegging av arealbruken i detalj innafor dei ulike delområda og med hovudvekt på å legge til rette for framtidige liggekaier/basar på sørsida av Gjertneset med tilhøyrande vegtilknytning mot Mjølstadneset.
- Utvikle Runde hamn som fiskerihamn og som gjestehamn med tilhøyrande service/anlegg på landsida, evt. i samarbeid med private interesser og med basis i den reguleringsplanen som no er under behandling.

- Gjennom arbeidet med rullering av kommuneplanen vektlegge arbeidet med avklaring av aktuelle område for utviding av eksisterande og etablering av nye småbåtanlegg basert på ei prioritering av større fellesanlegg. Bergshølen, området på nordsida av Gjertneset og evt. andre område langs Straumane saman med Myrvåg/Dragsund-området vert alt no peika ut som aktuelle for utvikling av framtidige tilbod til fritidsbåtar og mindre kystfiskefartøy.
- Utgreie og vurdere nærare kostnader og nytteeffekt knytta til bygging av moloar for etablering av eit ytre hamnebasseng i Fosnavåg.
- Utgreie og vurdere nærare kostnader og nytteeffekt knytta til utbygging av planlagt molo med tilhøyrande landareal i vestre del av Leinevika hamn.

Øvrige planleggings- og utviklingsarbeid som er nemnt under kap. 4.1.2 i hamneplanen, men som ikkje er tekne med i oppstillinga ovanfor, vil verte gjenstand for ny vurdering i tilknytning til ei seinare rullering av hamneplanen.

#### Utbygging/utbetring av hamneanlegg innafor Herøy hamn

Herøy kommune vil i samarbeid med statlege og fylkeskommunale styresmakter og ved bruk av tilgjengelege verkemiddel/tilskotsordningar gjennomføre utbyggings- og utbetringstiltak knytta til dei ulike hamneanlegga innafor Herøy hamn. Dei ulike prosjekt/tiltak vert å oppsummere som følgjer og slik desse for øvrig er viste på figur 4.1 og 4.2 i hamneplanen:

Gjennomføre utbygging/utbetring av hamneanlegg basert på slik prioritering:

01. Utvide (til om lag 20m) og utdjupe (til minimum 2m) fartsløpet mellom Monsholmen og Straumsholmen (under planlagt ny bru på Mjølstadnesvegen), fjerning av om lag 2000 m<sup>3</sup> til ein kostnad på 0,6 mill. kr. (tiltak merka A på kart over Eggesbønes/-Mjølstadneset hamneområde)
02. Utdjuping av indre del av hamneområdet på Eggesbønes hamn til ein samla kostnad av 0,6 mill. kr - (tiltak merka B på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde).
03. Fjerning av flud nord og aust for Grønholmen (ved innseglinga til Global), ned til minimum 10m, fjerning av om lag 11000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 2,2 mill. kr. (tiltak merka E på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)
04. Fullføring av påstarta arbeid med molo frå Grønholmen og aust og sør mot "Svartestonga" til ein kostnad på 5,5 mill. kr. (tiltak merka 1 på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)
05. Utdjuping på sørsida av Gjertneset ned til minimum 10m med tilhøyrande oppfylling av arealet innafor med sikte på tilrettelegging for kaibygging, fjerning av om lag 25000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 6,3 mill. kr. (tiltak merka C og 5 på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)
06. Utdjupe hamnebassenget vest for Mjølstadneset ned til minimum 10m og samstundes betre innseglinga til nordsida av Mjølstadneset, fjerning av om lag 30000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 7,5 mill. kr. (tiltak merka D på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)
07. Utdjuping av indre del av Fosnavåg hamn til ei djupne på minimum 7 m, fjerning av om lag 40000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 7 mill. kr.

08. Forlenging av indre molo på Leinevika hamn med 15 - 20 m til ein kostnad på om lag 0,5 mill. kr.
09. Fjerning av flud mot Mjølstadneset/Stolt Sea Farm ned til minimum 10m, fjerning av om lag 32000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 6,4 mill. kr. (tiltak merka F og G på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)

- Etablere tilfredsstillande ordningar for straum, vatn og renovasjon i samtlege hamner basert på ei nærare prioritering frå hamnestyret/maritimt utval.
- Bygge ut anlegga på Herøyterminalen i takt med evt. behov som vert klarlagt med omsyn til etablering av anløp for trailerferje mot utlandet og med omsyn til vidare tilrettelegging for nye og større hurtigruter.
- Samarbeid med Kystverket med sikte på utbetring av viktige farleier og innseglingar til hamnebasseng med omsyn til utdjupingar og oppmerking. Kommunen kan i særlege høve og på grunnlag av forhandlingar også delta økonomisk i slike utbetningsarbeid.

Øvrige utbyggings- og utbetningsarbeid som er nemnt under kap. 4.1.2 i hamneplanen, men som ikkje er tekne med i prioriteringa ovanfor, vil verte gjenstand for ny vurdering i tilknytning til ei seinare rullering av hamneplanen.

## 1. PLANFØRESETNADER

### 1.1 Generelle føresetnader

#### 1.1.1 Innleiing og bakgrunn for planarbeidet

I Fiskeridepartementet si Stortingsmelding nr. 14 (1992-93) om fiskerihamnepolitikken, vert det trekt opp retningslinjer for planarbeidet til kommunane når det gjeld fiskerihamner. I St.meld. nr. 46 (1996-97) om hamner og infrastruktur for sjøtransport, er det òg lagt vekt på kommunens ansvar for planlegging av fiskerihamner. Slike kommunale hamneplanar er viktige innspel i det pågåande utgreiingsarbeidet for ein nasjonal transportplan for perioden 2002-2011.

Frå og med 1996 er statsmidlar til fiskerihamneutbygging prioritert og fordelt direkte frå Kystdirektoratet basert på kommunale og fylkeskommunale hamneplanar. Herøy kommune har difor teke initiativ til å få utarbeidd ein samla hamneplan for kommunen. Målsetjinga med hamneplanen er å legge til rette forholda for utbygging av viktige hamne- og hamnefunksjonar i Herøy kommune. Hamneplanen vil og danne grunnlag for kommunen si arealdisponering i kommuneplanen og vise satsningsområde for hamnesektoren på kort og lang sikt.

Etter tilråding frå kommunens faste utval for plansaker, vedtok kommunestyret 05.06.98 følgjande målsetjing for hamneplanarbeidet:

Målsetjinga med hamneplanen er å sikre ei framtidretta utvikling av hamnefunksjonane i kommunen og å legge forholda til rette for ei samordna utbygging av hamner og hamneanlegg. Hamneplanen skal ha status som kommunedelplan etter Plan-og bygningslova og framlegg til arealbruk og handlingsprogram vil såleis vere retningsgjevande ved rullering av kommuneplanen for Herøy. Tiltak og konklusjonar elles i planen vil også danne basis for dei årlege behandlingane av økonomiplan og budsjett.

Til å stå føre det daglege arbeidet med prosjektet vart det oppnemnd ei arbeidsgruppe som består av:

Rådmann Per H. Lervåg  
 Teknisk sjef Hallvard Rusten  
 Planleggar Olav Torvik  
 Hamnestyreleier Øystein Østensen Goksøyr  
 Fiskerirettleiar Svein Arne Leine  
 Avd. ing. Stig Mork, Kystverket, 3. distrikt.

Etter at Stig Mork slutta i Kystverket våren 1999, overtok avdelingsingeniør Terje Midsund hans plass i arbeidsgruppa.

Avdelingsingeniør Magnus Myklebust ved kommunens tekniske etat har hatt sekretæransvaret for planarbeidet/arbeidsgruppa. Sivilingeniør Arne Fuglum i konsulentfirmaet FUGLUM AS har bistått kommunen i samband med hamneplanarbeidet.

Planarbeidet har vore gjennomført ved at konsulenten har utarbeidd del-utkast til hamneplanen som så har vorte drøfta i arbeidsgruppemøte undervegs i planarbeidet.



Ved oppstart av planarbeidet vart næringsliv og andre interessentar i planarbeidet inviterte til å kome med synspunkt og innspel til planarbeidet. I alt er det registrert 48 tilbakemeldingar på denne invitasjonen som alle har vore nyttige for planarbeidet.

Arbeidsgruppa har i alt hatt 10 møte. Undervegs i prosessen vart det halde eit ope møte på rådhuset der arbeidsgruppa orienterte om opplegget for planarbeidet og dei frammøtte kunne kome med spørsmål, innspel og synspunkt.

### 1.1.2 Folketalsutvikling

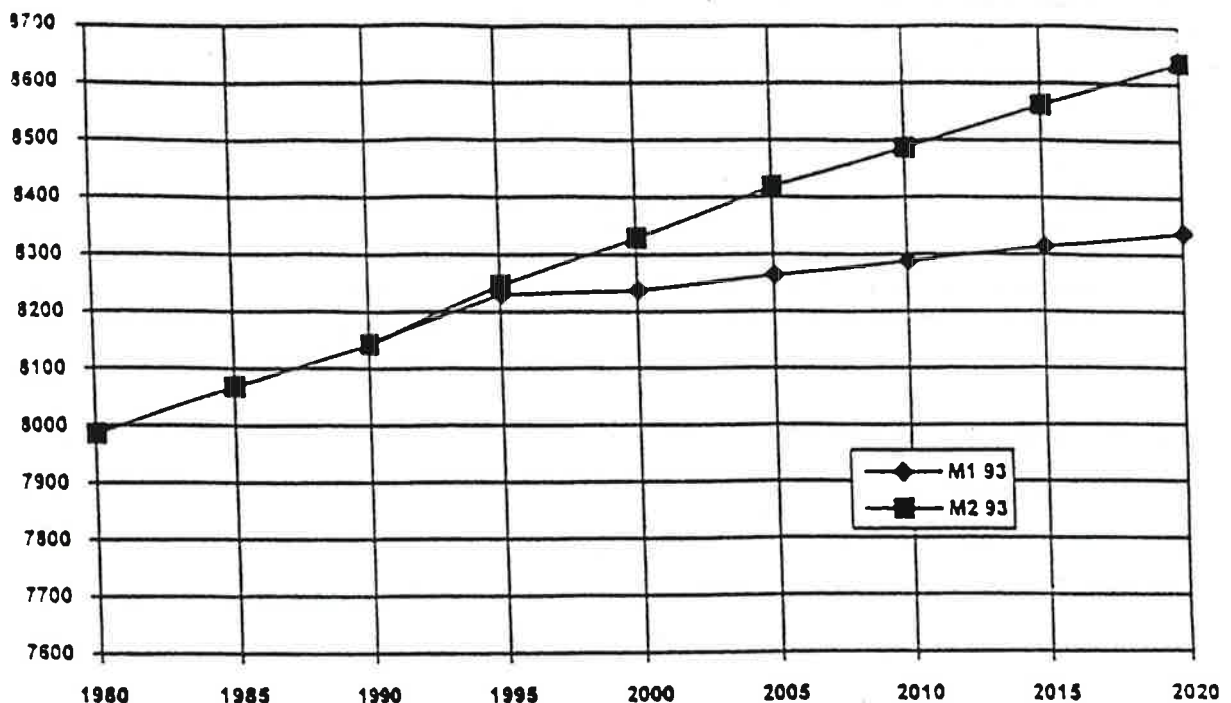
Herøy kommune er med sine 8.388 innbyggjarar pr. 01.01.2000 den sjuande største landkommunen i Møre og Romsdal. Fylkesplanen for Møre og Romsdal reknar Herøy som ein del av ein vekstakse der befolkninga er forventa å auke også i framtida.

Samanlikna med nabokommunane har Herøy den største busetnaden:

Kommune	Folketal pr. 01.01.2000
Sande	3 076
Herøy	8 388
Ulstein	6 524
Hareid	4 766
Møre og Romsdal fylke	243 145

Befolkninga i Herøy har hatt ein kontinuerleg vekst i etterkrigstida, og aukar stadig. Kommunen opplever ein større prosentvis befolkningsauke enn Møre og Romsdal fylke.

Statistisk Sentralbyrå (SSB) utarbeider med jamne mellomrom befolkningsprognosar. SSB utarbeidde i 1993 forskjellige alternative framskrivingar vist i figur 1.1.



Figur 1.1 Folketalsprognosar.  
SSB framskrivingalternativ M1 93 og M2 93

Alternativ M1 føreset same flyttemønster som i perioden 1988-1992, ei nettoinnvandring nasjonalt på 8000 pr. år og eit konstant fruktbarheitsnivå på 1,88. Alternativ M2 baserer seg på flyttemønsteret i perioden 1973-1982 og er elles lik M1. Dette ser ut til å ligge nærare eksisterande utvikling for Herøy kommune. I tidsromet 1993-2020 representerer M1 ein gjennomsnittleg årleg folketalsauke på 0,05% medan M2 tilsvarande gjev 0,19%. Basert på M2 vil Herøy ha eit folketal på om lag 8630 personar i 2020.

### 1.1.3 Fiskerinæringa.

Vurderer ein dei ulike sider av fiskerinæringa på sjø-og landsida i storleik og samansetning, må ein konkludere med at **Herøy kommune totalt sett er den største fiskerikommunen i landet.**

På dei fleste områder har fiskerinæringa i kommunen utvikla seg til å bli blant dei fremste, og her kan ein nemne:

Antal aktive fiskarar, rekruttering og gjennomsnittsalder på fiskarane, antal aktive fartøy og særleg havgåande fartøy, variert flåtestruktur, flåta sin fangst i kvantum og verdi, mottak av fisk i fiskeindustrien, osv..

Det er i det etterføljande nytta data frå 1997 ettersom det ikkje har vore mogeleg å framskaffe tilsvarande tal for 1998/99. Ein meiner imidlertid at 1998/99-data ikkje vil ha endra biletet i noko vesentleg grad.

#### Fiskarmanntalet , blad B, største fiskerikommuner i Norge:

	Totalt	Yngre enn 30 år
<b>Tromsø</b>	733	144
<b>Herøy</b>	529	169
<b>Vestvågøy</b>	478	120
<b>Ålesund</b>	469	140

Rekrutteringa til fiskaryrket i Herøy har vore god alle dei siste åra i motsetning til det som har vore ein trend i dei fleste andre kystkommuner. Gjennomsnittsalderen på fiskarane har også vore rimeleg lav.

#### Merkeregisteret, kommuner i Norge med flest større fartøy:

	Totalt antal fartøy	Antal fartøy over 35 m
<b>Herøy</b>	197	30
<b>Austevoll</b>	95	24
<b>Ålesund</b>	91	16
<b>Trømsø</b>	ca. 540	13

Fleire kommuner spesielt i Nord-Norge har fleire merkeregistrerte fiskebåtar enn Herøy, men det store antal dreier seg om mindre og ofte lite aktive fartøy.



**Førstehandsomsetning frå fiskeflåten, største fiskerikommuner i Norge, etter verdi:**

	<b>Fangst i verdi, 1.000kr</b>	<b>Fangst i tonn</b>
Herøy	692.100	312.700
Austevoll	675.000	367.000
Haram	396.400	93.700
Ålesund	378.700	76.800

Førstehandsverdien frå flåten i kommunen har i ei heil rekke år vore på topp i landssamanheng.

**Mottak av råstoff i fiskeindustrien, største fiskerikommuner i Norge, etter verdi:**

	<b>Mottak i verdi 1.000kr</b>	<b>Mottak i tonn</b>
Ålesund	1.534.100	326.300
Vågsøy	803.100	332.500
Tromsø	695.100	151.400
Herøy	528.000	218.200

**Mottak av råstoff i fiskeindustrien, største fiskerikommuner i Norge, etter kvantum:**

	<b>Mottak i tonn</b>	<b>Mottak i verdi 1.000kr</b>
Eigersund	403.500	433.100
Vågsøy	332.500	803.100
Ålesund	326.300	1.534.100
Herøy	218.200	528.000

Kilde for ovanstående tabellar: Fiskeridirektoratet.

Ser ein ovannemnde i ein total norsk fiskerisamanheng, og ikkje minst i forhold til storleiken på kommunen, kjem Herøy i ei særstilling som landets største og kanskje mest fiskeriavhengige kommune. Fiskerinæringa og dei avleda næringane er i stor grad fundamentet for bosetting og økonomi i kommunen.

I kommunen har ein mange som er sysselsette innan andre maritime næringar som supply, kystvakt, skipsfart. Av desse er mange rekruttert frå og nær tilknytta fiskerinæringa. Dei ulike sjøretta næringane utfyller kvarandre og har ei betydelig utveksling av personell. Dette resulterer i ei allsidig maritim miljø - og kompetanseoppbygging som utvilsamt er med på å styrke grunnlaget for Herøy sin unike og sterke posisjon i fiskerisamanheng.

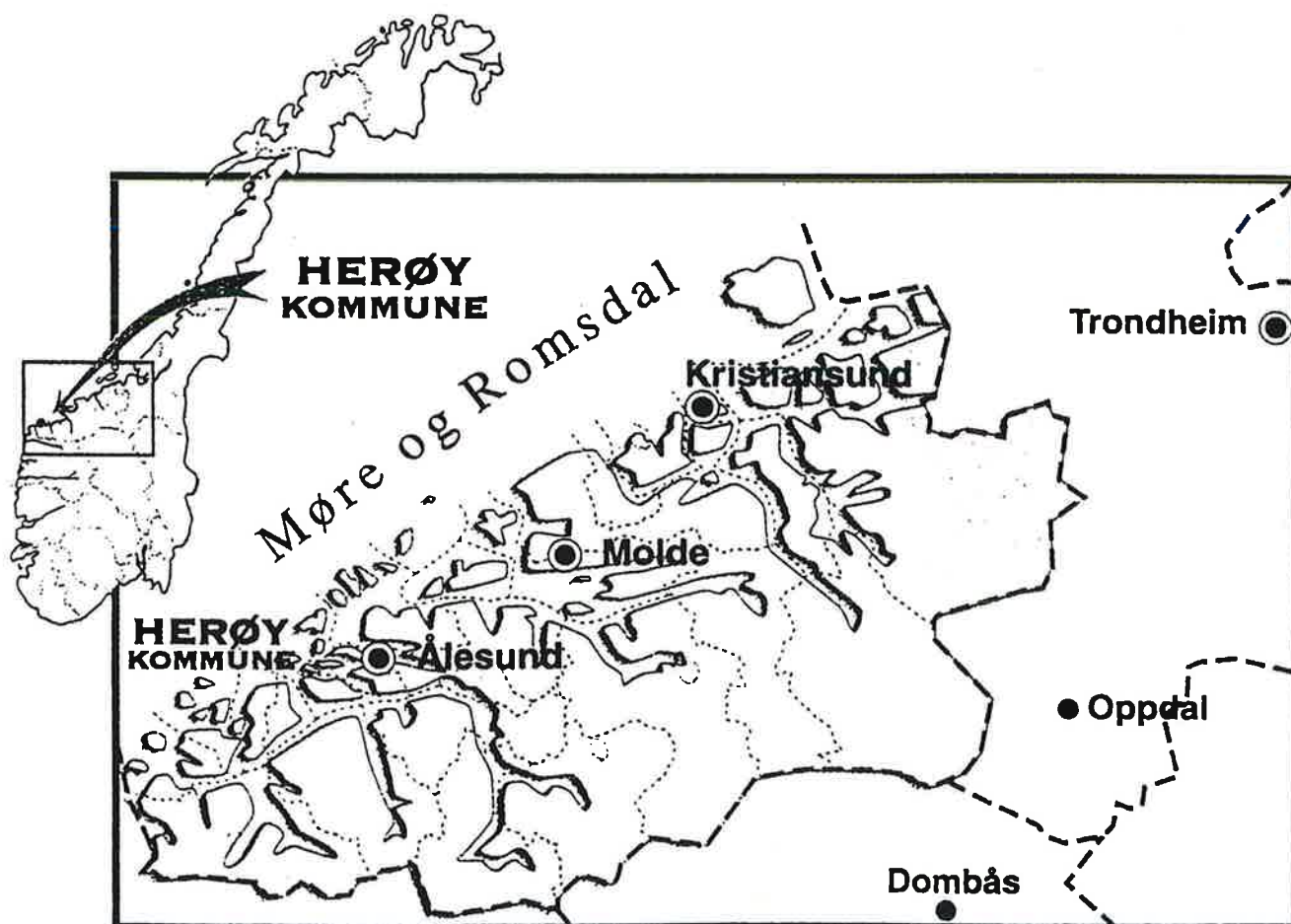
Med utgangspunkt i fiskarmanntalet og innhenta data frå dei ulike fiskeritilknytt verksemdar i kommunen, får ein slik sysselsetjing for 1999:

-fiskarar blad A og B:	622
-årsverk i oppdrett, redskaps- og fiskeindustrien:	<u>351</u>
Sum:	<u>973</u>

Sysselsetjinga i 1999 er ca 20 årsverk større enn året før.

#### 1.1.4 Lokalisering og samferdselstilknytning

Herøy er ein kystkommune i sørvestre del av Møre og Romsdal. Næraste større by er Ålesund med ei reisetid (bil/båt) på 1 ½ til 2 t. Saman med kommunane Hareid, Ulstein og Sande utgjer Herøy eit kommunikasjonsmessig fast samanknytt distrikt med om lag 22 000 innbyggjarar. Distriktet er imidlertid avhengig av ferje/båt for å kome til fastlandet. Kommunens geografiske lokalisering er vist på kartskisse, fig. 1.2.

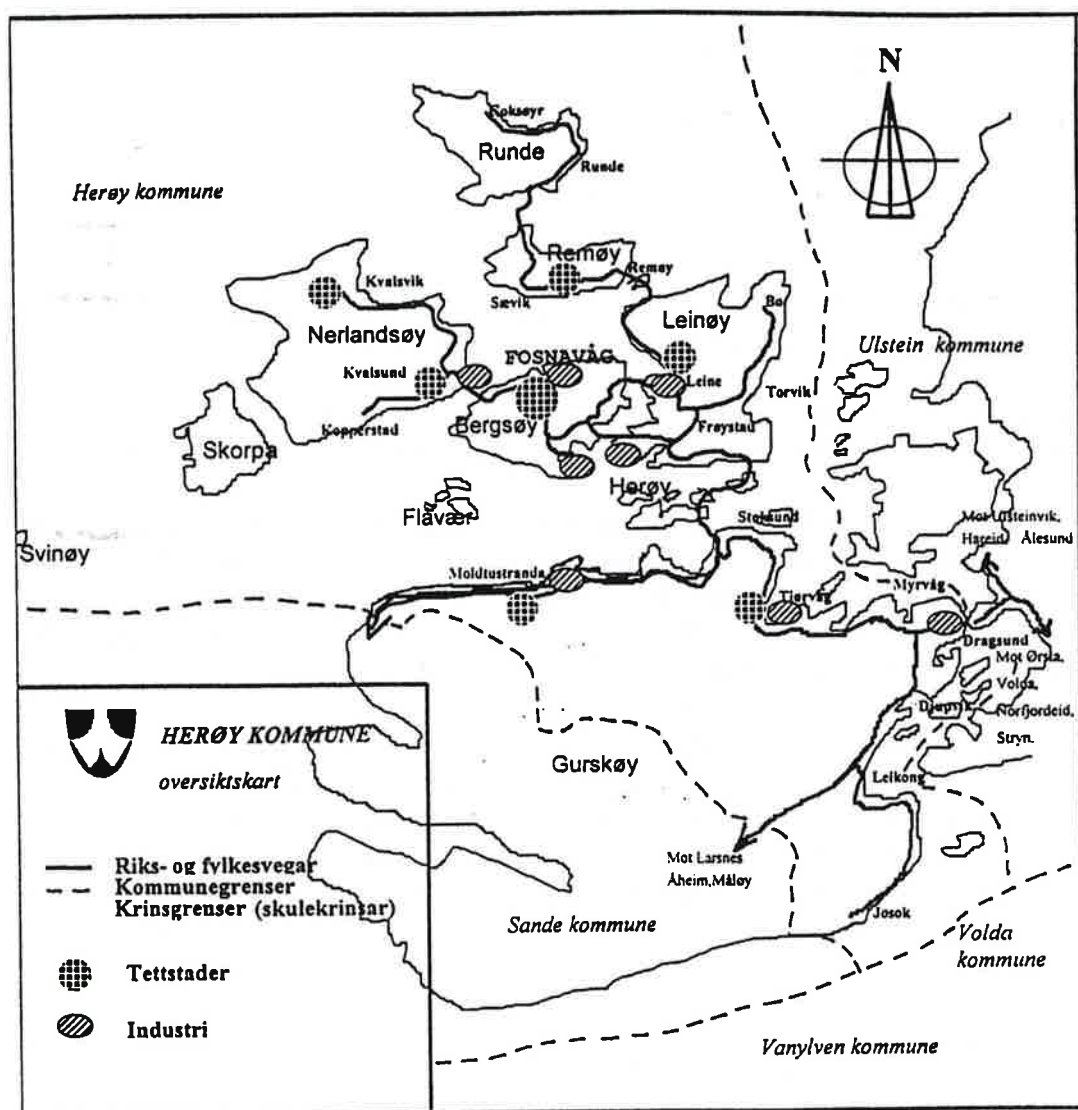


Figur 1.2 Lokaliseringa av Herøy

Når Eiksundsambandet vert ein realitet vil dette knyte øyane saman med Ørsta/Volda-regionen med rundt 18 000 innbyggjarar. Sambandet her går i dag via ferje Eiksund-Rjånes. Det vert også arbeidd med å realisere ein ferjefri kyststamveg langs vestlandskysten. Dette kan føre til fastlandssamband også mot sør og nord. Sambandet nordover til Ålesund går frå Fosnavåg 39 km langs veg til Hareid og vidare med ferje Hareid-Sulasundet (25 min) og vidare langs veg 30 km til Ålesund.

Det er i dag vegsamband mellom alle bebudde øyer i kommunen, med unntak av Flåvær. Kartskissen på figur 1.3 syner hovudvegnettet i kommunen samt tettstadene og industriområda.

Herøyterminalen i Torvik er kommunens trafikkhamn med daglege anløp både av nordgåande og sørgåande hurtigrute. I tillegg har terminalen anløp av kystbåtar og godsbåtar i fraktefart.



Figur 1.3 Hovudvegar, tettstader og industriområde i Herøy

### 1.1.5 Småbåtverksemd

Den lange kystlina i regionen med ei mengde øyer og holmar, gjev nærast ideelle tilhøve for båtliv og fritidsfiske.

Det er eit aktivt småbåtmiljø i kommunen og flåten med fritidsbåtar er stadig aukande. Talet på gjestebåtar aukar også.

Alle fiskerihamnene i kommunen er også brukt av fritidsbåtar i varierende grad. Om lag 300 fritidsbåtar har sin faste liggeplass i fiskerihamnene. 130 av desse held til på Kvalsund hamn der aktiviteten er organisert gjennom to småbåtlag. I fleire av dei andre hamnene er det også etablert småbåtlag.

I tillegg finst det mange private småbåthamner/båtlag rundt om i kommunen. Det finst også eit stort antal private brygger og fortøyingsplassar.

Trafikken med småbåtar langs kysten i sommarhalvåret er stadig aukande. I Herøy er det stor mangel på gjestehamntilbod. Dette er uheldig for Herøy som fiskeri- og turistkommune. Plassmangel i hamnene gjev unødige konflikter mellom dei ulike brukarane og gjer kommunen mindre attraktiv å gjeste.

## 1.2 Overordna planar/lovgrunnlag

### 1.2.1 Norsk Hamneplan (NHP)/St.meld. nr. 46 (1996-97) om hamner og infrastruktur for sjøtransport

Norsk Hamneplan vart vedteken av Stortinget våren 1990. Det hadde ikkje tidlegare vore utarbeidd ein samla nasjonal hamneplan.

Den nasjonale hamneplanen skisserer eit opplegg for eit framtidig hamnemønster som vil få stor innverknad på kommunane sine mulegheiter til å få gjennomført eigne hamneplanar.

I NOU 1987:19, som var grunnlaget for St. meld. nr. 36. (1988-89) om Norsk Hamneplan, vart det foreslått å peike ut 14 sentrale hamner som skulle prioriterast med statlege økonomiske verkemiddel. I Møre og Romsdal var berre Ålesund mellom desse 14 sentrale hamnene. I forslaget til Norsk Hamneplan er det gitt ein kort omtale av spesielle forhold i hamnene og om hamnene i Møre og Romsdal er følgjande nemnt:

*Ålesund er gjennom sitt godsomslag og sin geografiske plassering den viktigste havnen i fylket. Den er foreslått som sentralhavn. Molde og Kristiansund er begge i hovudsak lokale havner for henholdsvis Romsdal og Nord-Møre.*

*Utover dette, spesielt på Sunnmøre, finnes det 18 offentlige lokale havner/anløpssteder for bl.a. kystgodsrutene som dekker industriens og primærnæringenes behov for sjøtransport. De fleste av disse anleggene fremstår i dag som relativt rasjonelle anlegg tilpasset det lokale behov.*

I St. melding nr. 36 vart talet på utpeika sentrale hamner førebels redusert til 7 hamner. Desse var Oslo, Kristiansand, Stavanger/Sandnes, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø. I meldinga vart det elles uttrykt at dei øvrige hamnene først måtte vurderast i fylkessamanheng før Regjeringa tok standpunkt til kva for status desse hamnene skulle få.

Stortinget slutta seg i hovudtrekk til Sjøfarts- og fiskerikomiteens innstilling om Norsk Hamneplan. I ettertid utpeika Fiskeridepartementet ytterlegare 4 sentralhamner: Larvik, Grenland, Ålesund og Sandnessjøen.

Etter at Stortingets Samferdselskomite overtok hamnesektoren frå den avvikla Sjøfarts- og fiskerikomiteen, kom hamnene og sjøtransporten med i St. melding nr. 32 (1995-96) Om grunnlaget for samferdselspolitikken, saman med omtale av dei øvrige transportsektorar.

St.meld. nr. 32 vart følgt opp av separate sektormeldingar og vart behandla av Stortinget 17. juni 1997. St.meld. nr. 46 Om hamner og infrastruktur for sjøtransport følgde på mange måtar opp intensjonane i Norsk Hamneplan, **men forlet omgrepet sentrale hamner** og skisserte eit primært hamnemønster av **nasjonale og regionale hamner**. Dei **nasjonale hamnene** er hamner som har nasjonal betydning som knutepunkt mellom sjøverts og landverts transport og som knutepunkt i transport til og frå utlandet.

Gjennom Stortingets behandling av St.meld. nr. 46, vart det utpeika **8 nasjonale hamner** (Oslo, Grenland, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim, Bodø og Tromsø). Bortsett frå Grenland, er desse hamnene identiske med dei **7 sentrale hamner** som Stortinget utpeika i 1990. I følgje Fiskeridepartementet vil det førebels ikkje verte utpeika fleire nasjonale hamner.

Dei **regionale hamnene** skal vere knutepunkt for regional samferdsel og næringsaktivitet. Medan dei nasjonale hamnene vert utpeika av Stortinget, er det Fiskeridepartementet som utpeikar dei regionale hamnene. Ein region kan i denne samanhengen vere eitt eller fleire fylke, eller delar av eitt eller fleire fylke. Det må i denne samanhengen vurderast kva rolle dei ulike hamnene har for regional næringsverksemd og transport. Det er også føresett at fylkeskommunane vurderer dette i plansamenheng. Dette vil inngå som grunnlag for departementets avgjerd. Hamner som tidlegare var utpeika som sentralhamner etter fylkeskommunal planprosess er, med unntak av Grenland som vert klassifisert som nasjonal hamn, utpeika som regionale hamner. Dette gjeld Larvik, Ålesund og Sandnessjøen. Fiskeridepartementet utpeika i løpet av hausten 1997 ytterlegare 3 regionale hamner, nemleg Harstad, Hammerfest og Kirkenes.

Fylkeskommunane skal vere representerte i dei regionale hamnene sine styre, og skal ha eit særleg ansvar for innpassing av hamnene i fylket si samla samferdsels- og næringsplanlegging. Pr. juni 1998 er det såleis utpeika i alt 6 regionale hamner. Det vert forventa at talet etter kvart vil kome opp i 10-12 regionale hamner.

Også for dei regionale hamnene er tilknytning til annan samferdsel viktig. Dette gjeld spesielt vegtilknytning. Meldinga peiker på at fylkeskommunane, innanfor rammene i Norsk veg- og vegtrafikkplan, føreset å bidra til ei god vegtilknytning for hamnene. Status som regionale hamner vert dessutan forventa å ha betydning ved tildeling av andre statlege verkemiddel. Det er i den samheng også nemnt at **viktige fiskerihamner** kan bli utpeika som **regionalhamner**. I så måte bør Herøy som viktig fiskerihamnkommune kunne vere aktuell for slik status.

Det er i St. melding nr. 46 likevel presisert at også andre hamner enn dei nasjonale/regionale kan bli prioriterte når det gjeld landverts tilknytning. Dette vil i kvart enkelt tilfelle verte vurdert ut frå den betydning hamna har for industri og næringsliv i sitt omland.

### 1.2.2 Nasjonal Transportplan

Det vart i 1998 sett i gang eit utgreiingsprogram for ein **Nasjonal Transportplan** i eit samarbeid mellom Samferdselsdepartementet og Fiskeridepartementet. Planen skal leggst fram for Stortinget våren 2001 og gjeld for tiårsperioden 2002-2011. Den Nasjonale Transportplan skal vurdere hensiktsmessige transportkorridorar i heile landet basert på eit samspel mellom dei ymse transportformer (intermodale transportar).

Framdrifta med den nasjonale transportplanen inneber at dei 4 samferdselsetatar for veg, bane, sjø og lufttransport la fram eit høyringsutkast for planen i september 1999. Det er også publisert eit sentralt utfordringsdokument (februar 1999) og eit dokument om nasjonalt transportnett (juni 1999). Dessutan er det utarbeidd fylkesvise utfordringsdokument. I høve utfordringsdokumentet

for Møre og Romsdal, vedtok Herøy kommunestyre (i møte 21. januar 1999) ein samrøystes uttale til den nasjonale transportplanen.

Dokumentet om **Nasjonalt Transportnett** omhandlar særleg spørsmålet om effektivisering av landets viktigaste transportkorridorar. Korridor 4 er namnet på strekninga Kristiansand-Stavanger-Bergen-Ålesund-Trondheim.

I omtalen av korridor 4 vert det i dokumentet peika på at sjøtransporten har store marknadsandelar på lengre avstandar langs kysten og for transport mellom Vestlandet og Nord-Noreg. I tillegg har strekninga Stavanger-Bergen stor skipstrafikk. Vidare vert det peika på at innanlands sjøtransport i mange år har tapt marknadsandelar i forhold til lastebil. For å betre tilhøva for kysttrafikken, vil utvikling av effektive hamner med god tilknytning til stamvegnettet difor vere viktige innsatsområde. Det er også aktuelt med vidare tiltak retta mot farleier som til dømes Stadtunnelen.

I **Herøy kommunestyre** sin uttale til Nasjonal Transportplan er det peika på kommunens sentrale posisjon som fiskerikommune med eit utgåande transportvolum i 1998 på 123.000 tonn frå 4 av kommunens bedrifter. Det heiter vidare i uttalen at transportinfrastrukturen vil spele ei stadig sterkare rolle i konkurransevilkåra til næringslivet. Dette halde saman med det faktum at Møre og Romsdal i dag er det viktigaste fiskerifylket i Noreg, tilseier at den sjøretta infrastrukturen må kome sterkare med i utfordringsdokumentet enn det som er gjort i forslaget. Dette ikkje berre for å vidareutvikle Møre og Romsdal sin posisjon, men også for å unngå at Møre og Romsdal skal svekke sin nasjonale posisjon med dei følgjer det kan få for næringsutviklinga i fylket.

### 1.2.3 Grenseovergangssteder

Eit departementalt oppnemnt utval la 15. mars 1999 fram sin rapport til Justisministeren om forslag til antal og lokalisering av godkjende grenseovergangssteder etter norsk tilslutning til Schengen-samarbeidet. Saka gjeld personkontroll og er for Herøy kommune særleg aktuell for mannskap om bord i fiskefartøy som har anløp i hamner i kommunen.

Det foreslåtte prinsippet er at den fysiske kontrollen i hovudsak skal utførast på anløpsstaden eller i anløpshamna. For Herøy kommune er det foreslått følgjande anløpssteder:

Herøy (generelt)  
 Eggesbønes  
 Fosnavåg  
 Moldtustranda

Rapporten har vore på høyring med svarfrist 1. juni 1999. Departementet reknar med at ei endeleg fastlegging av antall grenseovergangstader vil verte gjort som ledd i dei endelege Schengen-forhandlingane.

### 1.2.4 Norsk Fiskerihamneplan

Norsk Fiskerihamneplan vart handsama av Stortinget våren 1993. Som grunnlag for planen hadde ein NOU 1990:29 og seinare St.meld. nr. 44 (1992-93). Den nasjonale fiskerihamneplanen skisserer eit hamnemønster i fleire kategoriar, A, B, C og D. Det er hamnene i dei tre første kategoriane som er omtala i Norsk Fiskerihamneplan, medan D-hamnene berre er teke med i ei vedleggsliste. I Møre og Romsdal fylke er det berre Ålesund som er plassert i kategori A. Fosnavåg er plassert i kategori B saman med Sula og Harøysund i Fræna kommune. Dei øvrige Herøyhamnene er lista opp i kategori D.

Fiskeridepartementet har i samanheng med tilrådinga om Norsk Fiskerihamneplan presisert at oppdelinga i kategoriar ikkje har prioritetsmessige konsekvensar når det gjeld statlege løyvingar til eventuelle utbyggingsprosjekt.

I Norsk Fiskerihamneplan vert Fosnavåg omtalt som følgjer:

Fosnavåg har 4 fiskeindustribedrifter som i 1988 mottok til saman ca. 8500 tonn til ein verdi av ca. 94 mill. kr. Staden har 112 registrerte fiskarar, av dei 99 på blad B og 28 heimehøyrande fiskefartøy. I tillegg er staden base for ein stor del av kommunens havgåande flåte, og fiskeriservicetilbodet er godt utbygd.

Kommunen har eige hamnestyre, medan drifta (i hovudsak teknisk ettersyn) ligg under teknisk etat. Det vert ikkje kravd inn avgifter av fiskefartøy for bruken av hamna. I høve til standardkrava må det utførast utdjuingsarbeid i innseglinga og i delar av hamneområdet. Vidare manglar staden ligge/utrustningskaier med tilhøyrande areal.

For å klargjere litt utviklinga i Herøy sidan 1988, kan det nemnast at det i 1997 vart landa 196.000 tonn fisk til fiskeindustrien i Herøy kommune, av dette 174.200 tonn på sildesektoren. Førstehandsverdien var på ca. 477 mill. kr, med ca. 310 mill. kr på sildesektoren. **Det har såleis vore ei kraftig positiv utvikling i fiskerisektoren i Herøy kommune i tida etter registreringsåret 1988 for Norsk Fiskerihamneplan.**

#### **1.2.5 Fiskerisektoren i St.meld. nr. 46 (1996-97) om hamner og infrastruktur for sjøtransport**

I St.meld. nr. 46 er kap. 6 via omtale av fiskerihamner. Av interesse for hamneplanen i Herøy kan ein nemne følgjande sitat frå meldinga, som under behandlinga i Stortinget fekk brei tverrpolitisk støtte:

*Det er et stort oppsamlet behov for utbygging av fiskerihavner. Samtidig har stramme budsjetter og store behov for nye anlegg og nødvendig standardheving i eksisterende anlegg ført til et etterslep i vedlikeholdet.*

*Regjeringen vil øke investeringene i fiskerihavneutbyggingen som et ledd i en strategi for økt verdiskapning i norsk fiskerinæring. Det skal gis særlig prioritet for havneutbygging på steder hvor utbyggingen har særlig stor betydning for å øke den nasjonale verdiskapningen i fiskerinæringen. Samtidig er det imidlertid også viktig å ivareta mindre lokalsamfunns havnebehov, der fiskerihavnetiltak er av avgjørende betydning for næringen og sysselsettingen på stedet.*

*Det må derfor stilles krav til avklaring av behov gjennom kommunal og fylkeskommunal planleggingsprosess, hvor nytten av tiltakene dokumenteres og tiltakene ses i sammenheng med øvrig nærings- og infrastrukturutvikling.*

*Etablering av nye fiskerihavner er i dag sjelden. Det stilles strenge krav til dokumentasjon før et utbyggingstiltak blir realisert. Etablering av nye fiskerihavner vil kun være aktuelt hvis det foreligger et komplett utbyggingsprosjekt med deltagelse av både private og kommunale aktører. De fleste utbyggingstiltak i fiskerihavnene vil derfor være utbedringer av eksisterende fiskerihavner.*

### 1.2.6 Fylkesdelplan – Fiskerihamner 1997-2000 for Møre og Romsdal

Med bakgrunn i NOU 1990-29 Norsk Fiskerihavneplan og St. meld. nr. 44 (1992-93) Om fiskerihavnepolitikken, har Møre og Romsdal fylkeskommune fått utarbeidd ein fylkesdelplan for fiskerihamner for perioden 1997-2000. Planen inneheld også omtale av trafikkhamnesituasjonen i fylket. Mykje av talmaterialet har 1994 som siste referanseår og meir oppdaterte tal frå fiskerisektoren kjem fram i fiskerirettleiarens årsmelding for 1997 når det gjeld Herøy kommune.

Fylkets fiskerihavneplan har ein generell del med omtale av ressurstilgangen og andre forhold knytta til fiskerinæringa i kommunane i fylket. I fylkesplanen heiter det at ei fiskerihavn bør oppfylle følgjande funksjonsmessige krav:

- Hamner/hamneavsnitt som primært har/skal ha til oppgåve å dekkje fiskefartya sine behov for trygge liggeplassar
- Hamner/hamneavsnitt som er tilrettelagt/skal tilretteleggast for verksemder innan fiskerinæringa med følgjande formål:
  - mottak av fisk
  - foredling/produksjon av fisk/fiskeprodukt
  - vidaretransport av fisk/fiskeprodukt
  - service for fartøy/reiskap/personell
- innseglings- og manøvreringsforhold, rolegheit, djupne og kailengde skal så langt råd tilpassast dagens/framtidas flåtestruktur
- Ivareta hygieniske og miljømessige krav til handtering av råvarer, ferdigprodukt og avfall

I følge fylkets fiskerihavneplan bør kommunale hamnekrav og søknad om finansiering av hamneutbygging vere i samsvar med kommuneplanen og kommunens strategiske næringsplan. Nokre kommunar har etter kvart utarbeidd eigne hamneplanar. Det er viktig at planlegginga og hamneutbygginga vert sett i samanheng med og integrert i kommunens andre formelle plandokument.

Fylkeskommunen har i fiskerihavneplanen føreteke ei prioritering av viktige fiskerihamner for vidare utvikling. Ut i frå ei næringsmessig og distriktpolitisk grunngjeving meiner fylkeskommunen at i alt 18 kommunar bør tilrettelegge for utvikling av moderne og rasjonelle fiskerihamner. Herøy er i denne samanheng nemnt som ein av i alt 9 kommunar på Sunnmøre. Resten fordeler seg med 4 kommunar i Romsdal og 5 på Nordmøre.

**Trafikkhamnene** i fylket har ein viktig funksjon som knutepunkt for regionale og nasjonale samferdselsnett, heiter det i fiskerihavneplanen.

Møre og Romsdal fylkeskommune utarbeidde i 1988 ein fylkeshavneplan som framleis er gjeldande. Fylkesplanen for 1992-1995 bygger på fylkeshavneplanen når det gjeld temaet sjøtransport og hamner.

Etter initiativ fra Herøy kommune handsama fylkeskommunen i 1994 hamnesituasjonen i fylket på nytt med følgjande resultat for hamneanlegga i Herøy:

- Trafikkaia i Herøy (Herøyterminalen i Torvik) bør rustast opp med nytt kaiavsnitt dimensjonert for å kunne handtere tung last
- Fylkeskommunen vil rå kommunane i regionen til å samarbeide om å finne fram til ei framtidig felles og rasjonell løysing på handtering av containertrafikken.



### **1.2.7 Kommuneplan for Herøy**

Herøy kommunestyre vedtok kommuneplanen for Herøy (arealdel) i mars 1998. Planen omfattar både land- og sjøområde.

I den langsiktige delen av kommuneplanen er det trekt opp felles føresetnader og målsetjingar når det gjeld m.a. næringsliv og sysselsetjing, samferdsle og infrastruktur i kommunen. Kommunens målsetjing er å få til eit sterkt og variert næringsliv i kommunen og regionen gjennom utvikling av kommunen sine fortrinn innan fiskeri og maritime aktivitetar med tilhøyrande tenesteyting. Målsetjinga er vidare å få etablert eit framtidssretta sjøtransportssystem gjennom utbygging av hamner og kaier slik at konkurranseevna til eksporterande industri kan betrast.

### **1.2.8 Hamne-og farvasslova**

Hamne- og farvasslova er eit viktig grunnlag for utbygging, drift og forvaltning av hamnene. Ved lovendringa i 1994, som for ein vesentleg del gjaldt tilpassing til ny kommunelov, gjekk endringane i hovudsak på forvaltningsdelen og på reglane for oppnemning og samansetjing av hamnestyre.

Mynde og ansvar er etter lova tillagt kommunen i kommunale hamnedistrikt. Utanfor slikt distrikt eller i dei tilfelle der ein kommune ikkje har fått oppretta eige hamnedistrikt, er det Kystverket som har dette myndet/ansvaret. Herøy kommune har oppretta eige hamnedistrikt.

### **1.2.9 Plan og bygningslova**

Plan- og bygningslova av 1985 med seinare endringar, seinast frå 1. juli 1997, heimlar mulegheit for samordna planlegging av sjø- og landområde. Lova heimlar også mulegheit for utarbeiding av delplanar for særskilde aktivitetar som til dømes hamneplanar eller bestemte geografiske område i kommunane.

Areal i sjøen som er planlagt brukt til særskilde formål, kan bindast rettsleg gjennom arealdelen av kommuneplanen. Kommunane kan i dag regulere ut til grunnlina uavhengig av om eit hamnedistrikt er oppretta. Kommunen må gjennom hamnestyret sjå til at det ikke oppstår konfliktsituasjonar i høve hamnelova sine reglar.

Når det gjeld disponering og regulering av sjøområda, er dette tillagt planstyresmakta i den einkilde kommune. Disponering av sjøområda inngår i arealdelen av kommuneplanen, eventuelt kommunedelplanen. Hamne- og farvasslova med tilhøyrande forskrifter set visse krav til farleier i kommunale sjøområde og for spesielle arealdisponeringar vert det stilt krav om løyve frå departementet.

## **1.3 Offentlege og private hamneoppgåver**

### **1.3.1 Statlege ansvarsområde**

Det er sterke rikspolitiske interesser knytta til hamnene og det er behov for ei samordning utover grensene for kommunar og fylkeskommunar. Staten er ansvarleg for ei nasjonal samordning ut frå ein langsiktig nasjonal hamneplan. Dette vart ytterlegare understreka gjennom Stortingets handsaming av St.melding nr. 46 (1996-97) Om hamner og infrastruktur for sjøtransport (17. juni 1997). I regi av Fiskeridepartementet skal St.melding nr. 46 følgjast opp av ei eiga nasjonal hamnemelding samordna med statens ressursbruk på dei andre samferdselssektorane.

Fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet arbeider for tida med utforming av ein såkalla "Nasjonal Transportplan for perioden 2002-2011", som skal leggast fram for Stortinget i løpet av år 2001.

Dei statlege og fylkeskommunale ressursane vil særleg verte prioriterte til dei nasjonale og regionale hamnene som blir utpeika samt andre viktige hamner i transportkorridorane.

### 1.3.2 Fylkeskommunale ansvarsområde

Gjennom fylkeskommunal prioritering av kommunale trafikkhamneanlegg og kommunale industrikaier, har fylkeskommunen eit vesentleg ansvar for hamneutviklinga i fylket. Desse oppgåvene, som er relativt nye for fylkeskommunen, søker ein no å sette inn i ein plansamanheng gjennom såvel fylkesplanen som dei tilhøyrande sektorplanar. Viktigast i den samanheng er fylkets samferdselsplanar. Gjennom Norsk Hamneplan er fylkeskommunen beden om å utarbeide fylkesvise hamneplanar som kan utgjere hamnesektorens bidrag til ein samla samferdselsplan. Etter Stortingets vedtak vil fylkeskommunane no også få eit særleg ansvar for å prioritere landverts tilknytning til dei hamner som Fiskeridepartementet utpeikar som regionale hamner. Det er fylkeskommunens ansvar å foreta ei heilskapsvurdering av dei hamneoppgåver som skal løysast innan fylket og sjå desse i ein samla miljø-, nærings- og samferdselsmessig samanheng. Dei meir konkrete rammebetingelsar for utbygginga av kommunale hamneanlegg må ein såleis i aukande grad gå ut frå vert fastlagt av fylkeskommunen.

### 1.3.3 Kommunale hamneoppgåver

For ein kystkommune er godt utbygde hamneanlegg ein av dei viktigaste føresetnadene for ei sikker og god utvikling av næringslivet. Det er såleis ei sentral kommunal oppgåve å sørge for at desse anlegga til ei kvar tid tilfredsstillar krava til såvel industri og næringsliv som til transportledda.

Gjennom hamne- og farvassloven av 1984 vil kommunen i sterkare grad enn tidlegere måtte sjå på hamna som ei kommunal oppgåve. Eit føreset at eit kommunalt hamnevesen skal vere sjølvfinansierande. Hamnas inntekter i form av avgifter og vederlag skal dekkje hamna sine direkte driftsutgifter og kapitalkostnader.

Hamna skal stille til rådvelde dei tilbod kommunen ser på som naudsynte overfor det betalande næringsliv og øvrige hamnebrukarar. Det er difor svært viktig at kommunen gjennom ulike tiltak går inn for å effektivisere og vidareutvikle dei kommunale trafikkhamneanlegga slik at desse vert drivne rasjonelt og sjølvfinansierande.

Kommunen vil gjennom utarbeiding av hamneplanar og gjennom politisk handsaming av hamnas rolle og plass i kommunikasjonssystemet styre utviklingstrekk. Gjennom kommuneplanar og reguleringsplanar legg ein ramma for hamnas og dei sjøtilknytte industriområda sine utviklingsmulegheiter. Frå kommunens side er det ei viktig oppgåve å få ei optimal utnytting av offentlege kaianlegg for å sikre det økonomiske grunnlaget for at hamna skal kunne fylle sine viktige samfunnsmessige oppgåver.

Det ligg også til det offentlege å kunne tilby og marknadsføre dei offentlege hamnetilboda overfor det private næringsliv på ein slik måte at desse tilboda framstår som aktuelle økonomiske alternativ i forhold til utbygging av eigne private kaier. Samla gjeld det å finne ei felles og rasjonell utnytting av offentlege og private anlegg som gir hamnas brukarar dei gunstigaste tilboda i form av prisnivå og transportmessig regularitet og sikkerheit.

### 1.3.4 Private hamneoppgåver

Dei private hamneoppgåvene består først og fremst i å betjene private bedrifters egne verksemdar. Desse oppgåvene vert løyste anten ved bruk av det offentlege kaitilbodet på staden eller over egne bedriftskaier. Avgjerande for valet til bedrifta vil vere bedriftas nærleik til offentleg kai og kva for løysing som logistikkmessig sett er mest økonomisk gunstig for bedrifta.

## 2. DAGENS SITUASJON

### 2.1 Organisering og drift av hamna

#### 2.1.1 Organisering av hamna

Herøy har i mange år hatt eige hamnestyre valt av kommunestyret. Etter valet i 1999 har kommunestyret gjort ei endring i høve til tidlegare, og vedteke å opprette eit utval kalla **Hamnestyre/Maritimt Utval**. Dette utvalet har fått 9 faste medlemmer, og ansvarsområdet er utvida til å omfatte all sjøretta verksemd innanfor hamnedistriktet.

#### 2.1.2 Administrasjon og drift av hamna

Administrasjonen av dei offentlege kaitilboda er tillagt kommunens tekniske etat.

Kommunen har inngått avtale med Herøyterminalen AS om drift av kommunens hamneanlegg på Mjølstadneset Industriområde (MI) og på trafikhamna i Torvik (Herøyterminalen).

#### 2.1.3 Økonomiske forhold i hamna

Kommunen har vedteke regulativ for hamneverksemda i Torvik (Herøyterminalen) og på Mjølstadneset og har inngått avtale med Herøyterminalen AS om innkrevjing av avgifter og vederlag/leige i høve til vedtatt regulativ både i Torvik og på Mjølstadneset.

Det er hittil ikkje innført avgifter for dei andre hamnene i kommunen.

### 2.2 Eksisterande hamnetilbod/brukarbehov

#### 2.2.1 Generelt

I ytre del av Herøy kommune finn ein desse fiskerihamnene der staten har vore deltakar i finansiering og utbygging:

Fosnavåg, Kopperstad, Kvalsund, Kvalsvik, Remøy, Runde, Leinevika, Sandebukta, Bøvågen og Eggesbønes/Mjølstadneset.

I indre Herøy er det fleire industrikaier og mindre private kaianlegg, m.a. på Moldtustranda ved sildoljefabrikken – SILFAS og Sunnmøre Sjøprodukter – SSP, i Tjørnvåg og på Leikong. Det er imidlertid ikkje offentlege hamner eller kaianlegg i denne del av kommunen.

Fiskerihamnene i kommunen er av varierende storleik og standard. Fleire av hamnene har avgrensa arealressursar på landsida, og dei har også sine avgrensningar når det gjeld djupnetilhøve og sjøareal i hamnene. Hamnene utfyller kvarandre som tilbod til ein flåte med store, mellomstore og mindre båtar, og er såleis viktige som eit totalt hamnetilbod i kommunen. Med Herøy sin viktige posisjon som fiskerikommune er det viktig å kunne gi eit

hamnetilbod til heile den store flåten med alle kategoriar båtar. I denne samanheng vert alle hamnene, store og små, ein viktig del av det totale biletet som ein kan kalle "Herøy hamn".

I den nord-austre delen av Eggesbønes hamn ligg Mjølstadneset, eit kommunalt satsingsområde for utvikling av ein maritim servicebase. Her er bygt 3 kaier og opparbeidd større industriareal på land der det er etablert fleire industri- og servicebedrifter med utrustnings- og servicefunksjonar. I området er det lagt til rette for element for det totale fiskerihamnetilbod som mottaks- og omsetjingsledd, foredling/produksjon og transportfunksjonar. Området har dessutan stort utviklingspotensiale.

I Herøy er det i dag stor etterspurnad etter hamnetilknytte industriareal. Satsinga på Mjølstadneset er eit viktig bidrag for å dekke noko av denne etterspurnaden. Investeringane på Mjølstadneset vil frigjere plass i andre område og opne for utbygging av tilbodet til andre deler av flåten andre stader i kommunen.

Det er fiskebåtar heimehøyrande i alle hamnene i kommunen. Mjølstadneset vert inga liggehamn for dei mellomstore og mindre båtane i kommunen. Dei vil vere avhengige av andre hamnetilbod både som liggehamn og for service.

I 1999 var det 191 merkeregistrerte fiskebåtar i Herøy og 521 fiskarar registrert på blad B i fiskarmanntalet. 111 av fiskebåtane var under 10 meter, 46 båtar mellom 10 og 21 meter, 3 båtar mellom 21 og 35 meter og 31 båtar over 35 meter.

Herøy kommune ligg strategisk til i forhold til mange fiskefelt. I deler av året er det såleis mange tilreisande fiskefartøy/fiskarar som nyttar hamnene og servicetilboda i kommunen.

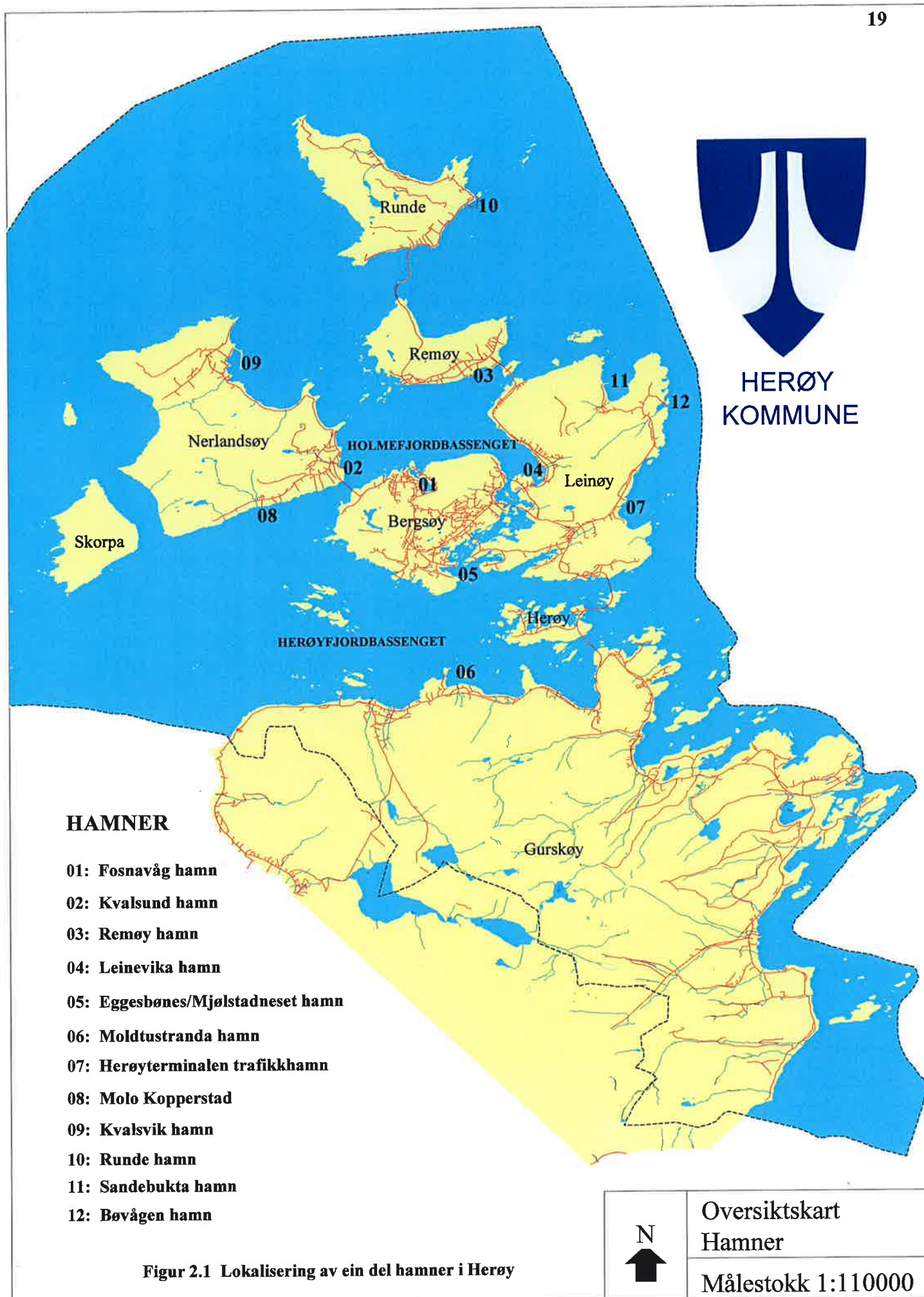
Ein konsekvens av det omfanget fiskerinæringa i kommunen har og det potensialet som eksisterer, er at kommunen har behov for både å prioritere

- ei vidare utvikling av kommunen sine ligge- og servicehamner og
- Mjølstadneset industriområde som det nye hovudsatsingsområdet i kommunen.

Ei slik dobbel prioritering bør ikkje gå ut over kvarandre då ein føreset at førstnemnde hovudsakleg vil verte finansiert og bygd ut som prosjekt i regi av Kystverket, medan ein føreset at Mjølstadneset vert realisert gjennom ei samfinansiering mellom offentlege og private partar.

Utvikling av fiskerihamneprojekt bør sjåast i samanheng med utviklinga av næringslivet generelt og vere ein del av tiltaksarbeidet i kommunen. Det er ikkje berre dei fysiske hamneforholda som har verdi for fiskeflåten. Dagens fiskefartøy har også behov for eit vidt spekter av varer og tenester og eit høgt servicenivå.

Lokaliseringa av kommunens offentlege hamner samt dei viktigaste private kai- og hamneanlegga er vist på kartskisse i figur 2.1.



Figur 2.1 Lokalisering av ein del hamner i Herøy



## 2.2.2 Holmefjordbassenget

### 01. FOSNAVÅG HAMN

#### Status

Fosnavåg hamn er den sentrale hamna i kommunesenteret med stor aktivitet og som inneheld dei fleste funksjonar innan det totale fiskerihamnetilbodet. I hamna er skipsverft, fiskemottak, not- og trålverkstad, fiskevegn og tauleverandør, skipshandel, proviantleveranse, bunkers, isleverandør, skipselektrisk, fiskesalslag, rederikontor, fiskerikontor m.v.

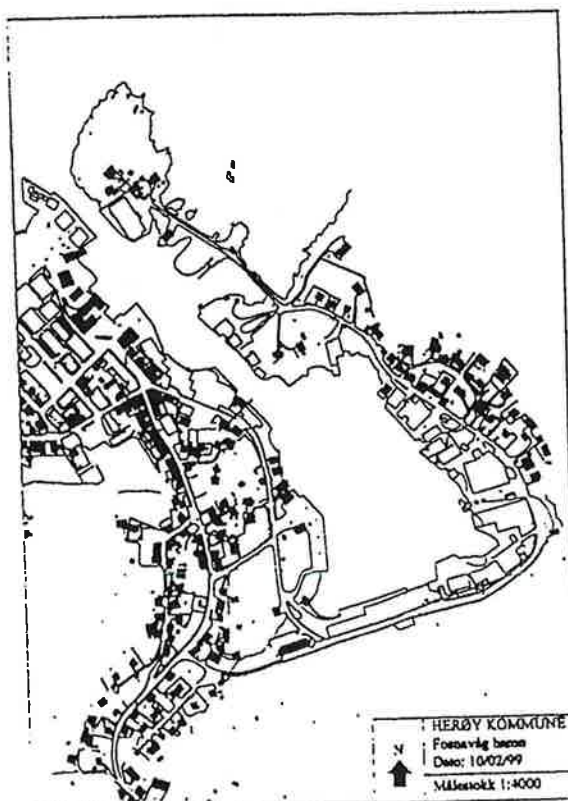
I hamna er det almenningkai og fiskerikai med tilgang til straum og vatn og renovasjonsordning. Innløpet til hamna er utdjupa til -7 meter i høve til sjøkart 0. Fosnavåg hamn er mykje brukt som liggehamn for tilreisande fiskeflåte særleg vinter/vår og haust. Ein reknar med at 20 – 60 båtar nyttar hamna som liggehamn med dei sesongvariasjonane som hamna har. Om lag 15 – 30 fritidsbåtar har tilhald i hamna, dei fleste i sommarhalvåret.

#### Behov.

Frå brukarhald (bedrifter/reiarar) er det kome sterke signal om behov for utdjuping av indre hamnebasseng til same djupne som innløpet (7 m). Dette er viktig både for båttrafikken og for at bedriftene rundt hamna skal kunne utvikle seg vidare og kunne gi eit godt tilbod til fiskeflåten. Betre vegtilkomst til indre hamn er også viktig for vidare utvikling og vekst i hamneområdet.

Det er også peika på at Fosnavåg hamn bør utviklast vidare som liggehamn. Kaidekninga kunna vore betre. Det er og behov for utlegging av gjestebrygger for sjarkflåten og betre servicetilbod på land. Dette kan også nyttast av turistar i sommarsesongen.

Behovet for regulering med tanke på vidare tilrettelegging på landsida bør vurderast. I denne samanhengen er det også viktig å få fastlagt framtidige kailinjer og mulegheitene for etablering av småbåthamn i tilknytning til hamna. Fosnavåg hamn er vist på kartskisse, figur 2.2.



Figur 2.2 Fosnavåg hamn

## 02. KVALSUND HAMN

### Status

Kvalsund hamn er ei liggehamn med gode hamneforhold. Største delen av hamna er mudra ned til  $-6$  m. Innst i hamna ved nordre molo er djupna  $-3$  m. Her er det avsett tomter til kaier og sjøhus for mindre fiskebåtar (sjarkar).

I hamna er det slipp m/opptrekk for mindre båtar. Her er vidare almenningskai, (gjestebrygge), sjøhus og proviantleveranse.

Om lag 20 - 25 fiskebåtar brukar hamna som liggehamn, og mellom 120 og 130 fritidsbåtar held til i hamna. Aktiviteten er organisert gjennom to småbåtlag.

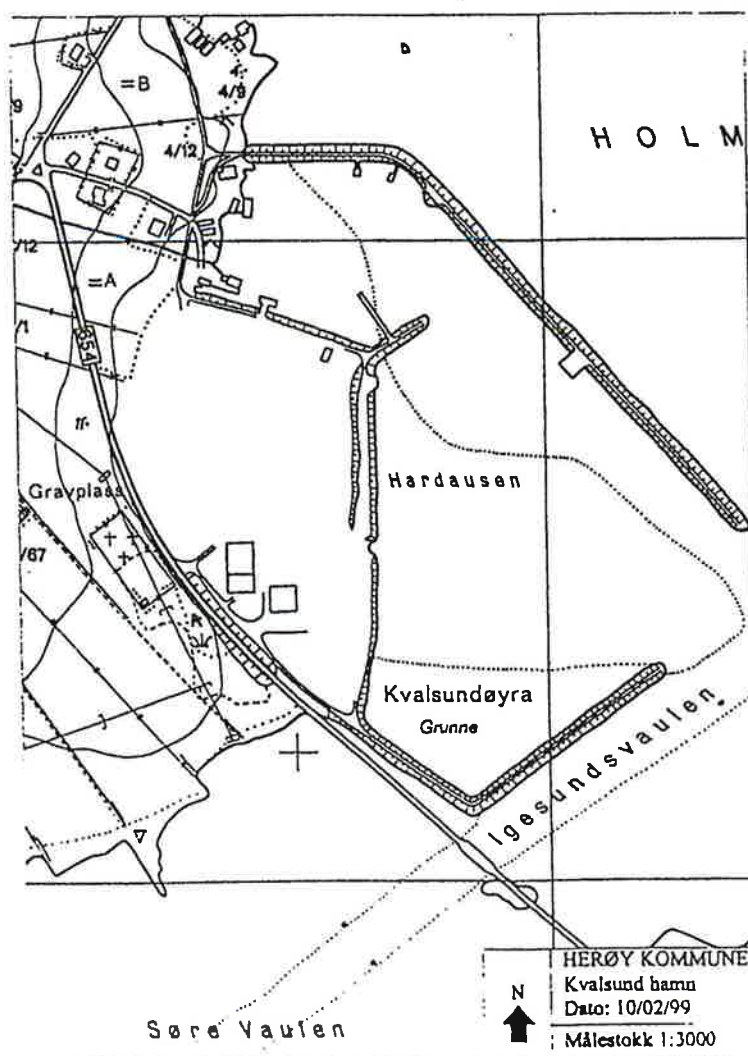
Det er tilgang til elektrisk straum i hamna.

### Behov.

I den sørvestre delen av hamna kan det innvinnast areal ved utdjupeing og oppfylling av areal til sjøhus/kai-bygging for sjarkar og småbåtar

Det er ikkje lagt fram vatn til almenningskaia.

Det er elles bra med landareal i tilknytning til hamna. Ei vidare utvikling bør baserast på bebyggelsesplan og/eller reguleringsplan. Kvalsund hamn er vist på kartskisse, figur 2.3.



Figur 2.3 Kvalsund hamn



### 03. REMØY HAMN

#### Status

Remøy hamn er ei liggehamn for 15 - 20 fiskebåtar. Mellom 20 og 30 fritidsbåtar held til i småbåthamna.

I hamna er det almeningskai, sjøhus/lager, småbåthamn m.v.

Straumtilkopling er tilgjengeleg i hamna.

Det er utarbeidd bebyggelsesplan for deler av hamneområdet.

#### Behov.

Hamna bør utviklast som liggehamn ved å legge til rette for vidare kaibyggjing.

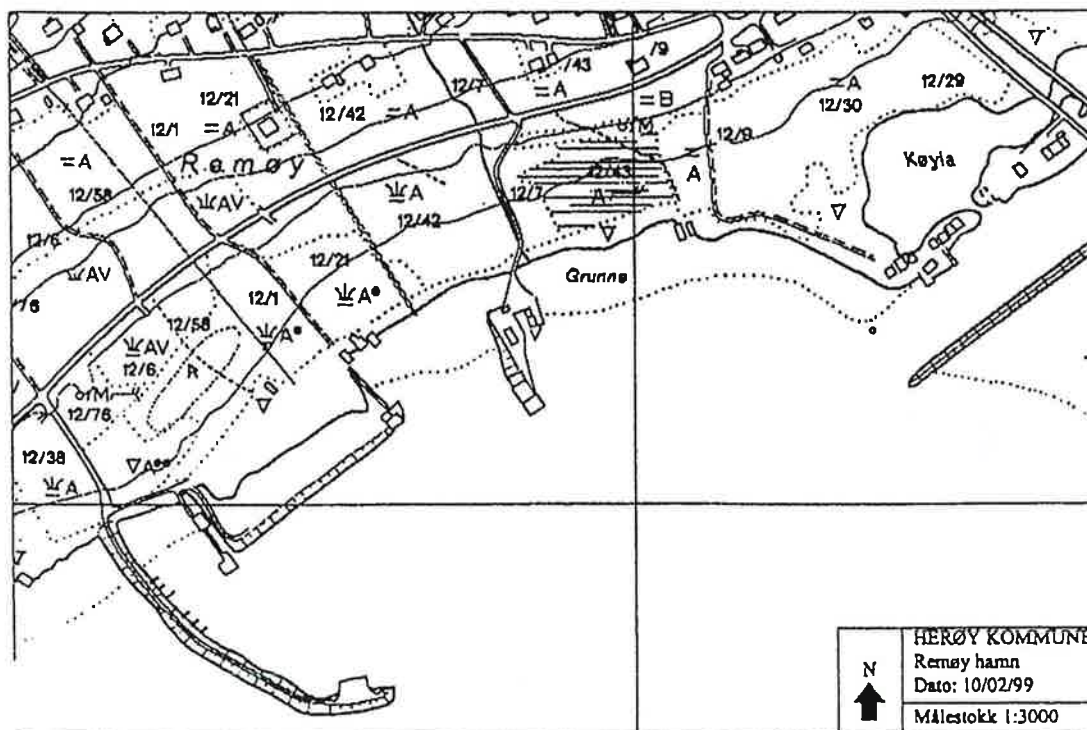
I småbåthamna er det behov for utdjuping og utviding.

Det er ikkje lagt fram vatn til almeningskaia.

Det er behov for utarbeiding av reguleringsplan for heile hamneområdet for å legge til rette for vidare utvikling/utbygging. Kommunal innløyising av grunn må vurderast i denne samanhengen.

Vegtilkomsten til hamna må utbetrast.

Remøy hamn er vist på kartskisse, figur 2.4



Figur 2.4 Remøy hamn

#### 04. LEINEVIKA HAMN.

##### Status

Det er utarbeidd reguleringsplan for hamneområdet i Leinevika. Hamna er bygt ut i samsvar med denne reguleringsplanen med unntak av molo på Nærøysida. Kommunen har løyst inn areal til fiskeriformål og naust. Almenningskai er bygt. Det pågår arbeid med avløpsanlegg for hamneområdet.

Det er tilgang til elektrisk straum i hamna.

I Leinevika er der mekanisk verkstad, slipp/båtbyggeri, reparasjonsverkstad, skipsrørleggar, fiskemottak og overnattingstilbod.

Om lag 30 - 40 fiskebåtar nyttar hamna som liggehamn. Eit liknande antal fritidsbåtar held til i hamna.

##### Behov.

Almenningskaia manglar vatn.

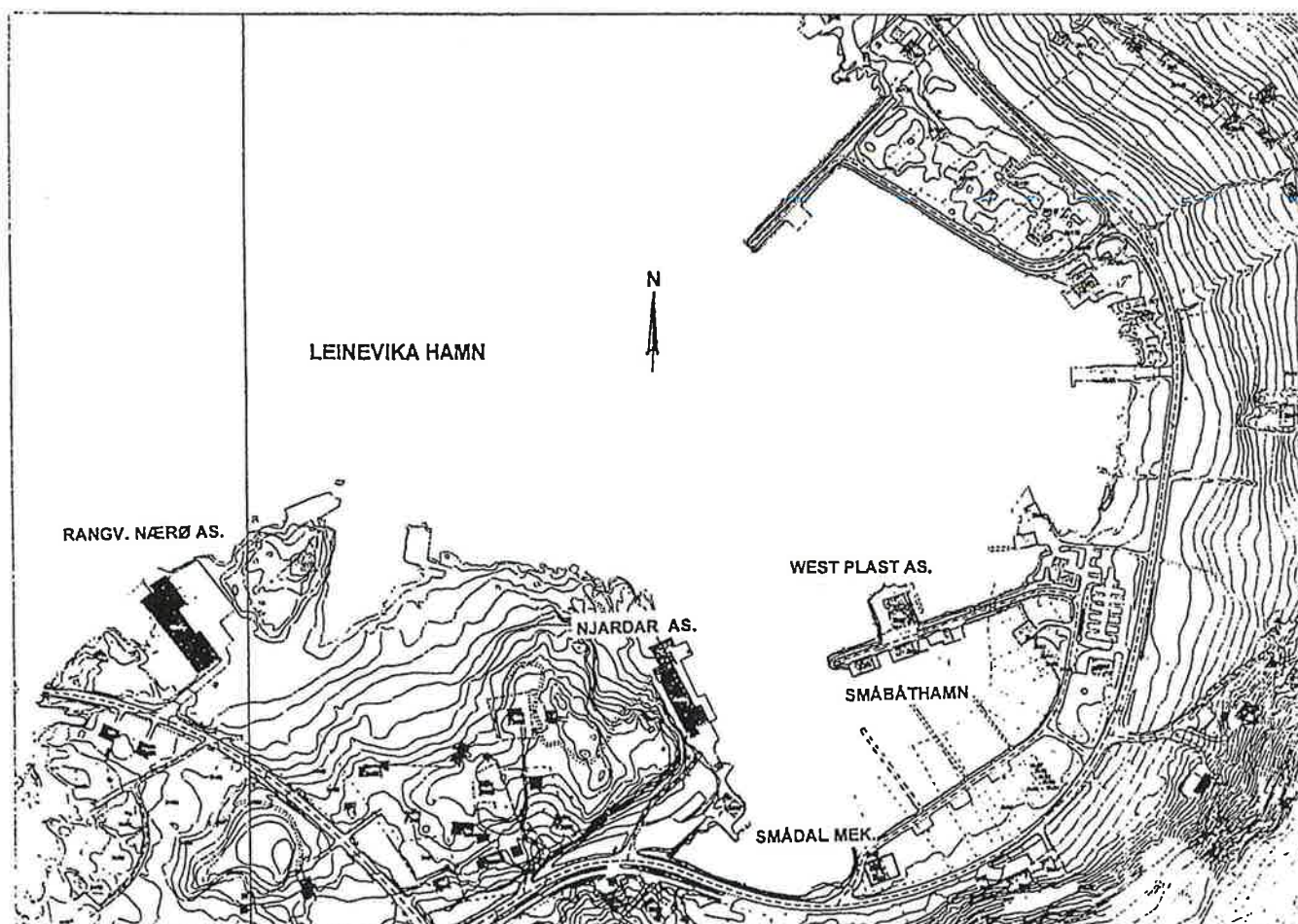
Fiskarlaget ynskjer å forlengje indre molo.

Njardar fiskeindustri har peika på behov for utdjuping ved verksemda.

Behov for utviding av industriområdet/kaianlegg ved Ragnvald Nærø a/s.

Planlagd molo på vestsida er ikkje bygd.

Leinevika hamn er vist på kartskisse, figur 2.5



Figur 2.5 Leine hamn

### 2.2.3 Herøyfjordbassenget

#### 05. EGGESBØNES/MJØLSTADNESET

##### Eggesbønes hamn

##### Status

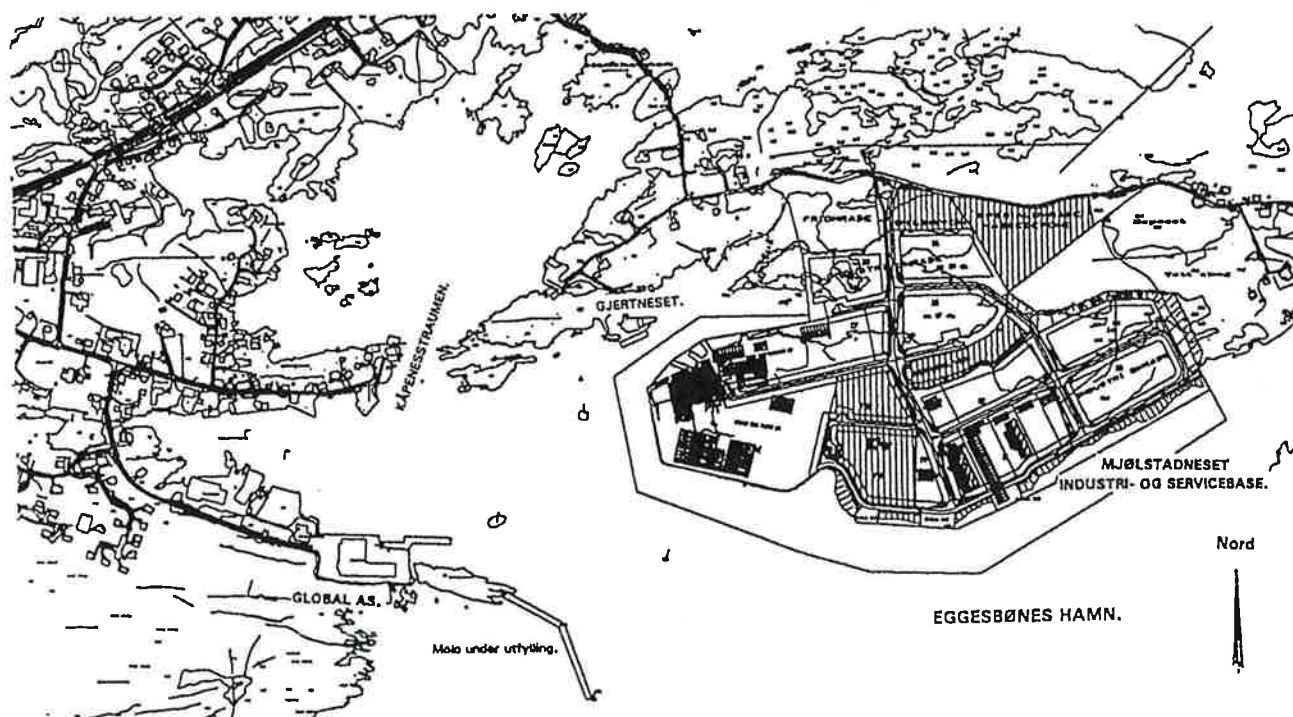
Eggesbønes hamn er ei hamn som har hatt stor auke i aktiviteten siste åra. Etablering av fiskemottak har ført til stor trafikk på hamna både ved mottak og skiping. Om lag 15 - 20 fiskebåtar brukar hamna som liggehamn. Om lag 30 - 40 fritidsbåtar har tilhald i hamneområdet. I hamneområdet er det også notbøteri, slipp, opplag for små og mellomstore båtar, flytebrygge, båttrygdela og skipsmalingsutsal.

Her er det tilgang til vatn og elektrisk straum. Legesenter er lokalisert i nærleiken.

##### Behov.

Det er behov for utbetring av innseglinga og utdjuping av hamnebassenget. Behovet for liggekaier må vurderast. Tilkomstveg må utbetrast. Det må utarbeidast detaljplan for vidare utvikling/utbygging på land og for fastlegging av kailiner.

Det må takast stilling til framtidig bruk av Gjertneset og områda rundt. Eit spørsmål som også må avklarast er ei evt. utdjuping av Kåpenesstraumen. Likeeins er det viktig å avklare standarden på leia som kryssar det framtidige veg- og brusambandet til Mjølstadneset. Eggesbønes hamn er vist på kartskisse, figur 2.6.



Figur 2.6 Eggesbønes hamn

## Mjølstadneset

### Status

Utvikling av Mjølstadneset som fiskeri- og servicebase er eit viktig kommunalt satsingsområde. Området har store utviklingsmulegheiter. Reguleringsplan er utarbeidd for eit større område. Kommunen har løyst inn store deler av grunnen. Fleire verksemdar er alt etablert. Bunkersanlegg er etablert. Det er bygt 3 kaier i området og det ligg godt til rette for å bygge fleire etter behov. Det vert arbeidd med ny tilknytning til riksvegnettet. På Mjølstadneset er det tilgang til straum, vatn og renovasjonsordning.

Mjølstadneset er vist på kartskisse, figur 2.6

## 06. MOLDTUSTRANDA.

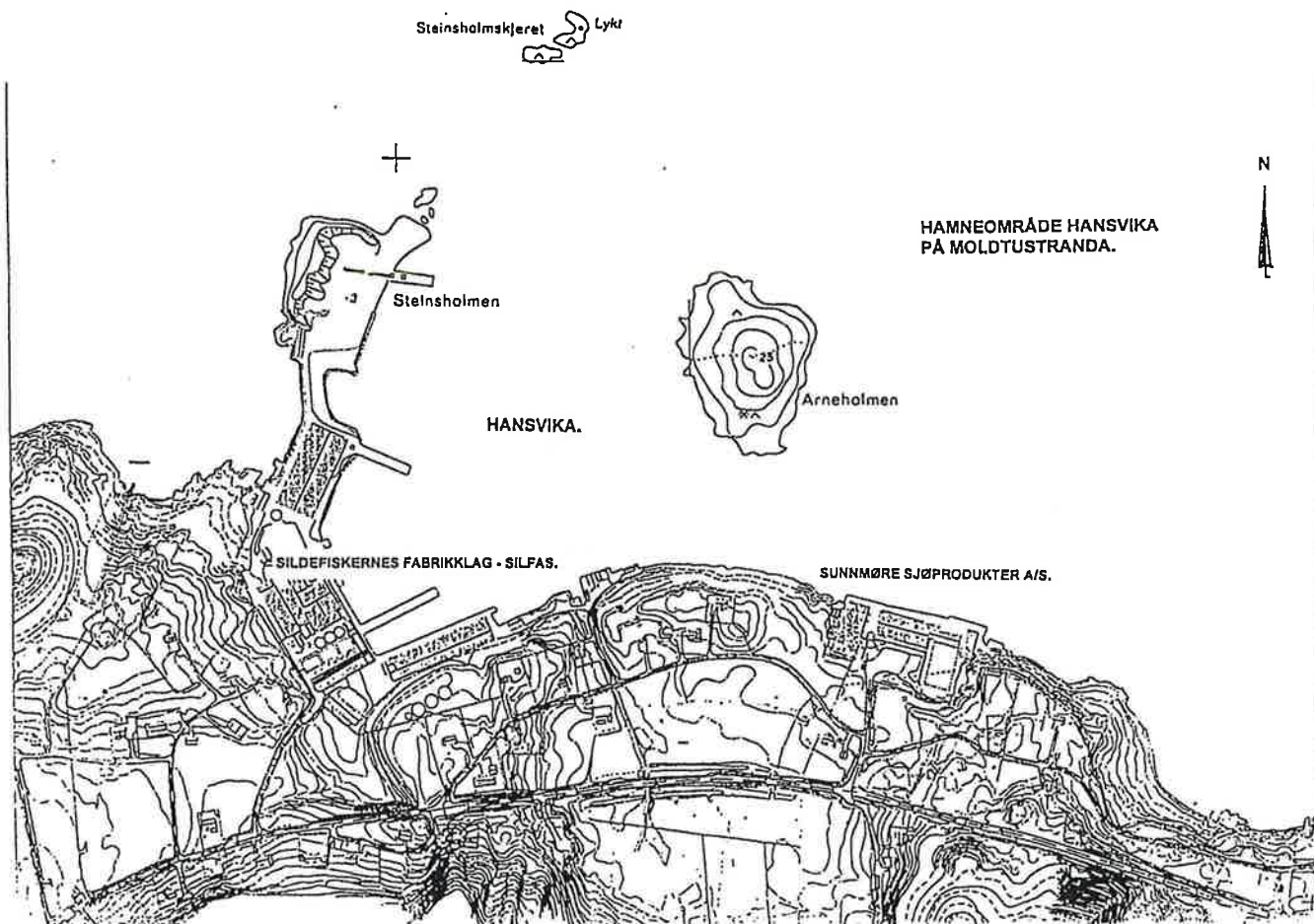
### Status

Moldtustranda har private kaianlegg ved SILFAS og Sunnmøre Sjøprodukter As.

### Behov.

Bedriftene har peika på behovet for utbetring av hamnebassenget og vidare kaibygging. Sunnmøre Sjøprodukter As har starta arbeidet med bebyggelsesplan for deler av området. Det må avklarast kva status området skal ha i "Herøy hamn."

Moldtustranda er vist på kartskisse, figur 2.7



Figur 2.7 Moldtustranda

## 07. HERØYTERMINALEN TRAFIKKHAMN.

### Status

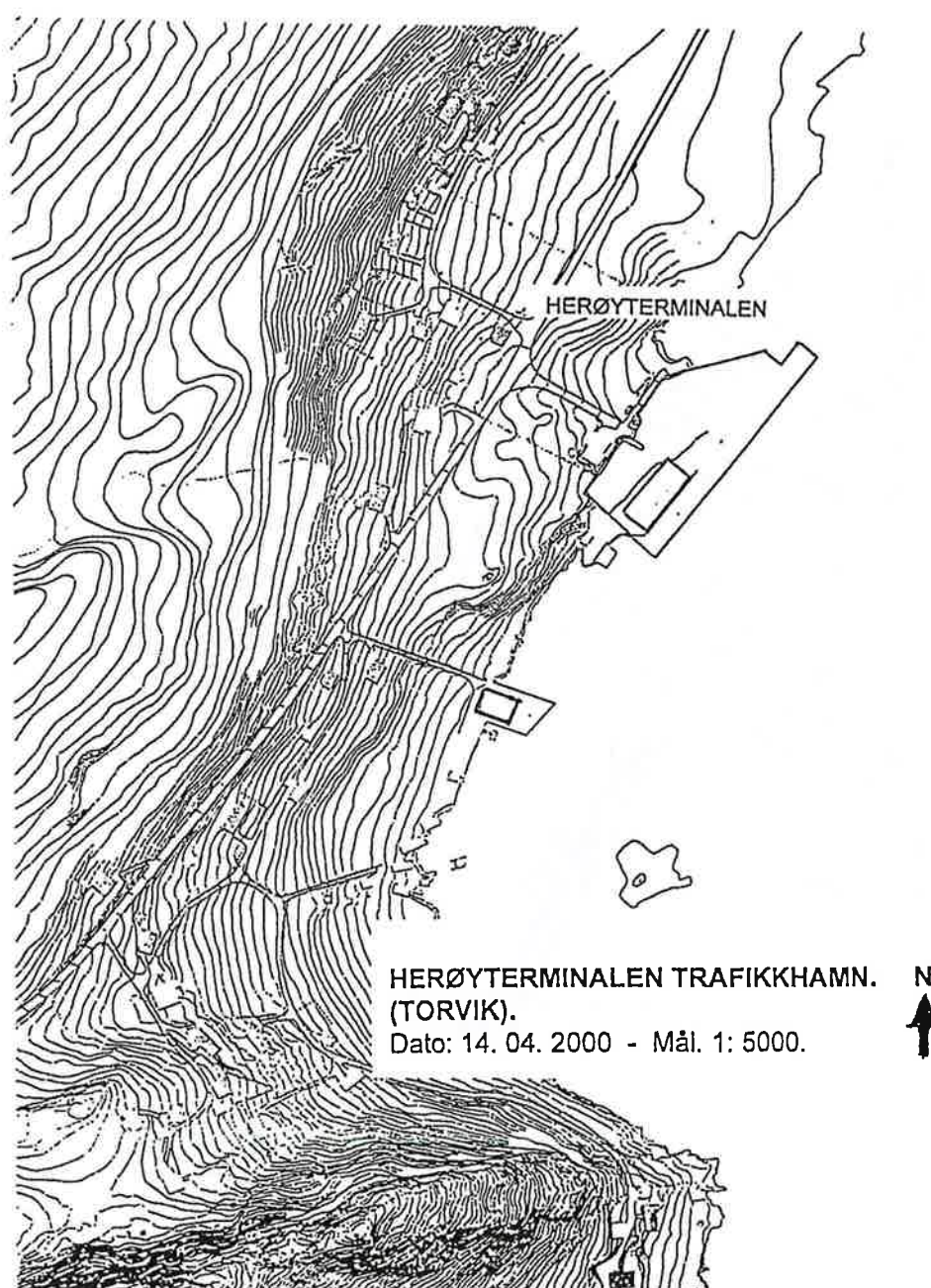
Herøyterminalen har 170 meter trafikkai der m.a. hurtigruta har daglege anløp. Terminalen er utskipingshamn for fiskeindustrien i kommunen både i containar og pallelast.

### Behov.

Herøyterminalen ynskjer forlenging av kaia.

Terminalfunksjonane kan betrast. Behovet for utviding av landarealet må avklarast. Mulegheitene for utvida regionale hamnefunksjonar bør undersøkjast og avklarast. Tilknytinga til riksvegnettet må betrast. Det er behov for 2-felts veg med gang- og sykkelveg.

Herøyterminalen (Torvik) er vist på kartskisse, figur 2.8.



Figur 2.8 Herøyterminalen

## 2.2.4 Andre hamner

### 08. MOLO KOPPERSTAD

#### Status

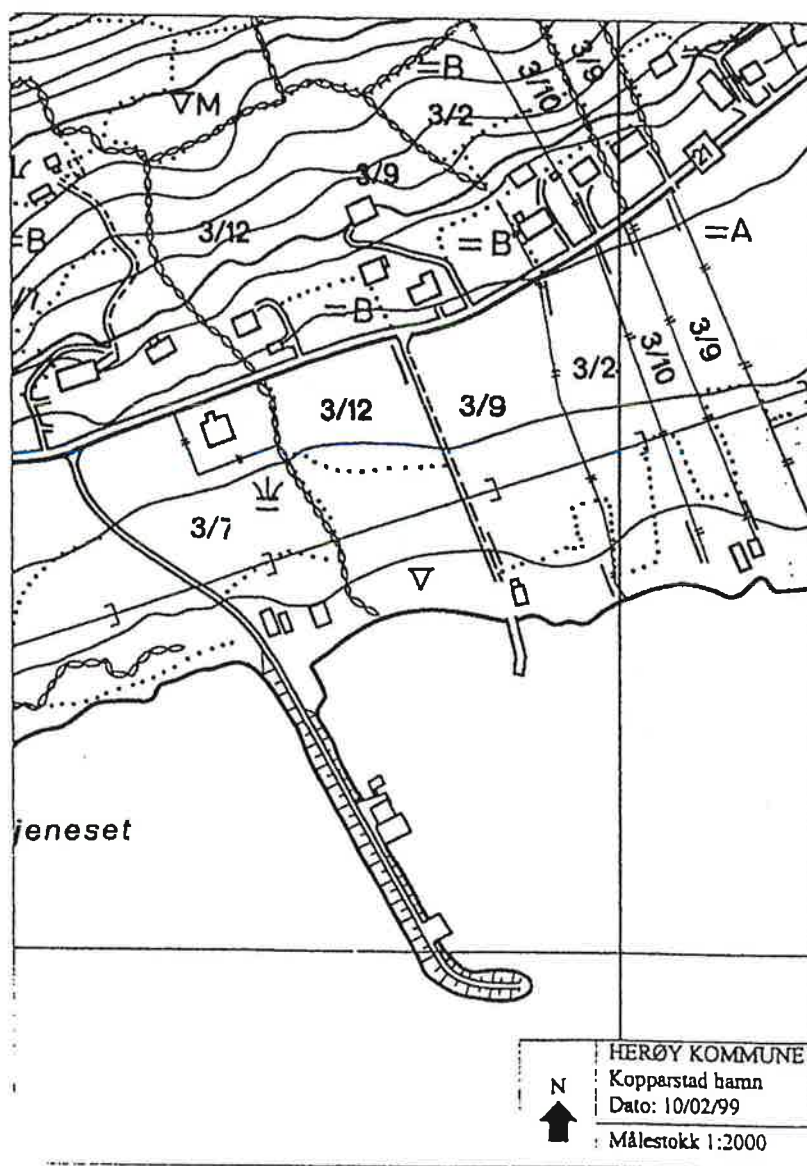
Kopperstad er ei liggehamn. Her er det almenningkai og det er bygt sjøbuder og naust på moloen.

Om lag 4 - 5 fiskebåtar og eit liknande antal fritidsbåtar held til i hamna.

#### Behov.

Det er behov for utdjuping ved fiskerikaia. Det er ikkje lagt fram elektrisk straum og vatn til kaia.

Kopperstad hamn er vist på kartskisse, figur 2.9



Figur 2.9 Kopperstad hamn

## 09. KVALSVIK HAMN.

### Status

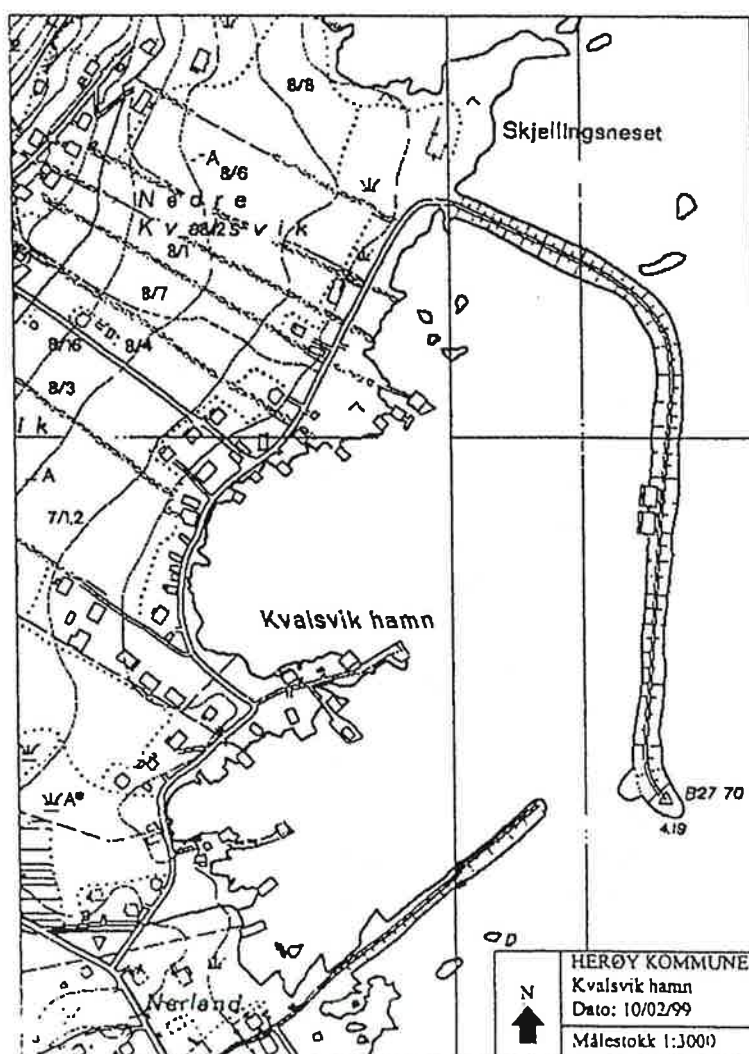
Kvalsvik hamn er liggehamn med almenningskai, sjøhus og småbåthamn. Om lag 10 - 15 fiskebåtar nyttar hamna som liggehamn. Om lag 10 - 15 fritidsbåtar held til i hamna.

### Behov.

Det er ein del drag i hamnebassenget og i deler av hamna er det dårleg djupne. Dette medfører at større fiskefartøy som er heimehøyrande her nyttar Fosnavåg som liggehamn. Hamna har bra potensiale for utviding av landareal, men dette krev utfylling. Behovet for utbyggingsplan bør vurderast.

Det er ikkje tilgang til elektrisk straum og vatn ved almenningskaia.

Kvalsvik hamn er vist på kartskisse, figur 2.10.



Figur 2.10 Kvalsvik hamn

## 10. RUNDE HAMN.

### Status

Runde hamn er ei liggehamn. I tillegg til fiskeriinteressene har hamna mange ulike funksjonar og brukarar. I hamna er det almeningskai, sjøhus/naust, småbåthamn med gjestebrygge, turistinfo, kafe, dykkerservice, kolonialforretning, overnatting, offentleg toalett m.m. Reguleringsplan er under utarbeiding.

Elektrisk straum er tilgjengeleg i hamna.

Om lag 4 - 5 fiskebåtar og 15 - 20 fritidsbåtar har tilhald i hamna.

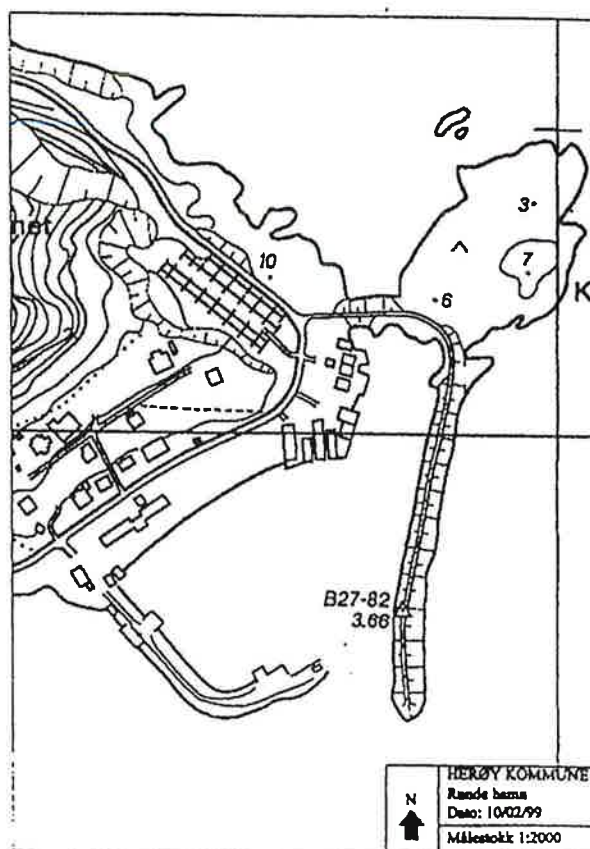
Hamna vert brukt som liggehamn av tilreisande fiskebåtar særleg under torskefisket på etterjulsvinteren. I sommarhalvåret er det flest turistar som søkjer til hamna.

### Behov.

Det er ikkje tilgang til vatn ved almeningskaia. Det er også lita djupne ved kaia.

Hamneområdet på Runde er no under regulering. Det er stort behov for å utvikle hamna som gjestehamn for tilreisande fiskarar og for turistar i sommarhalvåret. Det må leggest til rette med gjestebrygger/kaiplass og utvida servicetilbod på landsida. Utvikling av hamneområdet på Runde vil vere heilt sentralt i utviklinga av lokalsamfunnet her. Det vil truleg verte behov for kommunal innløyising av grunn.

Runde hamn er vist på kartskisse, figur 2.11



Figur 2.11 Runde hamn



## 11. SANDEBUKTA.

### Status

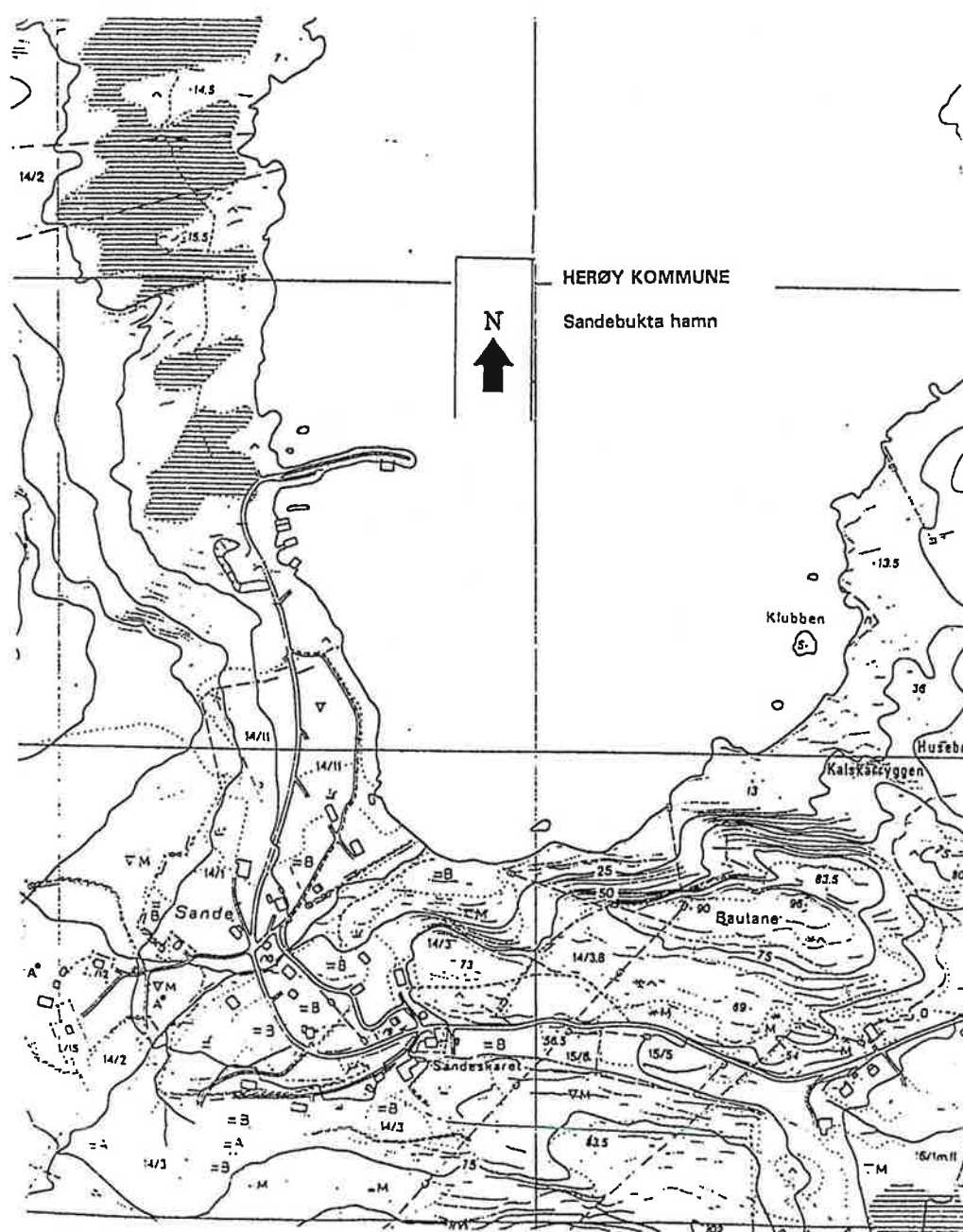
Sandebukta er ei liggehamn med almenningskai og sjøhus/naust. Om lag 3 - 5 fiskebåtar nyttar hamna fast. I tillegg har 5 - 10 fritidsbåtar fast tilhald i hamna.

### Behov.

Det manglar vatn og elektrisk straum ved almenningkaia.

Det er behov for utdjuping ved almenningkaia.

Sandebukta hamn er vist på kartskisse, figur 2.12



Figur 2.12 Sandebukta hamn

## 12. BØVÅGEN.

### Status

Bøvågen er ei liggehamn for mellom 5 og 10 fiskebåtar. Eit liknande antal fritidsbåtar held til i hamna.

Hamna har almenningsskai, reparasjonsverkstad og sjøhus/naust.

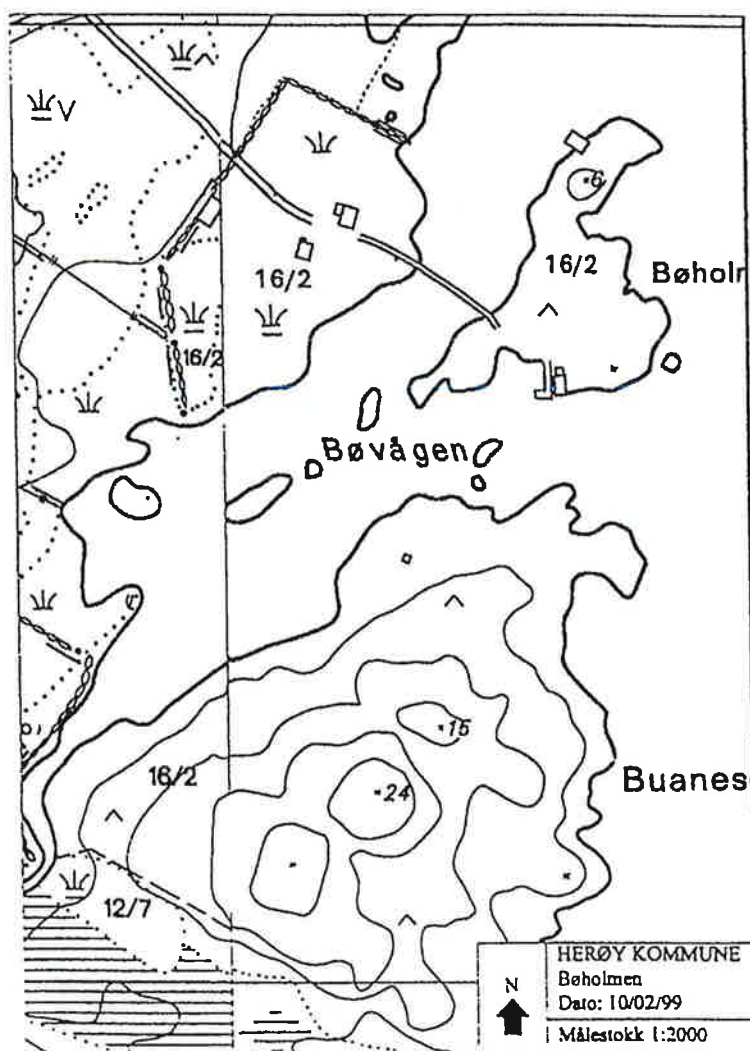
### Behov.

Kaianlegga manglar vatn og elektrisk straum.

Det vert hevda frå brukarhald at rolegheit, djupne og tilkomst til almenningsskaia er dårleg. Vegtilkomsten til kaia frå landsida er dårleg slik at det er vanskeleg/umogleg å kome til med store køyretøy. Kaia er i kortaste laget i forhold til dei fartøya som brukar kaia.

Det er behov for utbetring av tilkomstvegen til almenningsskaia.

Bøvågen er vist på kartskisse, figur 2.13



Figur 2.13 Bøvågen hamneområde

## 2.3 Tilbod i hamna sett i forhold til brukarane sine behov

### 2.3.1 Innspel frå brukarane

I samband med kunngjering i pressa om oppstart av hamneplanarbeidet har det kome ei rekkje brev frå interesserte partar med innspel og synspunkt på forhold som bør omtalast i planen.

I løpet av planarbeidet er det innkomne 48 slike innspel og desse er systematiserte i eige vedlegg til hamneplanen. I planens pkt. 2.2 Eksisterande hamnetilbod/brukarbehov er dei ovannemnde innkomne innspela kommenterte under kvar hamn.

### 2.3.2 Hovudsynspunkt frå brukarane

Frå brukarhald er det gitt uttrykk for at det kommunale hamnetilbodet i Herøy gjennomgåande er svært bra og særleg er dei sist bygde kaianlegga på Mjølstadneset av moderne og brukartilpassa standard. Problema ligg helst i kommunens mange mindre fiskerihamner som for ein stor del er bygde ut i regi av Kystverket. Etter som mange av desse hamneanlegga er av eldre dato, er dei ikkje tilpassa dagens storleik på fiskefartøy. Mange hamner tilfredsstiller heller ikkje brukarane sine behov for gode vegsamband til hamneområda. Brukarane sine uttrykte behov for oppgraderingar gjeld difor i stor grad følgjande forhold:

- Utjuping – fjerning av grunne parti i hamnebasenga og innseglingane
- Utdjuping langs Kystverket sine almenningsskaier
- Oppgradering/forlenging av Kystverket sine almenningsskaier
- Auka tilbod av kommunale liggekaier
- Større offentlege landareal i hamneområda
- Oppgradert vegstandard til/frå og i hamneområda

Når det gjeld trafikkhamneanlegget i Torvik (Herøyterminalen) vert det uttrykt behov for

- Større kailengde
- Større landområde
- Oppgradert vegsamband mellom terminal og hovudveg

Innspela fra brukarane m.v. er samla i eige vedlegg.

## 3. TRAFIKKGRUNNLAG

### 3.1 Trafikkgrunnlag – generelt

#### 3.1.1 Transport totalt

Hamnefunksjonane omfattar eit breidt spekter av tilbod for passasjertrafikk, godstrafikk, fiskeri-næringa samt annan sjøverts trafikk som f.eks. turist- og cruiseskip, statens sivile og militære fartøy, utrykningsbåtar og fritidsbåtar.

Dei offentlege hamnene er transportmessige knutepunkt der det går føre seg transitt- og omlastingsoppgåver mellom dei ymse transportmetodar, båt - bane - bil. Sjøfarten dominerer transporten til og frå Noreg med rundt 85% av tonnmengdene. Dette gjenspeglar både næringsstrukturen, lokaliseringsmønsteret og landets perifere transportmessige posisjon i Europa. Når det gjeld innanriks transport har sjøtransporten den største marknadsandelen i godstrafikken mellom landsdelane, bortsett frå mellom Austlandet og Trøndelag der landtransporten (veg/bane) dominerer. Tradisjonelt vert sjøtransporten difor nytta på dei lengre transportavstandane.

### 3.1.2 Sjøtransport

Noreg har ein høvesvis meir omfattande utanrikshandel enn dei fleste andre land. Norsk eksport tilsvarar 45% av landets samla verdiskaping (BNP), medan 40% av innanlands forbruk byggjer på import. Dette gjer det særleg viktig med god tilgang til omverda. Importen består i større grad av ferdigvarer, medan eksporten vert dominert av råvarer og halvfabrikata. Den årlege veksten i eksporten har dei siste tre åra lagt på mellom 6 og 7% medan importen har vakse med knapt 3% målt i kroner.

Ved vurderinga av sjøtransportens vekstpotensiale er det av interesse å vite noko om dei viktigaste handelspartnarane våre. Meir enn 75% av utanrikshandelen går føre seg med land i Vest-Europa. Av dette utgjer EU-landa åleine mellom 50 og 60%. Dei viktigste handelspartnarane våre er Tyskland, Sverige, Storbritannia og Danmark. Mot slutten av 1990-talet tyder alt på at veksten i samhandelen med Vest-Europa har halde fram gjennom 1990-åra, men med ei viss forskyving syddover mot nye vekstområde rundt nordlege deler av Middelhavet (Frankrike, Italia, Spania). Her ligg det dermed eit auka potensiale for sjøtransporten. Det er elles ei uttrykt politisk målsetting både her i landet og i europeisk sammenheng at mest mogleg godstransport skal gå føre seg på sjø og vatn samt på bane slik at veksten i vegtransporten vert redusert. I Europa vert det rekna med ein volummessig transportvekst på 7-8% i året. I Noreg vert det rekna med gjennomsnittleg ca. 2% vekst i året.

### 3.1.3 Influensområde

Med influensområdet for ei hamn meiner ein det regionale området der det både er naturleg og mest praktisk/økonomisk å nyttgjere seg av vedkomande hamn. Ettersom hamnene i Herøy har leveringar av fiskefangst frå fiskefartøy heimehøyrande i heile landet og dessutan frå utlandet, har Herøy eit betydeleg og omfattande næringsmessig influensområde utover eigen kommune.

### 3.1.4 Hamnefunksjonen

Sjølv om Noreg har eit spreidd industri- og busettingsmønster, er transportmønsteret i stor grad konsentrert. Det er eit avgrensa antall korridorar som knyter saman landsdelar og fører til/frå utanlandske marknader.

I det pågåande arbeidet med Nasjonal Transportplan er det frå hamnehald påpeika at staten må sørge for at også hamner med stor næringsmessig produksjon får oppgradert vegstandard mellom hamna og hovudkorridorane. Dette er eit tilhøve som er svært viktig for Herøy i og med kommunen sin framtrekande posisjon som ei av landets største fiskerikommuner.

### 3.1.5 Terminalfunksjonen

Når det gjeld forholdet mellom transportformene så representerer vegtransporten på mange måtar eit anna transporttilbod enn sjøtransporten. Transport med lastebil vert kjenneteikna ved:

- Rask transport
- Relativt terminaluavhengig transport
- Stor fleksibilitet

Bygging av nye vegar og bruer samt auka akseltrykk har styrka lastebilens fortrinn. Transport med skip vert kjenneteikna ved:

- Lave framføringskostnader
- Miljø- og ressursvenleg transport
- Store lastmengder

Begge transportformene har altså sine klare fortrinn, men har også eit avhengigheitsforhold med omlasting i hamneterminalen.

I den seinare tid har ein fått fleire samarbeidsavtalar/samanslåingar mellom transportselskap på sjø- og landsida. Konsekvensen er at ein på marknaden i større grad vil få tilbode integrerte tranporttenester der dei beste elementa frå begge transportformene vert nytta. Det er i dette nye transportbiletet at eksisterande trafikkhamneanlegg og terminalar må finne sin plass. Difor har "samlastterminal" vorte omgrepet på desse nye terminalane som integrerer to eller tre av transportmidlane bil, båt og bane under same tak.

I dag har dei fleste hamnene ingen samlastterminal i moderne versjon. I dei større hamnene er det som oftast fleire mindre terminalar rundt om i hamna som kvar er retta inn mot ein eller fleire brukarar. Dei aller fleste har ikkje integrert bil-, båt- og banefunksjonane. Ein samlast-terminal i hamnene må difor byggast opp frå nytt av. Det er her viktig at det vert vald ei plassering i hamna som tilfredsstillar dei krav som vert sett til ein samlastterminal. Dei viktigaste av desse krava er:

- sentral plassering i hamna
- enkel tilkomst til det eksterne vegnettet
- må kunne dekke minst to av transportmidla bil, båt og bane.

For ein samlastterminal må ein ha som målsetting å legge til rette tenestene for alle transportbrukarar uavhengig av type transportmiddel. Dette byr på følgjande fordelar:

- Terminalen står for både godsomlasting, distribusjon og innlevering og får med det maksimal utnytting av personell og utstyr.
- Ein integrert trafikkterminal vil gi meir rasjonell drift og med det lavare totale transportkostnader.
- Transportmåten kan avgjerast utfrå kostnads-/transporttidsvurderingar og ikkje ut frå eit ein-sidig transporttilbod frå/til terminalen.

Herøy hamn har samlastterminalar for bil og båt i hamneområda på Mjølstadneset og i Torvik.

### 3.1.6 Konkurransforhold – andre hamner

Brukarane sine val av hamn har i stor utstrekning samanheng med det transporttilbodet som finst i hamna og kva for hamnetenester som vert stilt til rådvelde. Erfaringsmessig har det i dei seinare åra vore ein aukande tendens til bruk av dei større hamnene på bekostning av dei mindre. Dette heng saman med den aukande konsentrasjonstendensen for sjøtransporten ut frå transportøkonomiske omsyn. Landverts vidaresending av gods til/frå den valde hamna har vist seg å vere konkurransedyktig sjølv på store transportavstandar.

I fylkesplandokument for Møre og Romsdal har det vore peika på eit visst hamnemessig konkurranseforhold mellom trafikkaiene i Herøy og Hareid. Fylkeskommunen har bede kommunen om å vurdere eit samarbeid om trafikkhamntilboda. Når det gjeld trafikken til fiskerikaiene så er denne meir direkte knytta til fiskeindustriens omfang på staden og er avhengig av om staden har godt utbygde service- og forsyningstilbod til fiskeflåten.

På fiskerihamnesida er det Ålesund og Måløy som representerer dei største hamnekonkurrentane til Herøy.

### 3.1.7 Grunnprognosar for godstransport 1996-2020

Som grunnlagsmateriale for arbeidet med Nasjonal Transportplan 2002-2011, har Transportøkonomisk institutt (TØI) utarbeidd ein sektorovergripande grunnprognose for transportutviklinga for landet sett under eitt, samt fylkesvise tal. Fra TØI's prognosar er henta ein del aktuelle oversikter. Tabell 3.1 viser antatt vekst fram mot år 2020 for hovudvaregruppene.

	1996	2020	Vekst 1996-2020	Årlig vekst 1996-2020
Stykkgoods	81,6	118,8	46%	1,6%
Tømmer/trelast	17,8	25,1	42%	1,5%
Tørr bulk	127,8	163,4	28%	1,0%
Olje/oljeprod.	19,1	30,0	57%	1,9%
Totalt	246,3	337,4	37%	1,3%

Tabell 3.1 Millionar tonn gods pr. år i kvar av varegruppene  
Kjelde: TØI 1998.

Det er særleg veksten i stykkgoods og tømmer/trelast som er ein viktig dimensjoneringsparameter for kommunale trafikkhamner. Transportarbeid vert målt i tonnkm. TØI har berekna veksten for dei ymse transportformer slik som illustrert i tabell 3.2.

Transport- middel	Mill. tonnkm i 1996	Prognose år 2020	Prognose år 2020 årleg vekst	Prognose år 2020 mill. tonnkm
Sjø	7902	+ 54 %	+ 1,8 %	12.169
Jernbane	2153	+ 78 %	+ 2,4 %	3.832
Veg	9940	+ 40 %	+ 1,4 %	13.916

Tabell 3.2 Endring i transportarbeid frå situasjonen i 1996  
Kjelde: TØI

Det kan fastslåast at prognosane for godsvekst dei to næraste ti-år inneber at volum av stykkgoods og transport på sjø vil auke med om lag 50% i forhold til dagens situasjon. Dette inneber dermed også ei utfordring om oppgraderte hamneanlegg i dei viktigaste

## 3.2 Trafikkgrunnlaget - Fiskerinæringa.

### 3.2.1 Generell situasjon

Situasjonen for fiskerinæringa i kommunen har gjennom ei lang rekke år vore god. Nedgangen i antal fiskarar har vore relativt liten samalikna med andre kommuner sett både i ein regional og nasjonal samanheng. Medan talet på fiskarar dei siste 10-åra har vorte tildels dramatisk redusert i mange distrikt, har Herøy kommune greidd å oppretthalde eit fortsatt høgt antal yrkesfiskarar. Rekrutteringa til fiskaryrket har i ei lang rekke år vore god.

I stor grad skuldast dette at ein i Herøy har og har hatt eit sterkt og variert fiskerimiljø med stor variasjon i driftsformer og flåtestruktur. I distrikt som har mangla breidde i driftsformer og flåtestruktur, har ofte fått problemer når nøkkelressursane har svikta. Fartøy har blitt avvikla eller solgt ut, og rekrutteringa til fiskaryrket har meir eller mindre tørka opp. Dette har igjen ført til at dei miljømessige faktorane som er svært viktig for eit dynamisk fiskerimiljø har forsvunne.

Den varierte flåtestrukturen i Herøy med eit særdeles sterkt innslag av store havfiskefartøy innan ulike driftsformer, må ein kunne framheve som ein sentral faktor for den stabilitet og relative vekst ein har hatt siste åra.

Gode inntekter har appellert til ungdommen. Dette har medført at relativt mange har teke fiskerirelatert utdanning/sertifikatgivande utdanning for yrkeskarriære ombord eller innan administrasjon/service i land. Over tid har dette utvilsamt vore med på å styrke fiskerinæringa sin posisjon i dette distriktet.

Ingen andre kommuner i landet har så mange havfiskefartøy som Herøy. På 90-talet har så godt som alle flåtegrupper hatt tildels svært gode driftsresultat, og har lege heilt på topp på landsplan. Dette har resultert i ei betydelig flåtefornyng, og då særleg innan havfiskeflåten.

Tar ein med dei nybygg som for tida er på gong, har ein dei siste 3-4 åra fått 14 nybygde havfiskefartøy til Herøy. Dette utgjør ei utskifting på nesten halvparten av denne flåten.

I nybygginvesteringar representerer dette langt på vei 1,5 milliard kroner. I tillegg har ein også hatt ei betydeleg investering og fornyng innan den resterande havfiskeflåten. Også innan kystflåten har ein hatt ei viss fornyng.

Ingen andre stadar i landet kan ein vise til tilsvarande fornyngstakt. Dette er utvilsamt med på å understreke og befeste Herøy kommune sin sterke posisjon i fiskerisamanheng.

Også på fiskeindustrisida har ein hatt ei sterk utvikling med nyetablering og opprustning utover på 90-talet. Både kvantums- og verdimeisig har ein hatt ei betydeleg auke, og Herøy kommune ligg i dag blant dei 4 - 5 største kommunane i Noreg når det gjeld mottak og omsetning av fiskeråstoff. Gjennom sin store aktivitet har fiskeindustrien etter kvart vorte betydningsfull i lokal og regional sysselsettingssamanheng.

Innan oppdrett må ein seie at Herøy er middels stor. Gjennom godkjend kommuneplan, arealplan for sjøområda, er forholda lagt til rette for ein viss vekst i oppdrettsnæringa. For å få dette til må ein få tilført nye konsesjonar. For laks og aure er det for tida stopp i tildeling av nye konsesjonar. Det er planlagt ny konsesjonsrunde i 2001. For ander artar er det ope for nye konsesjonar.

Serviceapparatet for flåten og industrien både for redskap, utstyr og rekvisita er relativt godt utbygd i kommunen. Fleire større og mindre rekneskaps- og admistrasjonskontor utfører viktige rederifunksjonar for flåten.

På ulike nivå vert det arbeid for rekruttering og fagutdanning av personell retta inn mot næringane både på land og sjø. Dette ser ein på som svært viktig med omsyn til vidareutvikling på alle nivå for framtida.

### 3.2.2 Fiskarmanntalet/ talet på fiskarar.

(Kilde: Fiskerirettleiaren i Herøy)

Fiskarmanntalet skal sikre ei registrering av alle som bur i Norge og som har fiske og fangst som biyrke eller hovudyrke.

Manntalet står sentralt når det gjeld rettar til sosiale stønadsordningar for fiskarar. Manntalet er avgjerande for å kunne ta del i ulike fiskeri/ha rett til kvoter, ervervsløyve, sjukeløn, A-trygd, garantilott, tilskott, opptjening av pensjonsrettar, osv.

Fiskarane vert registrert på 2 ulike blad i manntalet. Som hovudregel fører ein på blad B dei personane som har fiske som hovuderverv, og som ein reknar med vil få minst 20 veker aktivitet i fiske og fangst det komande året. Det er eit krav at premien til pensjonstrygda for fiskarar eller til anna godkjent pensjonsordning er betalt for å kunne stå på blad B.

Personar som har fiske og fangst som deltidsyrke, eller som p.g.a. alder/uføretrygding har trappa ned eller har måtta gått på land og soleis ikkje fyller krava til å stå på blad B, vert førde på blad A.

**Utvikling i antal fiskarar i Herøy på blad B inndelt i aldersgrupper, og på blad A, pr utgongen av åra 1990, 1994 og 1999:**

År	Blad B					Totalt blad B	Totalt blad A	Blad A og B
	<21 år	21-30 år	31-40 år	41-50 år	>50 år			
1990	51	253	120	95	97	618	126	744
1994	30	174	141	100	103	548	88	636
1999	27	123	138	100	133	521	101	622

Utviklinga i antal fiskarar har gått noko ned sidan slutten på 1980-talet, men er fortsatt høgt sett i forhold til folketalet i kommunen, og ikkje minst samanlikna med andre kommuner og regionar langs kysten. På slutten av 1980-talet bidrog m.a. skjellskrapareventyret til ei kunstig oppblåsing av manntalet. Nedgongen i antal B-fiskarar etter den tid må sjåast i lys av også dette. Ein sterk vekst i oljerelatert verksemd, kystvaktjeneste, verftsindustri, fiskeindustri, osv i regionen på 1990-talet, har ført til skjerpa konkurranse om arbeidskrafta og då spesielt blant yngre arbeidstakarar.

Frå og med 1994 vart krava for å stå på blad B innskjerpa. Dette har gjort at ein i dag har eit meir ajourført og rett manntal. I tillegg har vi ein del yrkesfiskarar som ikkje står i fiskarmanntalet pga at dei ikkje har betalt premie til pensjonstrygda for fiskarar, noko som er eit krav for å kome inn i manntalet. Anslagvis kan det dreie seg om så mykje som 20-30 personar, og då spesielt litt yngre fiskarar.

Siste åra har lønsnivået blant fiskarane i kommunen i snitt vore relativt høgt. Dette har ført til stabilitet og lite utskifting av mannskap ombord i båtane. Over tid har dette ført til sterkare konkurranse om plassane med det resultat at færre yngre personar får høve til å starte i fiskaryrket. Dette kan vere noko av forklaringa på at antal fiskarar under 30 år har gått ein del ned siste åra, og at gjennomsnittsalderen har gått jevnt oppover. Rekrutteringa til fiskerinæringa i kommunen følger stort sett tilbodet om arbeid ombord i fiskeflåten. Trass i dette er rekrutteringa fortsatt høg. På heile 1990-talet har nyinmeldingar i fiskarmanntalet lege på mellom 30 og 50 personar kvart år. I 1999 var det 53 nye på blad B.



### 3.2.3 Sysselsetting i fiskeindustrien, redskapsindustrien og oppdrettsnæringa.

I kommunen har vi 9 fiskeindustribedrifter. Innan redskapsindustrien har vi 3 notbøteri/trålverksemdar og 2 redskapsfabrikkar. Dessutan har vi 4 matfiskanlegg for laks og aure i sjø, 1 settefiskanlegg og 1 landanlegg for kveite og piggvar. I tillegg 1 konsesjon for kveite som ikkje er i drift.

**Utvikling i sysselsetting (årsverk) innan fiskeindustri, redskapsindustri og oppdrett i åra 1991, 1994 og 1999 (tal innhenta frå dei ulike bedriftene):**

År	Fiskeindustri	Redskaps- industri	Oppdrett	Totalt
1991	204	68	25	297
1994	282	82	23	387
1999	250	83	18	351

Antal årsverk har i snitt hatt positiv utvikling på heile 1990-talet. Dei siste 2 åra har antal årsverk vore litt lavare enn åra før grunna mindre landing av råstoff. Dei siste åra har sysselsettinga vore på mellom 500 og 700 personar. Dette viser at mange har vore tilsett på deltid i sesongane. Strenge reguleringar på viktige fiskeslag gjer at for fleire bedrifter blir det ein sesongprega årsproduksjon.

### 3.2.4 Anna sysselsetting.

Fiskerinæringa i kommunen gir grunnlag for store ringverknader på land, både i Herøy kommune, nabokommunane og i andre distrikt av landet. Næringane på land og sjø er storforbrukarar av varer og tjenester frå handelstanden, utstyrsleverandørar, verkstadar, o.a.

Det er ikkje gjort forsøk på å kvantifisere den direkte og indirekte sysselsettingseffekten i tilknytning til fiskeri- og oppdrettsnæringa. Imidlertid er effekten ganske betydeleg.

### 3.2.5 Fiskeflåten

Sett over ei rekke år har vi ein klar tendens til at flåtestrukturen har vorte endra mot gjennomsnittleg litt større fartøy. Antal mindre fartøy under 10 m går litt ned, medan talet på fartøy over 10 m er stabilt eller går litt opp. Reduksjonen i antal mindre fartøy skriv seg i første rekke frå sletting av fartøy som ikkje har hatt fiskeriaktivitet siste åra.

Ved utgongen av 1999 var ca 42% av fiskeflåten i Herøy over 10 m. Tilsvarende i 1990 var ca 28%. Vel halvparten av fartøya er bygd etter 1980., medan vel 12% er bygd etter 1990.

For utskifting av fartøy over 15,68 m må det søkjast spesielt løyve. I løpet av siste åra har mange Herøy-rederi søkt om utskiftingsløyve for brukte eller nye fartøy. Ved årsskiftet 1999/00 var 3 nye havfiskefartøy under bygging/planlegging, medan nokre har søkt om utskifting til nyare brukte fartøy.

**Antal fiskefartøy i Herøy etter storleik pr 31/12 for åra 1990, 1994 og 1999:**

Lengde	1990	1994	1999		
			Avgang	Tilgang	Totalt
< 10 m	157	150	10	6	111
10-21 m	28	45	2	1	46
21-35 m	7	5	-	-	3
> 35 m	27	27	10	9	31
<b>Sum</b>	<b>219</b>	<b>227</b>	<b>22</b>	<b>16</b>	<b>191</b>

Vanleg sysselsetting ombord i fiskeflåten på årsbasis kan variere ein del alt etter fartøygruppe og driftsform. Spesielt innan havfiskeflåten opererer ein på årsbasis med ca 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> til 2 menneskap.

Ein kan antyde slik sysselsetting ombord i ulike fartøytyper:

- \* Sjark: 1 - 3 personar
- \* Stor kystflåte: 4 - 7 personar
- \* Havfiskeflåten: 6 - 35 personar

Ein ser at den enkelte båt representerer ein betydeleg arbeidsplass i lokal samanheng. I altfor stor grad vert dette ofte lite påakta ved kjøp og sal av fartøy.

Rammebetingelsane for fiskeflåten kan variere sterkt, og er svært avhengig av utvikling i kvoter, ressurser og prisen i marknaden.

Ved utgongen av 1999 hadde flåten i Herøy fyljande konsesjonar/spesielle fiskeløyve:

Ringnot: 12 fartøy med gjennomsnittleg konsesjonskapasitet på 10.946 hl. 1 av reiarlaga har for tida nybygg under realisering.

Reketrål: 8 fartøy. 2 av reiarlaga har nybygg under realisering/planlegging.

Torsketrål: 1 fartøy.

Bomtrål: 1 fartøy.

Industritrål: 8 fartøy.

Makrelløyve 70-90 fot: 1 fartøy.

Autolinefartøy/bankfartøy: 2 fartøy.

Fartøykvote torsk: 32 fartøy.

Flåten i Herøy er breitt samansett både når det gjeld fartøystorleik og i driftsform. Dei fleste viktigaste driftskategoriane i norsk fiskerinæring er representert.

### 3.2.6 Fiskeriaktivitet.

Ringnot er den dominerande flåtegruppa i kommunen både når det gjeld kvantum og førstehandsverdi. Ringnotflåten er moderne og oppgradert. Ringnotflåten hadde eit dårlegare år i 1999 enn året før. Dette skuldast først og fremst dårlegare snittprisar på råstoffet. Denne flåten er den dominerande bidragsytaren til den store verdiskapinga som herøyflåten har hatt på 1990-talet.

Reketrålarane hadde eit godt driftsresultat i 1999. Dette skuldast i første rekke brukbare prisar og bra med råstoff. Industritrålarane sleit med dårleg lønsevne grunna lave råstoffprisar. Vidare hadde både autolineflåten og den større kystflåten eit godt resultat dette året.

Med få unntak pga kvotemangel, var Herøyflåten i aktiv drift storparten av året.

### 3.2.7 Råstoffsituasjonen

I ei heil rekke år har fiskeflåten frå Herøy lege høgst på landsbasis når det gjeld verdi på ilandbrakt kvantum. I 1999 kom førstehandsverdien opp i ca 685 mill. kr, noko som er nesten 102 mill kr mindre enn året før. Dette skuldast i første rekke lavare råstoffpris og lavare fangstkvantum innan sildesektoren. I torskesektoren har ein hatt auke både i kvantum og førstehandsverdi i forhold til 1998.

I 1999 ilandbrakte fartøya frå Herøy eit kvantum på vel 333.000 tonn, noko som er vel 42.000 tonn mindre enn året før. Av dette vart vel 22% levert i heimkommunen. Dette er ca det same som året før. Tilsvarande i 1997 var 27,9%. Leveransane i heimkommunen i 1999 representerte 21,8% av den totale førstehandsverdien for herøybåtane, mot 24,8% i 1998 og 27,8% i 1997.

Herøybåtane sto for 46,3% av samla fangstkvantum når ein ser heile flåten i Møre og Romsdal under eitt, mot 47,7% i 1998.

Tilsvarande sto ein for 24,4% av samla førstehandsverdi, mot 28,3% i 1998.

**Utvikling i kvantum og førstehandsverdi for herøyflåten sett i forhold til flåten frå heile Møre og Romsdal.**

	Herøy				Møre og Romsdal			
	1994		1999		1994		1999	
	Kvantum tonn	Verdi 1.000kr	Kvantum tonn	Verdi 1.000kr	Kvantum tonn	Verdi 1.000kr	Kvantum tonn	Verdi 1.000kr
<b>Torskesektoren, reke, anna</b>	18.394	163.443	26.840	312.943	249.809	1.747.051	200.605	2.087.363
<b>Sildesektoren</b>	270.692	294.874	307.046	372.064	451.047	554.116	520.062	721.305
<b>Sum</b>	289.086	458.317	333.886	685.007	700.856	2.301.167	720.667	2.808.668

Kjelde: Fiskeridirektoratet

### 3.2.8 Fiskeindustrien

I kommunen er det totalt 9 anlegg for mottak og foredling av fisk. Vi har anlegg som driv innan røykeri, mjøl-/oljeproduksjon, fryseri, lakseslakteri, konvensjonell produksjon, etc.

Fiskeindustrien i kommunen har totalt sett hatt ein sterk vekst på 1990-talet.

Mottaket av fisk i kommunen i 1999, oppdrettsfisk ikkje medrekna, var på vel 180.000 tonn til ein førstehandsverdi på over 395.000 mill kr. Dette er ein nedgang i kvantum på vel 12.000 tonn i forhold til 1998, og ein verdimeisig nedgang på vel 112 mill kr.

For torskearta fisk, reker og anna var det ein nedgang i kvantum frå ca 18.000 tonn til knapt 15.000 tonn, medan verdien gjekk ned med vel 24 mill kr. Dette skuldast i første rekke svikt i tilførsel av sei og delvis torsk, samt lave prisar på sei. I sildesektoren var det ein nedgang i kvantum og verdi på respektive ca 10.000 tonn og vel 86 mill kr. Dette skuldast i første rekke mindre kolmulekvantum og lavare prisar for dei fleste slags råstoff.

#### Utviklinga i kvantum og førstehandsverdi landa til fiskeindustrien i Herøy kommune sett i forhold til heile Møre og Romsdal.

	Herøy				Møre og Romsdal			
	1994		1999		1994		1999	
	Kvantum tonn	Verdi 1.000kr	Kvantum tonn	Verdi 1.000kr	Kvantum tonn	Verdi 1.000kr	Kvantum tonn	Verdi 1.000kr
<b>Torskesektoren, reke, anna</b>	28.097	178.966	14.986	136.114	280.355	1.939.379	238.303	2.477.004
<b>Sildesektoren</b>	130.116	152.554	165.422	259.068	354.387	552.321	510.105	1.114.589
<b>Sum</b>	158.213	331.520	180.408	395.182	633.742	2.491.700	748.404	3.591.593

Kjelde: Fiskeridirektoratet.

Andelen av fisk motteke av fiskeindustrien i Herøy både verdi- og kvantumsmessig, har relativt sett gått ned kvart av dei siste åra på 90-talet.

### 3.2.9 Oppdrettsnæringa

Av dei 4 oppdrettsanlegga for laks i kommunen var alle i full drift i 1999. Også settefisk-anlegget med ein konsesjon for 500.000 stk smolt var i full drift. Eitt landbaserte anlegg for oppdrett av kveite var og i full drift og ekspansjon.

Alle konsesjonane innan laks, aure, smolt og ein innan kveite er eigd av interesser utanfor kommuna.

Totalt produserte oppdrettsnæringa i kommuna knapt 2.000 tonn fisk, eks smolt, til ein førstehandsverdi på nesten 47 mill kr, inkl. smolt i 1998.

Det er planlagt bygd eit moderne anlegg for slakting/produksjon av laks og aure i Vikane i Torvika.

### 3.2.10. Service for fiskerinæringa.

Det er eit verft i kommunen som driv med nybygging og reparasjon/vedlikehald av større fartøy. I tillegg har ein 2 bedrifter som driv med bygging og noko vedlikehald av mindre fartøy, samt 1 bedrift av betydning som driv med vedlikehald/reparasjon for kystflåten.

Gjennom dei 3 notbøteria/trålverkstadane og dei 2 redskapsfabrikkane inkludert 2 skipshandlarar, kan flåten både lokalt og andre stadar frå få dekkja det meste av sine behov for vedlikehald og nyanskaffing av fiskeredskap og utstyr.

Vidare har ein verksemder som driv med ettersyn og nyinstallasjonar av elektroniske og elektriske apparat ombord i flåten.

Heimeflåten og framandflåten som stasjonierer/leverer i kommunen er elles store kundar på proviant, bunkers, is, agn og anna utstyr. Dette betyr mykje for omsetninga til fleire verksemder.

Elles er det fleire firma som driv teikning, utvikling og produksjon av båtar og utstyr til flåten og fiskeindustrien.

Nokre rederi har eigne administrasjonskontor, men dei fleste kjøper regnskap- og administrasjonstjenester i ulikt omfang hos etablerte regnskapskontor.

I kommunen har vi hatt ein relativ kontinuerleg prosess med utbygging av nye og opprustning av eksisterande hamneanlegg. På Eggesbønes hamn har det gått føre seg ei omfattande utdjuving og opprustning. Vidare er det bygt ut ein stor fiskeri- og servicebase på Mjølstadneset med ulike maritime service- og produksjonsverksemder.

### 3.2.11 Fiskerifagleg utdanning.

Gjennom mange år har det vore vanleg at herøyungdommar har teke maritim utdanning retta mot fiskeri- og offshorenæringa, og då spesielt skipper-, maskinist- og kokkeutdanning. Dette har vore utdanning som dei har måtte ta i utdanningsinstitusjonar utanfor kommunen.

Ved Herøy Videregående skule er det no etablert grunnkurs i Naturbruk og VK I Fiske og fangst. I samspel mellom næringane, skuleverket, Opplæringskontoret for fiske og sjøfart og Fiskerikontoret, vert det arbeidd aktivt for å oppretthalde og styrke rekrutteringa til dei sjørelaterte næringane både på land og sjø. Gjennom eit løp mot fagbrev med teoretisk og praktisk opplæring, ønsker ein at ungdom og andre som alt er ute i næringslivet skal få auka praktisk og teoretisk kompetanse. På den måten vil ein på sikt vere betre rusta til å møte dei krav og utfordringar som næringane blir stilt overfor.

Opplæringskontoret for fiskeri og sjøfart, som er lokalisert på Mjølstadneset, og som dekker heile Søre Sunnmøre, er ein spesiell sentral aktør i arbeidet for auka kompetanse i dei sjøretta næringane. Det er næringslivet sjølv som står bak denne etableringa.

I ein kommune som Herøy er det umåteleg viktig å legge forholda til rette for og å oppfordre ungdom til å ta fiskeri- og anna maritimrelatert utdanning.

Behovet for høgare utdanna personell vil også i framtida vere stort både på sjø - og landsida, både innan privat og offentleg sektor.

### 3.3 Forventa trafikkutvikling over Herøy hamn

#### 3.3.1 Næringslivets behov

Transport av personar og gods er vesentlege kostnadsfaktorar for næringslivet. Bøttre kommunikasjonar i tråd med næringslivets behov vil redusere kostnadene og styrke lønsemda/sysselsettingsgrunnlaget for bedriftene.

Næringslivets samferdselsbehov er utgreidd av fylkeskommunen i Møre og Romsdal og næringslivets organisasjonar. Hovudkonklusjonen er følgjande:

- Sjøtransporten er dominerande på lange transportar ut til marknadene. Vegtransporten er dominerande på mindre avstander internt i fylket. Dei største flaskehalsar for næringslivet er akseltrykkrestriksjonar, ferjesamband, vinterframkommelegheit, kapasitets- og koordineringsproblem knytta til hamne- og terminalfunksjonar samt høg pris, lave frekvensar og dårleg regularitet i flytrafikken.
- Næringslivet har eit betydelig eigenansvar for å utvikle ein meir effektiv godstransport gjennom m.a. utnytting av terminalutstyr og transportløysingar og integrerte transportsamarbeid

#### 3.3.2 Hamnefunksjonar i forhold til flåten

Herøy hamn må legge til rette for koplinger mellom samferdselsinteresser og fiskeriinteresser der hamna sin infrastruktur vert tilpassa dei respektive behova. Hamnefunksjonar tilpassa flåten må byggast ut, og når det gjeld tilbod til flåten kan den delast i:

- Sikker ferdsel til/frå i hamna
- Liggekaier
- Landareal for lagring og klargjering av bruk
- Buforhold, bad, vask, innkjøp for mannskap
- Service for fartøya
- Levering av fangst.

#### 3.3.3 Fiskeindustriens behov

Fiskeindustriens tilknytting til hamn gjeld hovudsakleg:

- **Behov for landareal/industriareal.**
- **Mottak av råstoff**  
På mottakssida er det viktig for den einskilde bedrifta at den får tilstrekkeleg mengde råstoff av rett kvalitet. Kostnadene tilknytta mottak skal vere så lave som mogleg
- **Uttransport av tilverka fiskeprodukt.**  
Krava til denne sida er at transporten skal kunne skje med den kvalitet marknaden krev, og til ein lavast mogleg pris.
- **Transportavstand og transportmulegheiter.**  
Utviklinga synest å gå i den retning at utskiping over hamn må samlast i større volum enn tidlegare. Utskipinga frå dei mange små produksjonseiningane må kanalisert gjennom færre hamner.

### 3.3.4 Generelt om prognosar

Prognosar for det framtidige godsomslaget i hamna er basert på eit samansett sett av kriteriar. I tillegg til ei historisk trendframskriving, må det takast utgangspunkt i dagens situasjon og trekkast opp alternative prognosar basert på mulege utviklingar innanfor transport, industri og næringsliv for deretter å vurdere kva for krav dette stiller til tilboda i hamna. Eit av dei prognoserte alternativa for godsutvikling vert valde ut og lagt til grunn for dimensjonering av framtidige hamnefasilitetar. Dei valde dimensjonerande prognosar bør ha ein tidshorisont på 10-20 år ettersom planlegging, finansiering og utbygging av hamneanlegg normalt er langsiktige prosjekt.

### 3.3.5 Volum av levert fangst – utskipping av fisk og fiskeprodukt

Prognosane for fiskeindustrien er vanskelegare å sette opp enn for vanleg godstransport. Dette har samanheng med at fisket er avhengig av resursutviklinga og marknad.

I hamneplanens pkt. 1.1.3 framgår det at Herøy kommune rangerer blant landets 4 største fiskerihamner når det gjeld mottak av råstoff både i verdi og i tonn. Når det gjeld førstehandsomsetning frå fiskeflåten er Herøy landets største målt i verdi av fangst.

I hamneplanens pkt. 3.2 er det gitt ei rekke oversikter over råstoffsituasjonen generelt og leveransesituasjonen spesielt.

I perioden 1994-1999 har det vore følgjande utvikling i mottatt kvantum levert til fiskeindustrien i Herøy.

År	Kvantum i tonn		
	Torskesektoren reke, anna	Sildesektoren	Totalt
1994	28.097	130.116	158.213
1999	14.986	165.422	180.408

Samla har førstehandsverdien auka frå kr 332 mill. kr i 1994 til ca. 395 mill. kr i 1999.

Med den sterke posisjonen som Herøy har i fiskerisektoren, er det grunn til å tru at dersom totalveksten for levert fangst til norske hamner aukar, så vil Herøy få sin naturlege marknadsandel av auken.

I hamnesamanheng inneber dette at det i Herøy må sikrast oppgraderte hamnetilbod i dagens situasjon i dei hamneavsnitt der dette er naudsynt. I eit langsiktig perspektiv må det sikrast landareal, kaimulegheiter og djupneforhold i basseng og innseglingar som gjer det muleg å imøtekome fiskeindustriens behov for auka infrastruktur dersom og når fangstsituasjonen skulle tilseie behov for auka hamnetilbod.

### 3.3.6 Godspotensialet over trafikkhamna (Herøyterminalen-Torvik)

Herøyterminalen har i dag anløp av hurtigruta og godsbåtar. Hurtigruta har daglege anløp både sørgåande og nordgåande. Talet på årlege anløp utgjer mellom 650 og 680. I tillegg har terminalen anløp av ca. 50 godsbåtar årleg.

Godsutviklinga over Herøyterminalen dei siste åra har vore:

År	Gods i tonn			
	Med Hurtigruta	På pallar	Container	Totalt
1996	2.900	2.600	500	6.000
1997	2.900	5.800	700	9.400
1998	2.900	1.700	4.300	8.900
1999	3.000	4.666	7.350	15.016

Det går fram av oversikta at det har vore ei positiv utvikling i det samla godsvolumet frå 1996 til 1999 på 150 %.

Når det gjeld containerdelen av godstrafikken er også biletet svært positivt.

I statistikkssamanheng reknar ein containerar i 20 fots eining (TEU). Over Herøyterminalen går det hovudsakleg 40 fots containerar som vert rekna som 2 TEU.

Utviklinga av containertrafikk over Herøyterminalen dei siste åra har vore:

År	Antal TEU		
	Med last	Utan last	Totalt
1996	38	68	106
1997	50	72	122
1998	332	442	774
1999	294	277	571

Tabellen viser svært stor vekst frå 1996 til 1998 og med ein mindre nedgang i 1999.

For inneverande år har ein pr. medio oktober kome opp i 219 TEU med last, 311 TEU utan last og såleis totalt 530 TEU. Det ligg såleis for 2000 an til ein vidare auke i høve til 1999. Auken i containertrafikken skuldast i hovudsak at fiskeprodukt som frysegods no i større grad vert frakta i containerar i staden for som pallelast.

Det ligg ingen konkrete signal føre om forhold som skulle tilseie ei dramatisk endring i dagens trafikkvolum. Det ligg føre sonderingar om ei eventuell ferjerute for trailerar med 1-2 seglingar i veka på strekninga Trondheim-Newcastle med alternativt anløp av Herøyterminalen. Utover dette kan ein trafikkvekst ligge i auka bruk av terminalen når det gjeld skiping av fiskeprodukt. Alternative utviklingsmulegheiter i eit tidsperspektiv fram mot år 2011 (same tidsrom som Nasjonal Transportplan 2002-2011) kan vere:

**- LAV VEKST,**

som føreset oppretthalding av hurtigruta og 2% årleg vekst

**- MIDDELS VEKST**

som føreset oppretthalding av hurtigruta, ein normal 2% vekst samt ein viss auke av utskipping av fiskeprodukt

**- HØG VEKST**

som føreset oppretthalding av hurtigruta og betydeleg vekst i utskipping av fiskeprodukt, m.a. på trailerferje til utlandet (Newcastle).



Dette gir følgjande alternativ trafikkutvikling målt i tonn

Vekstnivå	1998-tall	Prognose 2011
LAV VEKST	8.900	12.000
MIDDELS VEKST	8.900	20.000
HØG VEKST	8.900	50.000

Høg vekst omfattar trailerferje med ca. 80 anløp i året med ca. 20 lasta trailerar pr. anløp og med ca. 25 tonn last pr. trailer.

Dimensjonering av hamneterminalen vil i sterk grad vere avhengig av valt vekstalternativ. Det bør leggast opp til eit vekstalternativ frå MIDDELS til HØG vekst.

#### 4. FRAMTIDIG HAMNEBEHOV

##### 4.1 Framtidig behov for hamneanlegg

###### 4.1.1 Generelt om arealbehov i ei hamn

Framtidig behov for utviding av kommunens hamnetilbod er avhengig av veksten i trafikkgrunnlaget. Dette er igjen avhengig av kommunens satsing og strategi for å legge til rette for nye næringslivsetableringer med behov for hamne- og terminaltenester.

Ei framskriving av godsutviklinga i hamna dei siste åra saman med effekten frå å vere eit transportmessig knutepunkt med status i landets hamnestruktur som viktig hamn, vil kunne gi ein peikepinn på forventna trafikkutvikling og korresponderande arealbehov.

Det er visse nasjonale og internasjonale parametrar for utrekning av arealbehovet til ei offentleg hamn. Vanlegvis har våtbulk og tørrbulk ein betydeleg større produksjonskapasitet målt i tonn gods pr. m<sup>2</sup> hamneareal pr. år enn stykkgoods og containerar. Ein vanleg nytta produksjonsfaktor for ei fleirbrukshamn er mellom 4-6 tonn pr. m<sup>2</sup> pr. år, noko avhengig av arealets totale storleik, bygningsmessig omfang og trafikkmessige forhold innanfor hamneområdet.

I Herøy er trafikkhamnefunksjonane lokalisert til Herøyterminalen, men det er også under utvikling eit tilbod knytta til Mjølstadneset i regi av Herøyterminalen AS. Etablering av fullgod vegtilkomst til Mjølstadneset vil ytterlegare aktualisere denne utviklinga. For framtida vil trafikkhamnefunksjonane heilt klart måtte driftast ved ei samordning og samkøying av anlegga på Herøyterminalen og Mjølstadneset. I tillegg til dette går det naturleg nok føre seg utskipping av fiskeprodukt med fartøy direkte frå bedrifter lokalisert i andre hamneavsnitt.

###### 4.1.2 Behov for utbygging av/utvikling i eksisterande og nye hamner

I dei eksisterande fiskerihamnene er det i varierende grad behov for oppgradering av dagens infrastruktur. Mange av desse tiltaka gjeld utdjuving for å oppnå større vassdjuvner og dei ulike tiltaka er her basert på masseberekningar og grove kostnadsoverslag oppsett i samråd med Kystverket.

## HOLMEFJORDBASSENGET

Det er viktig for den framtidige hamnefunksjonen at ein legg opp til at dei 4 hamnene innafor Holmefjordbassenget (Fosnavåg, Kvalsund, Remøy og Leinevika) kan utfylle kvarandre som eit best mogleg samla tilbod til fiskeflåten og andre sjøfarande. Fosnavåg vil naturleg nok også for framtida ha dei fleste og mest sentrale funksjonane og det vert då viktig å utvikle dei andre hamnene på funksjonar som av kapasitetsmessige grunnar er vanskeleg å lokalisere til eller vidareutvikle i Fosnavåg eller der slik lokalisering er naturleg av andre årsaker.

### **01 Fosnavåg hamn**

For Fosnavåg hamn ser ein heilt klart ei utvikling mot at dette vert ei ligge- og servicehamn for dei mindre og mellomstore båtane. Det er viktig at ein tek denne tendensen på alvor og aktivt legg til rette for å utvikle ei hamn basert på dette konseptet. Kvaliteten og kapasiteten på dei servicetenestene som skal til for å dekke desse behova, må prioriterast.

Eit grunnleggande fundament for ei tilrettelegging for denne utviklinga vil måtte gå gjennom regulerings- og utviklings-/utbyggingsplanar. Slik planlegging vil kunne klarlegge utbyggingar på landsida og samstundes legge til rette for ei større satsing på liggeplassar med tilhøyrande service.

Frå kommunen si side ser ein heilt klart at ei satsing på liggeplassar (gjestehamnfunksjonar) vil styrke både fiskeri- og turistnæringa. Dei 2 næringane har sine største behov til ulike tider på året og vil såleis indirekte støtte kvarandre både praktisk og økonomisk. Ei einssidig satsing på tidlegare tradisjonelle fiskerihamnfunksjonar vil lett kunne få som konsekvens at det vert nettopp dei framtidssretta fiskerihamnetilboda som vert skadelidande.

Behovet for liggeplassar vil måtte stettast både ved faste og flytande kaier, men før meir detaljert planlegging vil det vere vanskeleg å talfeste mulegheitene/behovet i antal plassar. Servicetilboda utover dette må dekkjast gjennom eit samarbeid mellom kommunen og private tenesteytarar.

Med tanke på vidare tilrettelegging for næringslivet knytta til indre del av hamna, noko som er eit viktig fundament for den samla service i hamna, vurderer ein at behovet for vidare uttdjuping klart er til stades. Ein legg her til grunn at heile hamna skal utdjupast til same nivå som innseglinga/ytre deler av hamna, dvs. til minimum 7 m. Dette inneber at eit areal på om lag 40 da vil måtte utdjupast i gjennomsnitt 1 m eller at om lag 40000 m<sup>3</sup> masse må fjernast. Kostnaden ved dette vil vere avhengig av innslaget av fjell og om det må iverksetjast særskilde tiltak grunna forurensa masse i hamnebassenget. Kubikkmeterprisen vil, med slike forutsetningar, truleg ligge i storleiksorden 150 - 200 kr og **samla kostnad ved utdjupinga av indre del av Fosnavåg hamn vert på dette grunnlag sett til 7 mill. kr.**

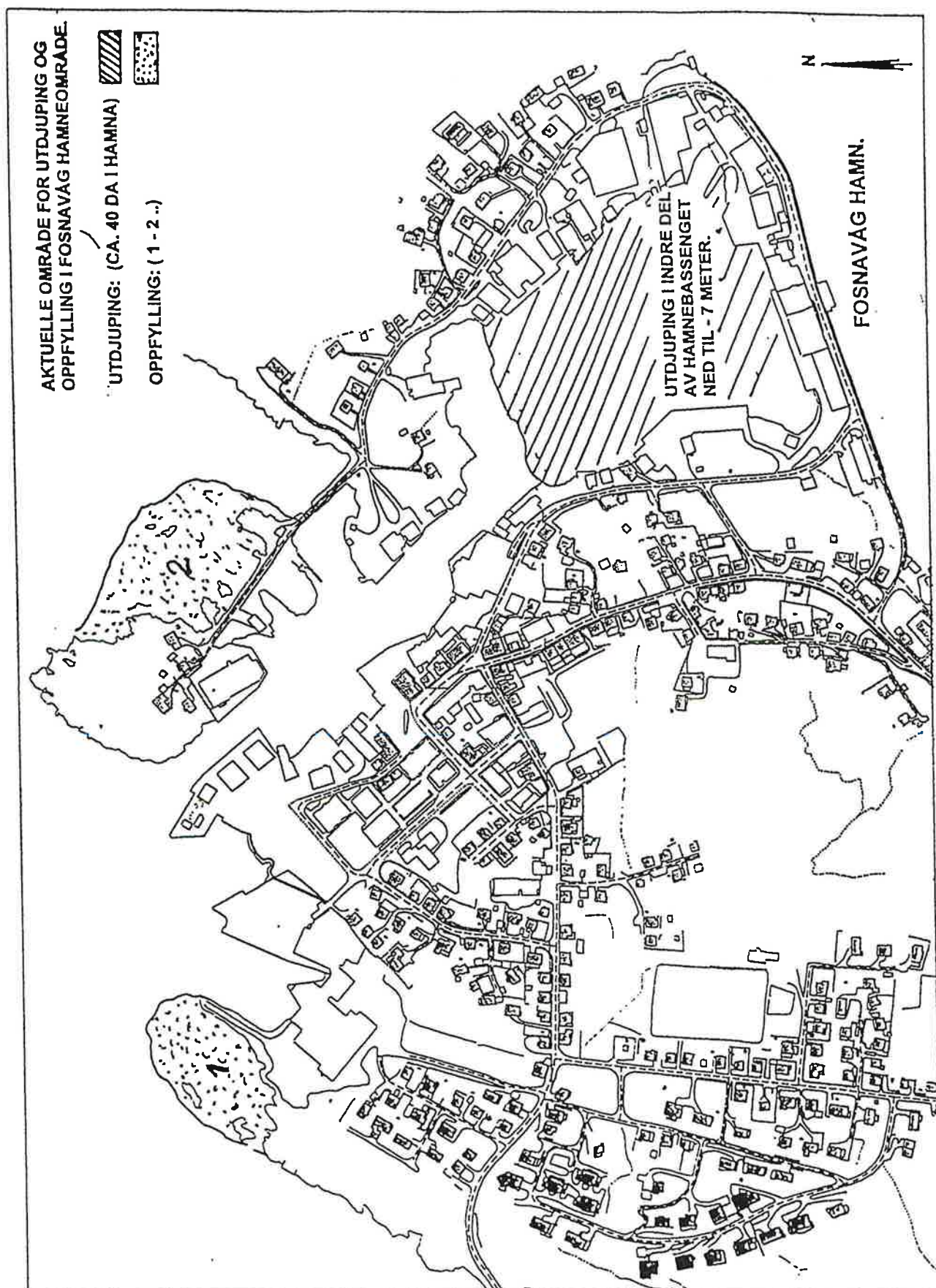
Kommuneplanen forutset vidare tilrettelegging for industri/service på Vågsholmen. Dette vil også krevje ei viss oppjustering av vegstandarden for denne del av hamneområdet. Det er førebels ikkje talfesta noko behov/detaljert omfang for denne standardhevinga.

Avslutningsvis vil det også vere naturleg å tenkje seg utvikling av eit ytre hamnebasseng gjennom moloanlegg frå Vågsholmsida og Igesundsida. Dette vil kunne vere med på å skjerme aktivitetane i denne del av hamna og samstundes legge til rette for ny service m.v. for dei større fartøya. Slike tiltak som her nemnt vil imidlertid måtte gjennomgå grundigare vurderingar både med omsyn til kostnader og nytteeffekt.

Aktuelle behov/tiltak for Fosnavåg hamn vil etter dette kunne oppsummerast som følgjer i uprioritert rekkefølge:

- Reguleringsplanlegging for avklaring av arealbruk både på sjø- og landsida.
- Tilrettelegging av liggeplassar (gjestehamnfunksjonar) m/tilhøyrande service til beste både for fiskeri- og turistnæringa.
- Utdjuping av indre hamnebasseng til minimum 7 meters djupne.
- Tilrettelegging for industri/service på Vågsholmsida av sentrum m/tilhøyrande oppjustering av vegstandarden.
- Vurdere kostnader/nytteeffekt ved etablering av eit ytre hamnebasseng.

Utdjupingsområde i Fosnavåg hamn er vist på kartskisse, figur 4.1



Figur 4.1 Utdjupingsområde i Fosnavåg hamn

## 02 Kvalsund hamn

Kvalsund hamn vil også for framtida primært vere ei liggehamn for dei mindre og mellomstore båtane. I tillegg kjem sjølvstekt ei fortsatt utvikling for industri/service på det oppfylte landarealet. Det er eit klart behov for ei betre planmessig avklaring av den samla arealbruken, men særleg i forhold til austsida av det oppfylte industriarealet. Ei vidare utvikling av ligge-/brukskaier bør i hovudsak etablerast med utgangspunkt i nordre molo.

Også i denna hamna ser ein eit visst behov for utdjuving, særleg knytta til den sørlege del av hamnebassenget. Dersom ein forutset at eit område på om lag 8 da skal utdjupast i gjennomsnitt 2 - 3 m vil dette innebere massefjerning i storleiksorden 20 000 m<sup>3</sup>. Med forutsetning om stort innslag av lausmasser og ein kubikkmeterpris på 100 -150 kr. kan **kostnaden ved utdjuving av den sørlege del av Kvalsund hamn setjast til om lag 2,5 mill. kr.**

Når det gjeld dei meir praktiske servicefunksjonane må det vere ei klar målsetjing å få framført vatn til almenningsskaia eller evt. ein annan sentral plass i hamna og at det vert etablert ei tilfredsstillande renovasjonsordning. **Kostnaden ved desse servicetiltaka er grovt vurdert til om lag 0,3 mill. kr.**

Aktuelle behov/tiltak for Kvalsund hamn vil etter dette kunne oppsummerast som følgjer i uprioritert rekkefølge:

- Reguleringsplanlegging for avklaring av arealbruken både på sjø- og landsida.
- Utdjuving av den sørlege del av hamnebassenget.
- Tilrettelegging for ligge-/brukskaier.
- Etablering av tilfredsstillande ordningar for vatn og renovasjon.

## 03 Remøy hamn

Også Remøy hamn vil for framtida primært vere ei liggehamn, men her er i tillegg forutsetningane noko betre også for dei litt større båtane. Desse mulegheitene kan utviklast vidare gjennom utbygging av nye pirar/liggekaier. Eksisterande utbyggingsplan bør utviklast vidare til ein reguleringsplan for eit utvida hamneområde mot nordaust, også med tanke på sikring av meir hamneareal.

Det må vidare stadfestast eit visst utdjuvingsbehov knytta til den sørvestlege del av hamnebassenget. Dette gjeld eit areal på 1500 - 2000 m<sup>2</sup> der det vil vere naturleg med ei gjennomsnittleg utdjuving på 2 - 3 m eller fjerning av om lag 4000 m<sup>3</sup>. Med ein kubikkmeterpris på 100 -150 kr kan **kostnaden ved utdjuving av den sørvestlege del av Remøy hamn setjast til om lag 0,5 mill. kr.**

Av praktiske servicefunksjonar bør det vidare tilretteleggast med vatn og tilfredsstillande renovasjonsordning i tillegg til det straumtilbodet som alt er etablert. **Kostnaden ved desse servicetiltaka er grovt vurdert til om lag 0,2 mill. kr.**

Aktuelle behov/tiltak for Remøy hamn vil etter dette kunne oppsummerast som følgjer i uprioritert rekkefølge:

- Vidare planarbeid for avklaring av arealbruk i eit utvida hamneområde.
- Utdjuving av den sørvestlege del av hamnebassenget.
- Tilrettelegging for vidare pir-/kaiutbygging.
- Etablering av tilfredsstillande ordningar for vatn og renovasjon.

#### 04 Leinevika hamn

Leinevika hamn ligg godt til rette for ei vidareutvikling med basis i dagens funksjonar som liggehamn for små og store båtar og næringsverksemd/service knytta opp mot fiskeri, fiskeflåte og turisme. Ei vidare utvikling av hamna med utgangspunkt i vedteken reguleringsplan vil i denne samanheng vere eit aktuelt tiltak å vurdere. Dette vil i så fall innebere bygging av planlagt molo på vestsida av hamna. Eit slikt tiltak vil krevje nærare vurderingar/utgreiingar både plan- og kostnadmessig og vil vere naturleg å ta med i ei seinare rullering av planen.

Som ein del av utviklinga av denne del av hamna høyrer det naturleg med å vurdere tilhøyrande utdjuping og tilrettelegging for vidare/utvida industriverksemd. Dette er heller ikkje detaljvurdert i denne omgang. Deler av dei ovannemnde tiltaka vil heilt klart måtte foregå i privat regi.

Med sikte på ei betre skjerming av indre hamn har brukarane peika på behov for forlenging av moloen med 15 - 20 m. Ei grovvurdering her tilseier eit massebehov i storleiksorden 2000 m<sup>3</sup>. Det vert rekna med ein kubikkmeterpris på om lag 250 kr for bygging av molo. Dette inkluderer då støypt plating og brystvern på toppen av moloen. **Kostnaden ved forlenging av moloen på indre hamn vil etter dette koste om lag 0,5 mill. kr.**

Eit fullverdig servicetilbod i hamna vil dessutan krevje framføring av vatn og tilfredsstillande renovasjonsordning. **Kostnaden ved desse servicetiltaka er grovt vurdert til om lag 0,2 mill. kr.**

Aktuelle behov/tiltak for Leinevika hamn vil etter dette kunne oppsummerast som følgjer i uprioritert rekkefølge:

- Plan- og kostnadmessig vurdering for utbygging av planlagt molo i vestre del av hamna.
- Tilrettelegging for utvida næringsverksemd og evt. utdjuping i vestre del av hamnebasseng, i samarbeid med eller fullt ut i regi av private brukarar.
- Forlenging av indre molo med 15 - 20 m.
- Etablering av tilfredsstillande ordningar for vatn og renovasjon.

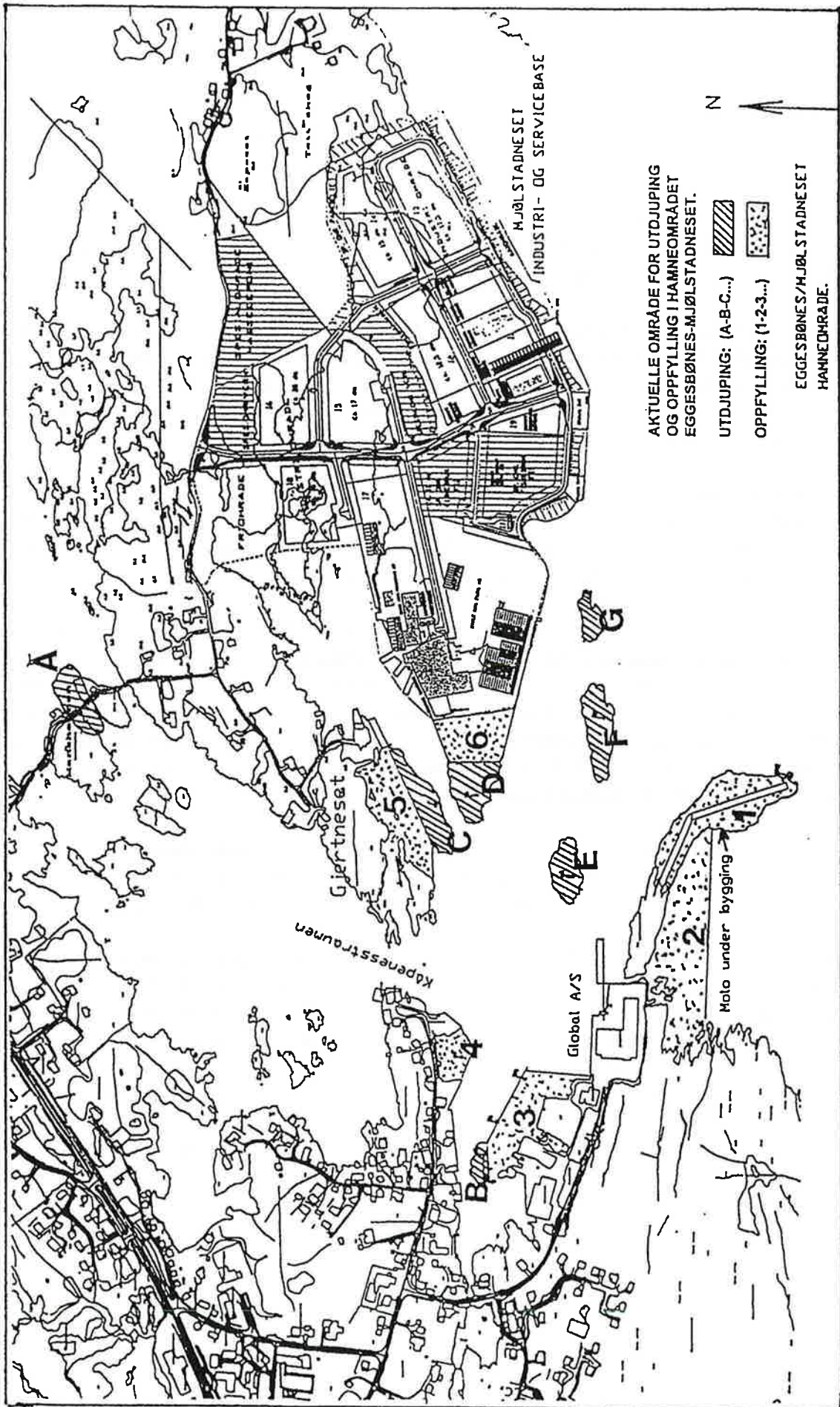
#### HERØYFJORDBASSENGET

Herøyfjordbassenget vil heilt klart vere det framtidige satsingsområdet for næringsutvikling og hamnefunksjonar for dei store båtane. All offentleg satsing vil gå ut på å gjere dette området så komplett som mogleg når det gjeld industri, service, liggefunksjonar og kommunikasjonar til og frå området.

#### 05 Eggesbønes/Mjølstadneset

Dette hamneavsnittet omfattar forutan Eggesbønes hamn og Mjølstadneset industri- og serviceområde også sjøområda på innsida av Gjertneset til og med fartsløpet gjennom Stridestraumen. Utanom Mjølstadneset, som er detaljregulert, vil det vere eit generelt behov for ei reguleringsmessig avklaring av store deler av det øvrige hamneområdet.

Dei aktuelle område for utdjuping og oppfylling i hamneområdet Eggesbønes/Mjølstadneset er vist på kartskisse, figur 4.2



Figur 4.2 Aktuelle område for utdyping og oppfylling i Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde

### Mjølstadneset

Mjølstadneset industri- og serviceområde har eit stort potensiale både på landsida og for vidare utbygging av kaier m.v. Dette må til ei kvar tid tilpassast behovet til aktuelle interessantar og må løysast i samband med slik tilrettelegging. I vestre del av Mjølstadneset er det imidlertid eit parti i hamna som ligg til rette for utdjuping og med tilsvarande oppfylling av eit areal på om lag 13 da. Denne evt. oppfyllinga vil imidlertid truleg vere meir naturleg å foreta frå landsida (Mjølstadneset) i fall behovet for dette skulle vere til stades. Dei utsprengde massene vil derimot vere naturleg å nytte i samband med oppfylling av det foreslåtte landarealet mot Gjertneset.

Sjølve utdjupingstiltaket er forutsett å gå ned til - 10 m og vil utvide hamnebassenget og samstundes betre innseglinga til nordsida av Mjølstadneset. Tiltaket vil innebere sprenging av om lag 30000 m<sup>3</sup> masse. Med forutsetning om ilandføring av massene vert kubikkmeterprisen sett til 250 kr. **Tiltaket er på dette grunnlag kostnadsvurdert til om lag 7,5 mill. kr.**

### Eggesbønes hamn

Innafor Eggesbønes hamn er det i tillegg ei rekkje andre område med behov for utdjuping/-oppfylling. Med tanke på ei framtidsretta tilrettelegging i hamneområdet bør det for det aller fleste tiltaka vere ei målsetjing at ein sikrar ei djupne på minimum 10 m.

Det viktigaste tiltaket gjeld fjerning av fluda nord og aust for Grønholmen. I tillegg til ei generell betring av tilhøva i hamnebassenget vil utdjupinga her ha stor betydning for innseglinga til Global. Med sprenging ned til - 10 m omfattar tiltaket fjerning av i alt om lag 11000 m<sup>3</sup> masse. Det er ikkje forutsett ilandføring av massene med mindre dette skjer i samarbeid med og med kostnadsdekning frå private interessar. Med slike forutsetningar er kubikkmeterprisen sett til 200 kr og **tiltaket med fjerning av fluda nord og aust for Grønholmen er såleis kostnadsvurdert til 2,2 mill. kr.**

Eit anna utdjupingstiltak gjeld fjerning av ei flud nærare opp mot Mjølstadneset/Stolt Sea Farm. Det har tidlegare vore sprengt bort ei grunne endå nærare opp mot Mjølstadneset. Dette medførte naturleg nok ei klar betring av innseglingsforholda til hamna, men det er først gjennom det no aktuelle tiltaket at ein kan seie at innseglinga vert fullt ut tilfredsstillande. Tiltaket omfattar fjerning av i alt om lag 30000 m<sup>3</sup> masse og ytterlegare 2000 m<sup>3</sup> dersom ein også vil utdjupe det tidlegare gjennomførte tiltaket ned til same djupne. Heller ikkje her er det forutsett ilandføring av massene, kubikkmeterprisen er såleis sett til 200 kr og **fjerninga av fluda mot Mjølstadneset/Stolt Sea Farm er etter dette kostnadsvurdert til 6,4 mill. kr.**

I indre del av hamneområdet, frå Eggesbønes Notbøteri og søraustover mot Global, ligg forholda til rette for ei viss utfylling i sjøen. Samstundes kan ein få utdjupe og forbetra tilfløtet til notbøteriet og vidare utvide hamnearealet mellom eksisterande kaier på Eggesbønes og det nye utfyllingsarealet. Samla nytt utfyllingsareal vil utgjere om lag 12 da, men dette er eit tiltak som ein ser føre seg løyst i privat regi. **Kostnaden ved sjølve utdjupinga av det indre hamneområdet er vurdert til om lag 0,6 mill. kr.**

Eit anna stort prosjekt på hamna gjeld fullføring av den påstarta moloen frå Grønholmen og aust og sør mot "Svartestonga". Underfyllinga til moloen vart lagt opp av Kystverket i samband med utdjupingsarbeid på hamna i 1997/98. Ei ferdiggjering av moloen vil måtte gjerast ved fylling frå land med tilkomst bak Global og vidare over Grønholmen. Det vil vidare vere naturleg å ta ut turvande steinmasser til dette frå berghaugen vest for Global. Utsprenging og utplanering her vil gi areal for vidare utvikling av industrien i området. Samstundes vil moloen legge til rette for ei oppfylling av areal sør for Global i storleiksorden 50 da slik kommuneplanen viser. **Sjølve ferdiggjeringa av moloen er kostnadsrekna av**



**Kystverket til 5,5 mill. kr** basert på 4 m's breidde på toppen og oppfylt til til kote +4 i høve til sjøkart 0. Til arbeidet vil det medgå om lag 22000 m<sup>3</sup> masse.

### Gjertneset/Straumane

Den sørlege del av Gjertneset er eit naturleg reserveareal til hamnerelaterte formål for framtida. Her vil det kunne leggest til rette for liggekaier, gjerne utbygt i privat regi. Reiarlaget Kings Cross har alt etablert seg i området og det er eit klart behov i kommunen for liggeplass til større fiskebåtar. Ved oppfylling av grunnmarka mellom Kings Cross - eigedomen og Gjertholmen vil ein kunne vinne inn eit areal på om lag 15 da og såleis legge til rette for evt. kaibygging som vist til ovanfor. Ved ei kombinert utdjuping utanfor det aktuelle oppfyllingsarealet vil forholda kunne leggest endå betre til rette samstundes som innsegling til nordsida av Mjølstadneset vert ytterlegare utvida/utbeta.

Dersom ein forutset ei forlenging av kailina til Kings Cross og at det aktuelle sjøområdet skal utdjupast til - 10 m vil det her vere behov for å fjerne om lag 25000 m<sup>3</sup> masse. Også her reknar ein med ilandføring av massene som saman med massene frå utdjupinga på vestsida av Mjølstadneset vil vere tilstrekkeleg til oppfylling av arealet innover mot Gjertneset. Med ein kubikkmeterpris på 250 kr vil **utdjupinga langs Gjertneset kome på om lag 6,3 mill. kr.** På noko sikt er det naturleg å tenkje seg etablering av eit vegsamband frå dette området til vegsystema på Mjølstadneset.

Nordsida av Gjertneset har betre djupnetilhøve, men grunna innseglingsforholda gjennom Kåpenesstraumen vil nok området høve best for mindre båtar med tilhøyrande funksjonar. I samband med bygging av ny veg til Mjølstadneset kan det vere naturleg å utvide/utdupe og såleis får oppgradert fartsløpet under noverande bru, dvs. løpet mellom Monsholmen og Straumsholmen. Vegplanen legg til grunn ny bru med seglingshøgde på 5 m på flo sjø. Med ei utviding av løpet og ei utdjuping til 2 m i høve til sjøkart 0 vil det verte lagt eit godt grunnlag for båttrafikken mellom Leinevika - Bergshølen - Kåpenesstraumen fram til Eggesbønes hamneområde. **Utvidinga/utdjupinga av fartsløpet vil omfatte fjerning av om lag 2000 m<sup>3</sup> og er kostnadsvurdert til om lag 0,6 mill. kr.** Med tanke på at dette tiltaket må samordnast med bygginga av Mjølstadnesvegen bør det verte gjeve relativt høg prioritet.

Aktuelle behov/tiltak knytta til Eggesbønes/Mjølstadneset vil etter dette kunne oppsummerast som følgjer i uprioritert rekkefølge:

- Reguleringsplanlegging for avklaring av arealbruk både på sjø- og landsida.
- Utdjuping vest for Mjølstadneset, 30000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 7,5 mill. kr.
- Fjerning av fluda nord og aust for Grønholmen, 11000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 2,2 mill. kr.
- Utdjuping av innseglinga mellom ny molo og Mjølstadneset, 32000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 6,4 mill. kr.
- Utdjuping nordaust for Eggesbønes Notbøteri, 1500 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 0,6 mill. kr.
- Ferdiggjering av molo, 22000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 5,5 mill. kr.
- Utdjuping og oppfylling på sørsida av Gjertneset, 25000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 6,3 mill. kr.
- Utviding/utdjuping av seglingsløpet mellom Monsholmen og Straumsholmen til 2 m under sjøkart 0, 2000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 0,6 mill. kr.

## 06 Moldtustranda

På Moldtustranda er det også eit generelt behov for reguleringsmessig avklaring av sjøsida og tilhøyrande industriareal på landsida. Det vil kunne vere aktuelt med mindre utbetringar/utdjupingar i hamnebassenget/innseglinga til bedriftene, men generelt vil dei øvrige tiltaka her vere av privat karakter og retta mot kaibyging m.v. for den einskilde bedrift.

Aktuelle behov/tiltak knytta til Moldtustranda vil etter dette kunne oppsummerast som følgjer i uprioritert rekkefølge:

- Reguleringsplanlegging for avklaring av arealbruk både på sjø- og landsida.
- Nærare vurderingar av behov for utdjuping av hamneområde/innsegling.

## TRAFIKKHAMNER

### 07 Herøyterminalen

Herøyterminalen har i dag ei kailengde på 170 m og eit totalt areal på om lag 10 da. Terminalbygget er på 900 m<sup>2</sup>. Det er behov for ei forlenging av kaia nordover med 50 m for å tillate at eit godsfartøy kan ligge ved kai samstundes med hurtigruta. Noverande situasjon der godsfartøy vil måtte forhale når hurtigruta legg til er maknadmessig lite attraktivt. Nye og større kontraherte hurtigruter vil ytterlegare aktualisere denne problemstillinga.

Dersom det skulle verte aktuelt med trailerferja, som det har vore visse planar om, må det ordnast til ein ro-ro rampe og dessutan setjast i stand eit oppstillingsområde for trailerar. Det er tidvis også behov for meir areal til lagring av container.

Utbyggingsbehova vil etter dette omfatte:

- |                              |                      |
|------------------------------|----------------------|
| • Forlenging av kai med 50 m | 7,5 mill. kr         |
| • Ro-ro rampe                | 5,0 mill. kr         |
| • Oppstillingsplass 5 da     | <u>2,5 mill. kr</u>  |
| • Til saman                  | <u>15,0 mill. kr</u> |

## ANDRE HAMNER

### 08 Molo Kopperstad

Det synest å vere behov for ei viss utdjuping framfor fiskerikaia. Det har ikkje vore gjennomført noko detaljert vurdering av omfanget av ei evt. utdjuping, men det vert i denne samanheng sett ein rund sum på **om lag 0,3 mill. kr for prosjektet.**

Det bør vidare også vere ei målsetjing å føre fram vatn og straum og å etablere tilfredsstillande ordning for renovasjon. **Kostnaden ved desse servicetiltaka er grovt vurdert til om lag 0,2 mill. kr.**

Aktuelle behov/tiltak for Kopperstadmoloen vil etter dette kunne oppsummerast som følgjer i uprioritert rekkefølge:

- Utdjuping framfor fiskerikaia.
- Etablering av tilfredsstillande ordningar for straum, vatn og renovasjon.

## 09 Kvalsvik hamn

Kvalsvik hamn vil også for framtida primært vere ei liggehamn for dei mindre og mellomstore båtane. For å betre desse forholda er dei behov for ei viss utdjuping av deler av hamneområdet. Det vil i denne samanheng vere tale om fleire "flekkvise" utdjupingar og det må gjerast nærare vurderingar av behov og nytteeffekt før evt. iverksetjing. I denne omgang har eit grovvurdert omfanget av tiltaka til fjerning av 2000 m<sup>3</sup> masse og **med ein kostnad på om lag 0,5 mill. kr.**

Også for Kvalsvikhamna bør det vere ei målsetjing å føre fram vatn og straum og å etablere tilfredsstillande ordning for renovasjon. **Kostnaden ved desse servicetiltaka er grovt vurdert til om lag 0,3 mill. kr.**

I samband med dei ulike tiltaka må ein også vurdere om dette medfører behov for meir detaljerte planmessige avklaringar. Det er ikkje minst viktig å legge til rette for vidare utbygging av ligge-/brukskaier.

Aktuelle behov/tiltak for Kvalsvik hamn vil etter dette kunne oppsummerast som følgjer i uprioritert rekkefølge:

- Vurdere evt. behov for regulering av hamneområdet, spesielt med tanke på tilrettelegging for utbygging av ligge- og brukskaier.
- Utdjuping av deler av hamneområdet, 2000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 0,5 mill. kr.
- Etablering av tilfredsstillande ordningar for straum, vatn og renovasjon.

## 10 Runde hamn

I tillegg til å vere base for lokale fiskebåtar har hamna etter kvart også fått ein viktig funksjon som liggehamn for tilreisande båtar og i tillegg har ein dei interessene som knyter seg til turistnæringa. Vidare utvikling vil måtte skje gjennom ei samordning av fiskeri- og turistinteressene. På same måte som for Fosnavåg hamn vil imidlertid dette vere ein nyttig sambruk i og med at bruken knyter seg til ulike tider på året.

Behova på Runde hamn må utviklast med utgangspunkt i det pågåande reguleringsplanarbeidet og knyter seg i hovudsak til utvida tilbod med gjestebrygger/kaiplass og utvida servicetilbod på landsida. I tillegg må det leggest til rette for vassforsyning og ordna renovasjonsordning. **Kostnaden ved desse servicetiltaka er grovt vurdert til om lag 0,3 mill. kr.**

Aktuelle behov/tiltak for Runde hamn vil etter dette kunne oppsummerast som følgjer i uprioritert rekkefølge:

- Tilrettelegging av liggeplassar (gjestehamnfunksjonar) m/tilhøyrande service til beste både for fiskeri- og turistnæringa.
- Etablering av tilfredsstillande ordningar for vatn og renovasjon.

## 11 Sandebukta hamn

Det synest å vere behov for ei viss utdjuping framfor almenningsskaia. Det har ikkje vore gjennomført noko detaljert vurdering av omfanget av ei evt. utdjuping, men det vert i denne samanheng sett ein rund sum på **om lag 0,3 mill. kr for prosjektet.**

Ut over dette bør det også vere ei målsetjing å føre fram vatn og straum og å etablere tilfredsstillande ordning for renovasjon. **Kostnaden ved desse servicetiltaka er grovt vurdert til om lag 0,2 mill. kr.**

Aktuelle behov/tiltak for Sandebukta hamn vil etter dette kunne oppsummerast som følgjer i uprioritert rekkefølge:

- Utdjuping framfor almenningsskaia.
- Etablering av tilfredsstillande ordningar for straum, vatn og renovasjon.

## 12 Bøvågen hamn

Det synest å vere behov for ei viss utdjuping av hamna generelt og spesielt framfor almenningsskaia. Heller ikkje her har det vore gjennomført noko detaljert vurdering av omfanget av ei evt. utdjuping og det vert difor som for andre samanliknbare prosjekt sett ein rund sum på **om lag 0,3 mill. kr for tiltaket.**

Tilkomstvegen til hamnområdet bør også oppgraderast og det må ved høve gåast nærare gjennom problemområda og behova for tiltak saman med brukarane av hamna. Det bør også vere ei målsetjing å føre fram vatn og straum og å etablere tilfredsstillande ordning for renovasjon. **Kostnaden ved desse servicetiltaka er grovt vurdert til om lag 0,2 mill. kr.**

Aktuelle behov/tiltak for Bøvågen hamn vil etter dette kunne oppsummerast som følgjer i uprioritert rekkefølge:

- Utdjuping av hamna generelt og spesielt framfor almenningsskaia.
- Betra vegtilkomst til hamna.
- Etablering av tilfredsstillande ordningar for straum, vatn og renovasjon.

## 4.2 Kostnadsfordeling/finansiering

Det ligg ikkje føre kostnadsoverslag for alle vurderte tiltak. Dette gjeld spesielt infrastrukturtiltak på landsida (oppfylling/planering, veganlegg m.v.) og utbetring av farleier. Når det gjeld den prioriteringa som seinare kjem fram gjennom handlingsprogrammet er heller ikkje alle kostnadsvurderte tiltak medtekne der i det ein forutset at ein del tiltak først vert prioriterte gjennom ei seinare rullering av hamneplanen.

Når det gjeld vidare kaiutbygging, til dømes på Mjølstadneset, vil det vere avhengig av behov som følgje av nye interessentar og utvida aktivitet. Slike tiltak vil såleis måtte kunne takast opp når og dersom det er grunnlag for dette og finansierast innafor det eksisterande regelverk for denne type prosjekt.

Dei kostnadsvurderte tiltaka utgjer til saman **57.9 mill. kr.** Dette fordeler seg med **11.2 mill. kr.** i Holmefjordbassenget, **29.1 mill. kr.** i Herøyfjordbassenget, **15.0 mill. kr.** til Herøyterminalen og **2.6 mill. kr.** til tiltak i andre offentlege hamner.

Når det gjeld finansieringa av dei ulike kostnadsvurderte tiltaka har ein som hovudprinsipp lagt til grunn at staten dekkjer fullt ut prosjekt som går på utdjuping av hamnebasseng og farleier. Unntaket frå dette gjeld deler av hamnebasseng der prosjekta er retta mot tilrettelegging for fritidsbåtar m.v. Gjennomføring av slike prosjekt vil naturleg nok også vere avhengig av behov og initiativ frå denne type interessentar.

For moloanlegg er det forutsett ein statleg medverknad på 50% av samla investering. Når det gjeld Herøyterminalen er dei skisserte tiltaka til kaiforlenging og evt. ro-ro rampe også tenkt finansiert med 50% statleg tilskot medan oppstillingsplassar og andre tiltak på landsida vil verte eit kommunalfinansiert prosjekt, evt. i samarbeid med private interessentar. Tilsvarande vil også ulike infrastrukturtiltak (vatn, straum, renovasjon) i dei ulike hamnene vere eit reint kommunalt ansvar.

**Basert på ovennemnde forutsetningar vil dei samla kostnadsvurderte tiltaka verte å finansiere med 41,7 mill. kr. på staten, 13.2 mill. kr. på kommunen og 3.0 mill. kr. på private interessentar.**

### 4.3 Framtidig behov for fritidsflåten

Det er ei kommunal målsetjing at folk flest skal ha mulegheit for eit aktivt friluftsliv, også på sjøen. Det er særleg viktig at dei heimehøyrande i ein kommune som Herøy får høve til å nytte seg av dei mulegheitene som båtlivet representerar. Dette fører til behov for hamner og gode liggeplassar med tilgrensande landareal for båtpuss og vinteropplag.

Det er kommunens målsetjing at det skal kunne etablerast eit slikt tilbod i alle deler av kommunen. Samstundes er det viktig av omsyn til strandsonevernet at kommunen styrer denne forma for arealbruk i retning av fellesanlegg. Det er i kommunen si interesse gjennom planlegging å legge forholda til rette for småbåtflåten. Utbygging av småbåthamner vil imidlertid i utgangspunktet vere ei oppgåve for småbåtлага. I denne samanheng ser ein det som naturleg at ein i den komande rulleringa av kommuneplanen vektlegg arbeidet med ei meir detaljert avklaring av kva område som bør kunne opnast for småbåtanlegg og samstundes kva for område som, ut frå ei samla vurdering av ulike interesser, bør haldast fri for slike inngrep. Kommuneplanen vil i denne samanheng kunne utviklast til å verte ein endå betre styringsreiskap i høve til einskildsaksbehandling.

Ein stor del av småbåttilbodet vil som før måtte dekkast opp innafor eksisterande fiskerihamner, men dette må fortsatt gjerast på ein slik måte at ein utnyttar delområde innafor hamnene som er mindre utnyttbare for fiskeflåten og at det såleis ikkje kjem i konflikt med hamnene sine primærformål.

Størst etterspurnad etter småbåtपlassar vil ein naturleg få i tilknytning til dei mest tettbygde områda i kommunen. I denne samanheng peikar Bergshølen, området på nordsida av Gjertneset og evt. andre område langs Straumane seg ut som naturlege område for utvikling av småbåttilbod. Tilsvarande vil også Myrvåg/Dragsund-området vere aktuelle for etablering av slike tilbod. Ved vurdering av andre aktuelle område bør det tilleggast vekt at ein kan etablere tilbod der det er naturgitte føresetnader (naturleg skjerming m.v.) for dette og utan at det krev unødig store inngrep i naturen.

Herøy som fiskerikommune er vel kjend på kysten. Fosnavåg og Runde er stader der båtturistane naturleg søker og ventar å finne eit tilbod. For turistnæringa i kommunen er det difor viktig at det vert bygt ut gjestehamntilbod på desse stadane med både fortøyningsplassar og tilbod på land. Det vil også kunne vere aktuelt å bygge ut slike tilbod andre stader i kommunen. Gjestehamntilboda bør primært etablerast og drivast av private interesser, men det vil kunne vere naturleg med kommunal medverknad i planleggings- og tilretteleggingsfasen.

## 5. NASJONAL OG REGIONAL STATUS

### 5.1 Krav til nasjonale og regionale hamner

Etter Stortingets behandling av St.meld. nr. 46 i juni 1997, er hamnas offisielle status inndelt i **nasjonale og regionale hamner**. Det er utpeika 8 nasjonale hamner som er oppnemnde på basis av hamnene sin tidlegare status som **sentrale hamner**. Pr. desember 1998 er det førebels utpeika 6 regionale hamner. I Møre og Romsdal er **Ålesund** utpeika som **regional hamn**. Næraste **nasjonale** hamner er Bergen og Trondheim. Utanom Ålesund er det ingen andre regionale hamner mellom Bergen og Trondheim.

Vurderingane i St.meld. nr. 46 byggjer i stor grad på dei kriterie som vart trekte opp i Norsk Hamneplan. Det er difor av interesse å ha med i hamneplanen for Herøy dei kriterie som i si tid vart lagt til grunn for utpeiking av dei sentrale hamnene og som må leggest til grunn for utpeiking av nasjonale og regionale hamner.

#### 5.1.1 Føresetnader i Norsk Hamneplan

Arbeidet med Norsk Hamneplan vart oppstarta i 1983 og låg føre som NOU 1987:19 – Norsk Hamneplan. I Norsk Hamneplan vart følgjande kriterie lagt til grunn for at hamna vart sett på som spesielt viktig:

- 1 Vere store i nasjonal samanheng og dominerande i regional samanheng. Hamnene bør i utgangspunktet ha eit godsomslag, ei teknisk utrustning og eit forvaltningsapparat som sannsynleggjer at dei er i stand til å utvikle eit hamnetilbod i tråd med dei krav som vert stilte til det mest effektive transporttilbodet.
- 2 Ha eit influensområde som ligg kommunikasjonsmessig slik til at dette naturleg kan utvidast. Auka influensområde kan oppnåast både ved ein auke på bekostning av andre transportmiddel og andre hamner gjennom auka knutepunkttrafikk.
- 3 Ha eit potensiale for auka godsomsetjing over offentlege kaianlegg. Hamna bør ha fysisk og funksjonell kapasitet til eventuelt å få overført trafikk frå private stykkgodsanlegg og større bedriftskaier og representere eit betre hamnetilbod for brukarane.
- 4 Vere viktig i eksport/importsamanheng. Det er framleis rekna med at norsk næringsliv si verksemd i aukande grad vil verte retta utover. Dette tilseier at desse hamnene må sjåast på som nasjonalt viktige.
- 5 Vere viktige trafikkknutepunkt for landverts transport. Hamnene vil spesielt vere viktige omlastingsterminalar mellom båt- og biltransport som i hovudsak representerer integrert dør-til-dør transport.
- 6 Ha ein infrastruktur i hamneanlegg, areal og landverts tilkomst som vil fungere godt og gi brukarane eit effektivt og rasjonelt tilbod.
- 7 Ha eit utviklingspotensiale som gjer det muleg å møte auka trafikketerspørsel og nye hamneoppgåver. Hamna må ha mulegheiter for utbygging av anten eksisterande eller nye anlegg, spesielt med sikte på bruk av containerar og store einingslaster og for å imøtekomme næringslivets spesielle hamnebehov.

Ved å legge m.a. desse krava til grunn, foreslo Styringsgruppa at det på landsbasis burde vere 14 sentrale hamner med Trondheim, Bodø, Tromsø og Hammerfest i dei nordlege deler av landet.

I St. meld. nr. 36 om Norsk Hamneplan av mars 1989 foreslo Regjeringa at berre 7 hamner i første omgang skulle utpeikast som sentrale hamner, med Trondheim, Bodø, Tromsø i nord, og Oslo, Kristiansand, Stavanger/Sandnes og Bergen i sør. Dei øvrige 7 saman med ytterlegere 6 hamner skulle først vurderast i fylkessamanheng saman med eventuelt andre hamner fylka meiner er viktige, før Regjeringa tek endeleg stilling til kva status desse hamnene bør få. I innstillinga fra Sjøfarts- og fiskerikomiteen om Norsk Hamneplan (innst. S. nr. 126 av mars 1990) slutta Stortinget seg til forslaga i St. meld. nr. 36, men ba om at fleire hamner måtte bli vurderte, utan at hamner i Møre og Romsdal vart spesielt nemnde.

### 5.1.2 Herøy hamn si mulegheit til å oppnå status som regional hamn

Kriteria for at ei hamn vert gitt status som nasjonal og regional hamn er omtalt i pkt. 1.2 i hamneplanen for Herøy. Ved ein eventuell status som regional hamn vil Herøy kunne understreke stillinga si som eit transportmessig knutepunkt for eit betydeleg regionalt influensområde på Søre Sunnmøre. Status som regional hamn stiller forventningar til at hamna opprettheld og utviklar sine hamnemessige servicefunksjonar på eit høgt og effektivt nivå. Samstundes må hamna kunne rekne med at fylkeskommunen og staten gir hamna prioritet når det gjeld verkemidlar som vert skisserte i St.meld. nr. 46. Med dei fiskerimessige føresetnader som Herøy hamn no kan dokumentere, bør hamna kunne søke status som regional hamn eller som anna viktig hamn etter reglane i § 12 i hamne- og farvassslova.

## 6. ORGANISATORISKE FORHOLD

### 6.1 Organisasjon, drift og inntektsgrunnlag i hamna

#### 6.1.1 Generelt

I den skjerpa konkurransesituasjonen som hamnene og sjøtransporten meir og meir blir stilte overfor, vil sjølv marginale konkurransefortrinn vere av betydning. Den oppsplitting av verksemda som kjenneteiknar dei fleste norske hamnene, bør kunne gi til dels betydelege gevinstar m.a. når det gjeld:

- felles marknadsføring
- samordna terminaldrift
- koordinerte hente-/bringetenester

Det er ikkje minst viktig å arbeide med ei betre utnytting av personell og kostbar maskin/materiellpark samt ei mest muleg optimal areal-og lagerutnytting. Også marknadsføring av sjøtransportens og hamnas tenester vil kunne få større slagkraft dersom det vert satsa på eit meir ensarta og samla opplegg frå samtlege aktørar i hamna både innan den offentlege og private sektoren. Undersøkingar som tidlegare er gjort viser at det også er betydeleg rasjonaliseringsgevinstar å hente ved å satse på ei meir samordna og styrt hente- og bringeteneste i hamnene.

Initiativet til slike koordineringstiltak bør kome frå kommunen og gjennomføringa bør vere basert på frivilligheit frå dei berørte parter si side. Siktemålet må vere at aktuelle reorganiseringsforslag skal kome samtlege aktørar til gode og fremje utviklinga av hamnene. Erfaringar frå andre norske hamner viser at det i utgangspunktet er stor interesse for tiltak av denne type, men at det i praksis er vanskeleg å bryte igjennom dei samarbeidsbarrierer som eksisterer.

### 6.1.2 Styringsorgan

Både etter hamnelova av 1933 og etter den opprinnelege hamne- og farvasslova av 1984, kunne departementet påby oppretting av kommunale hamnestyre i hamner med stor og middels trafikk. Ved tilpassing av hamnelova til den nye kommunelova, vart det med lov av 11. juni 1993 (i kraft frå 1. jan. 1994) gjort endringar i dette.

Ved denne endringa vart kommunane i utgangspunktet stilt fritt til å organisere si eiga hamneverksemd, likevel med unntak for dei hamner som er spesifiserte i §12 i lova. Slik lova no er utforma, er det følgjande mulegheiter for kommunal organisering av eiga hamneverksemd:

- (1) Eige hamnestyre oppretta av kommunestyret
- (2) Kommunens ansvar og mynde etter hamne- og farvasslova vert lagt til anna kommunalt politisk organ
- (3) Eige hamnestyre oppretta etter påbod frå departementet, med heimel i § 12, første ledd i hamne- og farvasslova.
- (4) Interkommunalt hamnesamarbeid med felles styringsorgan etter bestemmelsane i §12, andre ledd i lova.

Reglane i §§17 og 18 i lova inneber at når eit hamnestyre er oppretta etter §12, første eller andre ledd i lova, så vert kommunens/kommunenes mynde handheva av hamnestyret. I dei tilfelle der lova seier at **kommunestyret sjølv** skal fatte delegeringsvedtak, kan dette berre gjerast til hamnestyret og ikkje til noko anna kommunalt organ, jf. §17, tredje ledd i lova,

Ved interkommunale hamnefellesskap går hamnerådet inn i kommunestyra si rolle. Rådet får delegert det mynde som dei deltakande kommunar avgir med heimel § 27 i kommunelova så langt det passar.

I praksis har det vist seg at dei kommunar som sjølv opprettar egne hamnestyre, har delegert myndet til sine hamnestyre på same måte som for dei hamnestyra som er oppretta etter § 12 i hamne- og farvasslova. Herøy kommune praktiserer i dag ordninga med eige hamnestyre oppnemnt av kommunestyret.

### 6.1.3 Administrasjonsløyisingar

Det finst i dag ca. 60 norske hamner med eigen administrasjon. Omfanget av bemanninga i administrasjonen varierer med storleiken på verksemda i hamna, frå f.eks. Oslo hamnevesen med ca. 200 tilsette til Steinkjer hamnevesen med 1 tilsett, hamnefogden. Større hamner har ein administrasjon oppdelt i fleire avdelingar, som f.eks:

- Leing
- Plan- og forvaltning
- Maritim
- Teknisk
- Økonomisk
- Juridisk

Dei mellomstore og mindre hamnene kjøper planleggingstenester, økonomitenester, tekniske tenester, dels frå eigen kommune, dels frå eksterande konsulentar. Sjølv dei minste hamnene med eigen administrasjon, ivaretar forvaltningsmessige og maritime oppgåver og det overordna økonomiske ansvaret, samt kundekontakt med brukarane av hamna og i den samanheng også er ansvarleg for hamnas statistikkføring.



I alle kommunale og eigenadministrerte hamner her i landet vert godshandteringa handheva av private operatørfirma. Inntektene til hamnevesenet (hamnekassa) kjem frå avgifter som er belasta fartøy og varer, samt frå vederlag i form av utleige av areal og lagerhus for transitt/lagring av gods og leige av utstyr. I tillegg kan evt. andre inntekter kome frå f. eks. sal av vatn, straum m.m. I dagens situasjon har Herøy ikkje eigen hamneadministrasjon. Hamnas forvaltning vert ivaretatt av teknisk etat.

Også for framtida vil det vere naturleg at sjølve forvaltninga av hamnelovgjevinga vert ivareteken av Herøy kommune/teknisk etat. Dette vil truleg vere mest tenleg både for kommunen og brukarane sett i høve til dei saksområde som fell inn under arbeidsområdet for hamnestyret/maritimt utval (H/MU). Administrasjonen og H/MU vil så vidare måtte klargjere drifta av hamnene gjennom naudsynte retningsliner og regulativ.

Når det gjeld forhold som går på tilsyn med og vedlikehald av kommunale hamneanlegg vil det naturleg nok kunne finnast ulike løysingar. For Herøy sitt vedkomande forutset ein imidlertid at ordninga med at Herøyterminalen AS ivaretar hamneavgiftsinnkrevjinga på vegne av kommunen, vert utvida og vidareført.

Det vil vidare vere naturleg at kommunen v/teknisk etat fortsatt har ansvaret for vedlikehald av hamneanlegg m/faste installasjonar og tilstøytande lagerområde og at Herøyterminalen AS leiger anlegga/områda til ein kostnad som dekkjer vedlikehaldet og betaling for faste avgifter m.v. Det må då opprettast ein leigeavtale tilsvarande den ein har mellom kommunen og Herøyterminalen AS for anlegga i Torvik.

Uansett val av drifts- og vedlikehaldsløysing vil ein måtte ha ein grundig og detaljert gjennomgang av ansvars- og oppgåvefordelinga i botn for endringa, og det må takast høgde for ei administrativ styrking for å møte kravet til auka drift av og høgare status for Herøy hamn.

Uavhengig av det som her er skissert vil ein sjølv sagt også, no eller seinare, kunne vurdere oppretting av eit eige kommunalt hamnekontor med totalansvar for både forvaltning, drift og vedlikehald.

#### 6.1.4 Økonomisk verksemd

Ei oppgradert administrativ ordning for kommunens hamneforvaltning vil innebere at kommunen innfører avgiftsregulativ etter Fiskeridepartementets forskrifter.

I utgangspunktet er hamneøkonomien enkel:

Hamnas inntekter skal tilsvare hamnas utgifter

Det er imidlertid ingenting i lovverket som hindrar ein kommune i å subsidiere hamneverksemda si, særleg ved lån/tilskot til investeringar. Dei vanlege hamneavgifter er:

- **Anløpsavgift**, som skal dekke kostnader med farvatnet, vert betalt av fartøyet og vert betalt av alle fartøy som legg til ved kommunale og private kaier
- **Kaiavgift**, som skal dekke kostnadene med kaifronten, vert betalt av fartøy som legg til ved **kommunale** kaier
- **Vareavgift**, som skal dekke kostnadene med bruk av kommunale kaiareal som vert nytta til transitt av gods (inntil 48 timars lagringstid) og vert betalt av vareeigar.

I tillegg kan hamna ha inntekter i form av **vederlag** som f.eks. utleige av areal til langtidslagring. Det er her vanleg at kommunen føretek ein grenseoppgang over kva for areal som skal gi leigeinntekter til hamnekassa og kva for areal som skal gi leigeinntekter til kommunekassa.

Det er vedteke hamneavgifter for Mjølstadneset i tillegg til Herøyterminalen i Torvik. Herøyterminalen AS har ansvaret for drifta av begge desse anlegga. For Mjølstadneset er dette basert på ein eigen driftsavtale med kommunen.

Ordninga med hamneavgifter bør utvidast til å omfatta heile kommunen og fortsatt med Herøyterminalen AS som driftsansvarleg. Dei formelle, økonomiske og praktiske sider ved dette må sjølvstekt klarleggast nærare, men det vil alt no vere naturleg å tenkje seg at Herøyflåten kan nytte seg av årsavgifter for mellom anna å lette administreringa av avgiftsinnkrevjinga. Kommunen sine inntekter frå hamnedrifta skal i samsvar med hamne- og farvasslova berre nyttast til hamneformål, som til dømes nye hamneanlegg og oppgradering av eksisterande hamner.

### **6.1.5 Interkommunalt hamnesamarbeid**

I tillegg til å auke samarbeidet mellom dei ymse aktørar internt i hamnene, bør det også vurderast samarbeid mellom to eller fleire nabohamner. Dette kan vere eit verkemiddel for å styrke regionens hamnetilbod overfor hamnebrukarane ved at det gjennom eit interkommunalt hamnesamarbeid vert teke avgjerder som både gagnar brukarane og hamnefelleskapet. Dei sentrale hamnestyresmakter har generelt oppmuntra til interkommunalt hamnesamarbeid der tilhøva ligg til rette for dette. Det finst i dag fleire stader der det er etablert formelt interkommunalt hamnesamarbeid.

Herøy kommune har vurdert mulegheita for eit interkommunalt hamnesamarbeid med aktuelle nabokommunar. Konklusjonen har vore at dette førebels er mindre aktuelt. Kommunen vil imidlertid ha merksemda løpande retta mot eit slikt samarbeid dersom den framtidige utvikling skulle gjere dette meir aktuelt.

## **7. MILJØ**

### **7.1 Miljøforhold i hamna og farleiene**

#### **7.1.1 Generelt**

Hamnene skal først og fremst ivareta hamneoperasjonane og legge til rette for eit effektivt og trygt arbeidsmiljø for dei som deltar i hamneaktivitetane.

#### **7.1.2 Arbeidsmiljø og hamneaktivitetar**

Ein føresetnad for å ha ei attraktiv hamn er at hamna fungerer effektivt og rasjonelt. Skal det vere muleg må forholda leggjast til rette, og her er m.a. arbeidsmiljøet for dei som dagleg arbeider i hamna viktig. Trafikktryggingmessig kan mekanisert godshandtering og forflytting på kaiene vanskeleg sameinast med publikumsferdsel. Det skaper auka risiko for personskader, reduserer effektiviteten for arbeidsoperasjonane i hamna og skaper nervøsitete hos dei som utfører arbeidsoperasjonane for at dei uforskyldt skal kome til å skade nokon. Det må difor generelt arbeidast for ei funksjonsfordeling og arealdisponering der ein unngår slik samanblanda trafikk.

Hamneverksemnda omfattar også mottaksordningar for spillolje, skipsavfall og fiskeavfall m.v. Slike mottaksordningar må lokaliserast på stader i hamneområdet der omsynet til hamnas miljøstandard vert ivareteke.

### 7.1.3 Hamnas omgjevnader

Det er andre stader i hamneplanen gitt vurderingar av hamnas behov for utviklingsareal basert på næringsmessige og trafikkmessige omsyn. Plasseringa av desse areala er viktig ikkje berre for hamna men også for dei omkringliggende områda. Det er viktig at ein tek omsyn til at den generelle hamneaktiviteten medfører ein del støy og luftforureining i nærleiken og at det ikkje vert lagt anna verksemd til dei tilgrensande områda som vanskeleg let seg sameine med aktiviteten i hamna.

Eksisterande hamneavsnitt på Mjølstadneset og i Torvik ligg godt avskjerma frå bustadområde med veg og næringsbygg som buffersoner til hamneaktivitetane.

## 7.2 Miljøforhold i innsegling

### 7.2.1 Mål for sjøtransporten

I Sjøfarts- og fiskerikomiteens innstilling til Norsk Hamneplan (28. mars 1990) framhevar komiteen dei store miljøfordelane sjøtransporten har i forhold til andre transportformer målt i energiforbruk pr. tonn-kilometer. Komiteen meiner at det på den bakgrunn må leggest vekt på å vidareutvikle sjøtransportens rolle i det samla transportmønsteret. Komiteen understrekar imidlertid at det både ved utforming av ein nasjonal hamneplan såvel som ved planlegginga av den enkelte hamn, må leggest vekt på dei miljømessige omsyna.

Ein framtidig reduksjon av sjøtransportens totale utslepp av avgasser, spesielt SO<sub>2</sub> og NO<sub>x</sub>, vil måtte skje gjennom dei tiltak som er foreslått innført ved internasjonale og nasjonale avgjerder.

Sjøtransporten genererer også landverts distribusjons- og tilbringarteneste mellom hamnene og influensområdet. Det er difor viktig at sjøtransporten får eit anløpsmønster som både reduserer sjøtransportens utslepp og samstundes avgrensar omfanget av landverts transportarbeid til/frå hamnene. Det vil også vere ein klar miljømessig fordel å få overført mest muleg av distribusjons-/tilbringartransporten frå veg til bane.

### 7.2.2 Miljøtryggleik i innseglinga

Det vart i 1990 presentert ein rapport om miljøtryggleik i innseglingsleiene utarbeidd av ei arbeidsgruppe oppnemnt av Fiskeridepartementet og organisert under leiing av Kystdirektoratet.

I rapporten peika ein på behovet for eit kriterium for den risiko samfunnet er villig til å akseptere i tilknytning til aktivitetar som følgje av petroleums- og kjemikaliebasert industri. Det eksisterer ikkje ei slik norm, og arbeidsgruppa har difor valt å ta utgangspunkt i dei analyser som er føreteke i Grenlandsområdet og dei erfaringar som kan hentast derifrå når det gjeld tiltak og risikoreduksjon.

Av spesielle tiltak har arbeidsgruppa framheva følgjande som svært viktige:

- Seglingsreglar
- Trafikkontroll
- Lostvang
- Taubåteskorte

### 7.2.3 Hovudskipsleia gjennom kommunen (Flåværleia/Røyrasundet)

Kystverket 3. distrikt har etter ønske frå Kystdirektoratet lagt fram ein plan for utdjuping og betre merking på strekninga Stadt - Agdenes. Innan Herøy hamnedistrikt er dette omfatta av hovudskipsleia forbi Flåvær og gjennom Røyrasundet. Det er foreslått kr 100.000. til forprosjekt (oppmåling/kartlegging og grunnprøver/utgreiing) i Røyrasundet. Heilt konkret gjeld dette utdjuping av grunnene ved "Skallen". Det vil også kunne verte aktuelt med vidare opprensing utover Flåværleia som eit ledd i arbeidet med å utbetre og sikre hovudskipsleia.

Kystverket har elles laga til ein samleoversikt over krav/ønske om ny/betre oppmerking på strekninga Stadt - Ålesund, men lokaliseringa av dei einskilde tiltaka er ikkje nærare konkretisert. Basert på tidlegare innspel frå brukarar kan imidlertid Stabben (grøn lanterne) og Lille Godøyfluda (markeringslys) i Herøyfjorden nemnast som aktuelle utbetningspunkt.

Kystverket har opplyst at dei arbeider ut frå at Staten skal dekkje alle kostnader i samband med utdjupingsarbeid. Når det gjeld merking vert det tilsvarande lagt opp til ei kostnadsdeling der Staten dekkjer 70 % av kostnaden og fartøy dekkjer dei resterande 30 % gjennom kystgebyr til staten.

### 7.2.4 Andre farleier/innseglingsforhold til hamner i Herøy

Når det gjeld skipsleier og innseglingar til hamner utanom hovudskipsleia (Flåværleia/-Røyrasundet) så meiner Kystverket at tiltaka her i stadig større grad må løysast ved ei kostnadsdeling mellom stat, fylkeskommune og kommune og at hamneavgifter må kome inn og nyttast som kommunal delfinansiering. På grunn av trange statlege budsjetttrammer vil ein verte avhengig av slike spleiselag dersom dei ulike tiltaka skal kunne løysast innan rimeleg tid. Frå kommunen si side vil ein imidlertid understreke at innseglinga til Holmefjorden må kunne vurderast som ei svært viktig bilei med basis i eksisterande aktivitet og framtidige planer.

Basert på grunnstøytingar som har vore dei seinare år samt andre innspel frå brukarar kan følgjande tiltak opplistast i uprioritert rekkefølge:

- Blinklykt m.v. på Peisbåen (innsegling til Holmefjordbassenget/Fosnavåg hamn)
- Betre markering av grøn stake vest for Rundebrua
- Refleksmarkering på Stabben og Kvennja jernstenger ved Nordre Vaulen
- Blinklykt på 5 metring ca. 240 m sør for Torvikholmen lykt (innsegling til Herøyterminalen i Torvik)
- Utviding/utdjuping av Måløystraumen basert på nærare kartlegging frå Kystverket
- Generell betring av markeringslys under bruer

Med tanke på gjennomføring av det førstnemnde tiltaket har Kystverket foreslått at kommunen/fylkeskommunen dekkjer kostnaden med utstyr og at Kystverket utfører og kostar arbeidet.

Ei ordning med kommunal delfinansiering, som nemnt ovanfor, har ikkje vore drøfta prinsipielt i kommunen. Slike evt. ordningar må også i tilfelle vere gjenstand for nærare forhandlingar mellom kommunen og øvrige deltakande parter.

## 8. HANDLINGSPROGRAM

### 8.1 Generelt

Handlingsprogrammet skal i hovudsak sikre gjennomføring av den strategi som er behovs-dokumentert gjennom hamneplanen. Eit av dei viktigaste punkta vil vere å sikre areal til framtidig hamneverksemd. I tillegg skal premissane for hamnesektorens bidrag til kommuneplanen framgå av hamneplanen.

#### Statlege tilrådingar

Gjennom Stortingets behandling våren 1997 av St.meld. nr. 46 Om hamner og infrastruktur for sjøtransport, har staten fastslått at kvaliteten på hamner og infrastruktur for sjøtransport må vere særleg velutvikla i hamner av nasjonal og regional betydning og for *hamner av særleg stor betydning for fiskerinæringa*.

Med den leiande fiskerimessige betydning Herøy hamn har, må dette oppfattast som eit klart signal om at staten aktar å prioritere Herøy når det gjeld fiskerihamnbygging.

#### Forslag til handlingsprogram

Gjennom hamneplanarbeidet er det dokumentert eit klart grunnlag for å hevde at Herøy hamn er ei av landets leiande fiskerihamner og at hamna har eit stort utviklingspotensiale. Herøyterminalen er kommunens trafikkhamneavsnitt som kan få utvida oppgåver med transitt av fiskeprodukt med trailer på ferje til utlandet.

Det er kommunens målsetjing og strategi at Herøy hamn skal vidareutviklast slik at hamna løpande framstår som tidsmessig og konkurransedyktig. Dette skal mellom anna kunne oppnåast gjennom følgjande handlingsprogram:

#### Hamnestatus/marknadsføring

Herøy hamn skal ivareta og vidareutvikle si rolle som ei av landets viktigaste fiskerihamner og styrke si rolle innafor trafikkhamnefunksjonane. Kommunen skal saman med statlege og fylkeskommunale styresmakter medverke til slik utvikling gjennom å nytte seg av tilgjengelege verkemiddel til dette formål. Dette inneber mellom anna følgjande tiltak i uprioritert rekkefølge:

- at kommunen marknadsfører Herøy hamn som ei samla eining ved at noverande og potensielle brukarar vert gjort kjende med kommunen sine målsetjingar og ambisjonar for hamna og at det vert teke initiativ til å samordne og effektivisere denne marknadsføringa i samarbeid med næringsliv, transportørar og terminaloperatørar.
- at kommunen arbeider for å få status som regionalhamn med tilvising både til store fiskeriinteresser og trafikkhamnefunksjonane.
- at kommunen arbeidet aktivt for å få Herøy hamn godkjent som grenseovergangsstad etter norsk tilslutning til Schengen-samarbeidet.
- at Herøyterminalen AS si rolle som trafikkhamnoperatørselskap vert vidareutvikla med basis i anlegga i Torvik og på Mjølstadneset og med sikte på å styrke funksjonen som trafikkhamn i regionen.

- at det vert arbeidd for å sikre gode vegsamband og øvrig infrastruktur til og innan dei ulike einskildhamnene.
- at kommunen utvidar ordninga med hamneavgifter til å dekke heile hamnedistriktet med tanke på å sikre eit betre økonomisk grunnlag for drift/vedlikehald og framtidig service i hamnene og i lokale farleier.
- at kommunen skal medverke til ei fortsatt styrking av samarbeidet mellom skule og næringsliv med sikte på å oppretthalde og styrke rekrutteringa til dei sjørelaterte næringane både på land og sjø.

### Organisasjon/administrasjon

Herøy kommune skal organisere hamneverksemnda, administrativt og med omsyn til drift-/vedlikehald, slik at ein vert sett i stand til å utvikle og drive Herøy hamn på ein tilfredsstillande måte og forøvrig tilpassa dei krav staten gjennom hamne- og farvasslovas § 12 stiller til hamner av særleg stor betydning for fiskerinæringa. Dette inneber mellom anna:

- at hamnestyret/maritimt utval (HMU) får eit klarare og utvida ansvar i høve til utbygging og drift av anlegg og innretningar innafor Herøy hamn.
- at kommunen framleis har ansvaret for vedlikehald av hamneanlegg m/aste installasjonar og tilstøytande lagerområde og at utgiftene til dette i aukande grad verte å dekke gjennom innkrevjing av hamneavgifter.
- at kommunen utvidar noverande avtale med Herøyterminalen AS med omsyn til å ivareta den praktiske drift når det gjeld innkrevjing av hamneavgifter og dekning av øvrig service knytta til brukarane av hamneanlegga.
- at den administrative forvaltninga av hamnelovgjevinga, her under klargjering av retningsliner, regulativ og andre rammeverktøy, som før vert ivareteke av kommunen og at dei administrative funksjonane vert styrka for å sikre ei framtidig tilfredsstillande hamnedrift.

### Planlegging/utvikling

Herøy kommune skal gjennom kommuneplanen, reguleringsplanlegging og øvrig utgreiings- og planarbeid legge til rette for ei vidare utvikling og standardheving av hamneanlegga innafor Herøy hamn med sikte på å effektivisere bruken av og servicen i dei einskilde hamnene. Dette tilseier at kommunen prioriterar følgjande plan-/utviklingsoppgåver:

- Utvikle Fosnavåg hamn som fiskerihamn og som gjestehamn med tilhøyrande service/anlegg på landsida, evt. i samarbeid med private interesser, og med vidare regulering for fastlegging av arealbruken i detalj for dei ulike delområda knytta til hamna.
- Reguleringsplanlegging Kvalsund hamn med hovudvekt på avklaring av arealbruken innafor det oppfylte industriarealet i hamna.
- Reguleringsplanlegging Remøy hamn med sikte på avklaring av arealbruken i eit utvida hamneområde.
- Utvikle Eggesbønes hamn saman med Mjølstadneset industri- og serviceområde til eit mest mogleg komplett anlegg for større båtar. Vidare regulering for fastlegging av arealbruken i detalj innafor dei ulike delområda og med hovudvekt på å legge til rette for framtidige liggekaier/basar på sørsida av Gjertneset med tilhøyrande vegtilknytning mot Mjølstadneset.
- Utvikle Runde hamn som fiskerihamn og som gjestehamn med tilhøyrande service/anlegg på landsida, evt. i samarbeid med private interesser og med basis i den reguleringsplanen som no er under behandling.

- Gjennom arbeidet med rullering av kommuneplanen vektlegge arbeidet med avklaring av aktuelle område for utviding av eksisterande og etablering av nye småbåtanlegg basert på ei prioritering av større fellesanlegg. Bergshølen, området på nordsida av Gjertneset og evt. andre område langs Straumane saman med Myrvåg/Dragsund-området vert alt no peika ut som aktuelle for utvikling av framtidige tilbod til fritidsbåtar og mindre kystfiskefartøy.
- Utgreie og vurdere nærare kostnader og nytteeffekt knytta til bygging av moloar for etablering av eit ytre hamnebasseng i Fosnavåg.
- Utgreie og vurdere nærare kostnader og nytteeffekt knytta til utbygging av planlagt molo med tilhøyrande landareal i vestre del av Leinevika hamn.

Øvrige planleggings- og utviklingsarbeid som er nemnt under kap. 4.1.2, men som ikkje er tekne med i oppstillinga ovanfor, vil verte gjenstand for ny vurdering i tilknytning til ei seinare rullering av hamneplanen.

### Utbygging/utbetring av hamneanlegg innafor Herøy hamn

Herøy kommune vil i samarbeid med statlege og fylkeskommunale styresmakter og ved bruk av tilgjengelege verkemiddel/tilskotsordningar gjennomføre utbyggings- og utbetringstiltak knytta til dei ulike hamneanlegga innafor Herøy hamn. Dei ulike prosjekt/tiltak vert å oppsummere som følgjer og er viste på figur 4.1 og 4.2:

- Gjennomføre utbygging/utbetring av hamneanlegg basert på slik prioritering:
  1. Utvide (til om lag 20m) og utdjupe (til minimum 2m) fartsløpet mellom Monsholmen og Straumsholmen (under planlagt ny bru på Mjølstadnesvegen), fjerning av om lag 2000 m<sup>3</sup> til ein kostnad på 0,6 mill. kr. (tiltak merka A på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)
  2. Utdjuping av indre del av hamneområdet på Eggesbønes hamn til ein samla kostnad av 0,6 mill. kr - (tiltak merka B på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde).
  3. Fjerning av flud nord og aust for Grønholmen (ved innseglinga til Global), ned til minimum 10m, fjerning av om lag 11000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 2,2 mill. kr. (tiltak merka E på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)
  4. Fullføring av påstarta arbeid med molo frå Grønholmen og aust og sør mot "Svartestonga" til ein kostnad på 5,5 mill. kr. (tiltak merka 1 på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)
  5. Utdjuping på sørsida av Gjertneset ned til minimum 10m med tilhøyrande oppfylling av arealet innafor med sikte på tilrettelegging for kaibygging, fjerning av om lag 25000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 6,3 mill. kr. (tiltak merka C og 5 på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)
  6. Utdjupe hamnebassenget vest for Mjølstadneset ned til minimum 10m og samstundes betre innseglinga til nordsida av Mjølstadneset, fjerning av om lag 30000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 7,5 mill. kr. (tiltak merka D på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)
  7. Utdjuping av indre del av Fosnavåg hamn til ei djupne på minimum 7 m, fjerning av om lag 40000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 7 mill. kr.
  8. Forlenging av indre molo på Leinevika hamn med 15 - 20 m til ein kostnad på om lag 0,5 mill. kr.
  9. Fjerning av flud mot Mjølstadneset/Stolt Sea Farm ned til minimum 10m, fjerning av om lag 32000 m<sup>3</sup> masse til ein kostnad på 6,4 mill. kr. (tiltak merka F og G på kart over Eggesbønes/Mjølstadneset hamneområde)

- Etablere tilfredsstillande ordningar for straum, vatn og renovasjon i samtlege hamner basert på ei nærare prioritering frå hamnestyret/maritimt utval.
- Bygge ut anlegga på Herøyterminalen i takt med evt. behov som vert klarlagt med omsyn til etablering av anløp for trailerferje mot utlandet og med omsyn til vidare tilrettelegging for nye og større hurtigruter.
- Samarbeid med Kystverket med sikte på utbetring av viktige farleier og innseglingar til hamnebasseng med omsyn til utdjupingar og oppmerking. Kommunen kan i særlege høve og på grunnlag av forhandlingar også delta økonomisk i slike utbetningsarbeid.

Øvrige utbyggings- og utbetningsarbeid som er nemnt under kap. 4.1.2, men som ikkje er tekne med i prioriteringa ovanfor, vil verte gjenstand for ny vurdering i tilknytning til ei seinare rullering av hamneplanen.

.....