
Havneplan for Gamvik kommune 2020 – 2024



Foto: Torill Olsen



Gamvik kommune

På toppen av Norge



GAMVIK-NORDKYN HAVN KF
PORT OF NORDKYN

Forord

1.0 Innledning

- 1.1 Mål og strategier side 4
- 1.2 Rammebetingelser for utvikling side 5

2.0 Utviklingstrekk i Gamvik kommune

- 2.1 Fiskerinæringa side 6
- 2.2 Tilrettelegging for fremtidig oppdrettsvirksomhet side 7
- 2.3 Tilrettelegging for reiselivsnæringa side 7
- 2.4 Marin forsøpling side 7

3.0 Rammebetingelser og utfordringer

- 3.1 Mehamn side 8
- 3.2 Gamvik side 10
- 3.3 Skjånes side 11
- 3.4 Langfjordnes side 12
- 3.5 Nervei side 13
- 3.6 Laggo side 14

4.0 Tiltaksplan og ansvar

- 4.1 Tiltak for Mehamn havn side 15
- 4.2 Tiltak for Gamvik havn side 15
- 4.3 Tiltak for Skjånes havn side 16
- 4.4 Tiltak for Langfjordnes havn side 16
- 4.5 Tiltak for Nervei havn side 17

Vedlegg

- Vedlegg 1: Referat fra innspills-møter side 19
- Vedlegg 2: Kartmateriale side 29
- Vedlegg 3: Miljø- og sikkerhetskrav side 34
- Vedlegg 4: Statistikk for ilandføring/antall fartøy side 36
- Vedlegg 5: Retningslinjer for flytebrygger side 36

Kildehenvisning

Forord

Havnene i kommunen er et knutepunkt mellom sjø og land og en forutsetning for næringsutvikling og fremtidig vekst.

Denne planen viser hvordan Gamvik-Nordkyn Havn KF i samarbeid med innbyggerne i kommunen ser for seg utvikling av havneområdene frem mot 2023. Om det blir som ønsket og planlagt avhenger av hvordan politikerne prioriterer, hvilke ressurser som er til rådighet og om de utviklingstrekkene vi ser for oss i dag vil slå til.

Det gjør at planen må være et levende dokument som årlig rulleres for at det skal kunne være det styringsverktøyet kommunen har behov for.

Gamvik-Nordkyn Havn KF (GNH) ble stiftet i 2008 og overtok ansvaret for utvikling og forvaltning av kommunens havner fra Nordkyn Eiendom- og Havneutvikling AS.

I henhold til vedtektene skal GNH er Gamvik kommunes havnefaglige organ ivareta de administrative og forvaltningsmessige oppgaver Gamvik kommune er tillagt etter havne- og farvannsloven og bestemmelsene gitt i medhold av denne loven.

GNH skal sørge for en rasjonell og effektiv havnedrift, føre tilsyn med trafikken i Gamvik havnedistrikt og forvalte Gamvik kommunes havnekasses eiendommer, innretninger og andre aktiva i samsvar med havne- og farvannsloven og med sikte på en best mulig ressursutnyttelse for havnens brukere og kommunen.

For å opprettholde og videreutvikle Gamvik-Nordkyn Havn og havnens trafikkgrunnlag kan GNH engasjere seg i havnetilknyttet virksomhet når dette er fordelaktig og hensiktsmessig for Gamvik kommunes havnevirksomhet.

Siden etableringen har GNH utført oppgaver som blant annet utbedring av Nordkynterminalen, oppgradering av dampskipskaia, utbedre kaianlegg og arbeid med flytebryggene i kommunen. GNH har også bidratt i utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser/vurderinger og avfallsplaner. Daglig leder er Torfinn Vassvik.

GNH ledes av havnestyret med styreleder er Marius Nilsen.

Arbeidet har vært ledet av Gamvik-Nordkyn Havn KF med daglig leder Torfinn Vassvik og styreleder Marius Nilsen. Prosjektgruppen har vært styret i GNH og utarbeidelse av planen er gjennomført av Torill Olsen, Formidlingskraft AS i samarbeid med styringsgruppa.

Åpne møter om innspill til havneplanen har vært gjennomført i Mehamn, Gamvik, Skjånes, Langfjordnes og Nervei. Referat fra alle møtene følger vedlagt.

1.0 Innledning

Ny lov om havner og farvann [Prop. 86 L \(2018-2019\)](#) ble vedtatt i Stortinget 4. juni 2019 og trer i kraft 1. januar 2020. Loven vil blant annet gi betydning for kommunenes myndighet -og ansvar for sitt sjøområde.

Loven erstatter dagens havne- og farvannslov (2009) og loslov (2014). Formålet med den nye havne- og farvannsloven er å støtte opp under målene for transportpolitikken, blant annet å fremme sjøtransport som transportform og å legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennlig drift av havner og bruk av farvann. Loven skal også ivareta nasjonale forsvars- og beredskapsinteresser.

For kommunene gjøres det endringer i reglene om krav til drift av havn og havnekapital, ansvar for fremkommelighet og regulering av ferdsel i kommunens sjøområde.

Havneplanen er et viktig styringsredskap for kommunen med tanke på å prioritere og styre utbygging av havner i kommunen. Planen omfatter både en generell beskrivelse av dagens situasjon og konkrete forslag til tiltak i planperioden.

1.1 Mål og strategier

Det er en målsetting at havneforholdene i Gamvik kommune til enhver tid skal ligge i forkant av nasjonale og internasjonale krav til havnens utforming og sikkerhet. På den måten vil kommunen fremstå som en pålitelig og sikkerhetsmessig trygg havn overfor lokale og nasjonale havnebrukere.

Havna er en viktig viktig aktør for næringsutvikling i kommunen og for å ivareta framtidige brukeres behov for etableringer i sjø- og sjørelaterte områder i kommunen.

Den strategiske rammebetingelsen for havneplanen er å bidra til at Gamvik kommune blir mer attraktiv for næringsvirksomhet i havnenære områder, både for å styrke eksisterende næringsliv og tiltrekke seg ny aktivitet.

Havneplanen er en sektorplan som inngår som en del av kommunens øvrige planverk. Den er et viktig styringsredskap for kommunen med tanke på å prioritere og styre utbygging av havner og legge til rette for infrastruktur tilknyttet havneformål.

Planen omfatter situasjonsbeskrivelser, mål/strategier og forslag til tiltak i planperioden.



Havneplanens overordna målsetting er å bidra til at Gamvik kommune tilrettelegger havneområdene i Mehamn, Gamvik, Skjånes, Langfjordnes, Nervei og Laggo for å bidra til at

1. Fiskere og fiskerirelatert virksomhet har moderne infrastruktur og fasiliteter for å drive næring
2. Det legges til rette for at fiskerinæringa og reiselivsnæringa kan benytte havneområdene som «utstillingsvindu» for turister og besøkende.
3. Gamvik kommune blir et mer attraktivt sted som tiltrekker seg nye innbyggere og ny aktivitet
4. Miljø- og forurensing ikke forsøpler og ødelegger havneområdene
5. Tilrettelegge havneforholdene slik at fiskefartøy velger å komme til Gamvik kommune

1.2 Rammebetingelser for fremtidig utvikling

De nasjonale forventningene som er uttalt i [Lov om havner og farvann \(havne- og farvannsloven\)](#) er at kommunene skal ha

- Gode og effektive planprosesser
- Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling
- Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder

[Fiskeridirektoratets retningslinjer for arbeid med kystsoneplanlegging:](#)

«Havne- og farvannslovens § 9, jfr. § 7 gir bestemmelser for behandling av alle typer utbygging i sjø, mudring og dumping, utlegging av elektriske og fiberoptiske kabler, samt vann og avløpsrør jfr. § 27. Den som har myndighet etter havne- og farvannsloven skal vurdere ev. konflikt mellom tiltaket og fiskeriinteressene. Det skal også tas hensyn til det biologiske mangfoldet ved behandling av søknad om tiltak, jf. § 30.

Det er imidlertid viktig å være klar over at der det er planlagt i sjø i en kommune, skal utbyggingstiltak, utlegging av kabler og rør med mer behandles etter plan- og bygningsloven i tillegg til havne- og farvannsloven. Dersom tiltaket er i strid med planformålet og regionale og nasjonale interesser Fiskeridirektoratet skal ivareta, skal en fraråde og eventuelt påklage tiltaket.

I mange tilfeller er områdene regulert/planlagt til flerbruksformål dvs. natur, fiske, ferdsel, friluftsliv og ev. også akvakultur, og for eksempel utlegging av kabel/rør i slike områder krever dispensasjon fra formålene, jf. § 32.

Havne- og farvannsloven har et eget kapittel som tillatelse og krav til tiltak mv. Dette er kapittel 4 i loven. En rekke tiltak krever tillatelse fra kommunen etter havne- og farvannsloven og plan- og bygningsloven. Alle typer tiltak som kan påvirke sikkerheten eller fremkommeligheten i farvannet, krever tillatelse fra myndighetene, jf. § 27. Dette omfatter også tiltak på land, så fremt det påvirker sikkerheten eller fremkommeligheten i det tilliggende farvannet. Videre vil tiltak som kan være av betydning for Forsvarets eller Kystverkets anlegg, innretninger eller virksomhet, kreve tillatelse fra Kystverket, jf. § 28.»

Utviklingen i Gamvik kommune er positiv med stor aktivitet i alle deler av fiskerinæringen. Det foreligger også planer om oppdrettsvirksomhet og det knytter seg forventninger om reiselivsnæringa potensiale for utvikling.

Gamvik kommune har ikke et oppdatert planverk for havneutvikling. Det gjør at politiske prioriteringer og ressursfordelingen ikke følger en nødvendig plan for utvikling av kommunen.

Som del av planarbeidet er denne handlingsplanen utformet etter prioritering av innspill. Tiltakene er fremkommet etter dialog med brukerne i havnene i hele kommunen gjennom åpne møter. Havnestyret skal rullere handlingsplanen årlig.

I Kommuneplanens arealdel for Gamvik 2020–2032 er det vedtatte rammebetingelser som ligger til grunn for Havneplanen prioriteringer (sitat):

«Aktuelle småbåthavnområder i Mehann, Gamvik og Skjånes inngår enten i reguleringsplaner som videreføres eller plankravområdet KB05 Skjånes havn. Det er ikke vurdert som nødvendig å avsette andre områder til småbåthavn utover disse.

I revidert planforslaget er ingen områder til ferdsel avsatt spesifikt. Eksisterende farleder på plankartets sjøareal er markert med linje (sosikode 1161) og forutsettes behandlet med den tilstrekkelige bredde som skipsfarten krever. Kilde for farled er hoved- og bileder fra Kystverkets karttjeneste Kystinfo.no.

Etter høring og offentlig ettersyn av arealdelen ble de da foreslåtte områdene til ferdsel, Sørfjorden og Barden, omgjort til AB01 Sørfjorden (annen bebyggelse og anlegg) og Barden ble innlemmet i områdereguleringen for Gamvik havn. Begge områdene ble likevel konsekvensutredet overordnet i dette planforslaget

Aktuelle småbåthavnområder i Mehann, Gamvik og Skjånes inngår enten i reguleringsplaner som videreføres eller plankravområdet KB05 Skjånes havn. Det er ikke vurdert som nødvendig å avsette andre områder til småbåthavn utover disse.»

2.0 Utviklingstrekk i Gamvik kommune

Gamvik kommune har 1169 innbyggere pr. 1.1.2020, en økning på nær 18 % på 9 år. Økningen har i hovedsak kommet i kommunesenteret Mehann, men også Gamvik har hatt en befolkningsvekst som stort sett skyldes arbeidsinnvandring på grunn av økt aktivitet i fiskerinæringen.

Skjånes og Nervei har hatt en stabil befolkningsutvikling, mens Langfjordnes og Laggo har hatt negativ befolkningsvekst over år.

Hovednæringsvirksomhet i kommunen er fisk- og fiskerirelatert virksomhet i tillegg til sysselsetting innenfor offentlig virksomhet, men også fremtidig behov for havnefasiliteter for reiselivsnæringen er viktig å tilrettelegge for.

Infrastrukturen er relativt godt utbygd, med unntak av de veiløse bygdene i Langfjordnes, Nervei og Laggo. Utfordringene er værforholdene vinterstid som ofte fører til stengte veier. Det påvirker blant annet regulariteten for eksportnæringene.

2.1. Fiskerinæringen

Fiskerinæringen er den viktigste bruker av havneområdene, det gjelder både fartøy og fiskeindustrien som er avhengig av logistikk som ivaretar næringens behov for tilgjengelighet, infrastruktur og sikkerhet.

Utviklingen i fiskerinæringa har vært positiv særlig for fiskerne. Videreforedlinga har imidlertid blitt svekket over år, og har gjort at fiskerinæringa totalt sett har fått en lavere sysselsetting, spesielt når det gjelder kvinneandelen i fiskeindustrien.

Strukturen i norsk fiskeindustri er i konstant endring. Over tid har vi sett en tydelig utvikling mot færre bedrifter og færre ansatte, og med industri på færre steder, viser rapport fra Nofima «Strukturelle endringer i fiskeindustrien. Drivkrefter og konsekvenser (2018).

Fra 2018 til 2019 har antall sysselsatte i fiskeindustrien i Gamvik kommune gått ned fra 120 til 109. Årsaken er i hovedsak ustabil råstofftilgang, selv om andelen fiskere og kvantum i kommune øker.

Situasjonen er imidlertid positiv når det gjelder andel fiskere.

I Gamvik kommune er det registrert 107 fiskere i fiskermantallet i 2020. Det er nær en dobling fra 2009 da det kun var registrert 45 fiskere.

Andelen kvinnelige fiskere har hatt en formidabel økning de siste 10 årene, fra 29 i 2009 til 82 i 2020, Det viser tall fra fiskeridirektoratet.

2.2. Tilrettelegging for fremtidig oppdrettsvirksomhet

Oppdrettsnæringen har foreløpig ikke etablert seg i kommunen, men kan i fremtiden skape behov for tilrettelegging av havneforhold, sjøareal og lagring.

Krav til oppdrettsanlegg/smoltanlegg i Normannset gjør at det må lages en arealplan for Normannset; Utrede muligheter for f.eks oljeindustrien og andre aktører som vil inn. Forstudie skal lages for å utrede muligheter og det skal søkes RUP-midler.

2.3. Tilrettelegging for reiselivsnæringen

Reiselivsnæringen er i vekst, og behovet for oppgradering av kaier, flytebrygger og andre havnefasiliteter er ventet å øke i årene som kommer. Både i Mehamn (Mehamn Brygge og Rorbue og Nissehuset) og på Langfjordnes (Langfjordnes Gjestegård) ser man en økning av turister og andre besøkende som kommer sjøveien og/eller bruker kaiene som uterestaurant, festivaltelt o.l.

Tilrettelegging for turisme og aktiviteter i havna er kommunens ansvar. Det innebærer å rydde søppel og tilse at bruk og andre fiskerirelatert utstyr ryddes, og at sikkerheten oppdateres. Hurtigruta og andre turister som kommer sjøveien foretrekker havneforhold og kaianlegg som innbyr til besøk.

Å rigge havna for reiselivsaktivitet krever en grundig utredning og en konkret plan med forslag til tiltak som kan gi et grunnlag for politiske prioriteringer for havnene i kommunen.

2.4. Marin forsøpling

«Hvert år havner 8-12 millioner tonn plastsøppel i havet. Dersom vi ikke gjør noe nå, vil det om 30 år være mer plast (i vekt) enn fisk i havet.»

Fylkesmannen i Troms og Finnmark

Havneområdet er viktig for fiskeri- og transportnæringen, men er også et utstillingsvindu for kommunen. Kaier og fiskerianlegg som står til nedfalls, gamle kraner, ustelte lagerbygninger, gamle garn og fiskerirelatert søppel innbyr ikke til besøk, og gir et negativt inntrykk av stedet.

Marin forsøpling av lokale havneområder er et problem langs hele kysten. [Fylkesmannen i Troms og Finnmark](#) understreker at kommunene er sentrale i gjennomføring av nasjonal klima- og miljøpolitikk, og har en viktig rolle med å stoppe marin forsøpling i lokalmiljøet.

«Kommunen har ansvar for å følge opp forsøplingssaker. Mye av det avfallet vi ikke tar vare på, havner trolig i havet. Derfor er det svært viktig at kommunene prioriterer og følger opp disse sakene spesielt.

I tillegg har kommunene som «forurensere» ansvar for å følge opp utslipp fra avløpsanlegg, som er en viktig kilde til - og transportvei for mikroplastutslipp til havet.»

3.0. Rammebetingelser og utfordringer

Utgangspunktet for å velge hvilke tiltak som skal prioriteres i en havneplan er å få en oversikt over hvilke utfordringer og rammebetingelser som stedene i kommunen opplever. Derfor har det vært arrangert åpne møter Nervei, Langfjordnes, Skjånes, Gamvik og Mehamn der organisasjoner/bedrifter/befolkningen har vært invitert til å gi en oversikt over hvilke utfordringer de opplever.

3.1. Mehamn



Foto: Torill Olsen

I 2018 ble det utarbeidet en planbeskrivelse og konsekvensutredning om [forslag til områderegulering for Mehamn havn](#). Kommunen var selv forslagsstiller og planen ble utarbeidet av Rambøll. Hovedkonklusjonen fra utredningen er at

«Mehamn havn representerer svært egnede og attraktive næringsarealer til fiskeri og sjørettet virksomhet i Gamvik kommune. Reguleringsplanen har til formål å legge til rette for videreutvikling av sjø- og landarealer i Mehamn havn til i hovedsak havneformål og næringsvirksomhet. Fiskerirelatert virksomhet, bebyggelse og anlegg har prioritet i arealbruken på land og i sjø, jmfør også statusen som statlig fiskerihavn.»

I tillegg foreligger det 4 reguleringsplaner for havneområdet i Mehamn:

Reguleringsplan for industriområde langsrv. 888 (plan id1999.01)

Reguleringsplan for Mehamnsentrum (plan id 2000.01)

Reguleringsplan for Varholmen-Flatholmen (plan id 2007.01)

Reguleringsplan for molo Hamneset (plan id 2014.02)

Dette er planverk som gir rammer, retningslinjer og anbefalinger for videre planlegging av havneområdet i Mehamn, og sentral for den politiske behandlingen av havneplanen.

Mehamn er et fiskerisamfunn og det stedet i Gamvik kommune som har flest fiskere, større kaianlegg, flere fiskeindustrianlegg, samt anløp av hurtigruten og en reiselivsnæring som er under utvikling og som er avhengig av tilrettelegging for fremtidig vekst.

Et av de største utfordringene for Mehamn havn er mudring av havna, slik at større båter kommer inn. Finansieringa er imidlertid ikke på plass. Arbeidet med å finne løsninger for hvor muddermassen skal dumpes.

Kloakk er et problem, det slippes ut i havna fordi havnerelaterte områder ikke er koplet til kloakksystemet. De som ikke er tilknyttet kommunens kloakkavløp må pålegges tilknytning.

Det er svært mange gamle bygg som eies av private som har fått rivningsordre, men likevel ikke har gjort noe. Det skjemmer havna, og ser ut som en søppelplass. Gamvik Nordkyn havn har ikke ansvar for bygg ved havna, det er det kommunen som har. Havnestyret har gitt beskjed til teknisk sjef om at noe må gjøres.

Forurensing i havna er en utfordring, derfor bør vi ha en havn for miljø. Det er stort behov for lagringsrom for redskaper, søppelhåndtering osv. Havna kan være en pådriver for hvordan det ser ut i havna.

Et fullstendig referat er tilgjengelig som vedlegg.

3.2. Gamvik



Foto: Torill Olsen

Gamvik havn representerer svært egnede og attraktive næringsarealer til fiskeri og sjørettet virksomhet i Gamvik kommune. Reguleringsplanen har til formål å legge til rette for en framtidrettet arealbruk innen havneområdet fra Kåvkjosen til Flintodden, herunder tilrettelegging for nødvendige havnetiltak som mudring, deponering og moloforlengelse, jfr. [Planbeskrivelse for Gamvik havn](#).

Hovedmålet med forslaget til områderegulering for Gamvik havn er å legge forholdene til rette for god steds- og næringsutvikling og havnetiltak gjennom en samlet plan for arealbruken i og rundt havna.

Planforslaget regulerer 37,8 daa til fiskeindustri rundt og øst for dagens fiskebruk (Gamvik Seafood AS). Deler av dette er utfyllingsareal i sjø som kan vinnes dersom havnearealet utdypes. I tillegg kommer et bakareal på vel 56 daa nordover på Flintodden som kan nyttiggjøres.

Her er et tidligere stein-/massetak nærmest Strandveien. Et reserveareal på vel 45 daa foreslås reservert næringsvirksomhet ved Beritbukta. Dagens butikk og gjestgiveri er foreslått regulert til kombinasjonsformål av bolig, forretning og næringsvirksomhet. For øvrig legger planen opp til ny boligbebyggelse i form av fortetting og en ny boliggate mot Kåvneset (inntil 12 nye boligtomter).

Mudring av kaia (ned 7,3 meter, 80 meter ut) er allerede vedtatt og bevilget penger til. Det er viktig å styrke flytebryggekapasiteten. Havna er begrenset pga. grunnforhold og vær.

Utfordringen er å få mer industriareal på land for fiskeriaktivitet, f.eks. reke, landbasert oppdrett, tang/tare.

Det er også knapphet på liggeplass i havna fordi man ikke får tatt ut potensialet for fiskebruket. Det trengs et sted å ta opp båten (slipvogn) for yrkesfiskere.

Et fullstendig referat er tilgjengelig som vedlegg.

3.3. Skjånes



Foto: Svein Lund, Naturvernforbundet

I 2019 gikk Lyderfisk AS inn på eiersiden i Skjånesbruken. Svein Lyder sier at de vil overta brygger hvis noen skal legges ned. Men det er behov for flere fiskehjeller, problemet er dårlig plass. En annen utfordring er at det er få boliger. Nye boligfelt og arealplan må sjekkes.

Vi er opptatt av lokalt ansvar, at folk selv går sammen for å løse et problem, så vi arrangerer dugnad når det er nødvendig. Det er behov for fiskehjeller og det kan løses ved å få leie arealer på nedsiden av kirkegården.

Ønsker årlig møte og befaring med havnestyret.

Sjøpplhåndtering er et problem. Kommunen må lage regler for sjøpplhåndtering – eks avgift på båten kr 1000 pr år. Her må GNH ta ansvar.

Enkle kraner (vinsj) bør ordnes på nåværende kai. Vi mener også at det må mudres utenfor kaia. Brukere kan gå sammen og få støtte eks. fra Sametinget.

Strømuttak på den kommunale kaia må ordnes og en løsning med brøyting av kaia er viktig å få på plass. For oss er småbåthavn å foretrekke fremfor molo.

Et fullstendig referat er tilgjengelig som vedlegg.

3.4. Langfjordnes



Foto: Johan Isak Niska

Utviklingen er bekymringsfull med bakgrunn i at det kun er 7 fastboende og en som driver fiske fra Langfjordnes. Det er imidlertid etablert en reiselivsbedrift på stedet som har betydelig utviklingspotensialet. Men for å tiltrekke seg turister og flere fiskere må infrastrukturen være tilstede. Det gjelder blant annet kaianlegg, veier, gode havneforhold, sikkerhet og beredskap.

Den kommunale kaia må rustes opp slik at den kan være i stand til å handtere kommunikasjon med omverden. Så lenge det er båt som er eneste ferdselsåren til og fra Langfjordnes, bør kommunen ivareta beredskap og sikkerhet til befolkninga på Langfjordnes ved å sørge for at den kommunale kaia er i stand til å fylle denne funksjonen.

Det er etterspørsel etter hyttetomter på Langfjordnes. Men så lenge nedlagte småbruk defineres som LNF-områder kan de ikke benyttes til hyttebygging. Reindrifta setter seg mot hyttebygging med argumenter om at det er reinbeiteområder/reintrekk. Dette hindrer utvikling og mulighet for vekst både for fiskeri og turisme.

Det er svært dårlig mobil og nettforhold på Langfjordnes. Det er en stor utfordring ift beredskap, sikkerhet, næringsutvikling og attraktivitet for nye innbyggere/fiskere/ næringsutøvere.

Avfallshåndtering og avløp må bedres: Det må settes containere på kommunal kai for ulike typer søppel. Containeren må tømmes minst 2 ganger pr. år. Ansvarlig: Kommunen

Mudring av havna er viktig. Over år har havna blitt grunnere og det er vanskelig for båter å komme inn i havna. Tiltaket har høy prioritet.

Det må bygges molo. Det er en forutsetning for bedre havneforhold, samt å få en flytebrygge som er viktig både for fiskebåter og fritidsbåter.

Kran, lys og strømuttak må settes opp på den kommunale kaia. Bedre lys på skjæret for innseilinga til Langfjordnes av sikkerhetshensyn (Kystverket). Viktig infrastruktur: Det må jobbes for å få en sikker mobil- og nettilgang. Fiskere trenger det for sikkerhet og fangstrapportering, og for ny aktivitet er det helt nødvendig.

Grusing av bygdeveien (2 km). Bygdeveien må grøftes og på sine plasser heves. Etablere en enkel bygdevei/turistløype fra 888.

Det er behov for bølgedemper foran flytebrygga. Når det er Nordøst og Østlig vind kan det bli være vanskelig å ligge ved flytebrygga. Ruste opp den kommunale kaia slik at den kan være i stand til å handtere kommunikasjon med omverden.

Et fullstendig referat er tilgjengelig som vedlegg.

3.5. Nervei



Foto: Torill Olsen

Utfordringene er knyttet til at deler av strandlinja, kaianlegg og fiskehjeller er privateid, og potensielt landareal er bundet opp til landbruksformål og fritidseiendommer. For nye fiskere er det ikke kaianlegg og fiskehjeller tilgjengelig. For fiskerinæringa er det ikke sjøbuer ved flytebrygga for lagring av fiskeutstyr/bruk, og det må settes opp mottak av oljer og søppel fra fiskeflåten.

Det mangler vanntilførsel for rengjøring og spyling av båt og bruk. I tillegg er veien til flytebrygga dårlig, i likhet med øvrige veier i bygda pga. manglende vedlikehold. Moderne infrastruktur som stabil nettilgang og telefonforbindelse er ikke tilfredsstillende. Nervei har kommunikasjonsutfordringer fordi veien ikke har god nok standard, ikke er godkjent og ikke åpen om vinteren. Hurtigbåtanløp er ikke tilfredsstillende. Økning i antall turister skaper utfordringer i forhold til bruk av naturen, parkering, søppelhåndtering osv. Antall turister vil øke i årene fremover og utfordre fasilitetene både i havneområdet og i naturen rundt Nervei.

Ved opprusting av flytebrygga, fasilitetene rundt, veien til og fra og en god eierstruktur der kommunen eier brygga og fiskerne leier, vil det gjøre Nervei mer attraktiv å ro fra. En tilleggs-kai med kran vil også avhjelpe situasjonen for fiskerne og tiltrekke seg nye.

Sikre den digitale infrastrukturen på Nervei slik at fiskere og bønder kan drive næringsvirksomhet på stedet og at beredskapen ved sykdom blir forsvarlig.

Det er viktig at de som leier fiskemottaket får gode muligheter for transport av sine varer krabbe/fisk (også infrastrukturen må fungere for dem).

I et fremtidsperspektiv vil turismen øke, noe som krever tilrettelegging og potensiell inntjening for bygdefolket. Det er mulig å bruke området rundt Flerbrukshuset tilrettelagt for parkering av bil/campingvogn/bobil, toalett/dusj, søppelhåndtering, benker osv. inngjerdet og til leie mot betaling.

Vedlikeholdet av veien i bygda er så krevende og dyrt, at det bør undersøkes om det ikke er bedre å asfaltere veien. Strandlinja vestover mot Liggervika kan reguleres til hyttebygging for utleie til turister. Gravplass til Nervei. I dag er det kun kirkegård på Skjånes. Lysløype for skigåing om vinteren og tursti om sommeren. Private eiere leier ut fiskehjeller og kaianlegg til nye fiskere.

Et fullstendig referat er tilgjengelig som vedlegg.

3.6. Laggo



Foto: Rune Hårek Alvestad

Det har ikke blitt gjennomført innspills-møte i Laggo. Det bor kun én fastboende på stedet, men er et populært hytteområde. Det er ingen veiforbindelse til Laggo, kun hurtigbåt fra Skjånes eller Smalfjord. Stabilt anløp er viktig for stedet. Det er en kommunal kai i Laggo.

Laggo-elva er en svært populær lakseelv og tiltrekker mange turister om sommeren. Tilrettelegging for økning i turiststrømmen i forhold til søppelhåndtering, informasjon og ankomstmuligheter er viktig.

4.0 Tiltaksplan og ansvar

4.1. Tiltak for Mehamn havn

Tiltak	Ansvar for gjennomføring	Tidsfrist	Kommentarer
1) Utvide flytebryggekapasiteten ved det gamle Isanlegget			Planlegging og søke midler
2) Mudring av havna			Arbeid igangsatt, men finansieringa er ikke på plass.
3) Løse kloakk-problemet i havna			Kommunen skal legge kloakkrør bort fra havneområdet
4) Undersøke mulighet for å bli miljøhavn for å redusere utslipp fra havnedriften gjennom flere tiltak.			Nasjonalt prosjekt, utarbeide en enkel mulighetsstudie og søke finansiering.
5) «Rom for fiskere» - lagringsrom for redskaper og miljøvennlig søppelhåndtering			En enkel kartlegging og kostnadsplan, søke eksterne midler
6) Oppdrettsanlegg/smoltanlegg i Normannset			Forstudie utarbeides for å utrede muligheter. Søke RUP-midler.
7) Rivning av felleferdige bygg i havna. Det skal gis rivningsordre til eiere etter kartlegging om hvem som eier bygninger.			Havnestyret har gitt beskjed til teknisk sjef om at tiltaket iverksettes. Avventer svar.
8) Reiselivsnæringas behov for tilrettelegging i havna			Utarbeide en del-plan
9) Etablere næringsforum			Nærings sjefen innkaller til møte
10) Etablere ladestasjoner ved havna			Undersøke eksterne finansieringsmuligheter.

4.2. Tiltak for Gamvik havn

Tiltak	Ansvar for gjennomføring	Tidsfrist	Kommentarer
1) Mudring av havna			Vedtatt og bevilget penger
2) Flytebrygge			Utvide flytebryggekapasiteten. Viktig for både fiskebåter og fritidsbåter.
3) Ny molo			Vedtatt og bevilget penger
4) Øke tilgang til næringsareal for fiskeriaktivitet og annen sjøretta virksomhet			Behovsvurdering og økonomiske anslag (enkel plan)
5) Tilrettelegge areal for turisme			Utarbeide en behovskartlegging og forslag til eksterne finansiering

4.3. Tiltak for Skjånes havn

Tiltak	Ansvar for gjennomføring	Tidsfrist	Kommentarer
1) Nye regler og system for søppelhåndtering			Få oversikt over behov, planlegge gjennomføring og finne finansieringsløsninger
2) Flere fiskehjeller			Undersøke private arealer f.eks. nede ved kirkegården
3) Liggeplass for båter			Finne løsninger for å få flere liggeplasser for båter. Kort kartlegging og finansieringsforslag.
4) Fylle igjen deler av havna			Vedtatt og arbeidet er sendt ut på anbud.
5) Landstrøm på flytebrygga.			Uttak er lovet.
6) Flere boliger på Skjånes.			Det er ikke boliger nok på Skjånes til å få flere arbeidsfolk til stedet. Det er et problem for vekst i fiskeriene. Hva med Hamrøymodellen?
7) Vann til flytebryggene			Haster.
8) Enkle kraner (vinsj) bør ordnes på nåværende kai.			Kostnader og tidsplan.
9) Mudring			Undersøke hvor mye masse må ut og hva det koster.
10) Havnestyret oftere på befaring, samt årlige møter med Havnestyret			Tidsplan for gjennomføring

4.4. Tiltak for Langfjordnes havn

Tiltak	Ansvar for gjennomføring	Tidsfrist	Kommentarer
1) Opprustning av kommunal kai: Kran, lys og strømuttak.			Siste års usikkerhet med privat kaieier er ikke tilfredsstillende.
2) Sikre mobil- og nettilgang			Beredskapshensyn og forutsetning for å drive næringsvirksomhet.
3) Avfallshåndtering må bedres.			Containere settes ut på kommunal kai for ulik type søppel.
4 Mudring av havna og bygging av molo.			Tiltaket må utredes, kostnadsvurderes og politisk behandlet.
5) Etablere en enkel bygdevei			Utbedring og grusing. Utredes.
6) Legge til rette for hyttetomter			Utredes. Innspill til arealplan.
7) Bølgedempere foran flytebrygga			Kostnader og tidsplan.
8) Bedre lys på skjæret for innseilinga til Langfjordnes av sikkerhetshensyn.			Kystverket.
9) Etablere en enkel bygdevei/turistløype fra 888 ved værstasjonen like nord om Reinoksvannan og ned til Langfjordnes.			Utredes.

4.5. Tiltak for Nervei havn

Tiltak	Ansvar for gjennomføring	Tidsfrist	Kommentarer
1) Sette opp sjøbuer ved flytebrygga.			Sikring av utstyr og hindre visuell forsøpling.
2) Etablere mottak av olje og søppel fra fiskeflåten			Pålagt av miljøhensyn.
3) Vanntilførsel for rengjøring av båt og bruk.			En kort kartlegging av hva det koster og hvem som skal ta arbeidet.
4) Utbedre veien til flytebrygga			Tiltaket må utredes, kostnadsberegnes og politisk behandles.
5) Sikre digital infrastruktur			Analysere utfordringene og finne robuste løsninger. Begrunnelse: Beredskap, sikkerhet, forutsetning for bolyst og næringsutvikling.
6) Hurtigbåtanløp må bedres			Sikre næringsutøvelse og forutsigbarhet og sikkerhet for reisende.
7) Ny tilleggs-kai med kran			Utrede behov, kostnader og potensielle finansieringskilder.

-
- Vedlegg 1: Referat fra innspills-møter
Vedlegg 2: Kartmateriale
Vedlegg 3: Miljø- og sikkerhetskrav
Vedlegg 4: Statistikk for ilandføring/antall fartøy
Vedlegg 5: Retningslinjer for flytebrygger

Kilder

[Kommuneplanens arealdel 2017 - 2030. Planbeskrivelse](#)

[Tiltaksanalyse for Laksefjorden og Nordkinnhalvøya vannområde](#)

[Lov om havner og farvann \(havne- og farvannsloven\)](#)

[Gamvik kommunes planstrategi 2017 - 2019](#)

[Retningslinjer for arbeid med kystsoneplanlegging i Fiskeridirektoratet](#)

[Kommuneprofilen.no: Antall sysselsatte etter detaljert næringsområde.](#)

[SSB.no: Kommunefakta Gamvik kommune](#)

[Rapport fra Nofima «Strukturelle endringer i fiskeindustrien. Drivkrefter og konsekvenser» \(2018\)](#)

[Fylkesmannen i Troms og Finnmark - Marin forsøpling](#)

[Gamvik kommune - Områderegulering for Mehann havn - 09.2018](#)

[Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen](#)

[Regional transportplan for Finnmark 2014-2023](#)

[Fiskeslag fisket i Gamvik kommune over tid](#)

[Prioritering av tiltak i fiskerihavner og farleder tar utgangspunkt i Kystverkets langsiktige handlingsplan.](#)

Vedlegg 1: Referat fra innspills-møter

Referat - innspillsmøte Mehamn

Tidspunkt – 3.9.2019

Tilstede:

Marius Nilsen, Torfinn Vassvik, Jens Fermann, Stein-Arild Olaussen, Inge Bjørn Hansen m.fl.

Innspill til Havneplanen

Forslag

Det som allerede er bestemt skal gjøres i havna er finansiert (anbud: 6 mill).

1. Flytebrygge ved gamle Isanlegget (tåle båter, det er dybde, areal osv.)
2. Det jobbes med mudring allerede slik at store båter kommer inn, men finansiering ikke på plass (forprosjektet/forarbeid fra Kystverket må inn i planen).
3. For kommunen sin del er det viktig å vite hvor muddermassene skal gjøres av (blåleire). Det arbeidet er i gang. Samtidig som med Gamvik havn vil det spare staten for 10 millioner hvis det gjøres samtidig som mudring i Gamvik.
4. Kloakk er et problem, det slippes ut i havna fordi havnerelaterte områder ikke er koplet til kloakksystemet. Kommunen må legge kloakkrørene lenger ut i havet.
5. Bygg som eies av privatfolk og som det er rivningsordre på må fjernes. Mange falleferdige bygg gjør at det ser ut som en søppelplass og blir behandlet som det. Gamvik Nordkyn havn har ikke ansvar for bygg ved havna, det er kommunen som har. Havnestyret har gitt beskjed til teknisk sjef om at noe må gjøres. Havnestyret må si at vi produserer mat, det kan ikke se sånn ut, rydde opp. Ta en beslutning.
6. Forslag: Kan havna være ei miljøhavn – nasjonalt prosjekt (eierløs avfall), kopler ordninger, miljøavfall – i Vardø har de laget et program med en visjon om miljøet.
7. Kai som eies av Finnmarksfisk kan Gamvik Nordkyn havn gjøre noe med.
8. Forslag til en situasjonsanalyse for å finne ut hvem som eier hva av bygg tilknyttet havna.
9. Det må lages en visjon for havna i Mehamn
10. Finnmarksfisk vil ha et møteforum med de som har felles forslag. Hva med å opprette en næringshage?
11. I Fiskeriforum er for hele Nordkyn i siste møte fremkom innspill til havneplanen: areal for verksted, jo mer man kan tilby fiskeflåten jo flere båter kommer hit, det vil tiltrekke fremmedflåte.
12. Krav til oppdrettsanlegg/smoltanlegg i Normannset gjør at det må lages en arealplan for Normannset; Utrede muligheter for f.eks oljeindustrien og andre aktører som vil inn. Forstudie skal lages for å utrede muligheter og det skal søkes RUP-midler.
13. Vi må være en næringsvennlig kommune. Det var 50 fiskere i 2012, 110 i 2018. Det har vært en sterk vekst i fiskeriene de siste år. Hvis denne utviklinga fortsetter er det en solskinnshistorie.
14. Kaieiere må vi få innspill fra kommunen og havnestyret.
15. Det er stort behov for lagringsrom for redskaper, søppelhåndtering osv. Havna kan være en pådriver for hvordan det ser ut i havna.

-
16. Kommunen v/teknisk sjef har ansvaret for miljø i havna. Havna har ikke den myndigheten.
 17. Havneavgift og kaiavgift; All trafikk blir fakturert av havna.
 18. Elektronisk overvåking av havna kommer til høsten, slik at kontrollfunksjonene fungerer bedre.
 19. Er det satt av tomt for et eventuelt verksted? Arealplanen er vedtatt.
 20. Ønske å ha et område til havne. Fylle ut området.
 21. Redningsskøyta skal være her.
 22. Planer for området der slipen står nå? Det er ikke registrert som slip, det er privat opptrekk.
 23. Vi må ha en havn for miljø, ladestasjoner må vi ha ved havna, det er for å slippe forurensing. (Nordkyn kraftlag lager ladestasjon for biler snart). Båtsfjord har fått støtte fra Enova for å lage ladestasjon, men Enova sier at det ikke er behov nok.
 24. Vi må gjennomføre infrastrukturelle tilrettelegginger.
 25. Vi ønsker en visjon som vi tegner og viser folk. Reiselivsnæringa og andre er avhengig av aktiviteten i havna.
 26. Alt vi gjør her i Mehamn er relatert til havna og aktiviteten der. Forslag: Stein-Arild innkaller til møte i Næringsforum.
 27. Egnebuene skulle vært kommunal eller privateid, slik at de kan leies av fiskere uten at det blir forskjell.
 28. Rom for fiskere (burom, fiskeredskaper) og søppelhåndtering må det gjøres noe med. Forslag: Kjøpe tjenester for å pålegge folk å gjøre det.

Referat - innspillmøte Gamvik

Tidspunkt: 3. september 2019 17.00 – 18.30

Sted: Gamvik

Møteleder: Torill Olsen (referent)

Tilstede:

Ulf Vassvik

Gunnar Pedersen

Torfinn Vassvik

Marius Nilsen

Gamvik hadde 219 innbyggere i 2019. Hovednæring er fiske, fiskeindustri og turisme. Etter at et islandsk selskap fikk i gang igjen det lokale fiskeforedlingsanlegget, har optimismen kommet tilbake til Gamvik. Nærbutikken spiller en svært viktig rolle som servicebedrift og møteplass for både unge og gamle.

Gamvik Seafood AS har blitt en suksess, med 50 arbeidsplasser og en årsumsetning på 75 millioner kroner.

Gamvik havn representerer svært egnede og attraktive næringsarealer til fiskeri og sjørettet virksomhet i Gamvik kommune. Reguleringsplanen har til formål å legge til rette for en framtidrettet arealbruk innen havneområdet fra Kåvkjosen til Flintodden, herunder tilrettelegging for nødvendige havnetiltak som mudring, deponering og moloforlengelse.

Innspill:

- Mudring av kaia (ned 7,3 meter, 80 meter ut) – vedtatt og bevilget penger
- Molo
- Muséet og Gamvik kommune (innspill som ikke er relevant for havneplanen)
- Mer industriareal på land
- Flytebryggekapasitet
- Mer næringsareal for fiskeriaktivitet areal for sjøretta virksomhet (eks. reke, landbasert oppdrett, tang/tare)
- dampskipskaia kan ikke brukes uten molo
- knapphet på liggeplass i havna for man ikke får tatt ut potensialet for fiskebruket
- havna driver i selvkost
- marin protein nært opp til oss – turistbedrifter
- turisme – ildsjeler/grunder
- Et sted å ta opp båten, slipvogn (slip), yrkesfiskere
- Fokus på et havneområdet.

Bakgrunnsinformasjon:

2018/12/18

Planbeskrivelse med konsekvensutredning til områderegulering for Gamvik havn. Oppdatert iht. endringer vedtatt under førstegangsbehandling og etter offentlig ettersyn.

Rambøll.

I samband med offentlig ettersyn av forslag til kommuneplanens arealdel ble det avholdt et folkemøte på Gamvik skole 21. august 2017. Dette var i høringsperioden til planprogrammet for Gamvik havn, og det ble notert innspill til dette planarbeidet i tillegg til kommuneplanen. Under gjengis hovedtrekket i innspillene til reguleringsplanen gitt fra frammøtte på møtet:

- Viktig å sikre tilstrekkelige bakarealer til kai- og havneområder.
- Ingen store båter som går inn til Kåvenområdet (grunt).
- Før det mudres i havneområdet må det settes av område(r) hvor mudringsmassene kan henlegges.
- Det opplyses om at Sædis (nå: Gamvik Seafood) etterspør hvor deres framtidige industriutvikling skal skje. Det er en mulighet å regulere området langs land vest for dagens anlegg. Legge mudringsmasser her.
- Steinbruddet bør avsluttes.

-
- Reguleringsplanen bør legge minst mulig begrensninger på bruken i området, og sikre mest mulig fleksibilitet; det være næring/industri, bolig, reiseliv, naust mm.
 - Flintastranda er verdifull, og bør ikke bygges ned. Vorrene ved Kirkeveikrysset og Beritbukta, samt brannstasjonen bør vernes/sikres.
 - Kan ev. legge opp til to-delning i arealbruken; bruk (som er veldig fleksibel) og områder til vern (stranda, vorren, brannstasjonen).
 - Mye trailertrafikk. Bør ha 30-sone langs Strandveien, mellom butikken og Herredshuset. Spesielt stor fare ved brua. Det ville vært bra med fortau som trafikksikkerhetstiltak. Unger bruker også området hvor Kirkeveien kommer ut i Strandveien til aking. Disse innspillene tar kommunen med seg til arbeidet med trafikksikkerhetsplanen (2018), da dette ikke styres direkte gjennom områdereguleringen.
 - Skade på moloene (alle tre) bør repareres. Spesielt nevnes imidlertid Flintoddmoloen. Når de først er skadet, øker skadeomfanget enda mer. Løse steiner er også farlig for unger og andre.
 - Rambergveien-Øvreveien bør utbedres, samt ytre del av Strandveien.
 - Barn oppholder seg mye rundt skolen og i området mellom butikken og torget.

Referat - Innspillmøte Langfjordnes

Tidspunkt: 22. august 2019 kl. 17.00 – 18.30
Sted: Langfjordnes hos Bente og Tore
Møteleder: Torill Olsen

Tilstede:

Solfrid Pettersen solfrid.pettersen@gmail.com
Bente Aust bentea@sgnord.no
Tore Wæraas torew@sgnord.no
Gunnbjørg Pettersen pettersen51@yahoo.no
Heidi Hansen ugla63@gmail.com
Olaug og Osvald Hansen os.vald44@hotmail.com
Roald Pettersen pettersen51@yahoo.no
nordrelangfjordnesbygdeforening@yahoo.no
Ove Hansen hanse.ove@gmail.com

Deltok ikke på møtet men har gitt innspill via mail:
Odin Bavda odin.bav@frisurf.no

Utfordringer og muligheter for Langfjordnes

Befolkningsutviklingen er bekymringsfull: I 1980 var det 67 fastboende i Langfjordnes, i 2019 er tallet 7.

Det er kun en båt som driver fiske fra Langfjordnes, men for å tiltrekke seg flere fiskere må infrastrukturen være tilstede.

Det gjelder kaianlegg, gode havneforhold, sikkerhet og beredskap osv. Slik det er nå er det ikke attraktivt for fiskere å ro fra Langfjordnes og forholdene tiltrekker heller ikke nye fiskere.

Den kommunale kaia må rustes opp slik at den kan være i stand til å handtere kommunikasjon med omverden. Siste års usikkerhet med privat kaieier er ikke til å leve med for oss som er fastboende.

Så lenge det er båt som er eneste ferdselsåren til og fra Langfjordnes, bør kommunen ivareta beredsskap og sikkerhet til befolkninga på Langfjordnes ved å sørge for at den kommunale kaia er i stand til å fylle denne funksjonen.

Det er etterspørsel etter hyttetomter på Langfjordnes. Men så lenge nedlagte småbruk defineres som LNF-områder kan de ikke benyttes til hyttebygging. Reindriffta setter seg mot hyttebygging med argumenter om at det er reinbeiteområder/reintrekk. Dette hindrer utvikling og mulighet for vekst både for fiskeri og turisme.

Forholdet til reindriffta og Sametingets regler er vanskelig, og regelverk komplisert. Det hindrer utvikling av næringsvirksomhet på Langfjordnes, spesielt mht. utvikling av reiselivet. Kystbefolkninga er bekymret for makta som sametinget har fått i forhold til utvikling av småsamfunn.

Det er svært dårlig mobil og nettforhold på Langfjordnes. Det er en stor utfordring ift beredskap, sikkerhet, næringsutvikling og attraktivitet for nye innbyggere/fiskere/næringsutøvere.

Svært mye av tilrettelegging, utbedring og initiativ til sikkerhet og vedlikehold av bygda har blitt gjennomført av Langfjordnes bygdelag de siste 3 årene :

Ny bru: kr. 60 000
15 nye strikkrenner: Egeninnsats
Nye gatelys: kr 100 000,
Utbedring av kommunekaia: kr 100 000
Flytebrygga: kr. 120 000 + kr. 60 000
Grillhytta: kr. 60 000
Kaihuset: dugnad

På stedet Langfjordnes er det to aktive lag:

Langfjordnes bygdelag med et medlem med adresse Langfjordnes.

Nordre Langfjordnes bygdeforening(NLb) med 4 fastboende medlemmer og resten av medlemmene har sterk tilknytning til stedet i form av slektskap og oppvekst her. Ble stiftet høsten 2018 og er innmeldt i Brønnøysundregisteret.

Denne foreningens økonomiske aktivitet er loddsalg og medlemskontingent. NLb har også kjøpt traktor og snøfres.

Finansiering av bygdelagets initiativ er: Fylkeskommunen, sametinget, egeninnsats, loddsalg og fester med overskudd.

Fremtiden er en bekymring knyttet til infrastrukturen. Vil hurtigbåten fortsette å anløpe Langfjordnes. I forhold til at det bor folk her må det legges til rette for sikkerhet og beredskap.

For fremtiden kan turisme få større betydning enn annen næringsvirksomhet, men det krever tilrettelegging.

Konkrete innspill

1. Det er viktig at også folk i Laggo får komme med innspill til havneplanen i likhet med de andre stedene i kommunen. Også fraflytta steder som Rafjord, Koifjorden, Risfjorden, Tyfjord bør det være en plan for. Det er hytteplasser som folk bruker.
2. Avfallshåndtering og avløp må bedres: Det må settes containere på kommunal kai for ulike typer søppel. Containeren må tømmes minst 2 ganger pr. år. Ansvarlig: Kommunen
3. Mudring av havna er viktig. Over år har havna blitt grunnere og det er vanskelig for båter å komme inn i havna. Tiltaket har høy prioritet.
4. Det må bygges molo. Det er en forutsetning for bedre havneforhold, samt å få en flytebrygge som er viktig både for fiskebåter og fritidsbåter.
5. Kran, lys og strømuttak må settes opp på den kommunale kaia.
6. Bedre lys på skjæret for innseilinga til Langfjordnes av sikkerhetshensyn (Kystverket).
7. Viktig infrastruktur: Det må jobbes for å få en sikker mobil- og nettilgang. Fiskere trenger det for sikkerhet og fangstrappertering, og for ny aktivitet er det helt nødvendig.
8. Grusing av bygdeveien (2 km).
9. Bygdeveien må grøftes og på sine plasser heves. I flg. kommunen er det en jordbruksvei og dermed eierne sitt ansvar. I disse tider når det ikke er jordbruk på stedet, må det gå an å få den omgjort til kommunal vei.
10. Etablere en enkel bygdevei/turistløype fra 888 ved værstasjonen like nord om Reinoksvannan og ned til Langfjordnes som vil være en klar forbedring av mulighetene for å komme seg til og fra Langfjordnes.

-
11. Det er behov for bølgedemper foran flytebrygga. Når det er Nordøst og Østlig vind kan det bli være vanskelig å ligge ved flytebrygga.
12. Ruste opp den kommunale kaia slik at den kan være i stand til å handtere kommunikasjon med omverden. Siste års usikkerhet med privat kaieier er ikke til å leve med for oss som er fastboende. Så lenge det er båt som er ferdselsåren til og fra Langfjordnes, bør kommunen ivare ta sin beredskapsevne og sikkerhet til befolkninga på Langfjordnes ved å sørge for at den kommunale kaia er i stand til å fylle denne funksjonen.

Referat - Innspillsmøte Skjånes

Skjånes 2. september 2019

Innspill fra deltakerne:

Olav Nordstrand:

- Ønsker årlig møte med havnestyret på Skjånes.
- For noen år siden spurte vi om en liten molo, innover i vågen (Kjosen), et flott område, men grunt for flytebrygge, men hvis massen ble tatt på land og liggeplass på båtene ville man få igjen for det. Der er det gode forhold, aldri sjø og vind. Ypperlig plass for båter
- Behov for fiskehjeller: Nedenfor kirkegården er det arealer, privateid (leie?). God tørk, lett å komme til.
- Teknisk må lage regler for søppelhåndtering – eks avgift på båten kr 1000 pr år, mye søppel fakturert.

Svein Lyder:

- Vi satser på at utviklinga skal skje i Gamvik kommune, Skjånes. I Lebesby bygges ikke mer ut.
- Liggeplass og boplass er utfordringer vi møter overalt, i sesongen er det mye fremmedbåter, så det må være overkapasitet på liggeplasser.
- Planlegger å fylle igjen i deler av havna, det er allerede vedtatt og saken er sendt ut på anbud (Doffin).
- Vi vil overta brygger hvis noen skal legges ned.
- Trenger mer fiskehjeller, men fylt mer ut kan det bli mer areal (problemer med plass).
- Et spørsmål vedr. Bbruddet for å hente masse: Kan en entreprenør stoppe for å få hente ut masse?
- Landstrøm (eks større kontakter osv.), det spørs hvor man ligger. Det koster veldig mye hvis det må inn ny trafo hvis anlegget ikke tåler det. Torfinn lover at på flytebrygga blir det uttak.
- Vi er opptatt av lokalt ansvar – folk sjøl må gå sammen og løse det. Vi kjører dugnad alle sammen. Da gjør vi det med dialog med havna. Eks. Dyfjord. 1 til 2 uttak ønsker vi. Torfinn tar kontakt med abus og sender forespørsmål til Nordkyn kraftlag så får vi en pris.
- Hvordan løse boligproblematikken på Skjånes? Hva med Hamarøy-modellen for bygging av hus. Samarbeid med Husbanken.

Andre innspill:

- Tilrettelegge for turisme og rorbuer.
- Vann til nye flytebrygger? (hindre frys)
- 16 sept. skal flytebryggene ut
- nettsidene er ikke oppdatert
- Sjekk ut Torfinn sine kart for å få dem digitalt inn i planen.
- Miljøhensyn er viktig, den bør være et eget kapittel i planen
- Enkle kraner (vinsj) bør ordnes på nåværende kai. Må mudres utenfor kaia. (Havna kan ikke eie en kran). Brukere kan gå sammen og få støtte eks. fra Sametinget.
- mudring – hvor mye masse må ut og hva koster det.
- lagringsbehov er viktig – visuell forsøpling – søke penger, viktig at det ser ordentlig ut også for kunder.
- Flott havn, og pent område. Eksotisk og spesielt både historisk. Viktig for turistene.
- Utfordring med hus og boliger. Generelt overalt hvor fiskerne kommer.
- Boligfelt og arealplan må sjekkes.
- Strømuttak på den kommunale kaia må ordnes nå.
- Forsøpling er et problem: Det fins ikke noe system, fiskerne vet ikke hvor de skal legge tingene sine, kommunale kaier er bare rot. Må være et system på det. GNH må ta ansvar – søppel. Løsninger?
- Fremmedfiskere vet ikke hvor de skal sette søpla?
- Viktig at havnestyret kommer hit på befarings.
- System for søppel, olje, fungerte tidligere, men nå er det ikke system.
- Snøridding på kaien, må ha en mann her som skal gjøre det. Hvordan løse det?
- En kran satt opp, hentet fra Langfjordnes, ingen hydrogen, så den må fjernes. Avtale om at det gjøres på dugnad.
- Torfinn spør, molo, er det fremdeles aktuelt? Nei, heller småbåthavn.
- Når kystverket gir tillatelse til å legge ut et flytebryggeanlegg skal fiskebåter ha første prioritet fordi de er fiskerihavn. fritidsbåter har ikke forrang.

Deltakerliste:

Marius Nilsen - mehamn2@gmail.com
Torfinn Vassvik – torfinn.vassvik@gmail.com
Frank E Nordstrand. 47873793 – fra-n@online.no
Sigve Larsen. 92638871– sigve@lyderfisk.no
Olav Nordstrand – onordst@gmail.com
Leif-Gunnar Pettersen – leffe1990@hotmail.com
Svein Lyder- svennevl@gmail.com
Arnfinn Johnsen
Sveinar Øyen
Stein Inge Kristiansen – fjordbuen@hotmail.com
Leif Ingebrigtsen – leifarne1@outlook.com
Anniken Mikalsen. 99163205 – annkalsen@hotmail.com
Gjermund Mikalsen. 95821460 – gemik@live.no

Referat - Innspillmøte Nervei

Tid/sted: Nervei Flerbrukshus 2. juni 2019 kl. 17.00 – 18.30
Tema: Innspill fra Nervei til havneplanen for Gamvik kommune 2.6 2019
Tilstede: Gunn Pettersen, Arnulf Pettersen, Robert Pettersen, Aud Pettersen, Ulf-Inge Pettersen, Kristian Nilsen, Robin Nilsen, Eivind Pettersen.
Møteleder: Torill Olsen (referent)

Nåsituasjonen

Nervei har pr. juni 2019 21 fastboende på Nervei. De fleste arbeider innenfor fiskeri/landbruk. Folketallet har gått ned de siste 10 årene, men har likevel en relativt ung befolkning. Det er ingen barn under 16 år som bor på Nervei. En del av boligene er fritidshus, og stedet står foran et generasjonsskifte.

Nervei har et relativt nytt flerbrukshus som tidligere har vært benyttet til skole. Det er ingen barn som går på skole på Nervei pr. i dag.

Utfordringer

Store deler av strandlinja, kaianlegg og fiskehjeller er privateid, og store deler av potensielt landareal er bundet opp til landbruksformål og fritidseiendommer. Strandlinja blokkeres for annen virksomhet.

For nye fiskere er det ikke kaianlegg og fiskehjeller tilgjengelig.

For fiskerinæringa er det ikke sjøbuer ved flytebrygga for lagring av fiskeutstyr/bruk, og det må settes opp mottak av oljer og søppel fra fiskeflåten. Det mangler vanntilførsel for rengjøring og spyling av båt og bruk. I tillegg er veien til flytebrygga dårlig, i likhet med øvrige veier i bygda pga. manglende vedlikehold.

Moderne infrastruktur som stabil nettilgang og telefonforbindelse er ikke tilfredsstillende. Det går utover beredskap ved sykdom og ulykker (både for mennesker og dyr). Og all den tid vi vet at skader og ulykker er størst i primærnæringene er det å gamble med folks liv og helse ved å ikke bygge moderne infrastruktur. Uten nett/mobil blir det manglende attraktivitet for ungdom til å bosette seg i bygda og begrensede muligheter til å utføre andre yrker som er basert på bruk av digital infrastruktur (eks. kommunikasjonstjenester, markedsføring og nettsalg), samt at registreringssystemer for rapportering av fangst ikke fungerer.

Økning i antall turister skaper utfordringer i forhold til bruk av naturen, parkering, søppelhåndtering osv. Antall turister vil øke i årene fremover og utfordre fasilitetene både i havneområdet og i naturen rundt Nervei.

Nervei har kommunikasjonsutfordringer fordi veien ikke har god nok standard, ikke er godkjent og ikke åpen om vinteren. Hurtigbåtens anløp bør tilrettelegges bedre for de fastboende er redusert over tid, og har god kapasitet til å frakte f.eks. landbruksutstyr, maskiner eller fisk. Imidlertid må rutene tilrettelegges for at den skal fungere godt.

Muligheter

Ved opprusting av flytebrygga, fasilitetene rundt, veien til og fra og en god eierstruktur der kommunen eier brygga og fiskerne leier, vil det gjøre Nervei mer attraktiv å ro fra. En tilleggs kai med kran vil også avhjelpe situasjonen for fiskerne og tiltrekke seg nye.

Sikre den digitale infrastrukturen på Nervei slik at fiskere og bønder kan drive næringsvirksomhet på stedet og at beredskapen ved sykdom blir forsvarlig. Det er viktig at de som leier fiskemottaket får gode muligheter for transport av sine varer krabbe/fisk (også infrastrukturen må fungere for dem).

I et fremtidsperspektiv vil turismen øke, noe som krever tilrettelegging og potensielt inntjening for bygdefolket. Det er mulig å bruke området rundt Flerbrukshuset tilrettelagt for parkering av bil/campingvogn/bobil, toalett/dusj, søppelhåndtering, benker osv. inngjerdet og til leie mot betaling.

Vedlikeholdet av veien i bygda er så krevende og dyrt, at det bør undersøkes om det ikke er bedre å asfaltere veien.

Strandlinja vestover mot Liggervika kan reguleres til hyttebygging for utleie til turister.

Gravplass til Nervei. I dag er det kun kirkegård på Skjånes.

Lysløype for skigåing om vinteren og tursti om sommeren.

Private eiere leier ut fiskehjeller og kaianlegg til nye fiskere.

Tiltak

Ikke utformet eller foretatt prioriteringer.

Vedlegg 2: Kartmateriale

Havnekart Mehamn



Detaljert dybdekart for Mehamn havn



Skjånæs havn



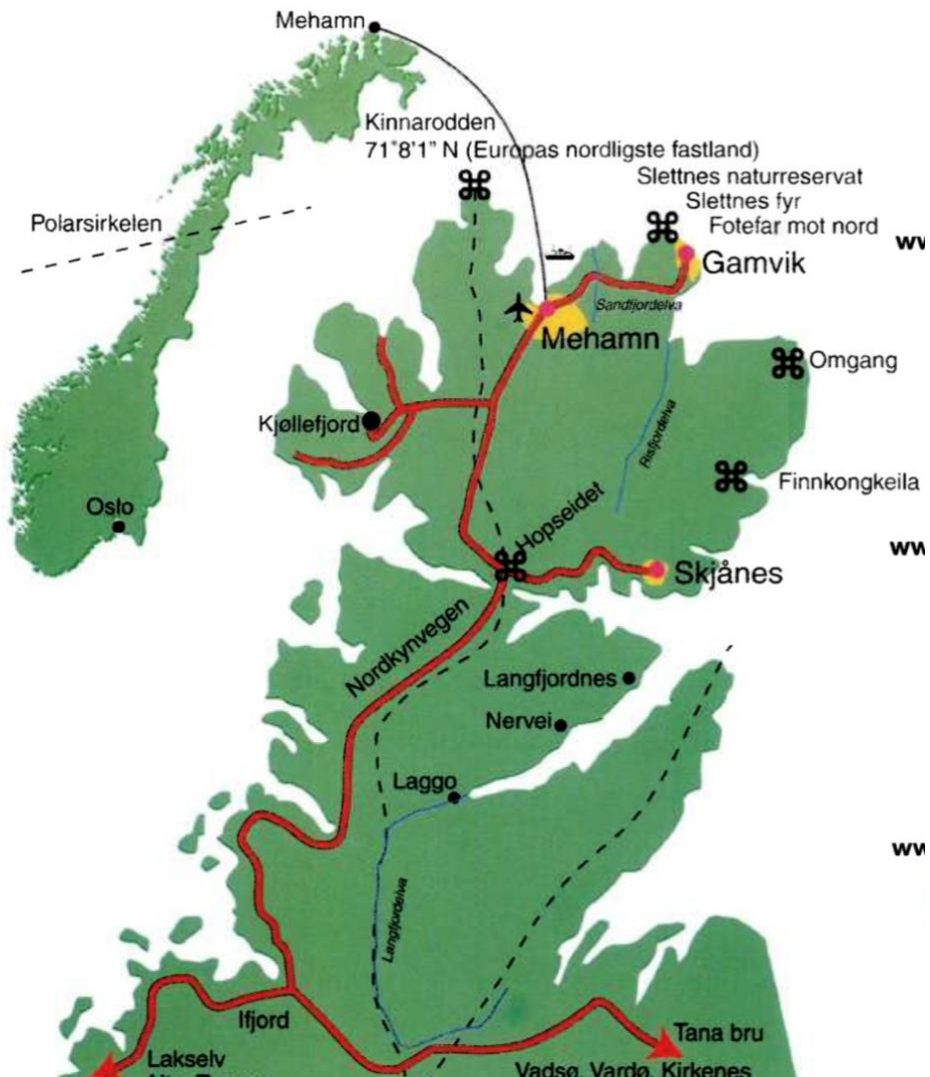
Nervei havn



Langfjordnes havn



Nordkynhalvøya



Vedlegg 3 - Miljø- og sikkerhetskrav

"Veileder til utarbeidelse av avfallsplaner i havner" (miljødirektoratet) – Utdrag

Denne veilederen er et hjelpemiddel ved utarbeidelse av avfallsplaner for havner omfattet av kapittel 20 i forskrift om begrensning av forurensning, som regulerer forhold rundt levering og mottak av avfall og lasterester fra skip.

Kapittel 20 ble første gang vedtatt i 2003, og det er foretatt en større endring av den i 2013. Endringene i 2013 medførte blant annet at avfallsplaner skal godkjennes av fylkesmannen og at en godkjent plan skal re-godkjennes hvert tredje år. Kystkommunene fikk også ansvar for utarbeidelse av havneoversikter og etablering av felles avfallsplaner for havner som hovedsakelig er for fritidsbåter.

Veilederens hovedformål er informasjon og veiledning til havneansvarlige og kommuner ved utarbeidelse og oppfølging av avfallsplan. Veilederen skal også bidra til at avfallsplaner får en mest mulig enhetlig utforming over hele landet.

Regelverkets definisjon på havn omfatter alle typer havner uavhengig av størrelse, aktivitet eller formål med havnen. For å sikre at det finnes hensiktsmessige mottak for avfall for skip er det krav om at havner skal ha avfallsplaner som er godkjent av myndighet. Kravet og avfallsplan vil gjelde mange havner, men private havner som kun brukes til fritidsformål, som det ikke drives kommersiell aktivitet fra og som er knyttet til eiers kysteiendom må ikke ha en avfallsplan godkjent av Fylkesmannen.

En avfallsplan skal omfatte mottak, håndtering og eventuell forbehandling av alt avfall, herunder kloakk, som har oppstått mens skipet har vært i drift. Også avfall som tas opp i forbindelse med tråling, garnfiske og lignende, anses for å ha oppstått mens fartøyet har vært i drift. Regelverket omfatter også lasterester. Det vil si rester av lastematerialer i lasterom eller tanker etter at lossing og rengjøring er avsluttet, inkludert restmengder og søl ved lasting/lossing.

Omkostningene forbundet med mottak og videre håndtering av avfall fra skip, herunder kloakk, skal dekkes ved innkreving av et generelt avfallsgebyr fra skipene som anløper. Avfallsgebyrer skal utformes i tråd med det som i EU-direktivet omtales som "no special fee"- prinsippet. Dette betyr at det normalt skal innkreves et avfallsgebyr uavhengig av om det leveres avfall eller ikke.

Avfallsgebyret kan bortfalle dersom skipet kan vise til at de har leveringsavtale i en annen havn eller særlige hensyn tilsier det. Særlige hensyn som grunnlag for bortfall av gebyr, forutsetter helt spesielle tilfeller, for eksempel at et skip søker nødhavn.

Avfallsplanene skal sikre at det finnes tilpassede mottaksordninger på land for avfall fra skip. Re-godkjenningen av planene skal bidra til at det gjøres en jevnlig vurdering av behov for endringer i mottaksordningene. Gebyrsystemet der innkreving av avgift er uavhengig av om det leveres avfall eller ei, skal også gjøre det mindre attraktivt å dumpe avfall, kloakk og lasterester på sjøen.

Alle havneansvarlige langs kysten er i utgangspunktet forpliktet til å utarbeide en plan for havnenes mottak og håndtering av avfall fra skip (avfallsplan). EU-direktivet som det norske regelverket bygger på skiller ikke mellom store og små havner, private eller offentlige eller hvilken aktivitet eller formål havnen har.

Når en havn benyttes i forbindelse med næringsvirksomhet skal det utarbeides en avfallsplan, og dette gjelder også for små havner. Kystkommunene har ansvar for å utarbeide en felles avfallsplan for havner som hovedsakelig mottar avfall fra fritidsbåter som småbåthavner og private anlegg.

Planene skal omfatte alle typer avfall og lasterester fra skip som vanligvis anløper havnen, og skal utarbeides i samsvar med størrelsen på havnen og typen skip som anløper den. Hvor omfattende de ulike punktene skal omtales i planen, vil variere med type havn og størrelse.

Følgende punkter skal inngå i planen:

- en vurdering av behovet for mottaksanlegg i en havn på bakgrunn av behovet til de skipene som vanligvis anløper havnen
- en beskrivelse av mottaksanleggenes type og kapasitet
- en detaljert beskrivelse av prosedyrene for mottak og innsamling av avfall og lasterester fra skip
- en beskrivelse av gebyrsystemet
- prosedyrer for innberetning av påstander om utilstrekkelige mottaksanlegg
- prosedyrer for løpende samråd med havnebrukere, avfallshåndterere, terminaloperatører og andre berørte parter
- typer og mengder avfall og lasterester fra skip som mottas og håndteres

Planen bør dessuten inneholde:

- et sammendrag av gjeldende lovgivning og formalitetene i forbindelse med levering
- opplysninger om hvem som er ansvarlig(e) for gjennomføring av planen
- en beskrivelse av eventuelt utstyr og eventuelle prosesser til forbehandling av avfallet i havnen
- en beskrivelse av metoder for registrering av faktisk bruk av mottaksanleggene i havnen
- en beskrivelse av metoder for registrering av mengdene avfall og lasterester fra skip som mottas
- en beskrivelse av hvordan avfallet og lasterestene fra skip skal håndteres videre

En sentral del ved utarbeiding av en avfallsplan er vurdering av hvilke mottaksordninger som det er behov for.

Avfallsplanene skal utarbeides i samråd med berørte parter. Det er viktig med involvering av de som bruker havnen eller deres representanter, men det er ikke konkrete krav til hvordan dette skal gjennomføres. Hensikten med kravet er å sikre at alle berørte parter får anledning til å påvirke avfallsplanen slik at behovene for avfallslevering ivaretas.

Avfallsplanene skal sendes inn for ny godkjenning hvert tredje år uavhengig om det har skjedd vesentlige endringer eller ikke. Fylkesmannen skal godkjenne innkomne avfallsplaner fortløpende, og godkjenningen gjelder for tre år av gangen regnet fra godkjenningsdatoen.

Les mer i [Veileder til utarbeidelse av avfallsplaner i havner](#)

Vedlegg 4 - Statistikk for ilandføring/antall fartøy

Statistikk fra merkeregisteret, publisert 7. januar 2020

[Fiskefartoy-2019 per 20200107](#)

61,2 kB

Fiskefartøy etter fartøyegetenskaper

[Fartøy, totalt og på fylkesnivå t.o.m. 2019](#)

164,6 kB

[Fartøy, gjennomsnittsalder t.o.m. 2019](#)

56,7 kB

Fartøy, antall på kommunenivå 1980-2019

[Fartøy, antall, kommunenivå](#)

162,1 kB

Vedlegg 5: Retningslinjer for flytebrygger

Eksempel fra Hadsel kommune (utdrag)

1. Utlegging av flytebrygger bør i størst mulig grad skje i form av samarbeidsprosjekter der flere grunneiere kan samarbeide om et felles anlegg.
2. For flytebrygger som skal betjene 6 båter eller fler kreves det detaljregulering. For småbåthavner kreves detaljregulering.
3. Nye anlegg skal primært søkes anlagt i områder som:
 - fra før er påvirket av menneskelig aktivitet (eks. nedlagte industriområder og kaianlegg),
 - i forbindelse med byutvikling, eller
 - i områder hvor det ut fra en helhetlig vurdering er ønskelig med et slikt anlegg slik som S-områder fortrinnsvis da som fellesanlegg.
4. Nye anlegg skal primært søkes anlagt i områder som ikke kommer i vesentlig konflikt med bolig- og fritidsbebyggelse, fiskeriinteresser, kulturminner og verdifulle landskapsbilder.
5. Nye småbåthavner skal ha parkeringsareal på land etter gjeldene forskrifter.
6. Nye anlegg skal ha tilstrekkelig med areal til å sikre nødvendige anlegg på land (lagringsplasser, klubbhus, etc.)
7. Flerbruksanlegg skal anlegges med tanke på universell utforming.
8. Nye anlegg skal lokaliseres slik at de ikke gir negative konsekvenser for friluftsliv på land eller på sjø. Båt- og biltrafikken anleggene medfører skal vurderes opp mot dette.
9. Alle anlegg må forelegges Kystverket for uttalelse før tillatelse kan gis.
10. Øvrige anlegg som ikke er nevnt i pkt. 9 må forelegges havnesjefen for uttalelse før tillatelse kan gis.

11. Adkomst og parkering etableres på samme side av riks- og fylkesveier som havnene/ flytebryggene etableres

12. Bestemmelse om nedre kotehøyde mot havet gjelder ikke flytebrygger og småbåthavner.

Av hensyn til kvalitet, sikkerhet, natur og miljø må følgende forhold må være vurdert, og avklart før anlegg kan godkjennes: dybdeforhold, oppankring av anlegget, havstrømmer, vindforhold, tilgjengelighet for allmennheten i strandsonen og muligheten for å etablere anlegget som et flerbruksanlegg.

Råd og tips om flytebrygger:

- **Dybdeforhold:** Dersom flytebryggen etableres på grunt vann, må den gjerne lages lenger slik at båter kan legge til. Tiltaket blir da av en slik størrelse at reguleringsplan kan bli påkrevd.
- **Isforhold:** Noen flytebrygger ligger ute om vinteren. Dersom sjøen rundt fryser til kan dette hindre bruk av anlegget. Samtidig vil isen kunne belaste anlegget og i verste fall løsne det fra fortøyningene. Vurdering av isforhold på den aktuelle plassen er derfor viktig å ha. Man må bestrebe seg på en lokasjon der isforholdene til vanlig ikke medfører problemer for anlegget og bruken av dette.
- **Oppankring:** Anlegget må ha god oppankring slik at vær og vind ikke løsriver brygga. Ei brygge på driv kan medføre fare for båttrafikken, fortøyde fartøyer og installasjoner i strandsonen. God oppankring har også noe å si på stabiliteten til anlegget som er et viktig moment ved av/påstigning slik at det ikke skjer noen ulykker. Videre må ankerfestene merkes godt slik at båter ikke skades når man legger til/fra anlegget.
- **Havstrøm:** Havstrømmene kan variere fra plass til plass. Noen plasser kan strømmene være såpass sterke at man får problemer med å bruke anlegget.
- **Vind:** Vindforholdene kan variere fra plass til plass. Noen plasser kan vinden til tider være såpass sterk at man får problemer med å bruke anlegget.
- **Tilgjengelighet for allmennheten i strandsonen:** Et anlegg bør være slik at brukere av strandsonen uten problemer kan passere.
- **Flerbruksanlegg:** Slike typer anlegg vil minske behovet for enbruksanlegg. Dessuten vil flerbruksanlegg minske kostnadene for den enkelte.

Mange enbruksanlegg kan medføre at enkelte områder vil forringes både naturmessig, og i forhold til allmenhetens bruk av området. I enkelte tilfeller vil det dog være hensiktsmessig med et enkelanlegg grunnet få brukere, eksempelvis i områder med ingen eller lite bebyggelse.