

# Sakspapirer

**Utvalg:** Formannskapet

**Møtedato:** 04.03.2013

**Møtested:** Rådhuset

**Møtetid:** kl. 09.00

## Saksliste

<b>Utvalgssakstype/nr.</b>	<b>Arkivsaksnr.</b>	<b>Tittel</b>
PS 10/13	12/140	<b>NYTT INDUSTRIOMRÅDE MED FISKERIKAI I KJØLLEFJORD</b>
PS 11/13	12/968	<b>HØRING - SØKNAD OM FORPAKTNING AV MATHOSJOKHA I LEBESBY KUNES JFF</b>
PS 12/13	13/142	<b>SØKNAD OM TILLATELSE TIL OPPFØRING AV GARASJE KJØLLEFJORD SKIPSEKSPEDISJON AS</b>
PS 13/13	13/174	<b>HAVNEKRAV VEDLIKEHOLDSMUDRING VEIDNES HAVN</b>
PS 14/13	13/175	<b>HAVNEKRAV POST 30 UTDYPING I KJØLLEFJORD HAVN</b>
PS 15/13	12/449	<b>OMSORGSBOLIGER 2012</b>

---

**NYTT INDUSTRIOMRÅDE MED FISKERIKAI I KJØLLEFJORD**


---

Saksbehandler: Toril Svendsen

Arkiv: 611

---

 Arkivsaksnr.: 12/140
 

---

<b>Saksnr.:</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
PS 3/12	Styret for nyskaping og omstilling	23.02.2012
PS 31/12	Formannskapet	29.03.2012
PS 80/12	Formannskapet	19.06.2012
PS 16/12	Styret for nyskaping og omstilling	30.08.2012
PS 5/13	Havnestyret	14.02.2013
PS 10/13	Formannskapet	04.03.2013
PS /	Kommunestyret	04.03.2013

**Innstilling:**

1. Lebesby kommunestyre godkjenner avtale om prosjektsamarbeid mellom Lebesby kommune og Kystverket Troms og Finnmark, i forbindelse med tilskudd over statsbudsjettet for 2013 (kap. 1062 post 60) til fiskerikai i Kjøllefjord. Kommunal egenandel til fiskerikai er satt til kr. 8.075.000 inkl. mva.
2. Lebesby kommunestyre er positive til etablering av industriområde med fiskerikai på innsiden av molo Q og dagens hurtigrutekai. Dette under forutsetning av:
  - a. Sektormyndigheters godkjenninger av tiltaket.
  - b. Gode løsninger for plassering av dagens og fremtidige flytebryggeanlegg i havna, samt andre brukere av havneområdet.
  - c. Gode maritime løsninger for de ulike fartøystørrelsene ved bruk av ny fiskerikai/nytt industriområde i kombinasjon med dagens hurtigrutekai.
  - d. Prosjektering/søknad om utdyping av området over post 60, noe som vil være nødvendig for optimal bruk av området.
3. Prosjektering igangsettes i 2013, nødvendige grunnundersøkelser gjennomføres og tillatelser innhentes der det er påkrevd. Ferdigstillelse utsettes til 2014 og det søkes Kystverket og Finnmark Fylkeskommune om utsettelse av utbetaling av tilskudd.
4. Nødvendige endring av reguleringsplanen igangsettes, hvor kai og tilstrekkelig bakenforliggende areal reguleres til spesialområde "Fiskeri" og adkomstvei tas inn i spesialområdet eller reguleres til "Offentlig trafikkområde."
5. Lebesby kommunestyre godkjenner et låneopptak på inntil kr. 9 millioner til totalprosjektet (herav kr. 4,8 millioner til fiskerikai). Investering og finansiering gjøres i regi av Lebesby Kjøllefjord Havn KF. Det forutsettes videre dialog for å finne gode finansieringsløsninger.
6. Det forutsettes også at det jobbes videre med leietakere/aktører i det nye industriområdet, slik at kommunen får inntekt på investeringene, samt direkte og indirekte arbeidsplasser.
7. Saken fremmes igjen for Kommunestyret i senere møte.

**Dokumenter:**

Søknad til Kystverket om midler over post 60 til ny fiskerikai, og tilsagnsbrev på kr. 8.075.000 med avtale om prosjektsamarbeid.

Søknad til Finnmark Fylkeskommune om RUP-midler til fylling av industriområde, og tilsagnsbrev på kr. 2.000.000.

Diverse utredninger og skisser laget av Norconsult, teknisk etat og prosjektleder omstilling.

**Faktaopplysning:**

Bakgrunn

Lebesby kommune har hatt en positiv vekst i antall fiskere og fiskeflåte de senere år. Antall fiskere har økt fra 49 i 2007 til 64 i 2012 og snittalderen har gått ned fra 50 til 45.

Ungdomsfiskeordningen har gitt positive ringvirkninger, og krabbekvote og økte fiskekvoter gjør det interessant og lettere for ungdom å etablere seg i yrket. Landindustrien har dessverre hatt en negativ utvikling i antall arbeidsplasser i kommunen, hvor over 100 stillinger har forsvunnet de siste 10-12 årene. Kommunen er i en svært sårbar situasjon med kun ett fiskemottak/industribygg pr d.d.

Gjennom omstillingsperioden har kommunen hatt som mål å øke antall sysselsatte i fiskeindustri, flåte, oppdrett og smolt. Dette gjennom tilrettelegging, reguleringsplanarbeid, kystsoneplan og tilskudd til utredninger. Vi har også støttet flåteinvesteringer, gjennomført ungdomsfiske i kommunal regi, fiskeridager og hatt skolebesøk i næringslivet.

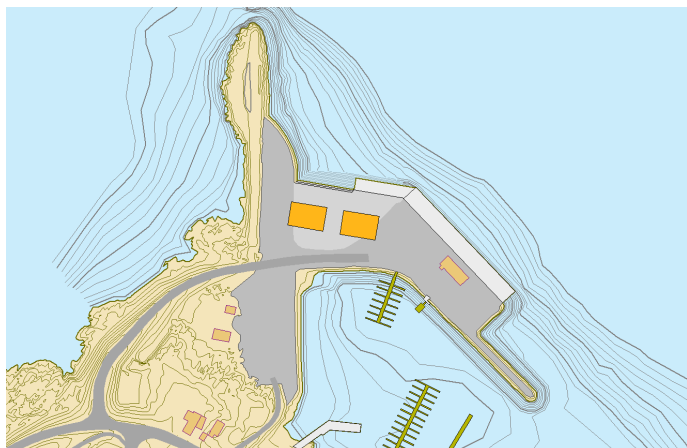
Kjøllefjord havn og Kjøllefjord som fiskevær har en utfordring når det gjelder tilgjengelig areal for etablering av ny fiskerirelatert næringsvirksomhet. Dette gjelder både industrivirksomhet, men også lagerbygg osv relatert til fiskeri. Mange andre kystkommuner har tilgjengelige bygg, kaier og industriområder, slik at nye etablerere har en "billig inngangsbillett". Dette er ikke tilfelle hos oss. Derfor ble det søkt tilskudd til etablering av nytt industriområde og ny fiskerikai. Lebesby kommune ble innvilget kr. 8.075.000 fra Fiskeri- og Kystdepartementet (Statsbudsjettet kap. 1062, post 60), og kr. 2.000.000 fra Finnmark Fylkeskommune. Omsøkt prosjekt har en kostnadsramme på kr. 19,4 mill ekskl. mva.

Ulike alternativ i havna:

Når det gjelder plassering av det nye industriområdet med fiskerikai, har man sett på ulike alternativer i havna:

1. Ved hurtigrutekaia, ytre alternativ
2. Hustadområdet
3. Ved hurtigrutekaia, indre alternativ

1. Området ved hurtigrutekaia, ytre alternativ:



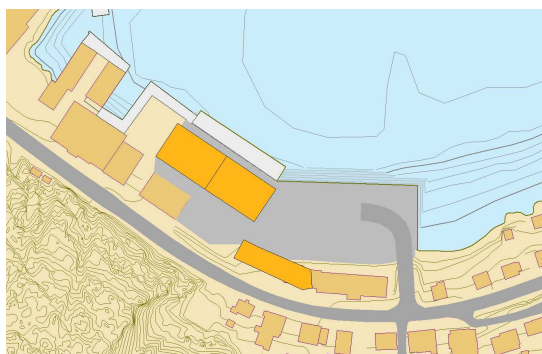
Illustrasjonen viser nytt industriområde i lysegrått, med ny 50 meters kaifront.

#### Vurdering av dette området:

- God dybde ved kai (7-9 m), og området ligger skjermet bak stor-moloen.
- Trafikk-løsningene er gode, det er nok plass til vogntog, parkering for personbiler osv. og kort vei til terminalbygget og transport inn og ut av gods.
- Ved å ta i bruk området på eksisterende molo, vil det gi et industriareal på ca 5000-6000 kvm.
- Hurtigrutekaia kan også benyttes av større fartøy dersom fiskerikaia er i bruk.
- Det er et område med god plass til lagring og oppføring av annen industri/andre bygg for fiskerirelatert næringsformål.
- Området er ferdig regulert for industriformål.
- Dybden i området gjør det forholdsvis kostbart å fylle.
- Det kan forekomme drag rundt stormoloen, men forholdene beskrives likevel som tilfredsstillende av fiskerne.
- Anleggelse av kai med denne vinkel vil hindre en forlengelse av dagens hurtigrutekai, og en større utfylling av området.
- Alternativt vil en forlengelse av dagens kai og en utfylling kunne se slik ut:  
Dette alternativet er ikke nøyaktig kostnadsberegnet.



## 2. Området ved gamle Hustadbruket:

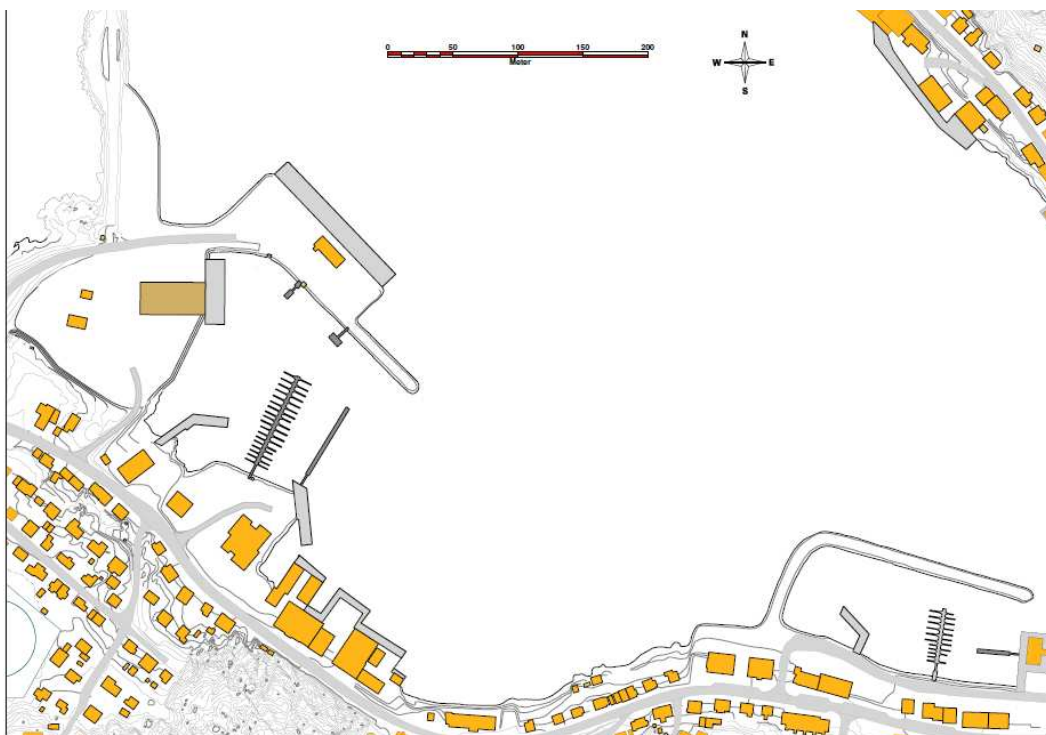


Illustrasjon med ny fylling, to nye bygg på 600 m<sup>2</sup> og kaifront på 50 meter.

### Vurdering av området:

- Dette er det beste maritime området i havna. Det ligger godt skjermet bak molo Q, og stort areal i front av kai og har ingen ”maritime konflikter” ved seg.
- Dybde ved kai og i området utenfor, er kun 5 meter, og det må mudres i hele området for at større fartøy skal kunne legge til for leveranser/liggekai.
- Trafikk-løsninger er ikke optimale, og det er forholdsvis trangt i området langs veien og nede på område. Det vil kreve store fyllinger for å få gode vegløsninger for tungtransport til/fra industriområdet. Man vil ikke kunne dra logistikkmessig nytte av å være i samme område som hurtigrutekaia.
- Det planlegges flere omsorgsboliger i området, og kombinasjonen omsorgsboliger og industri så tett på hverandre, er ikke den beste løsningen.
- Fiskernes kaier og redskapslager må erstattes.
- Dette området vurderes som veldig gunstig for videre utbygging av redskapslager, egne buer og boliger for fiskere, og her er gunstig å legge ut flere flytebrygger. Lebesby Formannskap har i tidligere møter gjort vedtak på at det ikke er ønskelig å etablere ny ”tyngre” industri her.

### 3. Område ved hurtigrutekaia, indre alternativ:



Illustrasjonen viser utfylling av området bak molo Q, og ny fiskerikai på 50 meter. I denne illustrasjonen er flytebryggen til Kjøllefjord småbåtforening flyttet innenfor molo P.

#### Vurdering av området:

- Dette området er det roligste i havna, og ligger godt skjermet bak molo Q.
- Ved leveranser fra større fartøy, kan hurtigrutekaiene benyttes, noe som er avklart med Mattilsynet. Det vil imidlertid medføre en del intern-transport på området.
- Det grunne området gjør utfylling mye rimeligere enn på yttersida i molo-huken. Kaiprosjektet vil også ha en lavere kostnadsramme.
- Gode trafikk-, lagrings- og parkeringsmuligheter i området.
- Gode muligheter for videre utbygginger og øvrig næringsetableringer.
- Ved å ta i bruk eksisterende fylling kan vi få et stort industriområde (7-8000 kvm)
- Dybde ved kai og i området utenfor, er kun 5-6 meter, og det må mudres i hele området for at dette skal bli bedre. Det må også foretas mudring slik at hele innseiling kommer ned til 6 meter dybde, og det må søkes nye post 60 midler til tiltaket.
- Man fyller ut deler av havna som i dag benyttes til flytebrygge for fritidsflåten, og mister da en del av skjermet areal i havna.
- Det kan bli trangt inne i området, med bunkring, fiskerikai og flytebrygger. Det må finnes løsninger med plassering/vinkling av flytebryggene i samme område eller andre steder i havna.
- Området (på land) er regulert til båtopptrekk, offentlig trafikk- og lagringsområde. Området i sjøen er regulert til båthavn for fritidsbåter og fiskebåter, og det må dermed gjøres en endring av reguleringsplan. Dersom flytebrygga for fritidsflåten må flyttes bak molo P, må dette også tas hensyn til i reguleringsplanarbeidet.
- Ved å velge dette alternativet "sperrer" man ikke for andre mulige etableringer innen større industri, samt forlengelse av dagens hurtigrutekai.

- Det forutsettes at de ulike sektormyndighetene godkjenner en slik utfylling og bruk av område.

I mai 2012 ble det avholdt folkemøte og møte med fiskarlaget for å orientere om planene og søknadene som var sendt ang industriområdet/fiskerikai. Saken er behandlet i Formannskapet og i Havnestyret. I uke 8 ble det avholdt møter med fiskerne og Kjøllefjord Småbåtforening for å drøfte de ulike løsningene.

#### Kostnader og avtalen med Kystverket, område 1:

Tilsagn og avtale med Kystverket er koblet til det ytre alternativ og følgende kostnader og finansieringsløsning (se detaljer i vedlagte avtale med Kystverket):

Fiskerikai betong 50 meter og bakfylling inkl. mva	kr. 16.150.000
Fiskerikai betong 50 meter og bakfylling ekskl. mva	kr. 12.920.000
- Tilskudd fra Kystverket post 60, 50 % inkl. mva	<u>kr. -8.075.000</u>
= Finansieringsbehov Lebesby kommune/havna	kr. 4.845.000
Fylling av industriområde 30.500 m <sup>3</sup> ekskl.mva	kr. 6.500.000
- Tilskudd fra Finnmark Fylkeskommune, 30 %	<u>kr. -2.000.000</u>
= Finansieringsbehov Lebesby kommune/havna	kr. 4.500.000
Sum finansieringsbehov Lebesby kommune/havna	<u>kr. 9.345.000</u>

*Det kan søkes om utsettelse og bruk av midlene til det indre området. Saken er drøftet med Kystverket i møte.*

#### Utredninger for det indre alternativ, område 3, viser følgende kostnader:

Fiskerikai betong 50 meter og bakfylling inkl. mva	kr. 11.340.000
Fiskerikai betong 50 meter og bakfylling ekskl. mva	kr. 9.070.000
- Tilskudd fra Kystverket post 60, 50 % inkl. mva	<u>kr. -5.670.000</u>
= Finansieringsbehov Lebesby kommune/havna	kr. 3.400.000

*Det er sannsynlig at prosjektet vil bli rimeligere, med å bygge en trekai med betongdekke.*

Fylling av industriområde 15.500 m <sup>3</sup> ekskl. mva	kr. 3.995.000
--	---------------

- Tilskudd fra Finnmark Fylkeskommune, 30 %	<u>kr. -1.198.500</u>
= Finansieringsbehov Lebesby kommune/havna	kr. 2.796.500
 Sum finansieringsbehov Lebesby kommune/havna	 <u>kr. 6.196.500</u>

### Kostnader med utdyping, alternativ 3:

Det alternativet vil i tillegg kreve utdyping (mudring) og beregnede kostnader fra Norconsult er kr. 9 millioner (eksl. mva), ned til 5 meter, under forutsetning av 50 % løsmasser og 50 % fjell. Det er svært sannsynlig at andelen fjell er høyere, og en utdyping ned til 6 meter er ikke beregnet nøyaktig. Det vil imidlertid kunne søkes om en høyere støtteandel over post 60 ved dette alternativet. Masser som sprenges ut, vil igjen kunne brukes i nye fyllinger i havna/på land.

### Finansiering og driftskostnader:

- Eksempel lån 9 millioner:  
Skal Lebesby kommune/Lebesby Kjøllefjord Havn KF låne 9 millioner med nedbetalingstid på 30 år, vil dette gi følgende utgifter pr år de første tre årene med et serielån, med 6,25 % rente (anbefales å benytte denne rentesats ved langsiktige lån):

	År 1	År 2	År 3
Renteutgifter	554.718	535.960	517.203
<u>Avdrag</u>	<u>300.120</u>	<u>300.120</u>	<u>300.120</u>
Sum	854.838	836.080	817.323

- Eksempel lån 6 millioner:

	År 1	År 2	År 3
Renteutgifter	370.081	357.576	345.069
<u>Avdrag</u>	<u>200.112</u>	<u>200.112</u>	<u>200.112</u>
Sum	570.193	557.688	545.181

Dagens rentenivå vil gi betydelig lavere renteutgifter enn disse eksemplene. Det vil også bli arbeidet med å finne gode løsninger for bruk av tilskudd slik at lånebehovet reduseres.

Deler av kostnadene skal dekkes gjennom utleie av areal og kaiavgifter, og et sted mellom kr. 70-150.000 vil være sannsynlig inntekstpotensial avhengig av aktivitet og aktører. Driften av



Lebesby Kjøllefjord Havn KF vil bli påvirket av denne investeringen, og ved et mulig underskudd vil kommunen måtte gi driftstilskudd til havna for å dekke dette.

Mål med tiltaket:

Vår målsetting med å tilby et opparbeidet næringsareal med fiskerikai:

- Legge til rette for etablering av nytt mottak/foredlingsanlegg for fisk med 15-20 nye arbeidsplasser
- Mer råstoff på land i Kjøllefjord, en økning fra 4000 tonn til 8000 tonn ilandført kvantum pr år
- Få økt aktivitet i havna, med hensyn til tilgjengelig arealer for bygging av serviceanlegg for fiskeflåten, og annen næringsetablering som er havnerelatert.
- Fortsette dialogen med oppdrettsselskapene i Laksefjorden, med tanke på etablering av service- og tilleggsfunksjoner, på sikt flere nye arbeidsplasser
- Fortsette den positive utviklingen av Kjøllefjord havn som den sentrale havna på Nordkyn. Den nye trafikk-kaia brukes til utskipping og omlasting av varer, kjøretøy etc, og dette kan utvikles videre.

**Konsekvenser for miljøet:**

Tiltaket må godkjennes av Forurensingstilsyn, Fylkesmannen mfl.

**Vurdering:**

Lebesby kommune er tildelt til sammen kr. 10 mill til prosjektet med fiskerikai og industriområde. Dette viser at også regionale- og sentrale myndigheter anser prosjektet som viktig for utviklingen av Kjøllefjord som fiskevær. Utfordringen er å "se i glasskula" for å finne de gode løsningene både på kort og lang sikt, og kunne ta hensyn til ulike brukere og aktører i de ulike områdene i havna. Kommunen er også i en økonomisk situasjon hvor andre store investeringer kommer samtidig, noe som blir krevende økonomisk.

## HØRING - SØKNAD OM FORPAKTNING AV MATHOSJOKHA I LEBESBY KUNES JFF

---

Saksbehandler: Odd Birkeland

Arkiv: K60 &13

Arkivsaksnr.: 12/968

---

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
PS 5/13	Formannskapet	28.01.2013
PS 11/13	Formannskapet	04.03.2013

### Innstilling:

Lebesby kommunestyre vedtar at søkeren Kunes jeger- og fiskeforening gis tillatelse til å forpakte omsøkt vassdrag, Mathosjokha og Sjørelva i Lebesby kommune.

Det forventes at man avklarer med privat grunneier, gnr. 8 bnr 5 ang den nedre del av elveløpet til Mathosjokha.

### Saksutredning:

Kunes- jeger og fiskeforening søker om tillatelse til å forpakte Mathosjokha og Sjørelva ved Kunes.

Mathosjokha ligger på vest-siden av Storfjorden ca. 5-km nord for fv-98, (Kunes), mens Sjørelva renner ut midt i bygda.

Formålet med forpaktningen er å få kartlagt fiskebestanden samt å få fisket i elvene inn i

Kontrollerte former gjennom salg av fiskekort og oppsyn.

Den nedre delen av Mathosjokha og utløpet av denne ligger innenfor en privat eiendom, (gnr 8 bnr 5).

Det må da forutsettes at søkeren, evt Fefo klarer med denne om evt vakthold m.v i denne delen av elva.

Fra før av forpakter søkeren Storelva som renner ut på Kunes.

Her driver foreningen et aktivt vakthold og fangstregister.

I følge søknaden så ønsker grunneieren Fefo at Kunes jeger- og fiskeforening skal forpakte elva.

Søknaden er sendt på høring til Kunes Bygdelag. Det er ikke kommet merknader til søknaden.

Søknaden ble utsatt ved forrige behandling i Formannskapet da man ville ha belyst følgende problemstilling:

Iht. vedtektene for søkeren så er medlemskapet begrenset til kun å omfatte befolkningen fra et begrenset geografisk område av kommunen. Spørsmålet som da ble rist var om dette ville

Ha noen betydning for om grunneieren ville inngå en avtale på slike vilkår.

Fefo har besvart dette spørsmålet den 4. februar:

Vedtektene får ingen betydning for avtalen som inngås:

Kunes jeger- og fiskeforening er allerede forpakter av et annet vassdrag, (Storelva), og vi har andre eksempler på at medlemskap er geografisk betinget.

**SØKNAD OM TILLATELSE TIL OPPFØRING AV GARASJE  
KJØLLEFJORD SKIPSEKSPEDISJON AS**

---

Saksbehandler: Odd Birkeland

Arkiv: 614

Arkivsaksnr.: 13/142

---

<b>Saksnr.:</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
PS 3/13	Havnestyret	14.02.2013
PS 12/13	Formannskapet	04.03.2013

**Rådmannens innstilling:**

Lebesby kommune vedtar å gi søkeren Kjøllefjord skipsekspedisjon a/s tillatelse til å føre opp et nytt garasjebygg på festet tomt som tilbygg til eksisterende ekspedisjonsbygning på hurtigrutekaia.

Det inngås festekontrakt for tomt der det knyttes vilkår i kontrakten som gir kommunen opsjon på kjøp av bygningen til markedsverdi ved et evt salg eller nedleggelse av Kjøllefjord skipsekspedisjon a/s.

Byggesøknad, (søknad om byggetillatelse), fremmes som egen sak til bygningsmyndigheten i Lebesby kommune.

**Saksutredning:**

Søknad om grunnavståelse til et nytt garasjebygg ved ekspedisjonen ble første gang behandlet av havnestyret i sak 12/713.

Det ble da vedtatt at havneforetaket ikke skal bygge et garasjebygg i egen regi for videre utleie, og at man tilrår at Kjøllefjord skipsekspedisjon får feste tomt til dette bygget på gitte vilkår.

Den gang ble det søkt om tomt for et separat bygg ved siden av ekspedisjonsbygningen.

Det nye i denne søknaden er at man nå ønsker å føre garasjen opp som et tilbygg til eksisterende ekspedisjonsbygning.

**Saken ble behandlet på nytt i havnestyret den 14. Februar der det ble fattet følgende vedtak:**

- Havnestyret tilrår at søkeren Kjøllefjord skipsekspedisjon a/s gis tillatelse til å feste tomt for et nytt garasjebygg i tilknytning til eksisterende ekspedisjonsbygning på hurtigrutekaia som omsøkt.
- Det bør knyttes vilkår til festekontrakten som gir kommunen opsjon på kjøp av bygget til markedsverdi ved en evt nedleggelse eller salg av Kjøllefjord skipsekspedisjon a/s

Siden overtakelsen i 2008 har Kjøllefjord skipsekspedisjon a/s ekspandert som bedrift og har i tillegg til drift av spedisjonen også en betydelig transportrelatert virksomhet med flere laste/skpbiler og busser knyttet til selskapet

Drift av bunkringsanlegget ligger også inn under dette selskapet.

Det omsøkte bygget som det her søkes om tomt for har en grunnflate på ca 350-kvm.

Avstanden mellom bygget og dieseltanken vil bli ca 7-meter. Det vil da bli tilstrekkelig plass til å passere - og kjøre rundt bygningen som i dag.

Selve byggesaken, (søknad om byggetillatelse), blir fremmet som egen sak til bygningsmyndigheten i Lebesby kommune.

### **Vurdering:**

At søkeren har behov for et garasjebygg for sine kjøretøyer er det liten tvil om. Plassering av dette bygget enten som et tilbygg til eksisterende bygning, eller som et separat bygg ved siden av har heller ingen praktisk betydning for den øvrige virksomheten i området.

At selskapet får samlet all sin virksomhet i en bygning vil også ha driftsmessige fordeler.

Bl.a beregner man å benytte deler av bygget som lager når eksisterende lagerbygg ikke har tilstrekkelig lagringskapasitet. I tillegg vil man ha en oppvarmet del som også skal kunne benyttes som omkleddingsrom i forbindelse med vinterturisme. Dette fordi dagens venterom har begrenset kapasitet i forhold til reiselivsnæringas behov.

Det som vil være viktig er at man for fremtiden sikrer at bygget blir direkte knyttet til drift av skipsekspedisjonen. Dersom dagens eier av ekspedisjonen velger å legge ned denne delen av virksomheten, eller selge ekspedisjonsselskapet, må man med en opsjonsavtale sikre at bygningen skal selges og overdras til Lebesby kommune til markedsverdi.

**HAVNEKRAV VEDLIKEHOLDSMUDRING VEIDNES HAVN**

Saksbehandler: Toril Svendsen

Arkiv: P12

Arkivsaksnr.: 13/174

<b>Saksnr.:</b>	<b>Utvalg</b>	<b>Møtedato</b>
PS 6/13	Havnestyret	14.02.2013
PS 13/13	Formannskapet	04.03.2013
PS /	Kommunestyret	

**Innstilling:**

1. Lebesby kommunestyre vedtar å fremme havnekrav vedrørende vedlikeholdsmudring i Veidnes havn.
2. Det har vært en betydelig økning i fiskeriaktiviteten på Veidnes de seneste årene, med mange nye fartøy og planlagt ny virksomhet på fiskemottaket. Både fiskere og fiskekjøper er avhengig av at havna er farbar og tilgjengelig og derfor ber man Kystverket om å foreta vedlikeholdsmudring rundt kaien og mot moloen.
3. Lebesby kommune ber også Kystverket iverksette bølgedempende tiltak i havna.

**Saksutredning:****Dokumenter:**

Sak 12/890 Brev fra Kystverket Troms og Finnmark vedrørende "Oppdatering eller nyetablering av havnekrav" datert 13.04.2012

Utkast til havnekrav er lagt inn i saksfremlegget.

**Faktaopplysning:**

Nedenfor er utkast til havnekrav limt inn i saksfremlegget. Havnekrav om vedlikeholdsmudring er ikke et tiltak som går inn i Nasjonal Transportplan, slik ordinære post 30 søknader gjør. Vedlikeholdsmudring blir tatt inn i Kystverkets årlige handlingsplan og budsjett, og saken er drøftet i møte med Kystverket.

## *Utkast til*

### **Havnekrav - vedlikeholdsmudring Veidnes havn**



#### **1. Havnekrav – forslag til vedtak:**

- Lebesby kommune fremmer havnekrav og ber Kystverket snarest igangsette vedlikeholdsmudring av Veidnes havn.
- Det har vært en betydelig økning i fiskeriaktiviteten på Veidnes de seneste årene, med mange nye fartøy og planlagt ny virksomhet på fiskemottaket. Både fiskere og fiskekjøper er avhengig av at havna er farbar og tilgjengelig og derfor ber man Kystverket om å foreta vedlikeholdsmudring rundt kaien og mot moloen.
- Lebesby kommune ber også Kystverket iverksette bølgedempende tiltak i havna.

#### **2. Bakgrunn**

Veidnes er eneste sted med fast bosetning på vestre side av Laksefjorden i Lebesby kommune. Stedet opplevde, i likhet med mange andre liknende steder, sterk tilbakegang i folketallet på 1980-tallet i forbindelse med dårlig fiske på fjorden, innføring av kvoteordningen og generell samfunnsmessig endring. Folketallet ble i løpet av et tiår halvert, og har de senere årene vært stabilt på omlag 35-40 personer.

Havna på Veidnesholmen er en statlig utbygd fiskerihavn som var ferdigstilt i 1988. Det ble anlagt en 200 meters molo på sørsiden av kaia, og det ble mudret en renne inn til kai, og rundt denne, med dybde -3 meter (eller fjell). Bunnkjettingen, som var utlagt ca 1970, ble deretter flyttet til vestsiden av moloen.

På grunn av nedgang i fisket ble fiskebruket nedlagt og etter hvert gitt statlig kondemneringstilskudd rundt 1990. I årene etterpå har stedets få fartøy (2-3 sjarker) måtte gå over fjorden til Dyfjord eller Kjøllefjord for å levere fangst. Etter at kongekrabben har kommet til Laksefjorden har lønnsomheten for sjarkflåten vært økende, noe som har ført til at flere har investert i fiskebåter og således skapt økt virksomhet.

### **3. Status**

Optimismen på Veidnesklubben har ført til at det i dag er økende tilflytting, og fiskeflåten er økt til 11 registrerte fartøy. Det flytter flere yngre til bygda, og et godt betalende marked for kongekrabbe gjorde at fiskeridepartementet har opphevet kondemneringen av fiskemottaket. Det er satt opp flere fiskehjeller, og flere er planlagt. Dette gjør at det de siste 3 årene er landet fisk og krabbe for over 10 mill. kr på Veidnes.

Lebesby kommune har gjennom havneforetaket rustet opp den kommunale kaien på Veidnes for drøye 0,7 mill.kr i år, og private er i gang med restaurering av det gamle fiskemottaket.

På grunn av Veidneselva består store mengder av bunnsedimentene i Veidnes havn av fin sand. Elvestraum i kombinasjon av vind og bølgepågang gjør at det føres stadig mer masser inn mot kaien. Utviklingen av fiskemottaket på Veidnes er avhengig av infrastrukturen i havna, derfor er det viktig at det utføres vedlikeholdsmudring i Veidnes havn.

### **4. Fremtidig flåte og industri**

Den optimistiske stemningen på Veidnes kan langt på vei forklares gjennom den aktiviteten som en har fått i gang i havna. Interessen for å investere i nye båter er økende, særlig blant unge fiskere. Det arbeides aktivt for å få til fiskemottak, og man ser for seg at man vil kunne skape flere arbeidsplasser rundt havna. Det er derfor av stor betydning at man får utført vedlikeholdsmudring inn mot og rundt kaianlegget slik at dette kan utnyttes fullt ut, og at det også gis muligheter for å ta imot større fartøy dersom dette blir aktuelt. Man har i dag svært begrensede muligheter til å lande eller skipe ut varer og fisk via kai pga begrenset dybde.



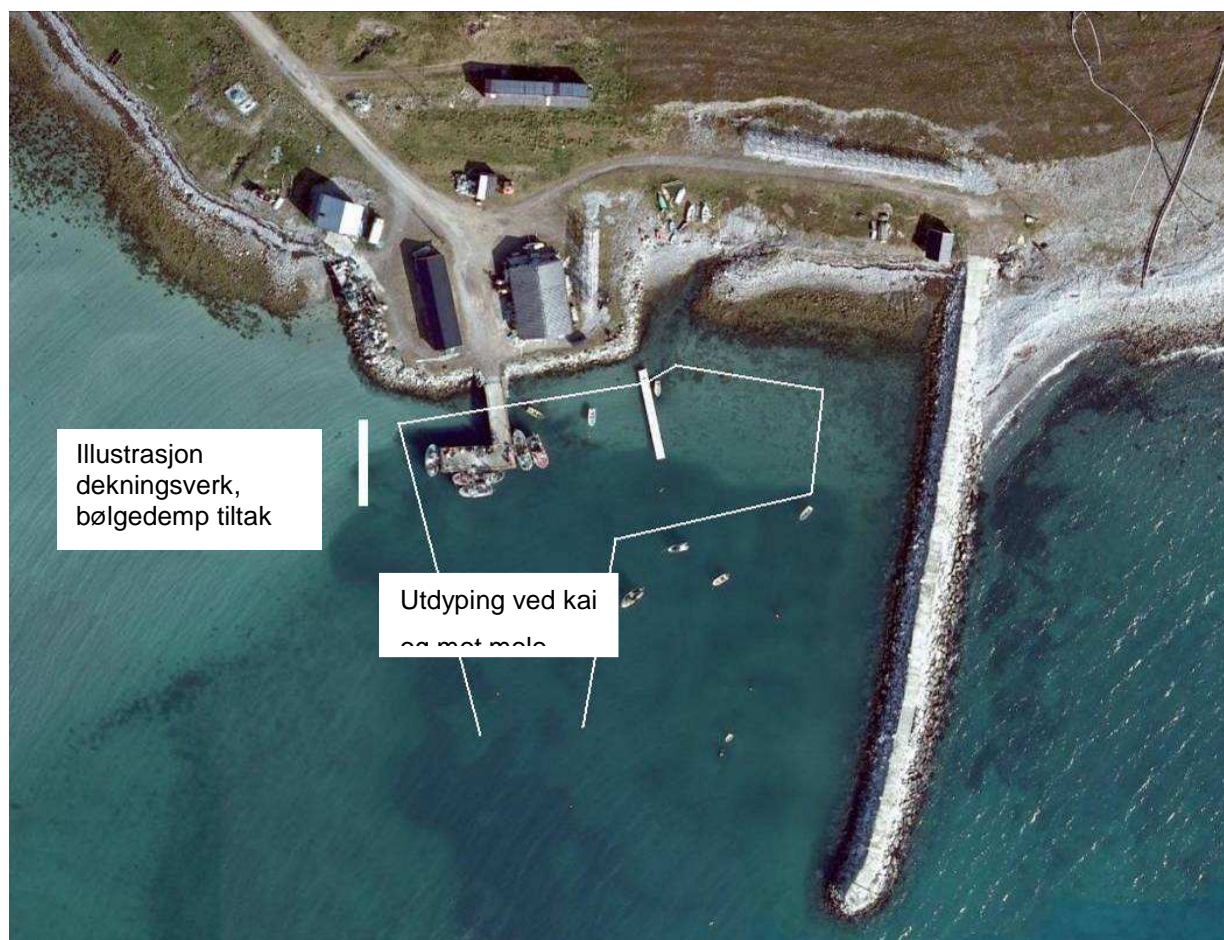


Fig.1. Flyfoto av Veidnes kai og molo. (www.norgebilder.no)

Som flyfoto viser er det en opphopning av masser på kaias vestside som skaper problemer ved kai. Det er lagt ut bunnkjetting parallelt med moloen. Opprinnelig hadde denne 9 opphalere da den lå på østsiden av moloen (før mudring), men det er ikke kjent om denne har samme lengde i dag. Bunnkjettingen vil bli tatt opp før mudring.

## 5. Flytebrygger

Kaianlegget har i dag god dekning for vind og bølgepågang fra sør og sørøst. Derimot har anlegget lite dekning for vestlig vind, som på tross av relativt kort strøklengde kan gi nokså krapp vindskavl mot kai. Dette er det vurdert å forsøke dempe ved å anlegge enten flytende bølgedemper på vestsiden av kai (se fig 1) eller ved å pæle ned spuntvegg i samme område. Dette vil gi betydelig bedre dekning ved kai, og gjør det tryggere å etablere flytekai som ligger kai for den mindre flåten. Dette som erstatning for bunnkjettingen.

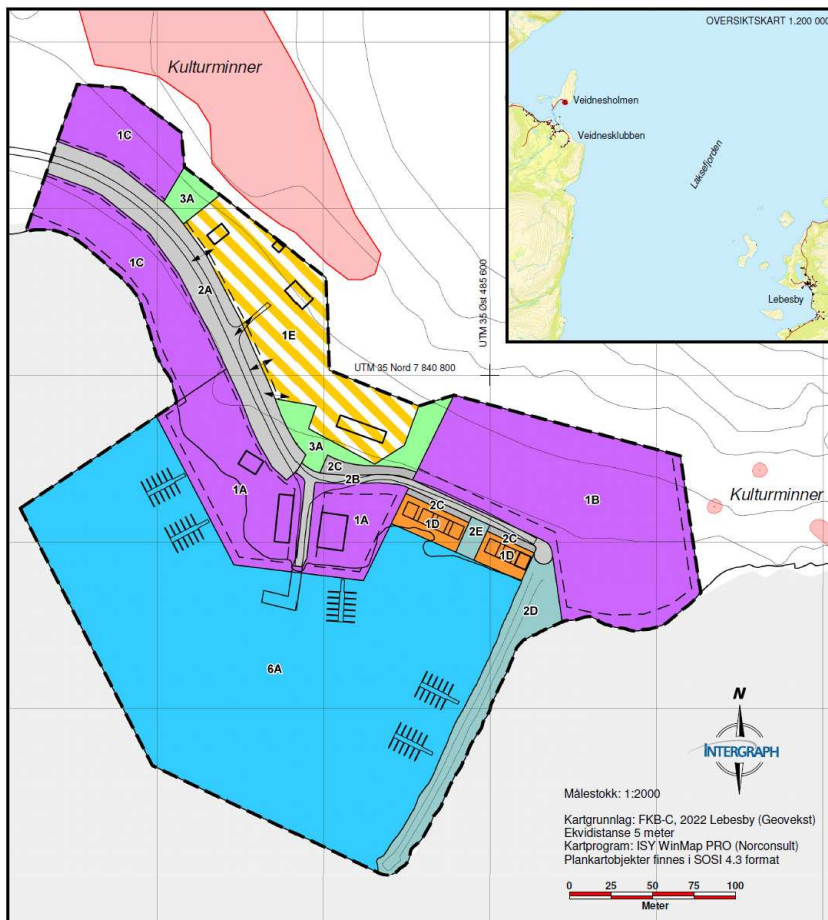
Det er imidlertid viktig at det blir mudret ut tilstrekkelig plass til et slikt anlegg som tenkes plassert enten på kaias øst eller vestsida.

## **6. Strand- og sjødeponi**

Det er ikke gjort vurderinger av deponi for lagring av mudringsmasser. Det er ikke forventet at det skal finnes forurensede masser i Veidnes havn. Lebesby kommune forventer at Kystverket søker Fylkesmannens miljøvernavdeling om tillatelse til tiltaket og da vil få råd om prøvetaking er påkrevet. Det kan være ønskelig å føre mudringsmasser til deponi på land. Da er dette mest aktuelt i området som er planlagt til nytt industriområde.

## **7. Konsekvens dersom tiltaket ikke gjennomføres**

Små lokalsamfunn er svært sårbare overfor svingninger i næringsgrunnlaget. Staten har gjennom etableringen av fiskerihavn på Veidnes gitt stedet et godt grunnlag for å høste av ressursene i Laksefjorden. Økte torskekvoter og gode priser for kongekrabbe har gitt Veidnes et løft med flere fiskere, flere båter og mulighet for etablering av fiskemottak. Dersom havna ikke blir mudret vil dette være problematisk både for dagens flåte og struktur, og i neste omgang dramatisk i forhold til en videre utvikling med tanke på etablering av nytt kaianlegg for mottak av fisk og krabbe, samt flytebrygger.



## LEBESBY KOMMUNE

### REGULERINGSPLAN 2022-35 VEIDNESHOLMEN

Detaljregulering etter Plan- og bygningsloven § 12-3  
 Reguleringsformål etter Plan- og bygningsloven § 12-5

### PLANKART

#### Tegnforklaring:

	Industriområde PBL § 12-5 pkt 1
	Naustområde PBL § 12-5 pkt 1
	Boliger/Fritidsboliger PBL § 12-5 pkt 1
	Vei PBL § 12-5 pkt 2
	Parkeringsplasser PBL § 12-5 pkt 2
	Havneområde på land PBL § 12-5 pkt 2
	Grønnstruktur PBL § 12-5 pkt 3
	Havneområde i sjø PBL § 12-5 pkt 6
	Plangrense
	Grense for arealformål
	Byggegrense
	Planlagt bebyggelse
	Bebyggelse som inngår i planen
	Avkjørsel
	Kulturminner nær planområdet

#### Saksbehandling etter plan- og bygningsloven:

Saksreferanse: 09/845

• Vedtatt planoppstart:	19.06.2009
• Kunningjøring om oppstart:	19.02.2010
• Fastsatt planprogram:	31.05.2010
• Utarbeiding av planutkast avsluttet:	21.01.2011
• Behandling av planutkast i Formannskapet:	03.02.2011
• Offentlig ettersyn i perioden 14.02.2011 til:	01.04.2011
• Planvedtak i kommunestyret (PS 48/11)	08.09.2011

Fig 2 Vedtatt reguleringsplan for Veidnesholmen industriområde

**HAVNEKRAV POST 30 UTDYPING I KJØLLEFJORD HAVN**

Saksbehandler: Toril Svendsen

Arkiv: P12

Arkivsaksnr.: 13/175

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
PS 7/13	Havnestyret	14.02.2013
PS 14/13	Formannskapet	04.03.2013
PS /	Kommunestyret	

**Innstilling:**

- Lebesby kommunestyre fremmer havnekrav over post 30 og ber Kystverket igangsette prosjektering av utdyping av Kjøllefjord havn – Galgenesbukta.
- Lebesby kommune ser utvikling av området til industriområde, med muligheter for etablering av fiskeindustri og utvidet servicetilbud for fiskeflåten, som svært viktig for den videre utvikling av Kjøllefjord som fiskevær. Dette vil gi fiskeværet en mulighet til å ta tilbake tapte råstoffandeler fra fiskeflåten og bidra til flere arbeidsplasser.
- Ved en utdyping av området bak molo Q og inn mot gamle Hustadanlegget vil området gjøres tilgjengelig for større fartøy både for leveranser og servicefunksjoner. Tilgjengelig areal vil utløse store investeringer både fra det private og offentlige.
- Indre havn må utdypes til en minimumsdybde på 6 meter. Dette for å gi muligheter for at fartøy opp til 90 fot kan benytte det planlagte kaianlegget og besørge råstoff til det planlagte industrianlegget. Større fartøy enn dette vil bli henvist til å benytte trafikk- og hurtigrutekaia.
- Lebesby kommunestyre ber administrasjonen drøfte tilskudd over post 60 med Kystverket for deler av prosjektet.

**Saksutredning:****Dokumenter:**

Sak 12/890 Brev fra Kystverket Troms og Finnmark datert 13.04.2012 vedrørende "Oppdatering eller nyetablering av havnekrav"

Utkast til havnekrav er lagt inn i saksfremlegget.

**Faktaopplysning:**

Nedenfor er utkast til havnekrav limt inn i saksfremlegget. Saken sees i sammenheng med saken om industriområde. Havnekrav over post 30, dekkes 100 % over Fiskeri- og Kystdepartementets budsjett. Tiltak over post 30, blir en del av nasjonal transportplan. Frist for å melde inn nye havnekrav til Kystverket Troms og Finnmark er 1. mai 2013. Deler av dette havnekravet bør søkes finansiert over post 60, mudring av indre havn bak molo Q. Prosjektet blir da et spleiselag mellom Kystverket og kommunen. En slik søknad vil kommunen få svar på når statsbudsjettet legges frem til høsten. Søknadsfrist for post 60 er 1. april.

*Utkast til*

**Havnekrav Lebesby kommune – Mudring Kjøllefjord havn.**

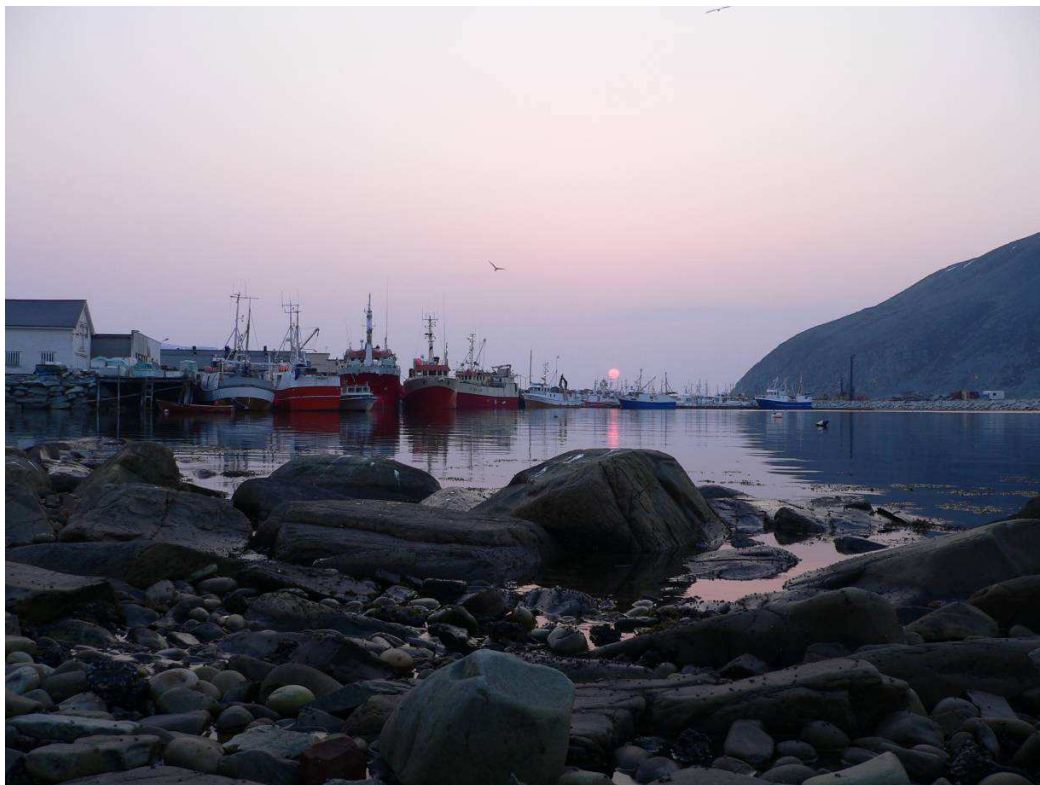


Foto: Jostein Pettersen

Vedtatt av Lebesby kommunestyre i møte XX.XX.2013

1. Havnekrav – forslag til vedtak .....	23
2. Bakgrunn .....	23
3. Status .....	24
4. Fremtidig flåte og industri .....	25
5. Utvikling av indre havn i Galgenesbukta .....	26
6. Planlagte investeringer i området .....	26

7. Planstatus berørt område.....	28
8. Konsekvensutredning.....	30
9. Mellomlagring av masser – land-deponi.....	30
10. Dumpingsområde for mudringsmasser.....	30
11. Rapporter og utredninger for området.....	30
12. Konsekvens av at tiltakene ikke blir iverksatt.....	30



## 1. Havnekrav – forslag til vedtak

- Lebesby kommunestyre ber Kystverket igangsetter prosjektering av utdyping av Kjøllefjord havn – Galgenesbukta.
- Lebesby kommune ser utvikling av området til industriområde, med muligheter for etablering av fiskeindustri og utvidet servicetilbud for fiskeflåten, som svært viktig for den videre utvikling av Kjøllefjord som fiskevær. Dette vil gi fiskeværet en mulighet til å ta tilbake tapte råstoffandeler fra fiskeflåten og bidra til flere arbeidsplasser.
- Ved en utdyping av området bak molo Q og inn mot gamle Hustadanlegget vil området gjøres tilgjengelig for større fartøy både for leveranser og servicefunksjoner. Tilgjengelig areal vil utløse store investeringer både fra det private og offentlige.
- Indre havn må utdypes til en minimumsdybde på 6 meter. Dette for å gi muligheter for at fartøy opp til 90 fot kan benytte det planlagte kaianlegget og således besørge råstoff til det planlagte industrianlegget. Større fartøy enn dette vil bli henvist til å benytte trafikk- og hurtigrutekaia.

## 2. Bakgrunn

Kjøllefjord er kommunesenter i Lebesby kommune, og om lag 1000 av kommunens 1339 (pr.des 2012) innbyggere er bosatt her. Fiske, akvakultur og fiskeindustri utgjør over halvparten av kommunens totale sysselsetting, og utgjør i dag ca 150 årsverk.

Kjøllefjord havn har vært kommunens viktigste havn etter 2.verdenskrig, og på 1950-tallet var det opp til 12 fiskemottak i drift, og stedet hadde en av Finnmarks største flåte av mellomstore kystfartøy.

Kjøllefjord fikk etter hvert etablert molo som sto ferdig ca 1960, etterpå ble det i tidsrommet 1961 til 1967 mudret på havnas sørside. Kart fra Kystverket viser at det ble mudret plandybde – 5 meter (eller til man traff fjell) i Galgenesbukta, og -6 m eller fjell østover. Under utdypingen av havna ble det truffet på fjell flere steder som gjorde at det ble flere områder som bare fikk en dybde på -3 meter.

Fra 1970 ble det lagt ut bunnkjettinger, og i 1980 ytterligere to strekk. Havna var fortsatt svært urolig i vest- til nordlig vind, og SINTEF gjorde i 2000 modelltankforsøk av havna som kartla problemene samtidig som man kom med løsningsforslag (Bjørndal et. al.) 2000).

Lebesby kommune etablerte – med tilskuddsmidler over post 60 - to indre havner i perioden 2002-2005 ved å bygge to moloer med en lengde på om lag 200 meter. Dette ga god dekning

for kaianlegg for den mindre flåten. Dette er imidlertid der havna er på det grunneste, på havnas sørside.

På havnas nordside er kostnaden med å få på plass dekningsverk svært kostbart på grunn av stor dybde. Samtidig er det store utfordringer på land på grunn av lite arealer, skredfare og ustabil grunn. Dette var en av årsakene til at det i 2006 ble anlagt ny trafikk-kai på sørsiden av havna, og det ble samtidig opparbeidet ca 5000 m<sup>2</sup> industriarealer i samme område.

År	Tiltak	Kostnad	Tilskudd post 60	Eier
1998/2002	Flytebryggeanlegg	2,5 mill.kr	50 %	Kommunal
2002	Indre molo (molo Q)	5,6 mill.kr	50 %	''''''
2003	Indre molo (molo P)	6,6 mill.kr	50 %	''''''
2006	Ny trafikk og industrikai	25 mill.kr	NEI	''''''
2007	Liggekai indre havn øst	1,5 mill.kr	30 %	''''''

Tabell 1  
Offentlige investeringer i havna siste 20 år

### 3. Status

Stedets lokale fiskeflåte har vært relativt stabil siste tiår, men trenden siste år er at flåten øker svakt i antall, mens fartøystørrelsen går ned. Dette er en trend vi har sett de siste 30 år. Det mest positive i denne utviklingen er at det kommer flere unge fiskere inn på eiersiden i flåten.

	1988	1995	2000	2005	2010	2011	2012
< 9,9 meter	129	82	76	40	42	43	52
10-15 meter	19	10	14	9	20	20	22
15-20 meter	4	7	2	2	1	1	1
> 20 meter	2	3	2	2	1	1	1
Tot. reg.fiskefartøy	150	105	91	63	64	65	72

Tabell 1.  
Oversikt utvikling i fiskeflåten hjemmehørende i Lebesby Kommune 1988-2012 (pr 01.12.2012)



Når det gjelder fremmedflåte som leverer råstoff i Kjøllefjord har fartøystørrelsen endret seg siste 20 år, men vært relativt stabil siste 10 år. Dette kan best forklares fordi leveranse fra trålere har gått ned fra om lag 100-150 per år i tidsrommet 1995-2000, til ingen fra 2006.

Mengden råstoff fra fremmedflåte har vært relativt stabil over tid selv om den var høyere rundt 2004-2005. Større snurrevadfartøy utgjør en viktig del av Norway Seafoods råstofftilgang under vårfisaket etter torsk og hyse, mens garn og juksaflåten er viktig under vår- og vinterfisaket. Som tabell 2 viser, er fangstene fra båter over 21 m varierende fra opp mot ¼ av totalen i 2008 og 2009 ned mot om lag 15 % de seneste årene. Dette er for en stor grad styrt av tilgang på råstoff, men også et resultat av at Kjøllefjord taper råstoff på grunn av dårlige havnefasiliteter for den større flåten.

Tabell 2: Oversikt over fiskelandinger fra norske fartøy i Lebesby kommune etter fartøystørrelse i tonn rund vekt. (Kilde: Fiskeridirektoratet.).

	2000	2002	2004	2006	2008	2009	2010	2011
<b>U/ 11 meter</b>	1788	1730	1221	1014	1876	1867	2227	2705
<b>11-14,99 meter</b>	1900	1409	1740	1081	863	978	727	779
<b>15-20,00 meter</b>	1289	701	484	500	402	147	580	757
<b>21-27,99 meter</b>	977	440	373	758	957	1022	656	647
<b>28 meter og opp</b>	1202	1146	1667	422	126	214	45	76
<b>Ureg. Lengde</b>	69	80	44	24	61	40	67	61
<b>Sum landet kvantum</b>	<b>7223</b>	<b>5505</b>	<b>5530</b>	<b>3800</b>	<b>4285</b>	<b>4268</b>	<b>4303</b>	<b>5025</b>

Kjøllefjord har i dag bare en fiskeindustribedrift; Norway Seafoods AS. Bedriften har ca 25 ansatte og det landes om lag 4000 tonn fisk og krabbe over kai i Kjøllefjord. Bedriften produserer saltfisk og helfilet av torsk, sei og hyse og har også produksjonslinje for kongekrabbe.

Råstoffmengden over kai i Kjøllefjord har vært relativt stabilt siden 2002. Tidligere var dette kvantumet betydelig høyere med store landinger fra norske og utenlandske trålere.

I verdi utgjør landinger i Kjøllefjord ca 50 mill.kr pr år i 2010 og 2011, mens tallet for 2012 kan se ut for å ha blitt noe lavere.

#### 4. Fremtidig flåte og industri

På tross av betydelige investeringer i Kjøllefjord havn de siste 10 årene har en ikke lyktes med å få etablert mer fiskerirelatert industri i havna. Årsakene til dette er sammensatte, men en viktig årsak er uten tvil mangel på egnede industriområder som i tillegg til å ha tilstrekkelig arealer på land, også må ha skjermede kaianlegg med tilstrekkelig dybde.

Utviklingen i den større kystflåten går mot færre men større fartøy. I dag stiller den større kystflåten krav til ned mot 7 meter dyp, og for å kunne ta i mot eventuelle leveranser fra trålere er kravene de samme. Dette gjør den best skjermede del av havna utilgjengelig for denne delen av flåten, og bidrar negativt i forhold til utvikling.

Slippen som er lokalisert i indre havn har hatt lite drift senere år. Dette skyldes flere årsaker, men en forventer at det vil komme et eierskifte i nær fremtid. En fornyet satsing vil være med å gjøre det mer attraktivt for nye eiere å satse på maritim virksomhet, og med økt dybde i området øker også mulighetene for å få oppdrag fra større fartøy. Sliptjenester har også vært etterspurt av oppdrettsaktørene, som ønsker å øke sin aktivitet ytterligere i årene fremover.

## **5. Utvikling av indre havn i Galgenesbukta**

Lebesby kommune etablerte i 2002 dekningsverk på hovedmoloens østside og det ble dannet et ca 5000 m<sup>2</sup> havneområde innenfor denne moloen der det i dag er flere flytebrygger med plass til om lag 100 mindre fartøy. Dette er det best beskyttede området i havna, og er derfor også attraktivt for fiskerirelatert industri. Dessverre er dybdeforholdene en stor bremsekloss i forhold til videre utvikling. Innseilingen i havna har størst dybde mot moloen.

Dette området er derfor plukket ut som ett av tre alternativer i forhold til kommunens valg av nytt industriområde jfr. søknad om tilskudd over post 60 i 2012.

Valget av dette området til nytt industriområde er gjort ut fra en totalvurdering der en ser for seg at etablering av fylling og bygging av kai blir vesentlig rimeligere enn om en skulle gå for en løsning på utsiden av indre molo (ved trafikk-kaia). I tillegg vurderes også de maritime forholdene som bedre på innersiden enn på yttersiden, i alle fall for den minste flåten. Etersom størrelse på havneområdet og dybde vil sette en begrensning på hvor store fartøy som kan anløpe det nye industriområdet, har en trafikk-kaia rett utenfor som kan ta mot råstoff fra store trålere.

## **6. Planlagte investeringer i området**

Lebesby kommunes havneforetak Lebesby-Kjøllefjord Havn KF, har i år, samt i tiltaksplan for 2013 igangsatt utbedring og fornyelse av servicekaiaen på tidligere Hustadkaia. Totalt er det snakk om ca 1 mill.kr i totalkostnader.

Videre har Norway Seafoods prosjektert et nytt bo- og serviceanlegg i tilknytning til egnebuanlegget på samme område. Kostnadene til dette er beregnet til ca 6,5 mill.kr. Det er også planer om oppgradering av de øvrige kaianleggene, og arbeidet med de videre planene er svært avhengig av at området utdypes. Det har i tillegg vært henvendelser fra fiskere og andre næringsdrivende angående tomt for bygging av lager/servicebygg for fiskere.

Lebesby kommune vil videre etablere et nytt industriområde i tilknytning til havneområdet som ble opparbeidet i 2006. Det er gjort beregninger av flere ulike alternativ, og kostnadmessig er et alternativ med utdyping av området innenfor molo Q svært interessant.

Det er da planlagt fylling av et industriområde på 3000m<sup>2</sup> samt bygging av en 50 meter kai. Kostnadene er beregnet til om lag 13 mill.kr. Området har imidlertid begrenset dybde, slik at man vil måtte utdype både innseiling og område inne i havna. Dette fører til at man vil måtte flytte på flytekaianleggene i havna og omplassere deler av disse.

Lebesby kommune har vurdert ulike alternativer for omplassering av flytebryggeanleggene i Kjøllefjord havn:

- Kjøllefjord båtforening tilbys ny plass til sitt anlegg i indre havn øst
- Lebesby-Kjøllefjord Havn vurderer flytting eller justeringer på sine anlegg for å bedre innseilingen til kai.
- Indre havn gjøres klar for utdyping ved at alle fortøyninger, flytebrygger, kloakkledninger og øvrige anlegg fjernes.
- Det legges ut en fylling i molohuken med arealer for bygging av industribedrift
- Det vurderes bygging av 40 meter fastkai/kaifront på østre del av ny fylling, for bl.a. bunkers.
- Det anlegges nytt båtøppteck mellom slippet og de kommunale flytebryggene



Utdyping indre havn

**-6 m**

Fig.5.1. Forslag til utdyping inn mot planlagt industriområde indre havn vest.

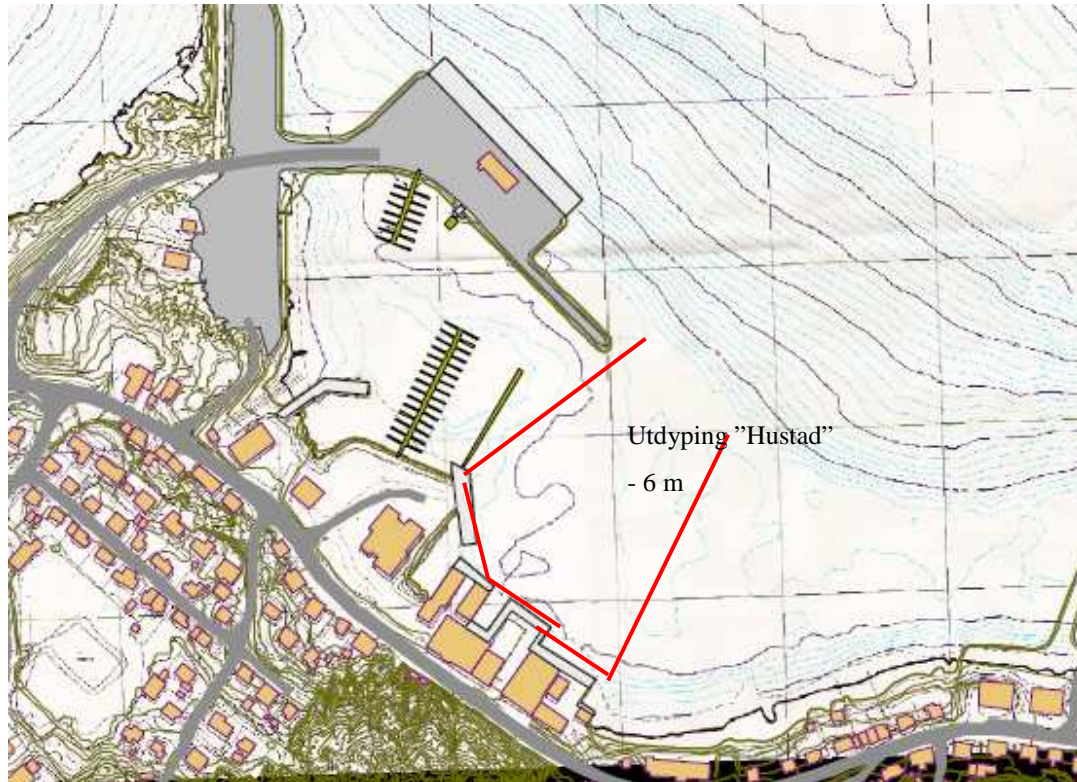


Fig.5.2 Forslag til utdyping inn mot serviceanlegg på tidligere Joh. Hustad AS

## 7. Planstatus berørt område

Lebesby kommune har regulert områdene i Galgenesbukta (reguleringsplan 32/2022) i forbindelse med øvrig havneutbygging som "Offentlig trafikkområde Havneområde i sjø".

Det aktuelle området for planlagt utfylling og etablering av industri er imidlertid ikke regulert for industriformål, men;

*Område i sjø og på land regulert for etablering av flytekaianlegg for fritidsbåter, båtoppbygg og lagrings- og vedlikeholdsområde for sjarkfiskeflåten og fritidsbåter.*

Det er i reguleringsplan ikke avsatt område for dumping av mudringsmasser. Her har man flere ulike alternativer alt etter hva slags masser det er snakk om, både med hensyn på forurensing og kvalitet.



Et alternativ for lagring av forurensede masser er deponering på land. Dette er mulig i områder som planlegges utfyllt på land i samme område.

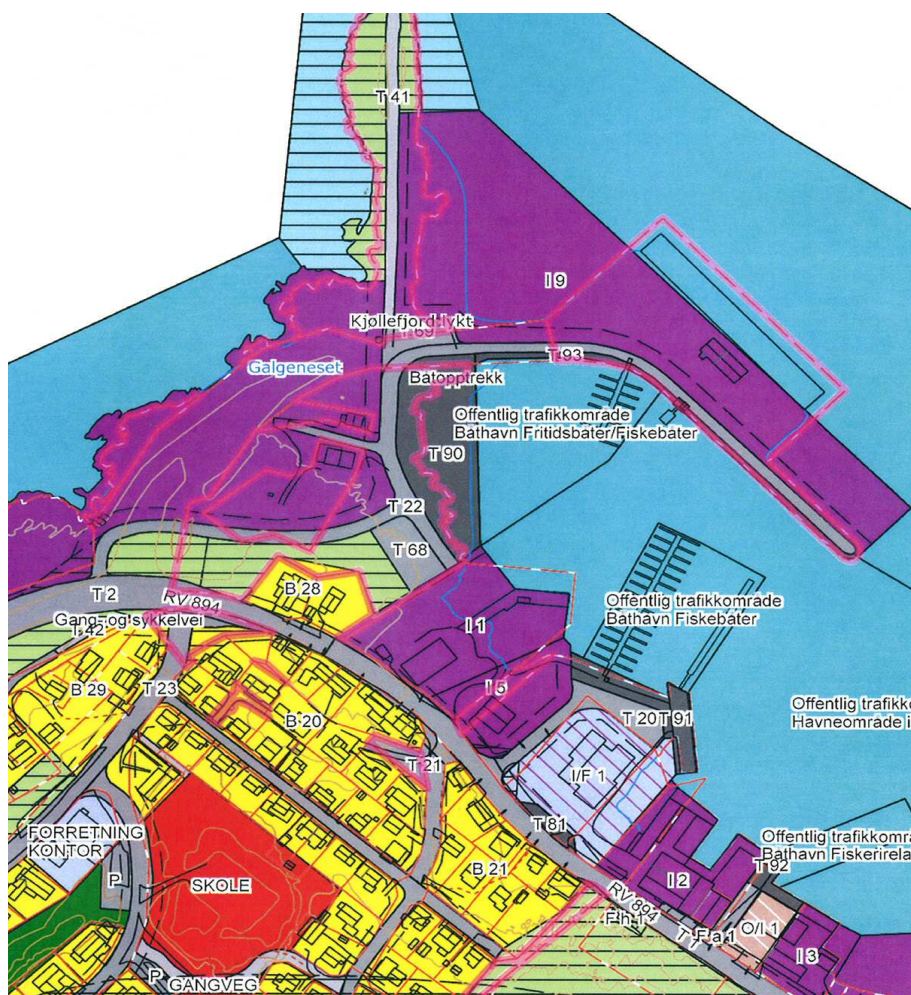


Fig.6.1 Utdrag av kart reguleringsplan for området

## 8. Konsekvensutredning

Enkelte tiltak er av en slik art eller størrelse at det kreves konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven § 4-2, jf. forskrift 26. juni 2009 nr. 855 om konsekvensutredninger.

Konsekvensutredningen har til formål å klargjøre virkninger av et tiltak som kan ha vesentlige konsekvenser for miljø, naturressurser eller samfunn.

## 9. Mellomlagring av masser – land-deponi

Lebesby kommune har regulert flere områder for industri i umiddelbar nærhet til havneområdet. Det er her områder som er egnet dersom mudringsmasser vil måtte deponeres på land. Dette om massene er forurenset og skal deponeres varig, eller dersom massene er av en slik kvalitet at de med fordel kan brukes til utfylling.

Dette vil måtte avklares i forhold til Fylkesmannens Miljøvernavdeling etter at kvalitet er bestemt.

## 10. Dumpingsområde for mudringsmasser

Det er flere steder som er egnet som dumpingsområdet for rene masser fra utdypingsområdene. Kommunen har ikke avsatt slikt område i sine planverk og det er en vurdering som må gjøres i samarbeide mellom Lebesby kommune, Kystverket og Fylkesmannens miljøvernavdeling. Også når det gjelder om det må lages en konsekvensutredning for tiltaket er dette en vurdering som må gjøres ut fra størrelsen på tiltaket.

## 11. Rapporter og utredninger for området

I forbindelse med byggingen av indre molo i 2002, ble det gjort geologiske undersøkelser av Løvlien Georåd AS (rapport 01-71). Dette er en relativt omfattende undersøkelse i området inntil planlagte område. Rapporten med vedlegg er hos Lebesby kommune.

## 12. Konsekvens av at tiltakene ikke blir iverksatt

Lebesby kommune har det siste året brukt mye ressurser på å utrede muligheten for å få i gang ny industri for å demme opp for tapet av de mange arbeidsplassene i fiskeindustrien som har forsvunnet de siste seks årene. På tross av sterk innsats gjennom de siste 5-6 årene mens kommunen har vært omstillingskommune, har en ikke lyktes i å øke antall industriarbeidsplasser på land. Manglende landarealer og tilhørende fiskerikaier er en begrensende faktor i havna.

Kjøllefjord er avhengig av å skape virksomhet med basis i fisk og fiske. Med rekordstore torskekvoter er det svært beklagelig å se at vi ikke har klart å konkurrere med andre fiskevær

om ilandføring av råstoff, og Kjøllefjord har således tapt andeler. For å kunne styrke sin posisjon og opprettholde folketallet, øke sysselsetningen gjennom industri og service må det gjøres grep i tilrettelegging av nye industriområder og næringstomter beregnet for fiskerirelatert virksomhet. Utdyping av Kjøllefjord havn er derfor svært viktig samfunnsmessig for Kjøllefjords videre satsing.

## OMSORGSBOLIGER 2012

Saksbehandler: Kjell Wian

Arkiv: 614

Arkivsaksnr.: 12/449

Saksnr.:	Utvalg	Møtedato
PS 15/13	Formannskapet	04.03.2013
PS /	Kommunestyret	04.03.2013

**Innstilling:**

Lebesby kommunestyre vedtar:

1. Utvidelse av omsorgsboligene med dagsenter og omsorgsbasis utføres etter fremlagte skisse, alternativ 3.
2. Kostnadsramme settes til kr. 34.mill. kroner og det søkes om tilskudd fra Husbanken.
3. Framdriften skal være som pkt 4 i skisseprosjektet
4. Entreprenørform skal være byggherrestyrt sideentreprenør

**Dokumenter:**

Skisseprosjekt, datert 19.02. 2013

Uttalelse fra Eldrerådet av 12.02. 2013

Referat fra møte nr. 2 i arbeidsgruppa av 8.02. 2013

**Faktaopplysning:**

Det er vedtatt å utvide omsorgsboligene i Kjøllefjord med inntil 6 nye leiligheter, nytt dagsenter og ny omsorgsbasis.

I denne sammenheng har kommunen engasjert Norconsult AS til å utarbeide skisse til utbyggingsløsning.

Det ble totalt utarbeidet 3 forslag til utbygging. Forslagene har blitt vurdert av en arbeidsgruppe bestående av representanter for de ansatte fra ulike funksjoner, samt at Eldrerådet har vært med som representant for brukerne.

Den fremlagte skissen med noen mindre justeringer er godt mottatt hos de ansatte. Eldrerådet er derimot ikke helt tilfreds med den foreslåtte løsningen. De mener de 3 nye leilighetene i underetasjen må flyttes opp til første etasje.

Hovedpunktene i alt 3 er:

- tilbygget er i 3 etasjer vest for eksisterende bygg
- 1 boenhet etableres i dagens fellesstue
- 3 boenheter i underetasjen i nytt bygg
- 1 boenhet og aktivitetssenter i hovedetasjen i tilbygget
- Hjemmebasert omsorg i 2. etasje i tilbygget



- Totalt brutto areal for tilbygget er ca 1220 m<sup>2</sup>.

Kostnader:

Kostnadsberegningene er basert på erfaringstall/m<sup>2</sup> for tilsvarende bygg ekskl. utomhusarbeider som belysning, beplantning etc.

Sum kalkyle er på 34 mill. kroner inkl. reserver på 4.4 mill kr. og mva. på ca. 5.9 mill. kr.

Husbankens tilskuddordning:

Tilskudd kan brukes til:

- øke kapasitet av omsorgsboliger både til korttidsplasser og langtidsopphold
- fellesarealer nødvendig for å oppnå heldøgns tjenester i eksisterende omsorgsboliger
- installering og prosjektering av heis, sprinkleranlegg, samt ulike tiltak knyttet til velferdsteknologi i eksisterende bygningsmasse
- lokaler for dagaktivitetstilbud for ulike grupper

De maksimale tilskuddssatsene for 2013 er for omsorgsboliger kr. 840.000 innenfor en maksimal anleggskostnad på 2.800 mill. kroner.

Tilskudd til fellesareal i eksisterende omsorgsboliger, installering og prosjektering av heis, sprinkleranlegg, samt ulike tiltak knyttet til velferdsteknologi i eksisterende bygningsmasse og lokaler til dagaktivitetstilskudd utmåles etter 40 % av de samlede prosjektkostnader som Husbanken godkjenner.

Forslag til prosjektets framdrift:

1. Finansiering, beslutninger og innhenting av tilbud på prosjektering for alle fag våren 2013.
2. Fylling i sjø og vei/nedkjørsel innen høsten 2013
3. Prosjektering, alle fag høst/vinter 2013-2014
4. Tilbudsbehandling, kontrakter og etabl. av byggeledelse mars/april 2014.
5. Byggestart mai/juni 2014

Forslag til entreprisform:

For å komme i gang med fyllingen, ca. 7000 m<sup>3</sup> må en ha en separat entreprise. Fyllingen får dermed satt seg før grunnarbeidene starter.

Videre foreslår konsulenten at kommunen velger byggherrestyrt sideentreprise. Dette betyr separate kontrakter med bygnings-, VVS- og EL- entreprenører.

Fordelen med en slik entreprise er større mulighet for lokale entreprenører til å delta i konkurranse og at kommunen har større muligheter til å gjøre endringer underveis uten at dette nødvendigvis medfører store tilleggskostnader.

Offentlige godkjenninger:

Arbeidstilsynet skal behandle en slik utbygging.

Byggetillatelse med dispensasjon fra gjeldende reguleringsplan er en nødvendighet.

Søknad om tilskudd/finansiering i Husbanken fører til behandling/vurdering av prosjektet av Fylkesmannen.

Avkjøringstillatelse fra Vegvesenet.

### **Konsekvenser for miljøet:**

Tiltaket har ingen konsekvenser for det ytre miljø. Utbyggingen med bl.a dagsenter vil imidlertid påvirke det indre miljø (trivselsfaktoren) positivt og gi beboerne og andre et møtested i trivelige omgivelser.

### **Vurdering:**

Arbeidsgruppa har sammen med konsulenten kommet fram til det utbyggingsalternativ en mener kommunen er tjent med. 5 nye leiligheter vil dempe trykket på sykehjemmet. Med etablering av dagsenter i bygget vil nok dagene oppleves annerledes enn i dag. Etablering av omsorgsbasen vil gi bedre mulighet til heldøgnstjenester.

Når det gjelder byggets planløsning synes denne å være optimal. Å plassere aktivitetssenteret i 1. etasje i veiplan vil gi alle i bygget lyse og trivelige omgivelser. Forslaget fra Eldrerådet om å bytte på leilighetene i underetasjen mot dagsenteret er et dårlig forslag. Dagsenteret sprees over 2 plan med oppholdsdelen i underetasjen og verkstedet og spisedelen i 1. etasje.

En velger derfor å opprettholde det forslaget som nå framlegges med mindre justeringer, bl.a muligheten for et lite kontor til i omsorgsbasen.

Når det gjelder kostnadskalkylen på 34. mill. kroner må sies at denne inneholder en reserve på 4.4 mill. kroner samt at momsen utgjør 5.9 mill. kroner. Ved byggestart i 2014 vil kommunen få kompensert for momsen.

Investeringstilskuddet fra Husbanken er noe diffust. Det gis et tilskudd pr. bolig, inkl. fellesarealer på 30 % av maksimal anleggskostnad på kr. 2.8 mill. kr. Dette utgjør kr. 840.000 pr. bolig. 4 nye leiligheter utgjør dermed kr. 3.36 mill. kr.

Ombygging av dagens fellesstue til leilighet anslåes her til en kostnad på ca. kr. 500.000 og tilskuddet til alle 5 leilighetene anslåes da å bli kr. 3.5 mill. kroner.

Dagaktivitetstilskuddet utmåles etter 40 % av de samlede prosjektkostnadene som Husbanken godkjenner. Dagsenterdelen utgjør ca. 330 m<sup>2</sup> og vil etter kalkylen koste 9.2 mill. kroner. 40 % av dette blir 3.7 mill. kroner.

Videre gis 40 % tilskudd til sprinkleranlegg i eksisterende del. Det samme gjelder for arealer som er påkrevd for å yte heldøgnstjeneste. På dette tidspunkt er kostnadene her ikke fastslått, men et forsiktig anslag på 3 mill. kroner vil gi 1.2 mill kroner i tilskudd.

Foranstående beregninger viser et mulig tilskudd på totalt ca. 8 mill. kroner. En gjør her oppmerksom på at Husbanken sitter her med all makt på godkjenning av tilskuddberettigede kostnader.

Prosjektets omfang tilsier at framdriften må bli som skissert i faktaopplysningene.

Forslaget til valg av entrepriseform synes å være veloverveid.

På bakgrunn av foranstående samt tilhørende dokumenter bes kommunestyret å godkjenne prosjektets utforming, kostnadsramme, framdriftsplan og entrepriseform.