

# LURØY KOMMUNE



## Havneplan for Lurøy

Perioden 2006 - 2016

Vedtatt av Lurøy kommunestyre den 25.10.06 i sak 33/06

## 1.0 Innledning/sammendrag.

Havneplanen, som er en tilleggsplan til ”Havneplan for Lurøy 1997 – 2000, skal legge til rette for kommunens videre innsats i utviklingen av tilfredsstillende havne- og båtmiljø i de enkelte kretser. Arbeidet med en ny plan er nedfelt i handlingsprogrammet som ble vedtatt i desember 2005.

Utvikling av havner og tilstøtende infrastruktur, er viktige i en sjørelatert kommune som Lurøy, hvor bruken av båt er av vesentlig betydning enten det er i næringsssammenheng eller for rekreasjon. Ikke minst er funksjonelle havner et trivelselement i det å skape bolyst for lurøyfjordingen, høyne kvaliteten for hyttefolkets bruk av området og for å kunne ta i bruk det betydelige potensialet som ligger i kommunens naturherligheter.

Den første havneplanen beskrev de enkelte havner i kommunen i forhold til aktivitet, problemområder, muligheter og begrensninger, - hvor Lovund hadde det klart største utviklingspotensialet, men også størst investeringsbehov. Kostnadene ved å realisere de skisserte utbygginger beløpe seg til flere titalls millioner kroner, som var tenkt finansiert ved et «spleiselag» mellom fiskeridepartementet, kommunaldepartementet og lokal egenkapital/lån. I noen grad var det også lagt opp til en trinnvis utbygging over tid for at Lurøy kommune i det hele tatt skulle kunne forplikte seg økonomisk. Det er derfor gledelig å kunne konstatere at de enkelte havneprosjekt som ble omhandlet i denne havneplan nå på det nærmeste er blitt realisert tilfredsstillende.

Kommunens betydelige satsing på havneforhold og tilrettelegging for bruk av båt, har vært forbildelig. De interesser som er imøtegått gjennom denne satsing, er både klare næringsinteresser og befolkningens behov for rekreasjon. I mange sammenhenger har trivsels og rekreasjonselementet vært minst like viktig som de næringsmessige forhold innen den enkelte havn. De etablerte havner rundt om i kommunen har vært både en nødvendighet og et klart aktivum på flere områder.

De havner som var medtatt i havneplanen, var de mest sentrale utbygginger når det gjelder fiskeri og annen næringsvirksomhet i tilknytning til sjøen, og samtidig de prosjekt som det kunne være mulig å oppnå samfinansiering med fylke og stat. Den videreføring som det nå legges opp til, vil derfor bli av kategori småbåthavner uten mulighet for offentlige bidrag utover de kommunen selv måtte bevilge.

Kommunen hadde som målsetting i den forrige planen å legge til rette for minimum en havn i tråd med behov i hver av kretsene, et mål som i det alt vesentlige er nådd. Ikke minst gjelder dette de havner som er av næringsmessig betydning. Det har senere meldt seg behov for en ytterligere utbygging. Behovene til båtplasser er stadig økende og det fortsatt finnes båter på ventelister i flere av kretsene.

Det kan imidlertid ikke påregnes å oppnå noen stats- eller fylkeskommuneal medfinansiering i disse nye havneprosjektene, da de både er lavt prioritert og i det vesentlige er tuftet på fritidsbruk. Kostnadene med å realisere de skisserte utbygginger vil totalt beløpe seg til vel 15 millioner kroner, som tenkes finansiert ved et ”spleiselag” mellom kommunen og private/nærings lokalt.

Det vil være en vesentlig grad av usikkerhet om hvilket år det enkelte prosjekt vil få det kommunale bidraget, da dette er avhengig av kommunens mulighet for å bevilge penger i sitt

langtidsbudsjett/årsbudsjett til slike formål. De enkelte prosjekter er imidlertid ikke prioritert innbyrdes, da kommunalt tilskudd til den enkelte havn vil være basert på at det foreligger godkjente planer og at den øvrige finansiering er på plass.

Havneplanens innholdsfortegnelse :

1.	INNHold/SAMMENDRAG	side 2
2.	DAGENS SITUASJON	side 4
3.	PROBLEMSTILLINGER/UTFORDRINGER	side 6
4.	MÅLSETTINGER	side 7
5.	STRATEGIER	side 7
6.	HANDLINGSPROGRAM	side 9
	A. SLENESET KRETS	side 11
	B. ONØY/LURØY KRETS	side 12
	C. LURØY FASTLAND	side 14
	D. KVARØY/NESØY/HESTMONA/ALDRA	side 15
7.	FORVENTA EFFEKT AV TILTAKENE	side 18
8.	VEDLEGG	
	- Kart Kvina havn	
	- Kart Lurøysjøen havn	
	- Kart Moflagodden molo (2 alt.)	
	- Kart Selnes havn (Hestholmen)	
	- Kart Hestmona molo	

## 1.2 Planprosess og prosjektilfang.

Planarbeidet har sitt utspring i de erfaringer en har høstet i sammenheng med gjennomføringen av de prosjekter som var nedfelt i planen for perioden 1997 - 2000 og den senere realisering av de samme prosjekter. Videre har en gjennom en dialog med formannskapet som planutvalg og ønsker fra lokalsamfunn m.fl., fått viktige innspill til saken. Utarbeidelsen av plansaken er eller blitt gjort i et tett og nært samarbeid med personer ved utbyggings- og næringsavdelingen i kommunen, og med vurderinger av lokalutvalg og båtforeninger.

Det er i begrenset grad tatt stillingen til de enkelte prosjekts omfang, både de enkelte havnebehov, antallet båtplasser som det søkes tilrettelagt for, muligheten for ekstern finansiering m.m. og de innmeldte behov er i vesentlig grad styrt av de enkelte lokalsamfunn selv. Dette ut fra at det ikke var lagt noen føringer fra kommunestyret og/eller formannskapet i mandatet til administrasjonen når det gjelder hvilke prosjekter som skulle gis prioritet, kun at den økonomiske kommuneandel i utgangspunktet ikke skulle overstige 50 %.

Kommunen skulle heller ikke ha utbyggingsansvar, men stille krav for å innvilge tilskudd.

De uløste tiltak i tilknytning til eksisterende havner, er synliggjort og gitt høy prioritet i sammenheng med realisering av nye utbyggingsoppgaver.

## **2.0 Dagens situasjon.**

Lurøy fikk sin havneplan gjennom kommunestyrets vedtak i 1997. Det handlingsprogram som her ble planens utbyggingskonklusjon, er nå i løpet av de påfølgende år, i det alt vesentlige blitt realisert. Det kan derfor være på sin plass å gjøre opp status for de utbygginger som er blitt foretatt i Lurøy, både av staten v/Kystverket, av kommunen med tilskudd fra statens, av kommunen med tilskudd fra næringsliv/private o.a.

### **2.1 Organisering**

Formannskapet er kommunens overordnede havnestyre, med ansvar for alle de offentlige havner i kommunen. Videre er havnene i den enkelte krets tilkjent et lokalt havnestyre som består av kretsens lokalutvalg. Det daglige ansvar for å drifte havnene mot båtfolket er gitt til lokale båtforeninger som organiserer forhold som service, anskaffelse og drift av liggebrygger, innkreving av avgifter m.m.

### **2.2 Havneplanens forankring i kommunale planer**

Havneplanen er forankret i kommunens vedtatte planverk, både direkte og indirekte. Ikke fysiske tiltak gjennom det havnereglement som er vedtatt for de offentlige havner, fysiske tiltak gjennom areal- og reguleringsplaner, handlingsprogram og økonomiplaner m.m. Det er vedtatt hovedmål for all kommunal virksomhet ved at vi skal sikre en god og trygg hverdag for alle våre innbyggere, hvor også kravet til kvalitet skal stå sentralt.

#### **Kommunens langsiktige mål :**

**Å skape gode levevilkår for innbyggerne i Lurøy bygd på kvalitet, trygghet og trivsel**

Gjennom sitt arbeide skal kommunen sikre innbyggerne opplevelse av livskvalitet og at vår kommune blir et godt sted å vokse opp i. Kommunens satsing på havneutbygging i de enkelte lokalsamfunn, er i så måte viktige bidrag i denne sammenheng.

### **2.3 Registreringer og problemanalyse**

Det eksisterer p.t. ingen samlet oversikt over hvor mange båter som finnes innen kommunens grenser, ei heller hvor mange av disse båter som vil være av interesse for vurderingen av hvor mange som ønsker å få liggeplass i en offentlig havn. For en del av kretsene, finnes omtrent ingen annen mulighet, mens det for andre kretser er et uttall av muligheter utenfor de offentlig tilrettelagte havner hvor den enkelte båtøier må betale en avgift. Det kan dessuten være vanskelig å vurdere i hvor stor grad behovene for offentlig havn allerede er dekket i den enkelte krets gjennom de havner som allerede finnes. Ikke minst dersom en ser de eventuelle nye behov for båt plass og havner, i sammenheng med det utvidelsespotensiale som ligger i de allerede eksisterende havner.

## 2.4 Etablerte havner

### Sentralhavn :

Havner som Kystverket har hatt hovedansvar for

Navn	Etablert	Kostnad (mill kr)	Kommunal andel	Tilskudd fra det offentlige	Privat andel	
Lovund havn	2005	110	Ca 4 mill	100 mill	Ca 4 mill	

### Småbåthavner :

Navn	Ferdigstilt	Kostnad i 1000 kr	Kommunal andel i 1000 kr	Tilskudd fra det offentlige	Privat andel i 1000 kr	Merknader
Kvarøy	1979	2152	1152	1000	0	
Slenesvika	1961/86/03					
Albertskjæret	1995/03	500	500			
Aldersundet	1996	4765	3800	965	0	Ekskl. industriomr
Tonnes	2000	2187	1422	440	325	
Sør-Nesøy	2001	2010	1730	0	280	Egenandel: vei
Konsvik (Naustneset)	2004 2005	1250 650	1000 650	0	250	Stormskade
Onøy	2005	3510	3110	0	400	
Lovund småbåthavn	2005					
<b>Totalt</b>		<b>17.009</b>	<b>13364</b>	<b>2405</b>	<b>1255</b>	

### Båtplasser

Navn	Antall plasser i dag *	Utvidelses mulighet 1 , antall plasser (ca)	Kostnad utvidelse 1 **
Kvarøy	23	10	0
Slenesvika	24	6	0
Albertskjæret	12	12	1.000.000
Aldersundet	72	10	0
Tonnes	103	35	250.000
Sør-Nesøy	25 (***)	< 25	0
Konsvik (Naustneset)	55	5	0
Onøy	50	30	0
Lovund Småbåthavn	25	25	0
<b>Totalt</b>	<b>389</b>	<b>158</b>	

\* Med antall plasser i dag, menes hvor mange liggeplasser det er tilrettelagt for i havna inkl gjesteplasser.

\*\* Med "kostnad utvidelse" menes hvilke kostnader til nødvendige anleggsarbeider, ikke innredning o.l

\*\*\* I havna på Sørnesøy, er det ikke tatt i bruk mer enn 1/3 av de opparbeidede plasser

## Planstatus

Navn	Reguleringsplan	Vedtatt dato	Rev.	Merknad
Kvarøy	Nei			
Slenesvika	Slenesvika havn	29.03.00		
Albertskjæret	Nei			
Aldersundet	Aldersundet Havn	29.03.00		
Tonnes	Tonnes Havn	13.05.98		
Sør-Nesøy	Nei			
Konsvik (Naustneset)	Konsvik havn	22.06.05		
Onøy	Onøy havn og industriområde	22.06.05		
Lovund	Lovund Havn	03.04.02		

## Konklusjon :

- Gjennom den senere tid er det bygget ut havneanlegg for mer enn kr 17 millioner kroner. Av disse investeringer, beløper kommunens andel seg til kr 13.3 millioner, ekskl. kostnader til planlegging, byggeledelse, adm.kostn. m.m.
- Det er lagt inn i prosjektene en privat egenandel på kr 2,4 mill. kroner.
- Båtfolket har fått etablert 389 båtplasser pr. dato, hvilket tilsier en kostnad pr. båtplass ekskl. innredning på kr 43.700.
- De samme havnene har et betydelig utvidelsespotensiale. Ved å investere rundt 1,25 mill, vil det være mulig å tilrettelegge for 158 nye båtplasser

## 3.0 PROBLEMSTILLINGER OG UTFORDRINGER

Den statlige fiskerihavnepolitikken krever i større grad enn tidligere at fylkeskommunen og kommunene legger til grunn mer langsiktige og strategiske avveininger i planlegging og tilrettelegging for disse viktige infrastrukturiltak. Havneplanen fra 1997 klargjorde i noen grad det mere langsiktige strategiske grunnlaget for kommunens havnepolitikk og på den andre side la føringer på hva som innenfor planperioden er prioriterte tiltak og arbeidsoppgaver innenfor dette området. Denne tilleggsplan må bygge på disse forutsetninger og følge de prioriteringer planen la opp til. De nye krav som stilles for å komme i betraktning når det gjelder statsmidler, tilsier at slike midler ikke vil kunne oppnås for noen av de prosjekt som omhandles i denne nye planen

### 3.1 Fiskeflåtens behov

Den hjemmehørende flåte i Lurøy karakteriseres av stor andel små fartøyer. I perioden har antallet fiskefartøy under 10 meter blitt mere enn halvert i Lurøy. Dette viser at kommunen i perioden sannsynligvis har mistet mellom 60 og 100 arbeidsplasser i flåteleddet. De behov til liggeplass m.m. som knytter seg til de aktive fiskere som fortsatt har tilhold innen kommunens grenser, synes å være godt dekket gjennom de havner som allerede er etablert.

## 4.0 MÅLSETTINGER

Tilgangen på offentlige ressurser til ulike samfunnsområder er begrenset, og kravene blir generelt stadig strengere til best mulig avkastning/effekt av offentlige investeringer. Kommunen har gjennom flere år valgt å prioritere investeringer i havneanlegg i et betydelig omfang. De mest sentrale utbygginger er nå gjort, og denne havneplan vil legge føringer på det videre engasjement fra kommunens side, både av økonomisk og menneskelig art.

### 4.1 Lurøy kommunes havnepolitikk

I forrige havneplan ble det nedfelt at Lurøy kommune skal arbeide for en desentralisert havnestruktur for å øke verdiskapinga og sikre bosettingsmønsteret. Gjennom en aktiv næringspolitikk skal Lurøy kommune legge til rette for næringsutvikling i de mest sentrale havnene. Havnene gis her følgende kategorisering :

#### Fiskerihavner

- Lurøy kommune skal ha et differensiert fiskerihavnemønster med god kapasitet.
- Nærheten til viktige fiskefelt, samfinansiering og råstoffbearbeiding skal være viktige premisser for utformingen av fiskerihavnemønsteret
- Spesielt Lovund, men også Slenesvika, Moflagodden/Straumøyvalen, Indre Kvarøy og Tonnes skal være lokalthavner med større fiskeriinteresser.
- Jektvika, Albertskjæret, Sørnesøy og Aldersund skal være lokalthavner med mindre fiskeriinteresser
- Det skal legges til rette for sjøretta næringsareal og nye industrihavneanlegg skal primært løses innenfor eksisterende havner, der dette er mulig

#### Småbåthavner

- Anlegg for små fiskefartøyer og fritidsflåten skal primært lokaliseres til eksisterende havner
- Småbåthavnene skal bygges ut i samfinansiering og drives i privat regi

#### Utbyggingspolitikk.

Lurøy kommune vil prioritere havneutbygginger som gjør eksisterende havner til fullverdige havner. Kommunen vil prioritere sine virkemidler til de havnene som bygges ut av/sammen med private/næringsliv som yter nødvendig tilskudd til utbygging.

## 5.0 STRATEGIER

### 5.1 Klargjøring av ansvar

Kommunen vil ha det direkte ansvar for utviklingen av fiskerihavneprosjektene/småbåthavner og ellers ha ansvaret for at prosjektene med offentlig engasjement er tilstrekkelig belyst og underbygd.

Følgende strategiske tilnæringsmåter er nedfelt:

- samarbeid og helhetlig planlegging
- kvalitet
- fleksibilitet

Hovedoppgaven vil være å tilrettelegge for at videre utvikling av havnene skjer slik at næringen kan ha størst mulig nytte av de anlegg som allerede finnes, og i de investeringer som gjøres. Kommunen vil i tillegg være med å tilrettelegge havnemuligheter for lokalsamfunns- og fritidsbrukeres behov når det gjelder mulighetene for bruk av båt i rekreasjonssammenheng m.m. Her vil kommunen sette en øvre grense for sitt økonomiske engasjement vedrørende hvert enkelt havneprosjekt og hvordan bygging og administrasjon av havna skal organiseres.

## 5.2 Havnestruktur

### Politisk hovedstrategi.

Med utgangspunkt i de mål og strategier vi står overfor, skal det være et utgangspunkt at det innenfor de kretsvisе strukturer, vil finnes et stort spekter mht. hvilke funksjoner som finnes i hver enkelt havn. Dette mangfoldet er det viktig å ta vare på også i fortsetningen, selv om en i arbeidet med å etablere «den komplette fiskerihavn» med et vidt spekter av funksjoner, vil måtte etablere forskjellige grader av utviklingsbehov og funksjonsdelinger.

Funksjonsdeling mellom havnene innebærer at havnene sett under ett skal inneholde de funksjoner og dekke de behov som fiskerinæring/øvrig næring har i sin virksomhet. Det er spesielt viktig i denne sammenheng å peke ut de havner hvor en vil lokalisere de funksjoner som det kun er grunnlag for på et fåtall steder.

- I. Havner som har ligge-, utrustnings- og servicefunksjoner og som dessuten har elementer for det totale fiskerihavnetilbud som mottaks-/omsetningsledd, foredling/produksjon og transportfunksjoner. Det er videre lagt til rette for areal- og ressursmessig utviklingspotensiale med god tilgang på kommunikasjoner landverts og sjøverts.
- II. Havner som har funksjoner som mottak/produksjoshavn, ligge- , utrustnings- og servicehavn uten vesentlig areal tilknyttet funksjonene, og/eller har avgrenset utviklingspotensiale arealmessig.
- III. Havner som i dag ikke har noen vesentlig verdi for fiskerinæringen og som i hovedsak blir benyttet av andre f.eks. småbåtlag, fritidsfiskere eller er elementer i reiseliv og turistnæring m.m.

Sett i denne sammenheng er havnene i Lurøy i utgangspunktet rangert slik ut fra deres betydning i fiskerisammenheng :

### Overordnet havnestruktur:

Stamhavner:	Lovund
Lokalhavner m/større fiskeriinteresser:	Slenesvika, Moflagodden/Straumøyvalen, Tonnes og Indre Kvarøy
Lokalhavner m/mindre fiskeriinteresser:	Sørnesøy og Aldersund
Småbåthavner :	Konsvik, Albertskjæret og Jektvik

I det videre arbeidet med havneplanen, anses havnene på Aas, Indre Kvarøy, Lovund, Slenesvika, Sørnesøy, Onøy/Lurøy, Konsvik og Tonnes slutført i denne omgang, og vil ikke bli nærmere omtalt her.



De nye havnene vil måtte ha lavest prioritet i forhold til de som allerede er utbygd (jfr. K-sak 31/93). Da de ellers også vil være uten mulighet til tilskuddsmidler fra Staten, - vil de her bli gjenstand for en noe enklere behandling i denne havneplan enn de ahvner som var nedfelt i forrige plan.

Kommunen vil i sin videre satsing vektlegge de sjørettede aktiviteter knyttet til rekreasjonsbehov innen befolkningen i den enkelte krets. Samtidig erkjenner en at det ikke vil bli mulig å gi et tilbud om havn hvor kravene om lik nærhet til det enkelte lokalsamfunn kan tilfredsstilles. Til det er bosettingen for spredt, behovene for ulike og forholdene generelt for forskjellige innen kommunen.

### **5.3 Økonomiske strategier**

Den spesielle situasjonen Lurøy står overfor med mange små øysamfunn i en kommune hvor størstedelen av vårt areal er hav, gjør havner, kaier, farleder m.m. av vital betydning både sett ut fra et fiskerinæringsmessig synspunkt og ut fra et kommunikasjons- og trivels synspunkt. Det er derfor naturlig at kommunen har vært og er sterkt opptatt av å sikre tilfredsstillende og tilstrekkelig utbygging i tråd med de aktuelle behov som måtte finnes i den enkelte krets.

Lurøy kommune ved kommunestyret, har gjennom de senere år vist stor vilje til å sette av økonomiske midler til realisering av havnekrav, og dette vil fortsatt være et sterkt prioritert område. I prinsippet bør graden av offentlig medvirkning i tilretteleggingen av havneanlegg, gjenspeile den næringsmessige viktigheten både på kort og lang sikt.

**Prosjektene inntatt i denne plan forutsettes realisert med inntil 50 % kommunal andel. Kommunestyrets prioritering gjelder så langt ekstern finansiering oppnås».**

Havneplanen har som målsetting å anwise løsning med hht.:

- Framtidig havnefunksjon h.h.t. funksjoner
- Trygge og hensiktsmessige fortøynings-/kai tilbud
- Service-/almenningskai for korttidsligging
- Finansielle modeller for realisering av foreslåtte tiltak
- Øke utviklingsmulighetene for sjørettet service og flåtestruktur

## **6.0 HANDLINGSPROGRAM**

Havneutbygging i statlig regi har fram til sluttet av 70-tallet bestått i dekningsverk, mudring og utlegging av bunnkjetting. I de fleste tilfeller har en almenningkai også inngått i prosjektene. Båtene har vært fortøyd på redene uten kontakt i land. Unntakene har vært der private aktører, redere eller stedets fiskebruk, har bygget liggekaier. Havnetilbud av denne type, tilfredsstillende på ingen måte dagens krav, og Kystverket har i det siste 10-år ikke lagt ut bunnkjettinger.

Havner uten skikkelig liggekaier og god rolighet, har tapt i konkurranse med andre havner, og ikke minst har fiskeryrket i slike havner tapt i forhold til andre yrker. Dårlig tilrettelegging eller manglende tilrettelegging har også forårsaket at fiskeryrket totalt sett har vært mindre attraktivt for ungdom og nyrekruttering.

Skal en nå opp i forhold til statlig medfinansiering av havneprosjekter, må programmet/planen gjenspeile en helhetstenking hvor sjø og landsiden sees i sammenheng. Det vil også legges spesielt vekt på at havneområdet har landarealer for utvikling av et maritimt orientert industrimiljø, og med spesiell vekt på fiskeriservice. Havneområder uten utviklingspotensiale på land kan dermed ikke uten videre påregnes finansiert over statsmidler. Av forannevnte er det klart at de havneprosjekt som omhandles i denne plan, ikke vil ha mulighet til medfinansiering/finansiering av statsmidler og må derfor i vesentlig grad finansieres av kommunen selv med medfinansiering av brukerinteresser.

## **6.1 Nye prosjekter**

Ved utformingen av ny prosjekter skal følgende punkter vektlegges :

- overordnet plansammenheng
- næringssammenheng
- arealmessige forhold
- tekniske planer
- miljømessige virkninger
- kostnader og finansiering
- næringsøkonomiske virkninger
- øvrige virkninger i et helhetsperspektiv

**De investeringene som foretas må være målrettede og virkningsfulle ut fra rasjonelle og fremtidsrettede helhetsløsninger totalt sett.**

Kommunens hovedoppgave er å legge til rette og bedre rammevilkårene for brukerinteresser knyttet til sjøen. Strukturen må vektlegge og prioritere havnene i forhold til næringsmessig potensiale og framtidig utvikling generelt for lokalsamfunnene. Lurøy kommune må i så måte selv fremheve ønske om hvilke havner som skal utbygges med støtte av det offentlige.

### **Utbygging av fiskerihavner**

Når det gjelder havner med status ”fiskerihavner”, menes havner hvor det er gitt en spesiell forfordeling av fiskeri- og tilhørende næringsinteresser. Disse havnene er allerede etablert og omfattes ikke av de utbyggingsprosjekter som omhandles i denne plansak.

### **Konklusjon.**

Når det gjelder våre andre havner, vil utbyggingsinteressene her være knyttet opp mot en størst mulig grad av samhandling mellom alle sjørelaterte interesser, det være seg fiskeri-, fritidsbåt- og rekreasjonsinteresser, eller øvrige næringsinteresser som reiseliv, transport m.m. Disse «småhavnene» er helt sentrale havnetilbud for fortsatt bosetting i en øykommune som Lurøy, og er nødvendige supplement til en eventuell «stamhavn» i Lovund.

Havnene brukes i vesentlig grad og er viktige for flere formål. Tross alt trenger våre fiskere en trygg liggehavn med nødvendige fasiliteter i umiddelbar nærhet av sitt hjemsted, dersom en fortsatt skal ha noen som helst mulighet til å sikre rekrutteringen og opprettholde den prosentvise andel denne næringen har av den totale sysselsettingen i kommunen.

En kan naturlig nok diskutere hvor mange havner det offentlige skal engasjere seg i, før en kan si at målsettingen er nådd tilfredsstillende sett ut fra behovene lokalt. En må imidlertid kunne påregne som et minimum, med ei havn i hver krets.

## **6.2 Vedlikeholdsansvar**

I sammenheng med kommunens overtakelse av nyhavna i Lovund, har kommunen påtatt seg en vedlikeholdsforpliktelse for havneanlegget, - dog med ansvar for begrenset område. Videre har kommunen et totalansvar for de 9 etablerte offentlige havnene rundt om i kommunen, havner som kommunen er eiere av anleggene. Disse havnene representerer ca. 2 kilometer med moloer, omtrent samme lengde med fastdekke og ca. 50 lysmastre og med tilhørende strømforbruk. Skader på moloer og/eller dekke, kan påregnes nesten årlig. I det minste bør det avsettes et fast årlig beløp for nødvendig vedlikehold av havneanleggene med kr. 15.000,- pr. havn som det offentlige har ansvar for, pluss strømforbruk som årlig beløper seg til ca. kr 20.000,- totalt. Drifts- og vedlikeholdsansvaret vil av forannevnte beløpe seg til kr 155.000,- pr. år.

## **7.0 Tiltak og virkemidler - gamle og nye havneprosjekt**

Når det gjelder hvilke havner og/eller tiltak som skal omhandles i denne nye havneplanen, vil dette måtte fremkomme ut fra flere forhold. Mye vil tross alt vil mye være avhengig av initiativ fra de enkelte lokalsamfunn i kommunen.

Når det gjelder den offentlige innsats innen utvikling av nye havner, vil det være gjenstand for diskusjon og prioriteringer. Utgangspunktet til imidlertid i vesentlig grad måtte være det tilbud som allerede finnes i den enkelte krets og i hvor stor grad de behov som måtte finnes for havn og båtplass m.m., er blitt dekket gjennom disse utbygginger.

### **7.1 Sleneset krets.**

#### **7.1.1 Dagens situasjon**

Kretsen har et uttall av større og mindre havnemuligheter med brukbar skjerming, og dette preger også de oppførte naust og bryggetomter, hvorav de fleste har kai i tilknytning til brygge/naust. De tre havnene som er tilrettelagt/utbedret av det offentlige, vil ved bedre organisering og bruk av liggebrygger i havnene, kunne gi et betydelig høyere antall båtplasser. Havnearealene har et tilrettelagt areal på til sammen 29 da. og vil kunne gi plass for minst 120 småbåtplasser og 20 brygge/naustplasser i tillegg til dagens etableringer med begrensede offentlige kostnader. Det er i dag utlagt liggeanlegg for 36 båter i Slenesvika og ved Albertskjæret, med mulighet til å utvide disse to havnene med 18 båtplasser. Når det gjelder Moflagodden, vil det kreve forholdsvis store økonomiske uttelling for å bedre forholdene i noe vesentlig grad. Her er også forbundet med vanskeligheter å finne egnet tomt for utlegging av liggebrygger.

Utbyggingen av Slenesvika må anses som gjennomført. Det er i dag også ledige tomter på Eikstokken, tomter som er forbeholdt aktive fiskere.

#### **7.1.2 Målsetting**

Lurøy kommune vil følge opp lovnaden overfor Kystverket og bidra til at moloen over Albertskjæret blir fullført. Det vil vi gjøre gjennom

- Tilføring, legging av nødvendig stein
- Flytting av eksisterende gjestebrygge
- Opparbeiding av tilfredsstillende parkeringsforhold

Kommunen vil også arbeide for å utnytte havneområdet i Moflagodden bedre gjennom dialog med brukerne og grunneierne i området.

### 7.1.3 Strategier

Gjennom vedtatt handlingsplan og politiske vedtak i handlingsprogram og økonomiplan, vil en sikre en forsvarlig ansvarsdeling og prioritering av tiltaket.

Etablere en tett dialog med brukerinteresser og grunneiere rundt havna i Moflagodden gjennom lokalutvalget.

### 7.1.4 Ansvarlig

Utbygging og næringsetaten har hovedansvar for gjennomføring av tiltaket, dog i tett samarbeid med lokalutvalget og brukere av havna.

Lokalutvalget skal i samarbeid med utbyggings- og næringsetaten realisere nødvendige tiltak i havna i Moflagodden.

### 7.1.5 Tiltak

Tiltak	Tidsrom	Kostnad/år	Kommuneandel	Egenandel andre
Fullføring av molo Albertskjæret, flytting av eksisterende flytebrygge og opparbeiding av parkeringsplass	2006-07	1.000.000,-	1.000.000,-	
Bedre tilrettelegging og organisering av havna i Moflagodden, for å gi flere båter mulighet til båt- og/eller bryggeplass og bygging av molo	2008-14	2.500.000,-	1.250.000,-	1.250.000,-

## 7.2 Onøy/Lurøy krets.

### 7.2.1 Dagens situasjon

#### Jektviksundet

Gammel båt plass, hvor et mindre antall båter har liggeplass og brygger/kai med god skjerming. Den nordlige del av sundet er meget grunt og således lite brukbar til fortøyningsplasser. Utnyttelsesmulighetene ligger i en bedre organisering av fortøyningsplassene, og dette er blitt gjort i privat regi slik at det i dag er etablert liggeplass for 25 båter.

#### Valrenna/Kråkholmvalen/Pollen

Ferdselsrenna mellom Onøya og Lurøya, er det første tilretteleggingsprosjekt for båttrafikk i Lurøy kommune, og allerede i 1894 ble den første prosjekteringen av dette prosjekt påbegynt i regi av Statens Havnevesen/Kystverket. De første arbeidene ble utført ved mudring av fartsløpet i en lengde av 310 meter, og senere er det gjort tilleggsarbeider.

Kystverket har foretatt beregninger av nødvendige mudrings-/spregningsarbeider i Kråkholmvalen, henholdsvis 3100 m<sup>3</sup> i mudring og 1640 m<sup>3</sup> i undervannsspregning, til en samlet kostnad av 1,2 mill. kroner (1985). Prosjektet lå inne i tidligere havneplan med etablering av havn for kretsen i Pøla, men det synes nå å være stemning for å droppe prosjektet etter at den nye havna er bygd.

Hovedhavn for kretsen er den nye havna på Ytre Onøy ved fergeleiet, hvor det er etablert 50 båtplasser. Videre er det en privat havn i Jektvik med plass for ca. 20 båter. Etableringer av ny havn på Lurøy, er sett i sammenheng med ved at nyhavna på Onøy kan gi liggeplass for 30 båter til.

Kretsen har ellers mange større og mindre havnemuligheter med brukbar skjerming, og dette preger også de oppførte naust og bryggetomter, hvorav de fleste har kai i tilknytning til brygge/naust.

### 7.2.2 Målsetting

Lurøy kommune vil ta opp prosjektet i den nye havneplanen og bidra til at det blir etablert tilfredsstillende småbåthavn i Lurøysjøen. Det vil vi gjøre gjennom

- Bygging av nødvendig skjerming for aktuelle småbåter
- Utlegging av gjestebrygge i havna
- Opparbeiding av tilfredsstillende parkeringsforhold

### 7.2.3 Strategier

Gjennom vedtatt handlingsplan og politiske vedtak i handlingsprogram og økonomiplan, vil en sikre en forsvarlig ansvarsdeling og prioritering av tiltaket.

### 7.2.4 Ansvarlig

Utbygging og næringsetaten har hovedansvar for gjennomføring av tiltaket, dog i tett samarbeid med lokalutvalget og brukere av havna.

### 7.2.5 Tiltak

Tiltak	Tidsrom	Kostnad/år	Kommuneandel	Egenandel andre
Utarbeide dybdekart for havn: - Lurøysjøen	2008 – 10	50.000,-	50.000,-	
Etablering av havn på Lurøy (i ”Lurøysjøen”) - bygging av molo - opparbeiding av parkering	2008-14	2.500.000,-	1.250.000,-	1.250.000,-

## **7.3 Lurøy innland**

### **7.3.1 Dagens situasjon**

#### **7.3.2 Aldersund havn**

Dette var kommunens «første» havneprosjekt etter kystverkets utbygginger på 80-tallet. Havna ble ferdigstilt i 1996 og har en nyttbart areal på ca. 10 da. I tilknytning til havna er det opparbeidet et industriområde med areal på 7 da., et større parkeringsområde og avtatt tomt for gjestebrygge og eventuell industrikai. De fleste av kretsens fiskere har etablert i denne havna og eget areal er også regulert til dette formål. Den er følgelig viktig for utøvelsen av fiske fra fastlandet, ikke minst ved etablering av pakkesentral. Havna har imidlertid fortsatt et noe ”halvferdig” preg og må gis en slutføringspakke for å bli ferdig.

#### **7.3.3 Tonnes havn**

Naturhavn som i utgangspunktet var for «dårlig» skjermet. Havneplaner ble utferdiget av Kystverket i 1968 og i 1971/72 ble det bygget dekningsmolo. Denne er senere utbedret i 1975 og litt forlenget av private- og kommunale midler i 1983 og fullført i løpet av 1999. Området har god innseiling og skjermingen. Havna er en av kommunens fineste havner med god tilrettelegging for brukerne og med et betydelig antall båtplasser (132).

#### **7.3.4 Konsvik havn**

Havna ble utbygd i 2003/04, etter en tidlig start på 1970-tallet og gir med dagens innredning plass for 55 båter. Moloen som er på 170 meter med mudring/undervannspregning innenfor, gav et innvunnet areal på ca. 10 da.

### **Konklusjon for fastlands-Lurøy :**

Innlandet er den del av kommunen som har de mest begrensede mulighetene til havneforhold, og her er omtrent ikke naturhavner med noen skjerming, verken på sørdelen eller på nord-delen av fastlandet. Kommunen hadde tatt mål av seg å arbeide aktivt for å innfri disse kretsers gamle havnekrav, og ved etableringen av havn i Aldersund, Tonnes og Konsvik, har en langt på vei innfridd intensjonene. Det er imidlertid gitt forespørsel om utlegging av bølgedemper for skjerming av Konsvik-havna mot SØ.

De etablerte havnene i Konsvik og Tonnes, kan ved mindre utbyggingskostnader, gi et utvidet tilbud med 40 nye båtplasser.

Det er også fremmet krav fra Kvina og Selnes om utbygging av egen havn her. Havn i Kvina var tatt med i vurderingen ved forrige havneplan, men ble ikke prioritert blant de 10 havneprosjekter som kommunestyret fattet vedtak om i 1993.

Kvina har ingen naturlig havn og strandområdet har for dårlig skjerming og er i dag uten spesielle tilrettelegginger for de fartøy som ligger her. Det tilbud samfunnet har i dag, er å søke de eksisterende havneanlegg i andre bygder. Etablering av havn i bygda vil kreve ei vurdering av flere løsninger, både ut fra pris og nytteverdi. Ei fullføring av den påbegynte havna vil måtte vurderes opp mot andre muligheter.

Selnes-området har i dag et privat havneanlegg i Stokkvågen, men her er plassen sprengt og den er beheftet med en del mangler i forhold til de krav en stiller for tilfredsstillende havn. Det prosjekt som søkes realisert nå, har et godt potensiale for å tilfredsstillende bygdas behov til havnefasiliteter, både i forhold til fastboende og fritidsbrukere.

### 7.3.5 Målsetting

Lurøy kommune vil ta opp prosjektene i den nye havneplanen og bidra til at det blir etablert tilfredsstillende småbåthavn på Selnes og i Kvina. Det vil vi gjøre gjennom

- Bygging av nødvendig skjerming for aktuelle småbåter på de to stedene
- Utlegging av gjestebrygge i havna
- Opparbeiding av tilfredsstillende vei og parkeringsforhold

### 7.3.6 Strategier

Gjennom vedtatt handlingsplan og politiske vedtak i handlingsprogram og økonomiplan, vil en sikre en forsvarlig ansvarsdeling og prioritering av tiltaket.

### 7.3.7 Ansvarlig

Utbygging og næringsetaten har hovedansvar for gjennomføring av tiltaket, dog i tett samarbeid med lokalutvalget og brukere av havna.

### 7.3.8 Tiltak

Tiltak	Tidsrom	Kostnad/år	Kommuneandel	Egenandel andre
Bølgedemper i Konsvikhavna	2007	100.000,-	100.000,-	
Utarbeide dybdekart for havn:				
- Selnes	2008 – 10	50.000,-	50.000,-	
- Kvina (inkl grunnundersøkelser)	2008- 10	200.000,-	200.000,-	
Prosjektering nyhavner Selnes og Kvina	2008 - 11	100.000,-	100.000,-	
Etablering av havn på Selnes	2008 - 14	1.500.000,-	750.000,-	750.000,-
- bygging av molo				
- opparbeiding av parkering				
- anskaffelse og utlegging av flytebrygge				
Etablering av havn på Kvina	2008 - 14	3.100.000,-	1.550.000,-	1.550.000,-
- bygging av molo				
- opparbeiding av parkering				
- anskaffelse og utlegging av flytebrygge				

## 7.4 Andre havner.

### 7.4.1 Kvarøy havn

Mindre fartøyhavn på Indre Kvarøy som ble oppbygget i perioden 1977/79 med dybde på 2,5 meter. Arbeidene besto av molofylling i en lengde av 140 meter (12.000 m<sup>3</sup>) og mudring (32.000 m<sup>3</sup>), og gav en dekket havn på ca. 10 da. Det er registrert 8 fiske-fartøyer i havna og videre er det utparsellert 16 sjøtomter. Nødvendig gjestebrygge er utlagt av det offentlige. Havna er helt vesentlig for bosettingen på Indre Kvarøy og har betydelig næringsinteresser.

Den senere tid er det lagt ut en egen liggebrygge, hovedsakelig for hyttefolk på stedet. På sikt er det påkrevd med en del mudringsarbeider og kanskje også undervannspregning, da den er noe for grunn spesielt i innløpet.

#### 7.4.2 Målsetting

Lurøy kommune vil ta opp prosjektet i den nye havneplanen og bidra til at påkrevde mudringsarbeider blir utført i løpet av planperioden.

#### 7.4.3 Strategier

Gjennom vedtatt handlingsplan og politiske vedtak i handlingsprogram og økonomiplan, vil en sikre en forsvarlig ansvarsdeling og prioritering av tiltaket.

#### 7.4.4 Ansvarlig

Utbygging og næringsetaten har hovedansvar for gjennomføring av tiltaket, dog i tett samarbeid med lokalutvalget og brukere av havna.

#### 7.4.5 Tiltak

Tiltak	Tidsrom	Kostnad/år	Kommuneandel	Egenandel andre
Mudring av innløpet til Kvarøy havn samt kartlegging	2008 - 12	550.000,-	550.000,-	

### 7.5 Sørnesøy havn

Havna ble utbygd i 2001 og beløp seg til kr 2 mill. kroner. Den er tilrettelagt med liggeplass for 25 båter inklusive kai plasser forbeholdt fiskere. Kommunen anser seg i denne omgang ferdig med denne havn.

### 7.6 Kai Aldra

Kaia på Aldra er i en meget dårlig forfatning. Denne må enten gis en omfattende restaurering/opprusting eller en vil innen rimelig tid være nødt til bygge nytt kai. Det har i sammenheng med planene for kalkuttak her vært tatt opp tanken om å løse kaiproblematikken sammen med denne bedriften. Tanken var da at utbyggingen skulle skje gjennom et eget offentlig kaiselskap som ville ha et inntektspotensiale gjennom utskippingen av kalk. Muligheten ville også være brukbar for å oppnå tilskudd fra fylket til kaibyggingen. Pr. dato er det en betydelig grad av usikkerhet vedrørende uttak av kalk her, så inntil videre må kommunen vurdere kaiproblemene for Aldra ut fra de behov stedet har i dag for tilfredsstillende kai, men ha en "beredskap" for muligheten for fremtidig kalkdrift. Det vil være minst to alternativer for et fremtidig kai, også avhengig av om det blir utskipping av kalk.

#### 7.6.1 Målsetting

Lurøy kommune vil ta opp prosjekt kai på Aldra i den nye havneplanen og bidra til at kaiproblematikken blir tilfredsstillende løst i løpet av planperioden.

#### 7.6.2 Strategier

Gjennom vedtatt handlingsplan og politiske vedtak i handlingsprogram og økonomiplan, vil en sikre en forsvarlig ansvarsdeling og prioritering av tiltaket. Dersom en finner det formålstjenlig, søkes kaibehovene løst gjennom et samarbeidsprosjekt med firma for uttak av



kalk her. I så fall bygges kaia av en egen selskapsstiftelse som skal stå for driften. Det søkes om fylkeskommunalt tilskudd i sammenheng med bygging av kai.

### 7.6.3 Ansvarlig

Utbygging og næringsetaten har hovedansvar for gjennomføring av tiltaket, dog i tett samarbeid med lokalutvalget og brukere av havna.

### 7.6.4 Tiltak

Tiltak	Tidsrom	Kostnad/år	Kommuneandel	Tilskuddsandel andre (Fylket)
Oppgradering/nytt kai	2008-12	1.300.000,-	1.000.000,-	300.000,-

## 7.7 Hestmona havn

Det er i dag et privat kai i Hestmona, et kai som brukes av M/S "Lurøyrinsessen", av legeskyssebåten, i sammenheng med oppdrag for forsvaret og telenor vedrørende deres anlegg oppe i fjellet, turistbesøk m.m. Kaia er ved sørvest vind utsatt og vanskelig tilgjengelig. Fra naturens side er det også ingen naturlige havneforhold på denne siden av øya, med de begrensninger som følger av dette for de som ønsker båt. For de som bor her er det derfor vanskelig å ha egen båt, en båt som på sin side ville knytte kretsens innbyggere tettere opp mot arrangement, møtevirksomheter m.m. innen de øvrige kretsene. Moloanlegget må derfor bygges slik at det blir skjerming av kaia og gir nødvendig havn for stedet

### 7.7.2 Målsetting

Lurøy kommune vil ta opp prosjektet i den nye havneplanen og bidra til at det blir etablert en småbåthavn og skjerming for kaia i løpet av planperioden.

### 7.7.3 Strategier

Gjennom vedtatt handlingsplan og politiske vedtak i handlingsprogram og økonomiplan, vil en sikre en forsvarlig ansvarsdeling og prioritering av tiltaket.

### 7.7.4 Ansvarlig

Utbygging og næringsetaten har hovedansvar for gjennomføring av tiltaket, dog i tett samarbeid med lokalutvalget og brukere av kai og havn.

### 7.7.5 Tiltak

Tiltak	Tidsrom	Kostnad/år	Kommuneandel	Egenandel andre
Etablering av havn i Hestmona - bygging av molo - utarbeiding av dybdekart	2013 - 14	2.500.000,- 50.000,-	1.250.000,- 50.000,-	1.250.000,-

## 8.0 Prioriteringer av havneutbygginger i planperioden 2006 - 2009

Prioritering av mindre havneanlegg med samfinansiering kommunal / nærings-/privatandel i tråd med nedennevnte tabelloppstilling.

#### Andre kommunale tiltak i planperioden

- på kommunale kaier : vannforsyning, strømuttak til tilfeldig forbruk, redningsbøye, merket leder og mottaksutstyr for søppel
- prosjektene er først ferdige når det er fast dekke, lys og vann i tilknytning til havnene
- planavklaring for moloutbygging i Kvina, på Lurøy, i Hestmona og på Selnes.
- utarbeiding av bebyggelses-/reguleringsplan i nødvendig utstrekning for arealene i noen av havnene
- avklaring av prosjektet kai Aldra, både i forhold til valg av løsning og muligheten for samkjøring med kalkutvinningsfirma.
- Avklaring av utdypingen av innløpet til Kvarøy havn, behov, kartlegging og omfang

#### Havneutbygginger :

Nr.	Utbyggingsoppgave, prioritert rekkefølge	År	Kostnad	Finansiering kommune *)	Finansiering privat/næring
1	Albertskjæret, fullføring molo, parkering m.m.	2006 -07	1.000.000,-	1.000.000,-	
2	Konsvik havn - nedbetaling av lån	2007-09	600.000,-	600.000,-	
3	Konsvik havn - bølgedemper	2007	100.000,-	100.000,-	
	<b>SUM</b>		<b>1.700.000,-</b>	<b>1.700.000,-</b>	
4	Prod. av dybdekart med grunnundersøkelser	2007	400.000,-	400.000,-	
5	Prosjektering av nyhavner	2007-08	100.000,-	100.000,-	
6	Aldra kai	2008-12	1.300.000,-	1.000.000,-	300.000,-**)
	<b>SUM</b>		<b>1.800.000,-</b>	<b>1.500.000,-</b>	<b>300.000,-</b>
	<b>Nye havnekrav Uprioritert rekkefølge</b>				
-	Lurøysjøen Havn	2008-12	2.500.000,-	1.250.000,-	1.250.000,-
-	Selnes Havn	2008-12	1.500.000,-	750.000,-	750.000,-
-	Kvina Havn	2008-12	3.000.000,-	1.500.000,-	1.500.000,-
-	Kvarøy havn, utdyping av innløpet	2008-12	500.000,-	500.000,-	
-	Hestmona Havn	2013-14	2.500.000,-	1.250.000,-	1.250.000,-
-	Molo Moflagodden	2013-16	2.500.000,-	1.250.000,-	1.250.000,-
	<b>S U M (Nye prosjekt)</b>		<b>12.500.000,-</b>	<b>6.500.000,-</b>	<b>6.000.000,-</b>
	<b>TOTALSUM HAVN/KAI</b>		<b>16.000.000,-</b>	<b>9.700.000,-</b>	<b>6.300.000,-</b>

\*) Kommunal egenandel - 50 % av totalkostnad, søkes innarbeid i langtids- og årsbudsjett med inntil kr 1.500.000,- pr år.

\*\* ) Tilskudd fra Nordland Fylkeskommune

Kommunen vil søke å realisere alle de prosjekt som er tatt inn i planen, under følgende forutsetninger :

- Den økonomiske situasjon sett ut fra en totalvurdering, gjør det mulig å fortsatt satse på havnetilrettelegginger av kommunen
- Kommunen vil i de nye havneanlegg ikke stå som utbygger og disse havner må bygges ut i privat regi
- Kommunen vil bidra med sin kompetanse og være behjelpelig i alle faser av utbyggingen i tillegg til å yte økonomiske tilskudd i prosjektene med inntil 70 % i tråd med denne plan
- De havner som mottar tilskudd må i det alt vesentlige ha regler og avtaler som er gjort gjeldende for de offentlige havner i kommunen. Regler og avtaler for den enkelte havn skal godkjennes av kommunen.
- I hvilken rekkefølge de enkelte havner vil bli gitt tilskudd, avhenger av den enkelte havns fremdrift, når det gjelder planer, sikring av grunn, anbud, kravet om egenfinansiering m.m.

- På visse vilkår kan det godkjennes bruk av forskottering av kommuneandelen med påfølgende tilbakebetaling når økonomien gjør dette mulig for kommunen

**Det bør med utgangspunkt i de betydelige investeringer som er blitt nedlagt og de samme anleggs utsatte posisjon for mulige ødeleggelser/skader, avsettes et årlig beløp til reparasjoner, vedlikehold, strømforbruk m.m. med kr 155.000,-.**

## **9.0 FORVENTA EFFEKT AV Å GJENNOMFØRE TILTAKENE I HAVNEPLANEN**

Gjennomføring av tiltakene i denne havneplanen vil gi flere fullverdige havner i Lurøy. De vil i det alt vesentlige virke inn på bolyst og trivelsesskaping innen de enkelte samfunn, men vil ha liten effekt på fiskerisysselsettingen framover. Sysselsettingen i eksisterende bedrifter vil kunne stabiliseres og kanskje vil denne satsing på trivsel og rekreasjon påvirke nedgangen i folketallet i positiv retning.

Fullføring av moloen på Albertskjæret med flytting av liggebrygge, er helt nødvendig for å få fullgod skjerming av havneområdet og en forutsetning for utlegging av flytebrygge/flytekaier som vil gjøre havna mer attraktiv for aktuelle brukere. Disse tiltak åpner for en dobling av antall brukere av havna.

Kystverket tilrettela Moflagodden/Straumøyvalen ved et større utdypingsprosjekt, og rundt området er det et stort antall brygge/kaianlegg. Det er viktig å etablere liggekai for fiskere for å sikre flere næringsutøvere plass i havneområdet, og den begrensede gjenværende strandlinje, tilsier oppbygging av et eget fiskeriserviceområde med god adkomst. Kapasiteten i havneområdet er meget god, i dag lite utnyttet men det er problematisk å finne god plassering for et liggeanlegg. Det vil imidlertid by på store problem med å få lokalt engasjement til saken og nødvendig egenkapital fra brukere av havna

De nye havnene, vil gi et bra antall nye båtplasser, henholdsvis for Lurøy (40), Kvina (30), Hestmona (10) og Selnes (50), - totalt 130 båtplasser. Hver båtplass vil følgelig kreve i gjennomsnitt tilskudd på kr 40.000,- eksklusive innredning, dersom en ser bort fra tilrettelegginger i de eksisterende havner. Dette er kr 4000,- lavere enn hva tilfellet var ved forrige plans utbygginger. Dog er disse beregninger beheftet med betydelig grad av usikkerhet.

Når det gjelder kai på Aldra, vil kravet om en tilfredsstillende løsning her være påkrevd innen rimelig tid dersom en ønsker en fortsatt bosetting på øya.