

Kystverket

Merknader til varsel om oppstart

Detaljregulering Værøy ytre havn

Oppdragsnr.: 52405779 Dokumentnr.: 52405779-R-MEM-002 Revisjon: [Revision] Dato: 2026-04-07



20_Merknader til varsel om oppstart	1
Avinor	3
DSB	9
Elmea	10
Fiskeridirektoratet	12
Mattilsynet	18
Nordland Fylkeskommune	19
NVE	23
Statens vegvesen	25
Statsforvalteren i Nordland	27
Torghatten	30
UiT	32
Anne Fagertun Stenshammer	33
Svein Tommie Hardy	34
Jarle Andreassen	35
Jim Eilertsen mfl	36
Eilertsen VEDLEGG 1	46
Eilertsen VEDLEGG 2	68
Eilertsen VEDLEGG 3	73

Norconsult Norge AS
Postboks 626
1303 SANDVIKA

Att.: Mikkel Frengstad

Vår ref.
19/03041-9

Deres ref.

Vår dato:
09.09.2025

Deres dato:
08.08.2025

Vår saksbehandler:
Einar K Merli - 976 51 687

Værøy kommune - Reguleringsplaner - Varsel om oppstart av planarbeid - Detaljreguleringsplan - Værøy ytre havn - Uttalelse fra Avinor

Vi viser til henvendelser, daterte 08.08.2025, vedrørende varsel om oppstart av arbeid med detaljreguleringsplan for Værøy ytre havn, i Værøy kommune. Tiltakshaver er Kystverket.

Det opplyses at hensikten med planen er å øke sikkerheten og fremkommeligheten i innseilingen til Værøy havn. Planen tilrettelegger for utdyping av innseilingen og havneområdet. Det er en intensjon i planarbeidet om å deponere mudringsmasser i strandkantdeponi, der det etableres nytt areal for fremtidig næringsvirksomhet.

1. Innledning

En betingelse for at en helikopterhavn er i operativ drift er at den innehar et gyldig sertifikat.

Luftfartstilsynet har den 15.12.2017 med hjemmel i § 1 i *Forskrift om sertifisering av flyplasser mv. datert 25.08.2015*, jf. *artikkel 6 i EU-forordning nr. 139/2014*, sertifisert Værøy helikopterhavn Tabbisodden. Utformingen av helikopterplassen var basert på *ICAO Annex 14 Vol II Fourth edition 2013, amendment 8, 8.11.2018*. Etter søknad fra Avinor har Luftfartstilsynet i ettertid endret sertifiseringsbasisen (CB) for helikopterplassen til *Annex 14 Vol II Fifth edition 2020, amendment 9, 5.11.2020*.

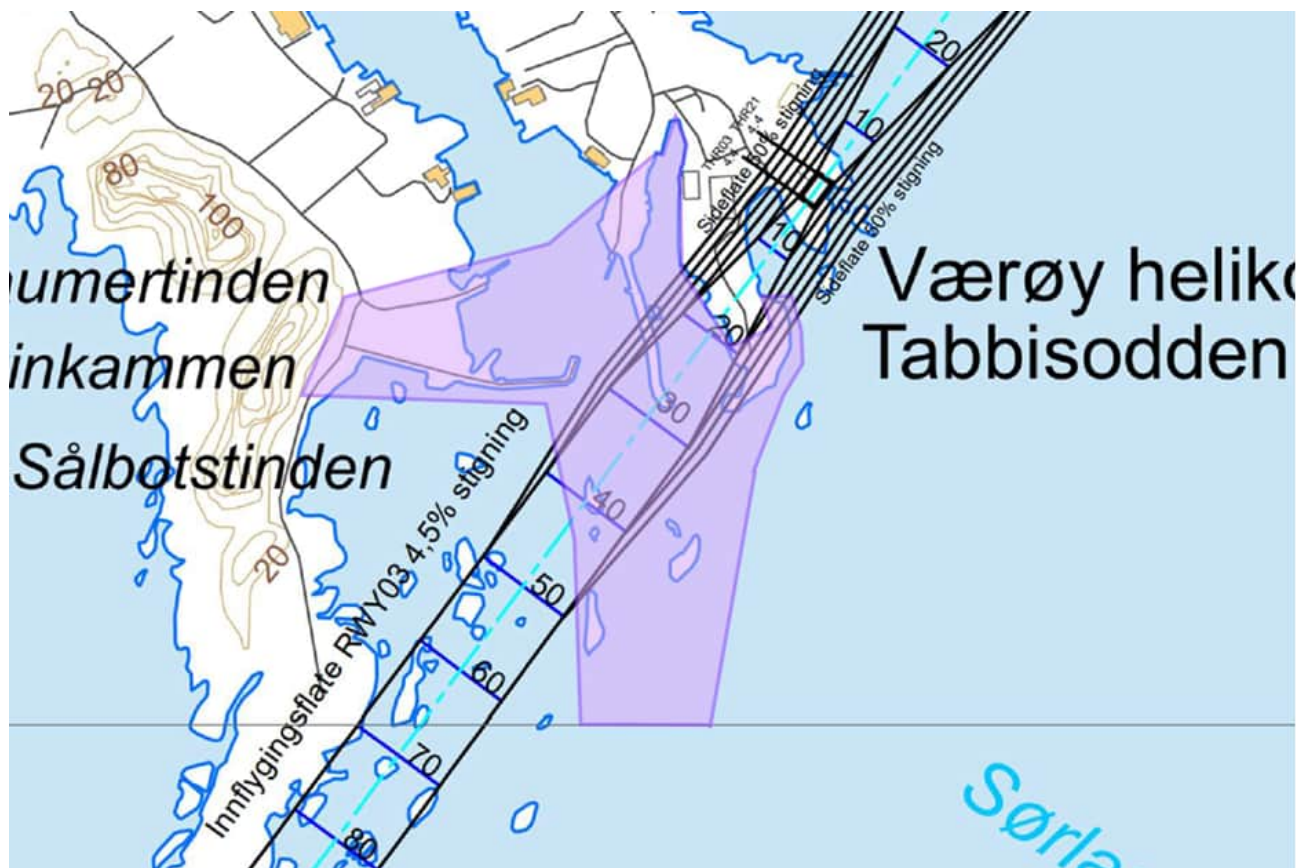
Planområdet ligger vest, sørvest og sør for Værøy helikopterplass, i en avstand av ca. 200 – 1200 meter.

2. Høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Værøy helikopterhavn

Deler av planområdet ligger innenfor følgende høyderestriksjonsflater/hinderflater i restriksjonsplanen for Værøy helikopterhavn, hjemlet i *ICAO Annex 14*:

- Innflygingsflaten til bane 03 (fra sørvest).
- Utflygingsflate til bane 21 (mot sørvest).
- Sideflaten (til bane 03).

Restriksjonshøyden (hinderflatene) ved planområdet ligger på kote 13,7 – 48,0 meter over havet (moh), med strengest restriksjon nærmest helikopterplassen. Nedenfor følger et utsnitt av restriksjonsplanen med planområdet vist som lilla farge.



Høyderestriksjonsflatene/hinderflatene i restriksjonsplanen må legges inn som egen hensynssone H190_1 (andre sikringssoner) i detaljreguleringsplanen. Det må knyttes følgende bestemmelse til hensynssonen:

Andre sikringssoner, høyderestriksjoner/hinderflater omkring Værøy helikopterhavn (H190_1)

Innenfor hensynssone H190_1 må det ikke etableres bygg, påbygg, anlegg (kran) eller vegetasjon som gjennomtrenger høyderestriksjonsflatene/hinderflatene angitt med koter på plankartet. For områder beliggende mellom de viste koter, skal høyderestriksjonen beregnes gjennom interpolasjon. Vegetasjon skal holdes under hinderflatene, og nødvendig fjerning av vegetasjon kan bli gjennomført av Avinor.

Mudringsbåt skal holde seg under hinderflatene. Dersom det er behov for å gjennomtrekke hinderflatene ved bruk av mudringsbåt, må mudringsarbeidene koordineres med Værøy helikopterhavn til perioder uten helikoptertrafikk.

Tiltakshaver er ansvarlig for at mudringsbåt er utstyrt med fast rødt hinderlys på høyeste punkt (mast).

Kontaktperson ved Værøy helikopterhavn vedrørende koordinering av mudringsarbeider er: Daniel Eggesvik Østensen, tlf. 950 28 528 eller e-post daniel.ostensen@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

Når det gjelder oppstilling og bruk av kraner, vises til følgende regelverk for rapportering, registrering og merking av luftfartshinder:
<https://luffartstilsynet.no/aktorer/luftfartshinder/luftfartshinder-oppstilling-og-bruk-av-kraner/>.

3. Byggerestriksjoner for radiokommunikasjonsinstallasjonen «Værøy Radio»

Planområdet er vurdert nedenfor med hensyn til byggerestriksjonskrav (BRA-krav) for radiokommunikasjonsinstallasjonen «Værøy Radio», jf. §§ 7-1, 7-2 og 7-3 i Forskrift om krav til lufttrafikktenester og ytere av lufttrafikkstyrings- og flysikringstjenester (ATM/ANS) m.m. av 16.06.2022.

BRA-krav er gitt av «Værøy radio». Planområdet er relativt stort. Øst for og ut til spissen av molo ved Sørlandsvåg settes BRA-krav til 15 moh. Utenfor dette området settes BRA-krav til 25 moh.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Krav til radiotekniske vurderinger knyttet til «Værøy radio» og vilkår knyttet til etablering av industri / større solcelleanlegg i området

Ved etablering av alle nye bygg/påbygg/anlegg eller bruk av mudringsbåt over kote 15 meter over havet skal tiltakshaver sende søknad til Avinor for avklaring av behov for radioteknisk vurdering og godkjenning. Med søknaden må det følge konkrete fasadetegninger, tegninger av tak, materialvalg, plassering og fasaderetning. Tiltakshaver må gjennom egen vurdering/utredning sikre at etablering av industri / større solcelleanlegg i området ikke forstyrrer VHF-radiokommunikasjon og GPS-navigasjon som benyttes av helikoptertrafikken.

Radioteknisk vurdering bestilles og bekostes av tiltakshaver (utbygger).

Bestilling kan sendes til Avinor på følgende e-post: post@avinor.no.

Det kan ikke gis igangsettingstillatelse for de aktuelle tiltakene før det foreligger positiv radioteknisk vurdering fra Avinor.

4. Turbulensvurderinger

Etablering av nye bygg/anlegg i nærområdene til rullebanen kan skape uønsket turbulens, som vil være uheldig i forhold til flysikkerheten. Størrelsen og plassering av tiltakene vil være avgjørende med hensyn til turbulenspåvirkning for rullebanen.

Erfaring fra tilsvarende problemstillinger, og de vurderinger som er gjort, tilsier at større bygg/anlegg mv. ikke bør ha en høyde over eksisterende terreng som er større enn 1/35 av avstanden til rullebanens senterlinje eller forlengede senterlinje. Dersom denne høyden overskrides, må tiltaket vurderes mht. turbulenseffekter, eventuelt ved hjelp av en turbulensanalyse. En slik vurdering vil ta hensyn til tiltaket utforming, lokale vindforhold, vanlig rullebanebruk samt risiko for personell og materiell etc.

Avinor vil ikke tillate byggeprosjekter som forverrer turbulenssituasjonen ved Værøy helikopterhavn, jf. EASA-krav CS ADR-DSN.B.015 med tilhørende veiledning GM1 ADR-DSN.B.015 (b) og AMC1 ADR.OPS.B.075.

Siden det her er snakk om å bruke mudringsmasser til å lage næringstomter, vil det antakelig ikke være behov for egen bestemmelse knyttet til turbulensvurdering. Avinor forbeholder seg retten til å ta inn en turbulens-bestemmelse ved offentlig ettersyn, når det er avklart hvor det planlegges nye næringstomter og fremtidig byggehøyde på næringsbebyggelse.

5. Farlig eller villedende belysning

Det er av stor betydning for Avinor at det ikke etableres farlig eller villedende belysning for operasjoner med luftfartøy, jf. *EASA-krav AMC1 ADR.OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes (a) og (d) og EU-regulativ nr. 139/2014, artikkel 9(c)*.

Det er særlig lys som på grunn av intensitet, utforming eller farge, som kan medføre en fare for flysikkerheten eller være villedende ved at de forhindrer eller vanskeliggjør riktig tolkning av flyplassbelysningen. Reklameskilt bør prosjekteres med dempere. Det er avgjørende at belysningen rettes mest mulig ned mot bakken. Dette gjelder også for anleggsmaskiner/lastebiler, kraner, mudringsbåt samt bruk av flomlys i anleggsperioden.

Dersom det kommer inn klager fra piloter, vil Avinor kunne kreve at lysbruken endres.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

Farlig eller villedende belysning

Av hensyn til sikkerheten for lufttrafikken ved Værøy helikopterhavn skal det utarbeides en belysningsplan for eventuell næringsbebyggelse og uteområdene som oversendes Avinor for vurdering og godkjenning. Belysningsplanen må også omhandle anleggsperioden. Tiltakshaver er ansvarlig for å gjennomføre avbøtende tiltak mot eventuelle reflekterende flater innenfor planområdet.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til belysningsplan er:

Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

Området som er omfattet av krav om belysningsplan er avmerket med oransje farge på kartskissen nedenfor.



6. Forebyggende tiltak mot birdstrik

Av hensyn til flysikkerheten vurderer Avinor all ny virksomhet/aktivitet rundt en lufthavn som kan tiltrekke seg fugl. Det vil ved en lufthavn være en viss risiko for kollisjon mellom fly og fugl, såkalt birdstrik, som Avinor har som mål å redusere til et minimum. Denne faren er mest kritisk ved avganger.

I forbindelse med EU-regulativ nr. 139/2014 skal Avinor som flyplassseier overvåke en 13 km sone. Kravet er at lufthavnoperatøren skal overvåke lufthavnens nærområde for endringer i risikobilde i forhold til menneskelig aktivitet og endret bruk av områder.

Erfaring viser at faren for birdstrik er størst da flyene ligger på ca. 2000 fot (ca. 600 meter), og lavere, over rullebanenivå.

Med bakgrunn i dette krever Avinor at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen, jf. EU-regulativ nr. 139/2014, ADR. OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction (b) og (c) med tilhørende AMC1 ADR. OPS.B.020 Wildlife strike hazard reduction – General (b) og (c) og ADR. OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes med tilhørende AMC1 ADR. OPS.B.075 Safeguarding of aerodromes – General:

Forebyggende tiltak mot birdstrik ved Værøy helikopterhavn

Tiltakshaver er ansvarlig for å gjøre ROS-analyse med hensyn til faren for birdstrik ved planforslaget, herunder vurdering av utbygging av eventuelt fiskemottak/-slakteri. ROS-analysen skal i tillegg omhandle den samlede virkningen og belastningen av alle nye og iverksatte planer samt eksisterende arealbruk og hvilken betydning de har for flysikkerheten. ROS-analysen skal inneholde forslag til avbøtende tiltak og oversendes Avinor (post@avinor.no) for vurdering og godkjenning. Det stilles krav om lukket avfallshåndtering.

Avinor stiller krav om at tak og bygningskonstruksjoner utformes og driftes på en slik måte at det blir lite attraktivt for fugler å hekke der.

Tiltakshaver er ansvarlig for å varsle Avinor om oppstart og avslutning av deponering av masser i strandsonen, da dette kan gi økt fugleforekomst i området.

Kontaktperson hos Avinor i forbindelse med spørsmål knyttet til forebyggende tiltak mot birdstrik, herunder utarbeidelse av risikoanalyse og utformingskrav er: Jan Andersen, tlf. 469 14 098 eller e-post: jan.andersen@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

Avinors kontaktperson ved Værøy helikopterhavn i forbindelse med varsling om oppstart og avslutning av deponeringsarbeider er: Daniel Eggesvik Østensen, tlf. 950 28 528 eller e-post daniel.ostensen@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

7. Varslingsrutiner ved sprengningsarbeider

Av hensyn til flysikkerheten krever vi at det opprettes en skriftlig prosedyre med forhåndsvarsling av sprengningsarbeider, mellom kontrolltårnet ved Værøy helikopterhavn og tiltakshaver.

Avinor ber om at følgende bestemmelse tas inn i detaljreguleringsplanen:

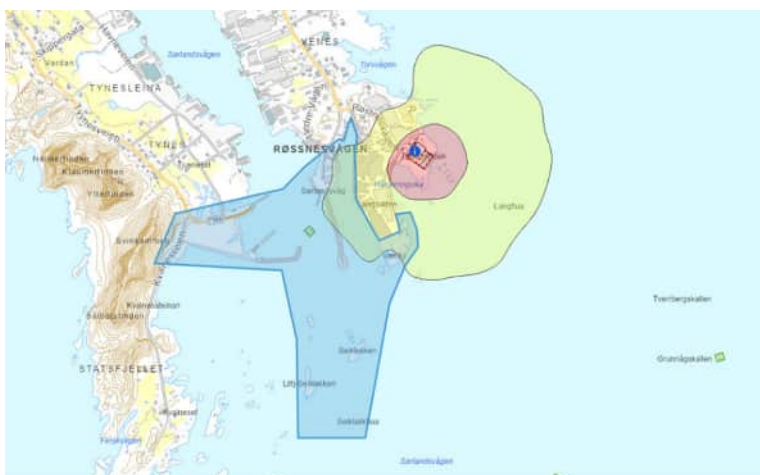
Sprengningsarbeider - Varsling

Tiltakshaver skal av hensyn til flysikkerheten opprette en skriftlig prosedyre om forhåndsvarsling og samordning av sprengningsarbeider med kontrolltårnet ved Værøy helikopterhavn.

Avinors kontaktperson ved Værøy helikopterhavn i forbindelse med utarbeidelse av varslingsprosedyre for sprengningsarbeider er: Daniel Eggesvik Østensen, tlf. 950 28 528 eller e-post daniel.ostensen@avinor.no med kopi til post@avinor.no.

8. Flystøysoner

De siste flystøysoneberegningene for Værøy helikopterhavn er beregnet av SINTEF for perioden 2019 – 2032, rapport 2022-01359, datert 07.12.2022, jf. rundskriv T-1442 om behandling av støy i arealplanlegging. Til orientering ligger deler av planområdet innenfor gul flystøysone. Nedenfor følger flystøysonekartet med planområdet markert med blå farge.



Avinor ber om at Værøy kommune vurderer å stille vilkår om at lydkravene i henhold til TEK17 skal gjelde for fremtidig næringsbebyggelse.

9. Avsluttende merknader

Dersom overnevnte bestemmelser med hjemmel i gjeldende regelverk for sivil luftfart ikke innarbeides i detaljreguleringsplanen, vil Avinor vurdere å gjøre bruk av ytterligere tiltak i forbindelse med høring av planen.

Med vennlig hilsen

Avinor AS

Einar K Merli
Arealplanlegger
Masterplan, flyplassutforming og kapasitet

Dokumentet er godkjent, og krever ikke en digital signatur.

Kopi til:
Statsforvalteren i Nordland
Luftfartstilsynet
Værøy kommune

Vår saksbehandler
Monica Drage Thorbjørnsen

Dokumentdato
12.08.2025
Deres dato

Vår referanse
2025/45-
Deres referanse
Varoy202501YtreHavn

NORCONSULT NORGE AS

Postboks 626
1303 SANDVIKA

Automatisk tilbakemelding - Varsel om planoppstart - Værøy ytre havn - Værøy kommune

Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap (DSB) viser til plansaken som dere har sendt på høring. DSB har dessverre ikke kapasitet til å gå inn i alle mottatte plansaker og sender derfor automatisk ut dette generelle svaret på slike saker.

Det er Statsforvalteren som skal følge opp at hensynet til samfunnssikkerhet er ivaretatt i plansaker. Statsforvalteren har også et ansvar for samordning av statlige innsigelser til kommunale planer.

DSB har innsigelseskompetanse etter plan- og bygningsloven i plansaker som berører følgende områder:

- Virksomheter som håndterer farlige stoffer herunder storulykkevirksomheter
- Transport av farlig gods
- Brannsikkerhet herunder tunneller og underjordiske anlegg
- Tilfluktsrom (sivilforsvarsdistriktene)

Siden Statsforvalteren har et overordnet ansvar for å følge opp samfunnssikkerhet i planer, vil også disse områdene kunne inngå som en del av Statsforvalterens oppfølging. DSB samarbeider med Statsforvalteren og vil gi faglig innspill til Statsforvalteren dersom det er nødvendig.

Hvis det likevel er behov for direkte involvering av DSB i plansaken, bes det om at høringen sendes inn til DSB på nytt med tydelig angivelse av hvilket forhold det bes om DSBs uttalelse til.

Dersom plansaken gjelder areal knyttet til etablert storulykkevirksomhet eller areal hvor det planlegges etablering av anlegg som sikkert eller muligens vil bli storulykkeanlegg, bes det også om at høringen sendes DSB på nytt. Det må fremgå av oversendelsen at saken gjelder plansak knyttet til anlegg omfattet av storulykkeforskriften.

Vi viser til www.dsb.no for DSBs veileder om samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging og veileder om sikkerheten rundt storulykkevirksomheter.

Med hilsen
Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap
Arkiv

Dokumentet er godkjent elektronisk og sendes derfor uten underskrift.

Postadresse
Direktoratet for
samfunnssikkerhet og beredskap

Postboks 2014
3103 Tønsberg

Besøksadresse
Rambergveien 9, 3115 Tønsberg

E-post
Postmottak@dsb.no

Telefon
33 41 25 00

Internett
www.dsb.no

Organisasjonsnummer
974 760 983

Norconsult Norge AS

Postboks 626
1306 SANDVIKA

DERES REF:

DERES DATO:

VÅR REF:
22/00257-5DATO:
Svolvær 11.09.2025

Varsel om oppstart av reguleringsplan og byggesøknad – detaljregulering for Værøy ytre havn, planID Varoy202501 YtreHavn - kommentarer fra Elmea

Viser til mottatt varsel om oppstart av reguleringsplan og byggesøknad for Værøy havn. I dette brevet ønsker Elmea AS å informere om momenter og innspill til det planlagte arbeidet. Viser også til tidligere korrespondanse med Kystverket juli/august 2024.

Nettselskapet Elmea AS har områdekonsesjon for drift, vedlikehold og utbygging av elektrisk høy- og lavspent distribusjonsnett til og med 22 kV, og anleggskonsesjon for 33 kV sjøkabelanlegg og transformatorstasjon i Værøy kommune. Innenfor det oppgitte planområdet har Elmea flere høy- og lavspentinstallasjoner som jord- og sjøkabler og nettstasjoner.

Moloanlegg

I de oversendte dokumentene presenteres det flere alternativer for om-/nybygging av moloen inn til Røstnesvågen. Slik Elmea forstår underlaget inngår ombygging av eksisterende molo i alle alternativene. Elmea har i den eksisterende moloen et landtak med to stk. 22 kV sjøkabelforbindelser med tilhørende anlegg for katodisk beskyttelse. Disse to sjøkabelforbindelsene er henholdsvis reserveforsyningen til Værøy fra Lofotodden og hovedforsyningen fra Værøy til Røst, og er således kritisk for å kunne ivareta forsyningen av både Værøy og Røst kommune.

Ved gjennomføring av prosjektet må sjøkablene flyttes til nytt landtak før arbeider med moloen igangsettes. Videre må eksisterende høyspente jordkabelforbindelser legges om på land for å kunne ivareta forbindelsene mellom sjøkablene og Værøy transformatorstasjon. For å ivareta dette vil det, særlig i tidlig stadium, være behov for koordinert prosjektering mellom Elmea og Kystverket. Elmea anser det som særdeles viktig å tidlig kunne avklare hvor nytt landtak kan plasseres og hvor ny sjøkabeltrasé kan forlegges for å ikke komme i konflikt med den planlagte ombyggingen av moloen og eventuell mudring av innsjøen. Undervannsrør er av særlig bekymring.

Arbeid med landtak og sjøkabler er ofte krevende og krever gode værforhold. I tillegg til dette har Elmea erfaring fra de senere år med at leveringstid på sjøkabel, hvis det skulle bli behov for det, kan være lang. Samlet sett gjør dette at Elmea anbefaler at det bør påregnes minimum to år fra bestilling om endring av nettanlegget foreligger til det kan forventes å være utført. Arbeidet må gjennomføres i sommerhalvåret, og dette er også et tidsrom som gir minst avbrudd og risiko for avbrudd for Røst og Værøy kommune.



Fra vegkrysset cirka ved Røstnesvågveien 16 og ut mot fyret er det forlagt ledige trekkerør i forbindelse med et tidligere prosjekt i området. Som utgangspunkt anbefaler Elmea at det ses på en mulighet for å kunne benytte disse trekkerørene for ny høyspent jordkabelforbindelse fra eksisterende kabeltrasé til nytt landtak. Dette slik at mulig ny plassering av landtak kan bli på østsiden av fyret, men det presiseres at dette må undersøkes nærmere og koordineres med hvilket alternativ for molo Kystverket velger.

Elmea vil i prosjektet forholde seg til forskrift for omsetningskonsesjonærer § 17-4 – Betaling for andre netjenester, ofte kalt *regningsarbeid*.

Øvrige områder

I den oversendte dokumentasjon er det i tillegg til beskrivelser av alternativer og planlagte arbeider på og rundt moloen angitt andre områder for blant annet deponi, både midlertidige på land og permanente i sjø. I disse områdene må det også avklares med Elmea hvorvidt eksisterende høy- og lavspent infrastruktur kan komme i konflikt med de planlagte arbeidene.

Kystverket eller dens representant bes om å ta kontakt med Elmea for å avklare tekniske og økonomiske løsninger, samt tidsplan for prosjektet. For Elmea er det særlig viktig å få avklart hvilket løsningsalternativ som velges.

Med vennlig hilsen
for Elmea AS

Thom Roger Pedersen
sivilingeniør nettplanlegging

Dokumentet er elektronisk godkjent, og har derfor ingen håndskreven signatur.



Norconsult Norge As

Att:

Postboks 626

1303 Sandvika

Fiskeridirektoratets uttalelse til varsel om planoppstart - Reguleringsplan for Værøy ytre havn - Værøy kommune

Vi viser til oversendelse mottatt 08.08.2025.

Saken gjelder

Hensikten med planarbeidet er å øke sikkerheten og fremkommeligheten i innseilingen til Værøy. De planlagte tiltakene kan deles opp i molo, utdypning og deponi. Molo skal sikre en tryggere innseiling for fartøy som anløper Værøy. Utdypingen skal generelt åpne og gi adkomst for større fartøy, samt ta ned grunne partier som i dag kan oppfattes som begrensende ved anløp. Det er en intensjon i planarbeidet om å deponere mudringsmasser i strandkantdeponi, der det etableres nytt areal for fremtidig næringsvirksomhet. Planforslaget skal konsekvensutredes.

Kommuneplanens arealdel for Værøy ble vedtatt 11.02.2025. Planområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til farled (FA), havneområde i sjø (HOS), næringsbebyggelse (NÆ), kombinert bygge- og anleggsformål (KBA), friområde (GF) og molo (MO). I kommuneplanens arealdel er det avsatt bestemmelsesområde (#2) for utdyping av Værøy havn. Foreløpig planavgrensning følger bestemmelsesområdets grense sør for moloer. Norconsult skriver at planforslaget vurderes å være i tråd med kommuneplanens arealdel. Fiskeridirektoratet ga uttalelse til kommuneplanens arealdel, datert 15.05.2024 og 11.12.2024.

Fiskeridirektoratets rolle i saken

Fiskeridirektoratet har som formål å fremme lønnsom og verdiskapende næringsaktivitet gjennom bærekraftig og brukerrettet forvaltning av marine ressurser og marint miljø. Vi skal medvirke i planlegging etter plan- og bygningsloven i kyst- og sjøområder når fiskeri- og akvakulturinteresser, inkludert marint miljø og biologisk mangfold som er viktig for næringene, blir berørt.

Generelle råd om arealplanlegging for fiskeri og akvakultur

På nettsiden [Arealplaner \(fiskeridir.no\)](https://www.fiskeridir.no) har Fiskeridirektoratet samlet sin generelle planveiledning om fiskeri og akvakultur. Der informerer vi og gir råd om blant annet

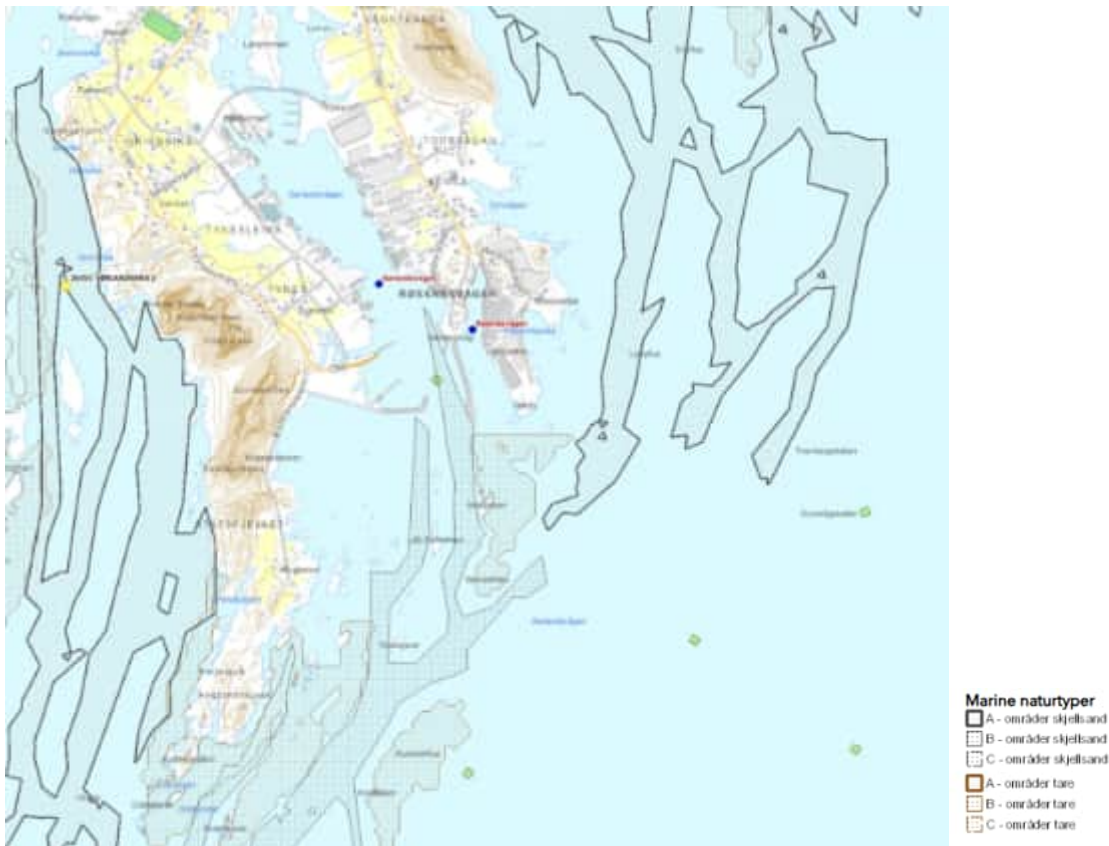
- arealbehovet til sjømatnæringene
- kunnskapsgrunnlaget i kartløsningen «[Yggdrasil](#)»

- kriterier Fiskeridirektoratet benytter for å vurdere hvilke spørsmål som er av nasjonal eller vesentlig regional betydning innenfor saksområdene fiskeri, og tang- og tarehøsting, jmfør plan- og bygningsloven § 5-4
- hvordan fiskeri- og akvakulturinteresser kan sikres i plankart og -bestemmelser

Fiskeri- og akvakulturinteresser i området

Planinitiativet beskriver værøy som en av landets største fiskevær og bebyggelsen langs vågen domineres av fiskeindustri samt noe verkstedindustri. En av hensiktene med planarbeidet er å forbedre rammene for fiskerinæringen, ved å redusere risikoen for ulykker og tilrettelegge for at større fartøy kan anløpe havnen.

Planområdet vil omfatte registreringer av naturtypene skjellsand og større tareskogforekomster, som nevnt i planinitiativet på s. 6. De registrerte forekomstene av skjellsand¹ og tareskog² innenfor planområdet er verdivurdert som «viktig». Det er registrert flere forekomster av skjellsand og tareskog rundt Værøy, hvor store forekomster er verdsatt som «svært viktig». Informasjon om blant annet naturtypenes funksjon for det marine livet er tilgjengelig i Havforskningsinstituttets kunnskapsveileder³.



Figur 1. Kartutsnitt fra Yggdrasil. Svarte områder viser registrert skjellsand, og brune områder viser større tareskogforekomster. Utsnittet viser også registrerte fiskerihavner Sørlandsvågen og Røstnesvågen.

¹ <https://faktaark.naturbase.no?id=BM00124261>, hentet 04.09.2025

² <https://faktaark.naturbase.no?id=BM00123850>, hentet 04.09.2025

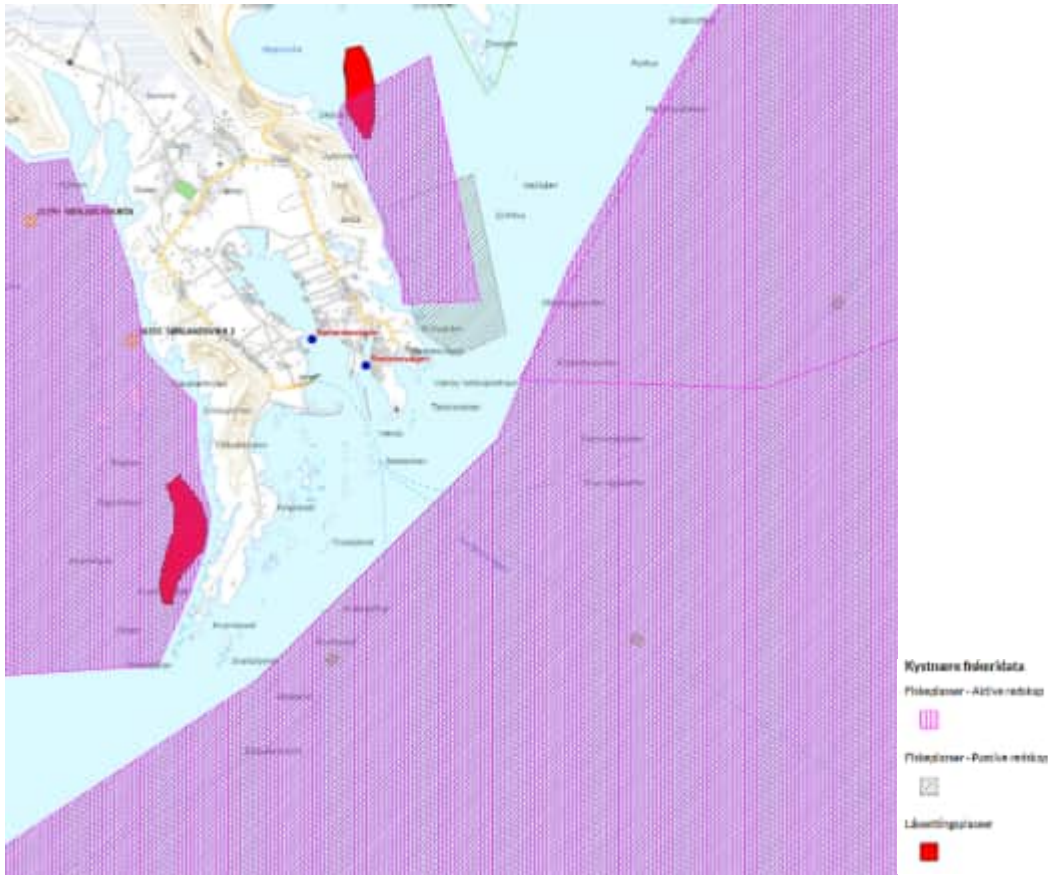
³ [Kunnskapsrettelær for marine naturverdiar og tiltak i kystsona | Havforskningsinstituttet](#)

I nærområdet til det foreslåtte planområdet ser har vi registrert store og viktige ressursområder. Figur 2 illustrerer gyteområder (brune skraverte områder) for torsk, sei, hyse, sild, makrell og rødspette. Figur 2 illustrerer også oppvekst/ beiteområder (grønne skraverte områder) for torsk, hyse, sei, sild, makrell og rødspette.



Figur 2. Kartutsnitt fra Yggdrasil. Grønne skraverte områder viser oppvekst/ beiteområder og brune skraverte områder viser gyteområder. Utsnittet viser også registrerte fiskerihavner Sørlandsvågen og Røstnesvågen.

I nærområdet til det foreslåtte planområdet har vi også registrert flere fiskeplasser for passive- og aktive redskaper. Det fangstes torsk med snurrevad/rundfisktrål/flyndretrål og makrell med snurpenot/ringnot. Det fangstes også torsk, hyse og sei med garn, liner og juksa/pilk, samt krabber med teiner i området rundt Sørlandsvika. Vi har også registrert låssettingsplasser i nærområdet, for sei, sild og makrell.



Figur 3. Kartutsnitt fra Yggdrasil. Rosa skraverte områder viser fiskeplasser for aktive redskaper og grå skraverte områder viser fiskeplasser for passive redskaper. De røde polygonene viser registrerte låssettingsplasser. Utsnittet viser også registrerte fiskerihavner Sørlandsvågen og Røstnesvågen.

Innspill til konsekvensutredning

Temaene naturmangfold, kulturmiljø og friluftsliv er vurdert som relevante for konsekvensutredningen. I planinitiativet opplyses det om at det er utført en kartlegging av marine naturverdier (i henhold til DN-håndbok 19) sommeren 2023, og at datagrunnlaget vurderes som tilstrekkelig for å vurdere konsekvensene av tiltaket. På side 9 og 10 i planinitiativet vises en tiltaksoversikt, samt en beskrivelse tiltakene molo, utdypning og deponi.

Deponering

Det er beregnet at mudring vil produsere 80 000 m³ masser som må deponeres. Det planlegges for deponering av overskuddsmasser i et område satt av til næringsbebyggelse (NÆ3 i kommuneplanens arealdel). I bestemmelsene til kommuneplanens arealdel, står det at området kan utnyttes som deponi av forurensede masser før utbygging. Videre står det at i reguleringsplan for området før deponering skal det fastsettes: type masser og omfang av masser som tillates deponert samt føringer for utbygging på bakgrunn av dette, og føringer som hindrer forurensing til omgivelsene. I Fiskeridirektoratets uttalelser til kommuneplanens arealdel frarådet vi at det ble åpnet for deponering av forurensede masser innenfor areal avsatt til NÆ3, av hensyn til marine verdier i området.

Forurensede masser kan spre seg utover i vannmassene og medføre negativ påvirkning på det marine miljøet rundt. Vi har registrert ressursområder (gyte- og oppvekstområder) for blant annet torsk, som ligger omtrent 1 km fra NÆ3. Påvirkning i form av utslipp av kjemikalier, utslipp av tungmetaller og spredning av finstoff vil kunne ha midlertidige effekter på et område. Spesielt er fiskelarver og egg sårbare for finpartikler, og man ser at miljøgifter

ofte er knyttet til finpartikler. Dersom det skal deponeres forurensede masser i sjø, må det gjøres nøye vurderinger av den negative effekten som kan medfølge, for marine verdier. Vi ber om at konsekvensutredningen vurderer hvordan deponering av forurensede masser i NÆ3 vil påvirke de marine verdiene i området, herunder de registrerte marine naturtypene (skjellsand og tareskog), ressursområdene (gyte- og oppvekstområde) og bruksområdene (låssettingsplasser og fiskeplasser).

Utdypning og bygging av molo

Fra tiltaksoversikten på side 9 i planinitiativet, ser det ut til at de planlagte utdypningene og moloene vil overlappe med registrert skjellsand og/ eller tareskog. Vi oppfordrer til at konsekvensutredningen vurderer hvordan de planlagte tiltakene i sjø vil påvirke de marine verdiene i området.

I likhet med deponering, vil utdypning frigjøre finpartikulært materiale til sjøen i anleggsperioden. Utdypninger kan også innebære sprenging under vann. Sprenging under vann vil kunne skape trykkbølger som kan forårsake skremmeeffekter, skader og i verste tilfelle død hos fisk og marine pattedyr. Bygging av lange moloer vil kunne endre strømmønstret permanent i området. Strømmen vil kunne påvirke hvordan et gyteområde fungerer gjennom spredning av fiskeegg og der partikler i vannet blir sedimentert. Vi foreslår at konsekvensutredningen vurderer hvordan denne type tiltak i sjø vil kunne påvirke de marine verdiene i området, herunder naturtyper, ressursområder og bruksområder.

Vi foreslår også at konsekvensutredningen vurderer hvorvidt tiltakene vil kunne påvirke driften av akvakulturanleggene Sørlandsbukta og Sørlandsvika 2 (fangstbasert akvakultur), da fisk i steng ikke har mulighet til å flytte på seg ved ugunstige miljøforhold.

Det er viktig at konsekvensutredningen vurderer konsekvenser av tiltakene, som er planlagt i forbindelse med planarbeidet, langt nok utenfor plangrensen. Dette gjelder for både bygging av molo, utdypning og deponering.

Videre planprosess

Det er positivt at konsekvenser og mulige avbøtende tiltak skal vurderes for både anleggs- og driftsfasen. I sjøområdene rundt Værøy er det en rekke svært viktige marine naturtyper og ressursområder for fiskeriene, og andre viktige faktorer som i sum gjør at sjøområdene i kommunen utgjør spesielt viktige økosystemer, og utøver økosystemtjenester som er viktige i et nasjonalt perspektiv. Det er positivt dersom planarbeidet er med på å forbedre rammene for fiskerinæringen. Ved gjennomføring av de planlagte tiltak i sjø må avbøtende tiltak sikres i planen, for å unngå vesentlige negativ påvirkning på fiskeriinteresser.

Fiskeridirektoratet er også en av flere høringsinstanser som vil å bidra med nærmere avklaring av detaljer omkring utforming m.m. som vedtas av øvrige myndigheter etter forurensningsregelverket. Fiskeridirektoratet vil her være opptatt av å unngå eller avbøte negative konsekvenser for fiskerienes bruksområder og interesser, i tillegg til marint biologisk mangfold og ressursområder for fiskeriene.

Fiskeridirektoratet ber om at innspillene ovenfor blir tatt hensyn til i det videre planarbeidet. Ved videre kontakt i saken, vær vennlig å vise til vårt saksnr. 25/15723 og benytte e-post-adressen postmottak@fiskeridir.no.



Med hilsen

Tom Hansen
seksjonssjef

Runa Gudmundsdottir Jonassen
seniorrådgiver

Brevet er godkjent elektronisk og sendes uten håndskreven underskrift.

Mottakerliste:

Norconsult Norge As	Postboks 626	1303	Sandvika
---------------------	--------------	------	----------

Kopi til:

Kime Akva As	Strandveien 16	9300	Finnsnes
Kystverket	Postboks 1502	6025	Ålesund
Nord Fiskarlag	Konrad Klausens vei 4D	8003	Bodø
Nordland Fylkeskommune	Postboks 1485 Fylkeshuset	8048	Bodø
Statsforvalteren I Nordland	Postboks 1405	8002	Bodø
Værøy Kommune	Sørland 33	8063	Værøy



Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid - Værøy ytre havn, Værøy kommune

Frå Heidi Holmstrøm <Heidi.Holmstrom@mattilsynet.no>

Dato ty. 19.08.2025 13:37

Til Mikkel Frengstad <Mikkel.Frengstad@norconsult.com>

Det er ikkje ofte du tek imot e-post frå heidi.holmstrom@mattilsynet.no. [Finn ut kvifor dette er viktig](#)

Hei!

Det vises til Deres varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid for Værøy ytre havn, Værøy kommune, mottatt 8. august.
Forslagsstiller er kystverket.

Mattilsynet er statlig sektormyndighet for områdene planter, helse og velferd hos fisk og dyr, mat og drikkevann. Som høringsinstans har vi i oppgave å bidra til å ivareta nasjonale og regionale interesser innenfor våre forvaltningsområder. Vi uttaler oss her i forhold til akva og dyrehelse.

«Hensyn til fiskehelse og fiskevelferd

Mattilsynet har forvaltningsansvar for å ivareta god velferd hos fisk og tiftokreps og fremme god helse hos akvakulturdyr og andre akvatiske dyr, jf. forskrift om dyrehelse (dyrehelseforskriften) FOR-2022-04-06-631 og forskrift om drift av akvakulturanlegg (akvakulturdriftsforskriften) FOR-2008-06-17-822). Mattilsynet minner om at det er særlig plikt til aktsomhet med tanke på å forebygge og forhindre risiko for spredning av smittsomme sjukdommer hos dyr, inkludert akvatiske dyr. Dyrevelferdsloven sier at man skal behandle dyr, inkludert akvatiske dyr, godt og beskytte dem mot fare for unødige påkjenninger og belastninger.

Mattilsynet uttaler seg om hvilken effekt planlagte tiltak vil kunne ha på akvakultur og villfisk i området.

Generelt vil Mattilsynet påpeke at det må stilles krav til entreprenører og andre relevante virksomheter om vask og desinfeksjon av anleggsmaskiner og annet utstyr før de kan benyttes i og nært vassdrag og fjorder.

Under anleggsfasen vil det kunne oppstå avrenning fra anleggsvann eller utslipp av kjemikalier og olje fra maskiner, og entreprenør må kunne sette i verk nødvendige tiltak for å hindre skade på resipienten. Partikler og kjemikalier vil kunne påvirke laksefisk og annet marint liv negativt. Store mengder partikler kan blant annet irritere gjellene på fisk med påfølgende økt slimproduksjon. Mye slim på gjellene vil gi nedsatt evne til å ta opp oksygen, noe som fører til dårlig fiskevelferd. Partikler fra steinmasser har en svært negativ effekt på fisk.»

Med vennlig hilsen

Heidi Holmstrøm
seniorinspektør

Mattilsynet, tilsynet
divisjon planter, fôr og drikkevann, avdeling drikkevann nord
Telefon: +47 22 77 82 56 / +47 99 60 43 78
Besøksadresse: [Sjøgata 34/36, 8006 Bodø](#)
[Kontakt Mattilsynet](#)

Norconsult Norge As
Postboks 626
1303 SANDVIKA

Deres ref.:	Deres dato:	Vår ref.:	Vår dato:
	08.08.2025	25/17982-2 25/114650	20.08.2025

Fylkeskommunens innspill - varsel om oppstart - detaljregulering Værøy ytre havn - Værøy kommune

Nordland fylkeskommune har mottatt ovennevnte varsel om oppstart fra Værøy kommune til uttalelse innen 15.09.2025.

Planforslaget er utarbeidet av Norconsult Norge AS på vegne av Værøy kommune. Formålet med planarbeidet er utbedring av Værøy havn. Samt skal potensialet for bruk av mudringsmasser for nytt næringsareal vurderes.

Planarbeidet er vurdert av kommunen og forslagstiller å være pålagt krav om konsekvensutredning uten planprogram eller melding. Naturmangfold, kulturmiljø og friluftsliv blir pekt på som tema for konsekvensutredning.

Nordland fylkeskommune gir uttalelse med bakgrunn i lov om kulturminner, vegloven, naturmangfoldloven og plan- og bygningsloven, herunder fylkesplanen, rikspolitiske retningslinjer og statlige planretningslinjer.

Merknader

Forholdet til regionale interesser

Gjeldende Fylkesplan for Nordland 2013-2025 inneholder klare mål for arealpolitikk i Nordland. Dette inkluderer arealpolitiske retningslinjer for by- og tettstedsutvikling, naturressurser, kulturminner og landskap, næringsutvikling, kystsonen, og klima og klimatilpasning. Disse retningslinjene er uttrykk for vesentlige regionale interesser i arealforvaltningen i Nordland. Se nettsiden www.nfk.no/arealpolitikk.

Nordland fylkeskommune ber om at disse retningslinjene legges til grunn for planarbeidet.

Kulturminner

Automatisk fredede kulturminner

I forbindelse med veitraséen på Tyneset, reguleringsplan for Værøy havn, gjennomførte fylkeskommunen en arkeologisk undersøkelse 3.5.2010. Det ble ikke påvist automatisk fredete kulturminner langs den planlagte veitraséen. Det ble imidlertid funnet spor etter påfylte masser og tegn til omroting og bortkjøring av masser. Området ble derfor vurdert til å inneha lite potensial for funn av forhistorisk aktivitet.

Adresse:	Besøksadresse:	Telefon:	Samfunnsutvikling
Postmottak	Prinsensgate 100	E-post:	Plan og analyse
Fylkeshuset	Org.nr.:	post@nfk.no	Martin Bollingmo Hole
8048 Bodø	964 982 953		Tlf.: 957 42 443

Det planlagte tiltaket er ikke i konflikt med registrerte verneverdige kulturminner. Alle kulturminner er imidlertid ikke registrert. Fylkeskommunen vil derfor vise til tiltakshavers aktsomhets- og meldeplikt dersom en under markinngrep skulle støte på fornminner, jf. kulturminnelovens § 8, 2. ledd. Dersom det under arbeidet skulle oppdages gjenstander, ansamlinger av trekull eller unaturlige/uventede steinkonsentrasjoner må vi underrettes umiddelbart. Fylkeskommunen forutsetter at nevnte pålegg bringes videre til dem som skal utføre arbeide i marken.

Uttalelsen gjelder ikke samiske kulturminner, det vises til egen uttalelse fra Sametinget.

Det er Norges arktiske universitetsmuseum som er rette myndighet for kulturminner i sjø i Værøy kommune. Fylkeskommunen viser derfor til museets uttalelse av 4.9.2025, hvor det fremgår at museet ikke har merknader til tiltaket.

Fylkesveg

Nordland fylkeskommune eier og forvalter fylkesvegene i Nordland. Hovedinteressene på området er trafiksikkerhet, fremkommelighet og forsvarlig forvaltning av infrastrukturen. Nullvisjonen må legges til grunn i planarbeidet.

Fylkesveg 7588, Tyvnesveien, ligger helt vest i planområdet. Fylkeskommunen kan av planinitiativet ikke se at det skal gjøres tiltak som vil påvirke fylkesvegen, og har basert på dette bare generelle merknader på nåværende tidspunkt:

- Fylkesvegen skal være regulert med formålet «veg» og ha offentlig eierform. Arealet mellom vegskulder og eiendomsgrensen skal være regulert med formålet «annen veggrunn» og ha offentlig eierform. Eierform skal framgå av både kart og bestemmelser.
- Formålsgrensen for offentlig vegformål skal følge eksisterende eiendomsgrenser, men med minimum avstand til skulderkant veg på 3 meter.

Vannforvaltning

[Regional plan for vannforvaltning i Nordland og Jan Mayen vannregion 2022-2027](#) legger føringer for forvaltningen av vannforekomstene i vannregionen. Vannforskriftens §§ 4-7 definerer miljømål for vannforekomstene, og vannforvaltningsplanen har fastsatt de konkrete miljømålene. Den regionale vannforvaltningsplanen inneholder retningslinjer for å unngå forringelse av miljøtilstanden i vann, og for å bidra til å nå miljømålene. Det vises til kapittel 2.3 i planen. Av vannforskriftens § 4 framgår at det ikke er tillatt å forringe miljøtilstanden i vannforekomstene, og dersom tilstanden er dårligere enn god tilstand skal det gjøres tiltak for å forbedre tilstanden.

Innspill til konsekvensutredning

Det fremgår at temaene naturmangfold, kulturmiljø og friluftsliv er vurdert som relevante for konsekvensutredningen. Temaet vannmiljø er imidlertid ikke nevnt som en del av konsekvensutredningen, til tross for at tiltaket kan ha direkte påvirkning på både fysisk og kjemisk tilstand i berørte vannforekomster. Tiltaket innebærer deponering av mudringsmasser i sjø og/eller strandkant, noe som kan medføre spredning av forurensede sedimenter, økt turbiditet og endringer i økologiske forhold.

I henhold til forskrift om konsekvensutredning § 21 skal konsekvensutredningen belyse tiltakets mulige konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn – herunder påvirkning på vannmiljø. Det følger også av vannforskriften §§ 4 og 12 at det ikke skal gjennomføres tiltak som forringere tilstanden i en vannforekomst, eller som kan hindre at fastsatte miljømål nås. På bakgrunn av dette mener fylkeskommunen at vannmiljø må vurderes som eget tema i konsekvensutredningen. Vurderingen må omfatte:

- Tiltakets påvirkning på økologisk og kjemisk tilstand i de berørte vannforekomstene
- Risiko for spredning av forurensede sedimenter
- Mulig påvirkning på vannforekomstenes hydromorfologi og økologiske funksjoner

Planarbeidet må utrede hvilken effekt planen vil ha på miljøtilstanden i berørte vannforekomster, og om det vil ha konsekvenser for oppnåelsen av miljømålene. Dersom planforslaget vil kunne føre til forringelse eller påvirke måloppnåelsen, må det gjøres en særskilt vurdering etter kravene i vannforskriftens § 12.

Ivaretagelse av vannmiljøet i planbestemmelsene

Nordland fylkeskommune er på generelt grunnlag opptatt av at kommunene i Nordland skal legge opp til en arealforvaltning med tanke på å sikre god miljøtilstand i sjøer, elver, grunnvann og kystvann. Nordland fylkeskommune forventer derfor at kommunen innarbeider en egen planbestemmelse eller retningslinje for vannmiljøet. For eksempel en generell bestemmelse/retningslinje knyttet til at vannmiljø og vedtatte miljømål skal vurderes og hensyntas i alt planarbeid som kan påvirke vannforekomstene innenfor dette gitte planområde.

Om vannforekomstene i planområdet

For å enkelt se vannforekomster, og vannforekomstenes miljømål og status, kan kommunen bruke kartløsningen: [Vann-nett](#). Planområdet omfatter tre vannforekomster; Sørlandsvågen (0363050300-5-C), Røssnesvågen (0363050300-4-C) og Værøy-indre (0363050300-7-C).

Sørlandsvågen og Røssnesvågen er klassifisert som svært modifiserte vannforekomster (SMVF). Det betyr at det skal legges til grunn mål om godt økologisk potensial og god kjemisk tilstand. Det er viktig å understreke at det ikke gis fritak fra kravet om god kjemisk tilstand, selv om vannforekomsten er svært modifisert.

Forekomsten Værøy-indre er ikke klassifisert som svært modifisert, og skal derfor vurderes ut fra kravene om god økologisk tilstand og god kjemisk tilstand.

Digital plandialog

Fylkeskommunen kan ikke se at planavgrensningen er tilgjengeliggjort i Nordlandsatlas, og ber om at dette gjøres så snart som mulig.

Planfaglig veiledning

Fylkeskommunen skal i henhold til plan- og bygningsloven § 3-2. bistå og veilede kommunene i deres planoppgaver. Det vises til planveiledning på nettsiden [Planveiledning Nordland - Nordland fylkeskommune \(nfk.no\)](#). Aktuelle saksbehandlere kan kontaktes ved behov.

Kontaktinformasjon

Tema	Navn	E-post
Automatisk fredete kulturminner	Silje Evjenth Bentsen	silben@nfk.no
Fylkesveg	Iselin Myrvoll	isemyr@nfk.no
Vannforvaltning	Linnea Myhre	linric@nfk.no
Øvrig	Martin Bollingmo Hole	Marhol3@nfk.no

Med vennlig hilsen
Heidi Ramsvik
konstituert faggrupeleder plan og analyse

Dokumentet er elektronisk godkjent og har derfor ingen signatur

Kopi til

Sametinget	Ávjovárgeaidnu 50	9730	KARASJOK
Statsforvalteren i Nordland	Postboks 1405	8002	BODØ
Værøy kommune	Sørland 33	8063	VÆRØY

Adresseinformasjon fylles inn ved ekspedering. Se mottakerliste nedenfor.

Vår dato: 11.08.2025

Saksbehandler: Eva Forsgren/

Vår ref.: 202516324-2 Oppgis ved henvendelse

22959616/efor@nve.no

Deres ref.:

NVEs generelle innspill - Varsel om oppstart - Detaljreguleringsplan - Værøy ytre havn - Værøy kommune

Vi viser til varsel om oppstart.

Om NVE

Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE) er nasjonal sektormyndighet med innsigelseskompetanse innenfor saksområdene flom-, erosjons- og skredfare, allmenne interesser knyttet til vassdrag og grunnvann, og anlegg for energiproduksjon og framføring av elektrisk kraft. NVE har også ansvar for å bistå kommunene med å forebygge skader fra overvann gjennom kunnskap om avrenning i tettbygde strøk (urbanhydrologi). NVE gir råd og veiledning om hvordan nasjonale og vesentlige regionale interesser innen disse saksområdene skal tas hensyn til ved utarbeiding av arealplaner etter plan- og bygningsloven (pbl).

NVE vil prioritere å gi konkrete innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. På grunn av stor saksmengde i forhold til tilgjengelige ressurser har ikke NVE kapasitet til å gå konkret inn i alle varsler om oppstart til reguleringsplaner. Etter en faglig prioritering gir vi bistand til de kommunene som har størst behov.

NVEs generelle veiledning

NVEs [kartbaserte veileder for reguleringsplan](#) er en veileder som leder dere gjennom alle våre fagområder og gir dere verktøy og innspill til hvordan våre tema skal ivaretas i reguleringsplanen. Vårt innspill er at dere går gjennom denne kartbaserte veilederen og bruker den i planarbeidet. Forslagstiller har ansvar for at disse interessene blir vurdert i planarbeidet.

Vi anbefaler også at dere bruker våre internettsider for arealplanlegging. Her er informasjon og veiledning lagt opp etter plannivå, <https://www.nve.no/arealplanlegging/>



På NVEs internettsider finner dere også koblinger til veiledere og verktøy. Det ligger også mye arealinformasjon på [NVEs kartløsninger](#).

Meld inn naturfareutredninger

Naturfareutredninger som er bestilt etter 01.01.2025 skal meldes inn til NVE i henhold til [pbl § 2-4](#) og [Forskrift om pliktig innmelding av grunnundersøkelser og naturfareutredninger](#). Vi ønsker også å få inn naturfareutredninger bestilt før denne datoen. Geotekniske grunnundersøkelser skal leveres inn til NGU via NADAG. Informasjon finnes her: [Meld inn naturfareutredninger - NVE](#).

NVE sin oppfølging av planarbeidet

Kommunen må vurdere om planen ivaretar nasjonale og vesentlige regionale interesser, jf. [NVEs veileder 2/2017 Nasjonale og vesentlige regionale interesser innen NVEs saksområder i arealplanlegging](#).

Dersom planen berører NVEs saksområder, skal NVE ha tilsendt planen ved offentlig ettersyn. I plandokumentene må det gå tydelig fram hvordan de ulike interessene er vurdert og innarbeidet i planen. NVE prioriterer å gi innspill og uttalelser til reguleringsplaner der det bes om faglig bistand til konkrete problemstillinger. Alle relevante fagutredninger innen NVEs saksområder må være vedlagt planer som sendes på høring til NVE.

Dere kan ta kontakt med NVE dersom det er behov for konkret bistand i saken.

Med hilsen

Øyvind Leirset
Seksjonssjef

Eva Forsgren
Senioringeniør

Dokumentet blir sendt uten underskrift. Det er godkjent etter interne rutiner.

Mottakere:
NORCONSULT NORGE AS
Værøy kommune

Kopimottakere:
STATSFORVALTEREN I NORDLAND



Statens vegvesen

NORCONSULT NORGE AS
Postboks 626

1303 SANDVIKA

Behandlende enhet:
Transport og samfunn

Saksbehandler/telefon:
Inger Moen Utnes / 95049475

Vår referanse:
25/213180-2

Deres referanse:

Vår dato:
26.08.2025

Varsel om oppstart av reguleringsplanarbeid - Værøy ytre havn - Værøy kommune.

Vi viser til brev datert 03.07.2025 med varsel om oppstart av planprogram for Værøy ytre havn i Værøy kommune.

Saken gjelder

Hensikten med planen er å øke sikkerheten og fremkommeligheten i innseilingen til Værøy havn. Planen tilrettelegger for utdyping av innseilingen og havneområdet. Det planlegges å deponere mudringsmasser i strandkantdeponi for å etablere nytt areal for fremtidig næringsvirksomhet. Planen skal konsekvensutredes. Fergestrekningen er en del av riksveg 80.

Statens vegvesens rolle i planleggingen

Statens vegvesen har ansvar for at føringer i Nasjonal transportplan (NTP), Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet, vegnormalene og andre nasjonale og regionale arealpolitiske føringer blir ivaretatt i planleggingen.

Vi skal bidra til å følge opp FNs-bærekraftsmål rettet mot transportsektoren gjennom oppfølgingen av NTP-målene hvor hovedmålet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050. Under er det fem likestilte mål;

- Enklere reisehverdag og økt konkurranseevne for næringslivet
- Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål
- Nullvisjon for drepte og hardt skadde i trafikken
- Effektiv bruk av ny teknologi

Postadresse
Statens vegvesen
Transport og samfunn
Postboks 1010 Nordre Ål
2605 LILLEHAMMER

Telefon: 22 07 30 00
firmapost@vegvesen.no
Org.nr: 971032081

Kontoradresse
Storgata 11
9405 HARSTAD

Fakturaadresse
Statens vegvesen
Fakturamottak DFØ
Postboks 4710 Torgarden
7468 Trondheim

- Mer for pengene

Vi uttaler oss som forvalter av riksveg på vegne av staten, og som statlig fagmyndighet med sektoransvar innenfor vegtransport. Vårt sektoransvar for vegnettet betyr at vi har et overordnet ansvar for at trafikksikkerhet, framkommelighet, universell utforming, klima og miljøhensyn og helhetlig bypolitikk ivaretas i alle planforslag som berører samferdsel. Gjennom vårt sektoransvar skal vi bidra til samarbeid mellom aktuelle myndigheter, næringsliv og innbyggerne med mål om en bærekraftig utvikling.

Statens vegvesens innspill til planarbeidet

Statens vegvesen har ingen merknader til oppstartsvarselet, men vi minner om at fergeoperatør Torghatten Nord AS må gis mulighet til samarbeid og uttalelse.

Konklusjon

Statens vegvesens uttalelse til varsel om oppstart er ikke uttømmende. Når et planforslag blir lagt ut til offentlig ettersyn, vil vi kunne komme med ytterligere innspill og merknader.

Transportforvaltning Nordland
Med hilsen

Jan-Åge Karlsen
Seksjonssjef

Inger Moen Utnes
Seniorrådgiver

Dokumentet er godkjent elektronisk og har derfor ingen håndskrevne signaturer.



NORCONSULT NORGE AS
Postboks 626
1303 SANDVIKA

Saksbehandler, innvalgstelefon
Renée Susanne Fossum, 75531550

Uttalelse - Oppstart - Reguleringsplan - Værøy - detaljregulering - Værøy ytre havn - planID Varoy202501YtreHavn

Vi viser til varsel om oppstart av planarbeid, oversendt ved brev fra dere av 03.07.2025 og mottatt her 08.08.2025.

Det går fram at hensikten med planarbeidet er å øke sikkerheten og fremkommeligheten i innseilingen til Værøy havn. Planen skal legge til rette for bygging av nye moloer, utdypning av innseilingen og deponi for mudringsmasser. Det er en intensjon i planarbeidet om å deponere mudringsmasser i strandkantdeponi, der det etableres nytt areal for fremtidig næringsvirksomhet.

Planfaglige forhold

Planstatus

Utdypning av havneområdet innenfor arealformålet Havneområde i sjø og bestemmelsesområde #2 samt deponering av mudringsmasser innenfor næringsområde NÆ3 vurderes å være i tråd med i kommuneplanens arealdel. Planområdet er i kommuneplanens arealdel avsatt til farled (FA), havneområde i sjø (HOS), næringsbebyggelse (NÆ), kombinert bygge- og anleggsformål (KBA), friområde (GF) og molo (MO). Planlagte moloer er innenfor område avsatt til ferdsel (VAFE) og vurderes å være i strid med formålet.

Krav om konsekvensutredning

Det står i brevet med varsel om oppstart at planen utløser krav om konsekvensutredning (KU), jf. forskrift om konsekvensutredninger § 8. Dette på grunn av størrelse på deponi og utvidelse av eksisterende farled. Tema som skal utredes er naturmangfold, kulturmiljø og friluftsliv. Vi forutsetter at metodikken i [Miljødirektoratets håndbok M-1941](#) om konsekvensutredning av klima og miljø benyttes.

Klima og miljø

Naturmangfold

Det er registrert 2 marine naturtyper innenfor planområdet, skjellsand og større tareskogforekomster. Det er viktige verdier som bør vurderes nærmere i konsekvensutredningen.



Eventuelle tiltak som i konsekvensutredningen blir foreslått for å mest mulig redusere skade må tas inn i planbestemmelser.

Mudring og utfylling

Det fremgår at planen legger til rette for utfylling i sjø, mudring og deponering. Tiltak i sjø som medfører bevegelse i sediment kan påvirke det marine miljøet på flere måter. Virkningene varierer avhengig av bl.a. mengde og hvilke masser det dreier seg om, når, hvor og hvordan tiltak gjennomføres, samt innholdet av miljøgifter i massene. Konsekvenser av slike tiltak kan være partikkelspredning og nedslamming av områder, støy, plastforurensning, samt endring og forringelse av habitat.

Miljøundersøkelser av sedimentene bør foretas som grunnlag for reguleringsplanen, og resultatene fra disse bør være et viktig planleggingspremiss og bestemmende for hvordan mudring og utfylling i planområdet kan gjennomføres på en miljømessig forsvarlig måte. Slike undersøkelser vil også være aktuelle som grunnlag for vår vurdering og behandling av søknad om tiltak i sjø etter forurensningsloven. Tiltak i sjø vil i de fleste tilfeller kreve tillatelse fra Statsforvalteren etter forurensningsloven. Vi viser til nærmere [veiledning om tiltak i sjø på våre nettsider](#) og til Miljødirektoratets [veileder for håndtering av sediment, M-350](#).

Deponering

Forslaget inkluderer også deponeringsløsning for overskuddsmasser fra mudringsarbeidet plassert i strandkanten ved et eksisterende deponi. Vi viser til Miljødirektoratets [veileder med retningslinjer for sjødeponi](#), spesifikt del 2 om strandkantdeponi. I større saker bør normalt flere deponialternativer utredes, fortrinnsvis som ledd i konsekvensutredningen etter plan- og bygningsloven. Dersom deler av mudringsmassene skal disponeres på land, bør det avklares om det er Miljødirektoratet som er rette myndighet for eventuell saksbehandling av denne delen av tiltaket.

Samfunnssikkerhet og beredskap

Klimatilpasning

Statlige planretningslinjer for klima og energi gir føringer for kommunenes, fylkeskommunenes og statens arbeid med klimatilpasning. Det er utarbeidet en egen veileder for hvordan klimatilpasningsarbeidet kan gjennomføres. Her er det henvisninger til lovkrav og lenker til en rekke eksempler. Veilederen tar for seg klimatilpasning for både planstrategi, kommuneplanens samfunnsdel og arealdel, temaplan og reguleringsplaner. Veilederen viser også til hvilket ansvar ulike offentlige aktører har i klimatilpasningsarbeidet.

Lenke til veilederen: <https://www.statsforvalteren.no/Nordland/Samfunnssikkerhet-og-beredskap/klimatilpasning/>

Risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS)

For å ivareta samfunnssikkerhet i kommunale planer er ROS-analyse et sentralt verktøy, og det er krav til utarbeidelse av risiko- og sårbarhetsanalyser både i plan- og bygningsloven og i sivilbeskyttelsesloven med forskrift. Det er stor forskjell i omfang og detaljering på de ulike ROS-analysene, men begge vil kunne bidra til et bredere kunnskapsgrunnlag for å vurdere risiko og sårbarhet.

Plan- og bygningsloven § 4-3 stiller krav om ROS-analyse for alle planer som åpner for utbygging. Reguleringsplaner omfatter ulike plansituasjoner og utbyggingstiltak med ulike konsekvenser for samfunnssikkerhet. Det sentrale med ROS-analyse til reguleringsplaner er en systematisk gjennomgang for å beskrive risiko og hvordan dette er håndtert i planen.



I veilederen «Samfunnssikkerhet i kommunens arealplanlegging» legges det frem en metode for ROS-analyse i planleggingen. Veilederen tar utgangspunkt i at den samme metoden brukes både ved ROS-analyser i kommuneplanens arealdel og i reguleringsplaner, da ROS-analyser for reguleringsplaner skal følge opp ROS-analysen fra kommuneplanens arealdel. I en detaljregulering innenfor et område med områderegulering, må en ROS-analysen bygge på analysen fra områdereguleringen. Lenke til veilederen: <https://www.dsb.no/siteassets/rapporter-og-publikasjoner/veileder/samfunnssikkerhet-i-kommunens-arealplanlegging.pdf>

Kommunens helhetlige risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS) etter sivilbeskyttelsesloven er et viktig verktøy for å se de tversektorielle utfordringene og samle tværfaglig kunnskap om konsekvenser av naturfare og klimaendringer. Risiko- og sårbarhetsanalysen skal etter sivilbeskyttelsesloven legges til grunn for kommunens arbeid med samfunnssikkerhet og beredskap - også i utarbeiding av planer. Kommunens helhetlige ROS er dermed en viktig kilde til kunnskap om samfunnssikkerhet i planarbeidet og bør involveres i planprosesser.

Digitaliserte plankart

Kommuner som har geosynkronisering av plandata med Kartverket må sørge for at også høringsutkast blir gjort tilgjengelige for synkronisering. Kommuner som ikke har geosynkronisering må fortsatt sende høringsutkast av alle plantyper til plannordland@kartverket.no. Planen vil da både bli kvalitetssikra og gjort tilgjengelig gjennom Nordlandsatlas.

Dialog

Vi ber om at det i planprosessen settes av tilstrekkelig tid til dialog med berørte statlige myndigheter, i den grad det dreier seg om arealkonflikter. Regjeringen forventer i henhold til [Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027](#) at regionalt planforum brukes aktivt som grunnlag for å avklare og samordne statlige, regionale og kommunale interesser i aktuelle plansaker. Nordland fylkeskommune er sekretariat for planforum i Nordland, og vi viser til deres [nettsider om regionalt planforum](#). Dersom saken skal meldes inn til planforum, forutsetter vi at dette gjøres før høring og offentlig ettersyn.

Med hilsen

Hanne M. K. Hanssen (e.f.)
seniorrådgiver

Renée Susanne Fossum
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk godkjent

Kopi til:

Kystverket
Værøy kommune

Postboks 1502
Postboks 2523

6025
8063

Ålesund
Værøy

Til Saksbehandler i Kystverket

Dato 10.10.2025

Kommentarer til reguleringsplan – innspill fra Rederiet

Momenter i reguleringsplanen har vært diskutert blant Rederiets navigatører som seiler på sambandet. Vi er enige i at prosjektet som helhet vil være positivt for både Værøy kommune og fartøyene som anløper øya. Samtidig ønsker vi å fremheve noen punkter, som også ble tatt opp under Teams-møtet, og som vi mener bør tas hensyn til i den videre planleggingen.

- **Største bredde på innseilingen** er per nå planlagt til 75 meter. Det har vært antydnet at en utvidelse kan være mulig, noe vi ser som ønskelig. En bredde på 85–90 meter vil være mer hensiktsmessig, særlig med tanke på størrelsen på nybyggene og de generelle værforholdene i området.
- **Grunnene sør for Seiklakken** som «bryter»/lager svell. Det er ønskelig med tiltak for enten fjerning av disse grunnene, eller en mulig utvidelse av moloen. Dette vil gjøre innseilingen enklere og tryggere, spesielt fram til fartøyene kommer i le av moloen mot øst.
- **Grunne på 5,8 meter ved innseilingen til fergekaia** bør fjernes. Det er også ønskelig med mudring på nordsiden av fergekaia. Større fiskefartøy benytter ofte fergekaia og ligger tidvis med overheng, noe som kan være til hinder for fergetrafikken. Dersom området mudres, vil disse fartøyene kunne fortøye nærmere land, og problematikken reduseres betraktelig.
- **Ny innseiling til Værøy havn** bør vurderes utrustet med overretter for bedre navigasjon. Det er også en del lysforurensning fra industrien som kan skape utfordringer. Overretter vil bidra til enklere og tryggere innseiling. Vi anbefaler i tillegg at moloen utrustes med indirekte belysning.

- Fergene MF **Røst** og MF **Moskenes** er planlagt inn i rutetrafikk fra første halvår 2027. Det må derfor iverksettes nødvendige tiltak før de settes i ruteproduksjon. Grunnen med 5,8 meters dybde, som nevnt tidligere, må fjernes, da fergenes dypgang er 5,3 meter. Ved sjøgang og svell i innseilingen er vi ikke komfortable med kun 0,5 meters klaring ved K0.

Vi håper disse innspillene tas med videre i det videre arbeidet med reguleringsplanen.

Roger Johansen

Kaptein

MF Landegode/MF Værøy

Torghatten Nord AS

Telefon: 906 20 700 | Direkte: 91576105

E-post: landegode@thn.no | Internett: www.thn.no



NORCONSULT

Marinarkeologisk vurdering: Varsel om planoppstart: Værøy ytre havn

Vi viser til ovennevnte plansak oversendt Norges arktiske universitetsmuseum (UM) for vurdering angående kulturminner under vann.

Planforslaget for Værøy ytre havn med Kystverket som forslagsstiller vil tilrettelegge for utdypning av innseilingen og ytre havneområdet med deponering av mudringsmasser i strandkantdeponi for fremtidig næringsvirksomhet. Reguleringsplanområdet omfatter sjøareal hvor det planlegges tiltak i Røssnesvågen, ytre del av Sørlandsvågen og Nedre Tyvnes.

UM har gjennomførte flere marinarkeologiske befaringer i Værøy havn med dekning av Sørlandsvågen tilknyttet tørrlegging i regi av Kystverket i 2007, samt planlagte utdypningsområder i Sørlandvågen og Røstnesvågen i tillegg til molobygging i østlig havna i 2001. Befaringene dekte omsøkte fremtidig tiltaksområder utdypning øst (UØ) og vest (UV), Røstnesvågen (UR) og en god del av sjøareal til molo øst (MØ). Det ble ikke påviste automatisk fredete eller vernete kulturminner i områdene dekt av befaringene. Selv om deponi utvidelse på Tyvnes (DU), molo vest (MV) og ytre delen av molo øst (MØ) ble ikke befart, er det mindre sannsynlig at det finnes bevarte marine kulturminner i disse områdene basert på tidligere erfaring. Utdypningsområdet på Seiklakkflua består for det meste av fastfjell. På grunnlag av tidligere befaringsresultater og kjennskap med Værøy havne, har UM ingen merknader til søknaden.

Vennlig hilsen

Stephen Wickler
forsker

—

stephen.wickler@uit.no

77 64 50 81

Dokumentet er elektronisk godkjent og krever ikke signatur

Kopi: Kulturminner i Nordland, Nordland fylkeskommune

Regulering ytre Tyvnes havn

Frå Anne Fagertun Stenhammer <annestenhammer@hotmail.com>

Dato fr. 15.08.2025 14:16

Til Mikkel Frengstad <Mikkel.Frengstad@norconsult.com>

[Det er ikkje ofte du får e-post frå annestenhammer@hotmail.com. Finn ut meir om kvifor dette er viktig på <https://aka.ms/LearnAboutSenderIdentification>]

Hei Mikkel

Takk for hyggelig telefonsamtale.

Jeg har en kommentar/refleksjon ang. planarbeidet Værøy ytre havn Tyvnes.
Min adresse er Tyvnesveien 12 Gnr.14, Bnr.798.

Det bør planlegges og sikres at tungtrafikk til og fra Tyvnes/ferjekaia/islageret blir regulert og dirigert til nedre Tyvnesvei IKKE øvre Tyvnesveien, hvor de fleste bolighusene ligger helt ved veien.

Takk på forhånd.

Mvh

Anne Fagertun Stenhammer

Sendt fra min iPhone

Innspill reguleringsplan Røstnesvågen havn.

Frå Svein Tommie Hardy <stoha@online.no>

Dato må. 15.09.2025 21:36

Til Mikkel Frengstad <Mikkel.Frengstad@norconsult.com>

 1 vedlegg (790 byte)

Fiskebåt i storm i Lofoten – NRKNRK13. jan. 2015.webloc;

Det er ikkje ofte du tek imot e-post frå stoha@online.no. [Finn ut kvifor dette er viktig.](#)

Viser til nytt desingforslag i planforslaget dær hele Røstnesvågmoloen fåreslås fjærenet.

Vi som er brukere av havna og har våre liggekaier innerst i vågen opplever desverre at forholdene i havna ble betydelig dårligere etter den siste utypingen i 2009.

Viss dette skal forsette med ytterlige utyping og mindre skjerming mot vind og bølger, frykter vi at vi ikke kan oppholde oss hær med en mindre båt under en normal storm.

Ber om at mest mulig av Røstnesvågmoloen blir beholt etter vedtatt forslag fra Værøyhavnestyre Alternativ 4 F med en åpning ytterst på molen på ca 80-100 m.

Jeg er den største private eier av eiendom og kaier og bygginger i Røstnesvågen, disse ligger meget utsatt til, når det vil komme stormflo i fremtiden.

Di fleste av disse bygginger er registret på kulturminneplanen og sefrak reg.

Jeg er også fisker med egen stor kystbåt, Ms Øyaskjær og er per dato den som har seil fles ganger inn og ut av Værøy havn Røstnesvågen, i mange krevende situasjoner.

Går ut fra at dere har studert min innseiling 14 Jan 2015 under en såkalt hundreårs storm fra sør.

viss ikke så ligger den på NRK fiskebåt i storm.

Hær vises for første gang at den omtalte Seiklakkflua bryter fra bunnen rett bak hekken vår.

Mener at denne filmen kan gi dere viktig informasjon om virkeligheten

Syntes det er meget forunderlig at en mann som meg, med så mye erfaring og lokalkunskap aldri har blitt spurt om råd i denne store havnesaken.

Jeg har heller ikke registrert at kystverket har vært på befaring ved mine anlegg.

Håper dere tar turen innom når det passer, vi ønsker å få til en bedre innseiling til Røstnesvågen en den det vi har i dag, og samtidig ha gode liggeforhold inne i havna.

Lykke til med prosjektet.

Mvh

Svein T Hardy

Vågen 4

8063 Værøy

Svein Tommie Hardy

Værøy Havn

Frå Jarle Andreassen <jarle@astruplofoten.no>

Dato fr. 12.09.2025 11:31

Til Mikkel Frengstad <Mikkel.Frengstad@norconsult.com>

Det er ikkje ofte du tek imot e-post frå jarle@astruplofoten.no. [Finn ut kvifor dette er viktig](#).

Hei.

Takker for godt foredrag på Værøy.

Jeg nevnte i en replikk det problemet som en sjelden gang oppstår, når seiklakkflua bryter. Det skjer når sterk vind og store bølger kommer fra S og SSØ. Det skjer ikke så ofte at flua bryter, men det skjer.

Lykke til med fortsatt arbeid.

Astrup Lofoten AS

Jarle

Norconsult Norge AS
v/ Mikkel Frengstad
avd. Plan og arkitektur,
Klæbuveien 127 B,
7031 Trondheim

E-post:
mikkel.frengstad@norconsult.com

Oppstart av reguleringsplan – detaljregulering Værøy ytre havn - innspill

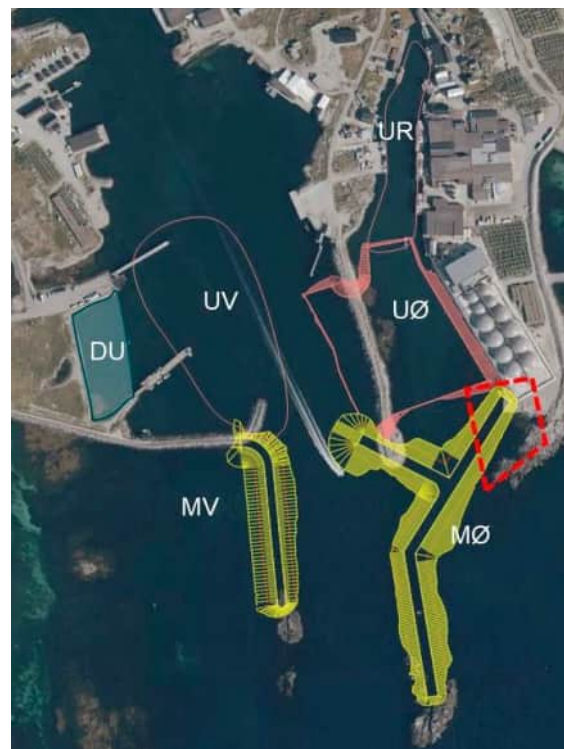
Det vises til varsel om oppstart av reguleringsplan og byggesøknad – detaljregulering for Værøy ytre havn, (planID Varoy202501YtreHavn). Her følger noen kommentarer og innspill (fra lokale brukere) som anses å ha vesentlig betydning for det videre planarbeidet.

1. Ny designløsning – design som ikke er vurdert i «Designvurdering Innseiling Værøy»

Det registreres at planforslaget inneholder en ny designløsning som ikke er vurdert eksplisitt i rapporten *Designvurdering Innseiling Værøy* fra 2023. I denne rapporten ble alternativ 4F anbefalt som utgangspunkt for videre arbeider (se skissen til venstre under). Sammenlignet med alternativ 4F, er ytterligere flere titalls meter av dagens molo mellom Røstnesvågen og Sørlandsvågen foreslått fjernet i den nye skissen, og det er lagt inn en ny designløsning på moloen som planlegges fra Fyrodden, omtalt som Molo Øst (MØ). Å fjerne en så stor del av dagens molostruktur, samtidig som det skal mudres til minus 9,5 meter i område UØ (se skissen til høyre under), vurderes å øke risikoen for at den mindre fiskeflåten med tilholdssted i Røstnesvågen skal få forverrede havneforhold i etterkant av utbyggingen. Denne bekymringen vil bli nærmere utdypet og underbygd på de neste sidene.



Alternativ 4 F



Nytt designforslag i planforslaget

2. Innspill til reguleringsplanen, punkt 5.3 – tekniske vurderinger

Det vises til punkt 5.3 på side 13 i planinitiativet fra Kystverket, der det i rubrikken «Havnivåstigning og bølgepåvirkning» heter at: *Det skal gjøres en vurdering av sårbarhet i forhold til havnivåstigning og bølgepåvirkning for fiskerihavn og fyllingsfronter. Anlegget dimensjoneres i forhold til dette. Dragforhold inne i havnebassenget skal kontrolleres.*

Dette innspillet dreier seg om forhold knyttet til bølgepåvirkning og dragforhold inne i havnebassenget, som i større grad må belyses og tas hensyn til før utbyggingsdesignet låses. Det vedlegges relevant bilde- og videomateriale som underbygger argumentene i innspillet.

I forbindelse med medvirkningsmøtene om havneprosjektet på Værøy i mai 2022, ble det utarbeidet et 20 siders notat (se vedlegg 1) med lokale råd og anbefalinger fra fiskerne med tilholdssted i Røstnesvågen. Dokumentet inneholder relevant bildemateriale, historiske bakgrunnsopplysninger og erfaringsbaserte begrunnelser for hvorfor man mener at så mye som mulig av Røstnesvågmoloen (fra moloroten) må beholdes i den framtidige innseilingsstrukturen. Det virker som at disse betraktningene i liten grad er blitt tatt hensyn til, i alle fall når man ser på den skissen som nå ligger til grunn for det videre planarbeidet. Her foreslås det å kun beholde en liten flikk av dagens molo mellom Røstnesvågen og Sørlandsvågen.

På det nylig avholdte folkemøtet 4. september 2025 knyttet til oppstart av reguleringsplan for Værøy Ytre havn, ble det bedt om at møtelederne fra Kystverket/Norconsult gav en vurdering av havneforholdene i indre Røstnesvågen hvis dette nye forslaget ender opp som den endelige designløsningen. Ifølge Robert Lervik fra Norconsult vil havneforholdene i Røstnesvågen med denne strukturen bli noe forbedret sammenlignet med dagens situasjon. Imidlertid ville ikke den fagkyndige gi noen garantier for dette. Han kunne heller ikke garantere at bølgeforholdene ikke ble forverret. Dette betyr i praksis at den foreslåtte løsningen er heftet med usikkerhet. At det er usikkerhet knyttet til beregningene, og hvor stor denne usikkerheten er, framgår så langt man kan se ikke av underlagsdokumentene.

Ettersom mye av forarbeidet med havneplanleggingen baseres på datasimuleringer og teoretiske modelleringer av bølgeforholdene ved ulike designløsninger, bør det gjøres konkrete vurderinger av usikkerhetsfaktorene og faktorer som gjør at modellene kan avvike fra de virkelige forholdene i Røstnesvågen. Lokalkunnskap om forholdene bør i denne sammenheng også tas med i betraktning og vurderes skriftlig i planarbeidet. I plan- og utredningssammenheng er det vanlig praksis å redegjøre for usikkerhet. Dette gir beslutningstakere og berørte parter bedre innsikt i hvor robuste og pålitelige analysene er. Når usikkerhet ikke omtales, skapes det et inntrykk av at resultatene fra modelleringsverktøyene er sikrere enn de faktisk er, noe som kan føre til at videre beslutninger i saken fattes på feilaktige premisser. God faglig praksis tilsier at utredningene synliggjør både styrker og begrensninger i de metodene som brukes i prosessene, i dette tilfellet bølgeanalyser.

Selv om det ikke framgår direkte av dokumentene, kan det synes som om den nye designløsningen – som innebærer å fjerne nesten hele den eksisterende molostrukturen – er utarbeidet for at Lofoten Biomarine skal kunne ta inn større tankbåter i indre havnebasseng i Røstnesvågen. I den samfunnsøkonomiske analysen av tiltaket, står bl.a. følgende på side 22:

«Dagens innseilingsforhold er et problem for aktøren Lofoten Biomarine. De har nylig opprettet en fiskemel- og oljefabrikk i Røstnesvågen. De opplyser at innseilingsforholdene er problematiske for deres mottak og utsendelse av henholdsvis

råstoff og ferdigvarer. Røstnesvågen er for trang og smal til å ta større tankbåter inn til kai. Fiskemelet fraktes på ombygde snurpere, fordi disse båtene har langt bedre manøvreringsegenskaper enn tankbåter. Det vil si at utsendelsen av fiskemel medfører ingen problemer slik situasjonen er i dag. Fiskeoljen sendes imidlertid i dag med trailer fra mottaket i Røstnesvågen til kaien ved fryselageret i Sørlandsvågen før det fraktes videre med fryseskipp til fastlandet. Daglig leder i Lofoten Biomarine opplyser at ved bedre innseilingsforhold kan de ta imot større tankbåter som ikke har mulighet til å gå inn til Røstnesvågen i dag. Dette er tankbåter som leverer frakt for bedrifter som driver med føringredienser. De kan ikke bruke annet enn godkjente båter, hvilket betyr at man ikke kan velge en tilfeldig båt, men det må være en båt som passerer i transitt og som har plass til å frakte varene. Tankbåtene det er snakk om har en lengde på over 80 meter, samt dårligere manøvreringsegenskaper som gjør at de ikke vil gå inn i Røstnesvågen med dagens innseilingsforhold. Kystverket har, gjennom DNV, gjennomført intervjuer med flere eksterne nautikere som har erfaring med å seile til Værøy. Disse har gitt sine vurderinger av dagens innseiling og hvordan den nye mololøsningen vil påvirke dem. Blant disse er en nautiker i Wilson Shipping som betjener flere av fartøyene i deres flåte hvor gjennomsnittslengden er på 85-90 meter. Disse fartøyene er ikke snurpere eller fiskebåter, men tankbåter som frakter fiskefôr. Han opplyser at fartøyene har generelt dårligere manøveregenskaper enn fiskefartøyene, eksempelvis ved at de ikke har hekktruster. Han anser likevel den nye mololøsningen som god og ser ingen problemer med å anløpe Røstnesvågen med disse fartøyene under gode værforhold (DNV, 2023). Lofoten Biomarine er avhengig av, og ser det som høyst sannsynlig, at tankbåtene kan gå inn i Røstnesvågen som følge av tiltaket. Ved å ta inn disse tankbåtene forsvinner behovet for å bruke trailere. Tankbåtene kan legge til direkte ved Lofoten Biomarines egen kai hvor de kan pumpe prosessert fiskeolje direkte på tankbåtene. Utsendelse av ferdigvarer med fiskeolje medfører logistikkostnader i form av leie av trailer og påfølgende lønnskostnader for sjåfører. Vi får opplyst at dette skjer 15 ganger årlig.»

Basert på informasjonen overfor, kan følgende hovedpunkter trekkes fram:

- Det er utsendelsen av fiskeolje som er problematisk å få til ved dagens forhold
- Utsendelse av fiskeolje skjer ca 15 ganger i året (altså ikke på daglig basis)
- Nautikeren som er intervjuet i Wilson Shipping vurderer at han ikke ser noen problemer med å anløpe Røstnesvågen med en tankbåt hvis alternativ 4F realiseres. Det var dette alternativet som lå til grunn for DNVs kvalitative risikoanalyse fra 2023.

Det framstår derfor underlig at det lanseres et nytt designalternativ, som foreslår å ta bort omtrent hele eksisterende molostruktur i Røstnesvågen, stikk i strid med lokale fiskeres klare anbefalinger og råd. Kystverkets representanter og faglige ekspertise i Norconsult mener at de nye molostrukturene som utvikles i ytre havneområder (omtalt som Molo Øst og Molo Vest i kartet) skal gi tilstrekkelig dekning for de vær- og vindforholdene fra sørvest, som er dokumentert gjennom det vedlagte video- og bildematerialet. Imidlertid kan ikke konsulentene i sine muntlige tilbakemeldinger gi noen garantier for at resultatene vil bli vellykket. Så langt er det heller ikke redegjort tilstrekkelig for usikkerhet i bølgeanalysene som utredningene legger til grunn.

Det vedlagte bilde- og videomaterialet viser at de innerste delene av Røstnesvågmoloen gir svært effektiv skjerming mot drag, bølger og vind fra sørvest. Når Kystverket/Norconsult ikke kan utstede garantier for at den nye designløsningen vil gi tilstrekkelig skjerming mot uvær

fra sørvest, bør man isteden velge en sikrere strategi, og beholde de innerste delene av denne moloen i tråd med alternativ 4F.

Sett i lys av at prosjektet ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt, vil det være fornuftig å sikre lokal konsensus og enighet om den endelige designløsningen. Den store konkurransen mellom ulike NTP-prosjekter i Norge, kombinert med stadig økende kostnader, gjør at mange prosjekter står i fare for å falle gjennom, noe den siste tids diskusjon om realiseringen av Stad skipstunnel illustrerer godt. I den samfunnsøkonomiske analysen av prosjektet på Værøy er det dokumentert at det er én bedrift i kommunen som får den største nytteverdien av tiltaket:

«Den samfunnsøkonomiske analysen av tiltaket Værøy fiskerihavn viser at tiltaket ikke er samfunnsøkonomisk lønnsomt. Beregningene estimerer en negativ netto nytte på 412,8 millioner 2024-kroner. Usikkerhetsanalysene i kapittel 7 viser at dette resultatet er robust for endringer i kostnader og karbonpris. Den største nyttekomponenten er knyttet til reduserte logistikkostnader for en bedrift på Værøy.»

På bakgrunn av vurderingene overfor, bes det om at planarbeidet foretar nærmere vurderinger av følgende momenter:

a) En skriftlig vurdering av usikkerhet og misforhold mellom datasimuleringer av bølge- og vindforholdene og forholdene i virkeligheten. For eksempel viser erfaringer fra utbyggingen av Stamsund havn at teoretiske datamodelleringer ikke er i stand til å fange opp alle forhold i virkeligheten, ettersom havneforholdene der ble forverret for kystflåten etter at utbyggingen var ferdig i 2012.

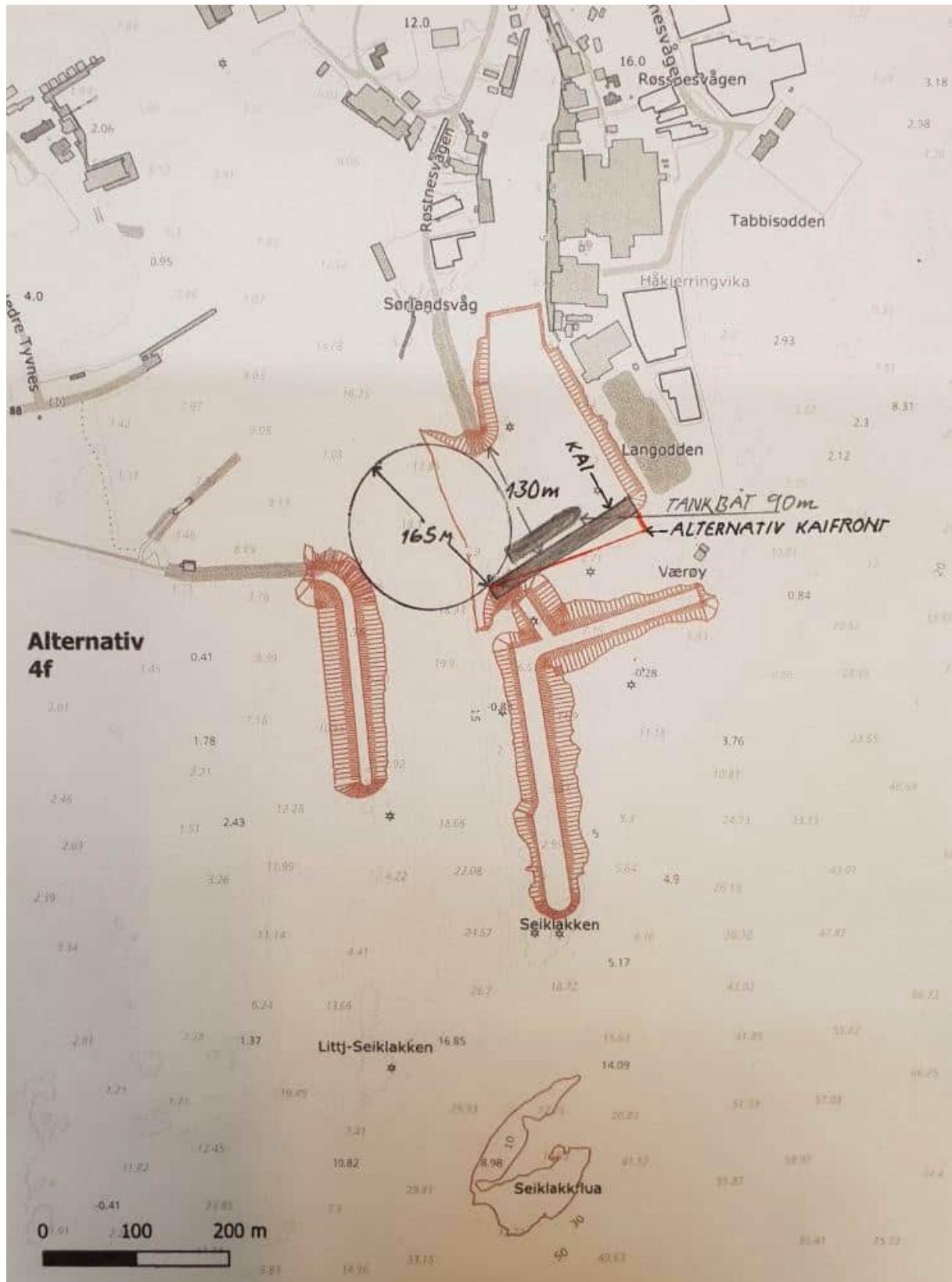
b) En redegjørelse/begrunnelse for hvorfor alternativ 4F er endret, og ikke ligger til grunn for reguleringsplanprosessen. Denne endringen er heller ikke forankret i den lokale referansegruppen. Alternativ 4F er formelt støttet både av den lokale referansegruppen (se vedlegg 2) og kommunestyret (se vedlegg 3).

c) Skriftlige vurderinger av video- og bildematerialet som dokumenterer forholdene i Røstnesvågen under sørvestlig sterk kuling, i desember 2011 (se side 6–9 i dette skrivet). Det visuelle materialet viser tydelig hvordan dagens molostruktur skjærer Røstnesvågen mot vind, drag og bølger som står på fra sørvest. Dette materialet har stor relevans i prosessen, ettersom nettopp denne moloen foreslås fjernet i den nye designløsningen. Det er svært ønskelig at fagekspertisen beskriver og kommenterer forholdene som video- og bildematerialet viser, og så langt som mulig sammenholder de visuelle observasjonene med resultatene fra bølgemodelleringsverktøyene. En vurdering av usikkerhetsmomenter bør også gis plass her.

d) Det bes om at referater fra folkemøtene i tilknytning til reguleringsplanen gjøres offentlig tilgjengelig, for eksempel på kommunens hjemmesider eller Kystverkets sider.

e) Den viktigste tilbakemeldingen fra vårt ståsted når det gjelder videre prosjektering og fysisk utforming av den nye havnestrukturen, er at eksisterende molo gis en utstrekning/lengde som samsvarer med alternativ 4F. Dette for å minimere usikkerheten mest mulig knyttet til den framtidige bølgepåvirkningen fra sørvestlige retninger, og dermed forhindre at havna blir ubrukelig for kystflåten som har tilholdssted her i dag. Vi ber derfor om at våre anbefalinger blir imøtekommet i den videre planprosessen, og at det også innarbeides og vurderes alternativer med liggekai for tankbåter (90 meter lengde) i den

sørøstlige delen av planområdet (se skissen under). Fiskeolje tilføres tankbåter via pumpesystem fra Lofoten Biomarine, og dermed forsvinner behovet for at tankbåtene må gå helt inn i Røstnesvågen. Opparbeidet areal bak tenkt kai kan benyttes til senere utvidelser for Lofoten Viking / Lofoten Biomarine sin virksomhet. Det vil jo ventelig bli en betydelig økning i bedriftens tilgang til råstoff ved realisering av havneprosjektet.



Under ligger nettlink til et video-opptak som viser forholdene ved Røstnesvågmoen under sørvestlig sterk kuling, i desember 2011. Opptaket er lagt ut på YouTube. Venstreklikk på bildet for å gå direkte til avspilling.

<https://www.youtube.com/watch?v=0sLtAD4qmj0>



Nedenfor følger et utvalg fotografier som dokumenterer de samme forholdene:









På bildet overfor ser vi hvordan draget skyller oppover Vesterodden ved lykta.



Under stormfloa «Berit» 25.-26. november 2011 demonstrerte naturen sine krefter. Det ble betydelige skader på Røstnesvågmoens vestre side, og store mengder steinmasser ble skylt i land.

Værøy, september 2025

MED VENNLIG HILSEN

Jim Eilertsen

(Fiskebåteier med hjemmehavn i Røstnesvågen)

Svein Tommie Hardy

(Fiskebåteier med hjemmehavn i Røstnesvågen)

Eldar Eilertsen

(Fiskebåteier med hjemmehavn i Røstnesvågen)

Adrian Hardy

(Fiskebåteier med hjemmehavn i Røstnesvågen)

Dette dokumentet er elektronisk godkjent, og sendes derfor uten underskrifter.

LOKALE RÅD I FORBINDELSE MED PROSJEKTERING AV NY INNSEILING TIL RØSTNESVÅGEN – VÆRØY HAVN



*Innspill fra
fartøyeiere med hjemmehavn i Røstnesvågen*

Til

Værøy kommune, v/havnestyret
Sørland 33, 8063 Værøy

Kystverket avd. Kabelvåg,
Finnesveien 14, 8310 Kabelvåg

E-postadresser: postmottak@varoy.kommune.no; post@kystverket.no

1. Innledning

Som lokale brukere av havna i Røstnesvågen ønsker vi som undertegner dette brevet å komme med noen viktige innspill i forbindelse med prosjektering av ny innseiling til Værøy havn. Vi har alle sammen hjemmehavn i Røstnesvågen, og noen av oss har hatt tilholdssted med fiskefartøy her i flere tiår.

Vi ønsker å fremme våre råd og anbefalinger skriftlig, og gjennom bruk av relevant bilde- og videomateriale for å underbygge våre poenger. Vi vil på de følgende sidene legge fram våre vurderinger av hvilke hensyn som bør tas når en ny havne- og innseilingsstruktur skal planlegges og realiseres på Værøy.

Værøy, mai 2022

MED VENNLIG HILSEN

Jim Eilertsen

(Fiskebåteier med hjemmehavn i Røstnesvågen)

Svein Tommie Hardy

(Fiskebåteier med hjemmehavn i Røstnesvågen)

Eldar Eilertsen

(Fiskebåteier med hjemmehavn i Røstnesvågen)

Adrian Hardy

(Fiskebåteier med hjemmehavn i Røstnesvågen)

Dette dokumentet er elektronisk godkjent, og sendes derfor uten underskrifter.

2. Bakgrunn

29. september 2014 vedtok et enstemmig kommunestyre i Værøy å melde inn en søknad om omfattende utbedringstiltak for innseilingen til Røstnesvågen havn (se [Vedlegg 1](#)).

«KS-sak 058/14, Vedtak: Kommunestyret i Værøy fattet følgende enstemmige vedtak:

Værøy kommune melder inn havnekrav til Kystverket for Røstnesvågen og Sørlandsvågen med sikte på å få en sikrere innseiling til havnene Røstnesvågen og Sørlandsvågen. Ny innseiling baserer seg på det skisserte **forslag tre** fra Multiconsult. Det forutsettes at løsningen dokumenteres gjennom modellstudier. Det må velges en løsning som både sikrer at fartøy som ligger i Røstnesvågen får de samme forhold som beskrives i rapportens alternativ 3 og som sikrer en enklest mulig innseiling for fartøy som skal inn eller forlater Røstnesvågen.

Det må gjennomføres modellstudier for å komme frem til en optimal løsning både for båter som ligger ved kai i Røstnesvågen og fartøy som skal inn eller forlate havnen.»



Illustrasjon 1: **Utbyggingsalternativ 3** i Multiconsults forprosjekt fra 2014. Det er dette alternativet som kommunestyret har sluttet seg til og meldt inn som et havnekrav. Grafikk: Multiconsult

I forbindelse med utarbeidelsen av forprosjektet som dannet grunnlaget for havnesøknaden i 2014, hadde Værøy kommune engasjert Multiconsult.

Vi siterer noen korte utdrag fra saksframlegget i saken om ny og tryggere innseiling til Røstnesvågen (se også side 6 i [Vedlegg 1](#)):

«Det ble nedsatt en styringsgruppe bestående av medlemmer og varamedlemmer i Havnestyret. Styringsgruppen har hatt tre møter i prosessen frem mot den endelige rapporten. I alle møtene har representant fra Multiconsult deltatt for å gjøre rede for resultater man hadde kommet frem til i prosessen og lagt opp til en diskusjon om veien for de videre arbeidene med forprosjektet.

Første møte hadde som hovedmål å få frem behovene som skulle dekkes og den kunnskapen man hadde om forholdene i havna i dårlig vær. I etterkant av første møte leverte representantene Jim Eilertsen og Svein Tommie Hardy fra Værøy Fiskarlag et forslag til hvordan de så for seg felles innseiling for begge havnene kunne utformes. Konsulenten fikk også forelagt seg fotodokumentasjon som viste forholdene i havna i dårlig vær. Det overleverte materialet fra fiskarlagets representanter har dannet grunnlag for løsningene man har valgt å se på i det gjennomførte forprosjektet.»

To tidligere «alternativer»

Tidligere har det vært i omløp et tvilsomt forslag om å etablere ny innseiling ved å ta hull i moloroten i Røstnesvågmoloen – og etablere ny innseilingstrase her (2009-2010). Videre innebar dette konseptet å fylle igjen dagens innseilingsløp til Røstnesvågen (fra Fyrodden til molohodet).

I tillegg har Norconsult (2012), i samråd med Kystverket, lansert et annet alternativ, der hele Røstnesvågmoloen tas bort for å gjøre plass til ny innseiling. I denne høyst diskutabile skissen var det lagt inn en ny dekningsmolo som strakk seg fra Fyrodden og ca 200 meter i sørvestlig retning.

Dårlige «løsninger»

Etter våre vurderinger vil begge disse løsningene forverre havneforholdene inne selve i Røstnesvågen. Vi vil underbygge denne vurderingen med video- og fotodokumentasjon som viser hvordan forholdene er i havna på den vestre siden av Røstnesvågmoloen ved sørvestlig sterk kuling. I tillegg ønsker vi å peke på de historiske årsakene til at denne moloen er plassert nettopp her. Kilden er boka «Øyfolket – bygdebok for Værøy – bind 2» (se også [Vedlegg 2](#)):

Noen utdrag fra våre lokalhistoriske kilder

I 2023 vil det være hele 120 år siden den første skriftlige henvendelsen om havneutbygging i Røstnesvågen kom til kommunestyret. Fra naturens side var antakelig Røstnesvågen den beste havna på Værøy. Der moloen ligger i dag, lå det en rekke mindre skjær og holmer som skjermet havna mot sørvesten – som alltid var den verste vindretninga. Tungsjy og drag kom også i all vesentlighet fra sørvestlig retning. Mange så snart at dersom de fikk en dekningsmolo, kunne havna i Røstnesvågen bli meget god.

Henvendelsen til kommunestyret i 1903 var underskrevet av 23 fremmede hovedsmenn, som framsatte ønsker om påbygging av Ringskjær og Vesterodden. Både kommunestyret og havnevesenet så med all mulig velvilje på ønskene om en forbedring av havneforholdene, men lite ble gjort. Derfor samlet Fritjof Raanes i 1920 underskrifter fra 283 fiskere i Værøy.

Søknaden ble denne gangen sendt til Stortinget, og det ble bedt om pengebevilgning til en moloarm på den vestre sida av Røstnesvågen.

Hvor vanskelig forholdene egentlig var, fikk en til gangs se 15. januar 1925. Da ble samtlige kaier i Røstnesvågen rasert av storm og springflo. Ingeniør Johnsen fra havnevesenet bemerket også ganske riktig i rapporten sin for det året: ”Jeg fikk et bestemt inntrykk at dekning var både nødvendig og berettiget for dette sted.” Moloarbeidet ble omsider påbegynt i 1934 og fullført rundt 1950.



Illustrasjon 2: Fotografi fra 1930 som viser Røstnesvågen før moloen ble bygd. Der moloen ligger i dag, lå det en rekke mindre skjær og holmer som skjermet havna mot sørvesten – som alltid var den verste vindretninga, kan vi lese i bind 2 av bygdeboka for Værøy, «Øyfolket».
Foto: Blaaflat, K. L / Lofotmuseet fotosamling / Museum Nord



Illustrasjon 3: Det genereres mye tungsjø og drag ved vind fra sørvestlig retning. Dette er i og for seg konvensjonell visdom; generelt sett oppstår høyere bølger ved pålandsvind enn ved fralandsvind. Da har som kjent vinden påvirket vannoverflaten over en lengre avstand og bølgene har bygget seg opp over et lengre tidsrom. Bildet er fotografert ved innseilinga til Værøy, trolig på slutten av 1960-tallet. Foto: Dag Sørli / «Øyfolket»

Dette historiske sveipet skulle være en tilstrekkelig forklaring på moloens tilstedeværelse og betydning for havneforholdene i Røstnesvågen. I våre dager blåser det fortsatt mye vind fra sørvest, og ved uvær fra denne retningen genereres det betydelig bølger og drag på den vestre siden av Røstnevågmoloen, helt fra ytre moloende og inn til moloroten ved lykta (se bildene under og på neste side). Hvis hele moloen tas vekk eller moloen åpnes ved moloroten, vil denne sjøgangen fortsette rett inn i selve Røstnesvågen og føre til en svært urolig havn. I tillegg vil man få negative effekter av selve vindpåvirkninga fra sørvest, da moloen ikke lenger vil gi dekning for fallvinder og stormkast fra denne retninga.



Illustrasjon 4 og 5: Fotografier som viser forholdene ved moloen under sørvestlig sterk kuling.



Illustrasjon 6 og 7: Fotografier som viser forholdene ved moloen under sørvestlig sterk kuling. På bildet nederst ser vi hvordan draget skyller langt oppå Vesterodden ved lykta.



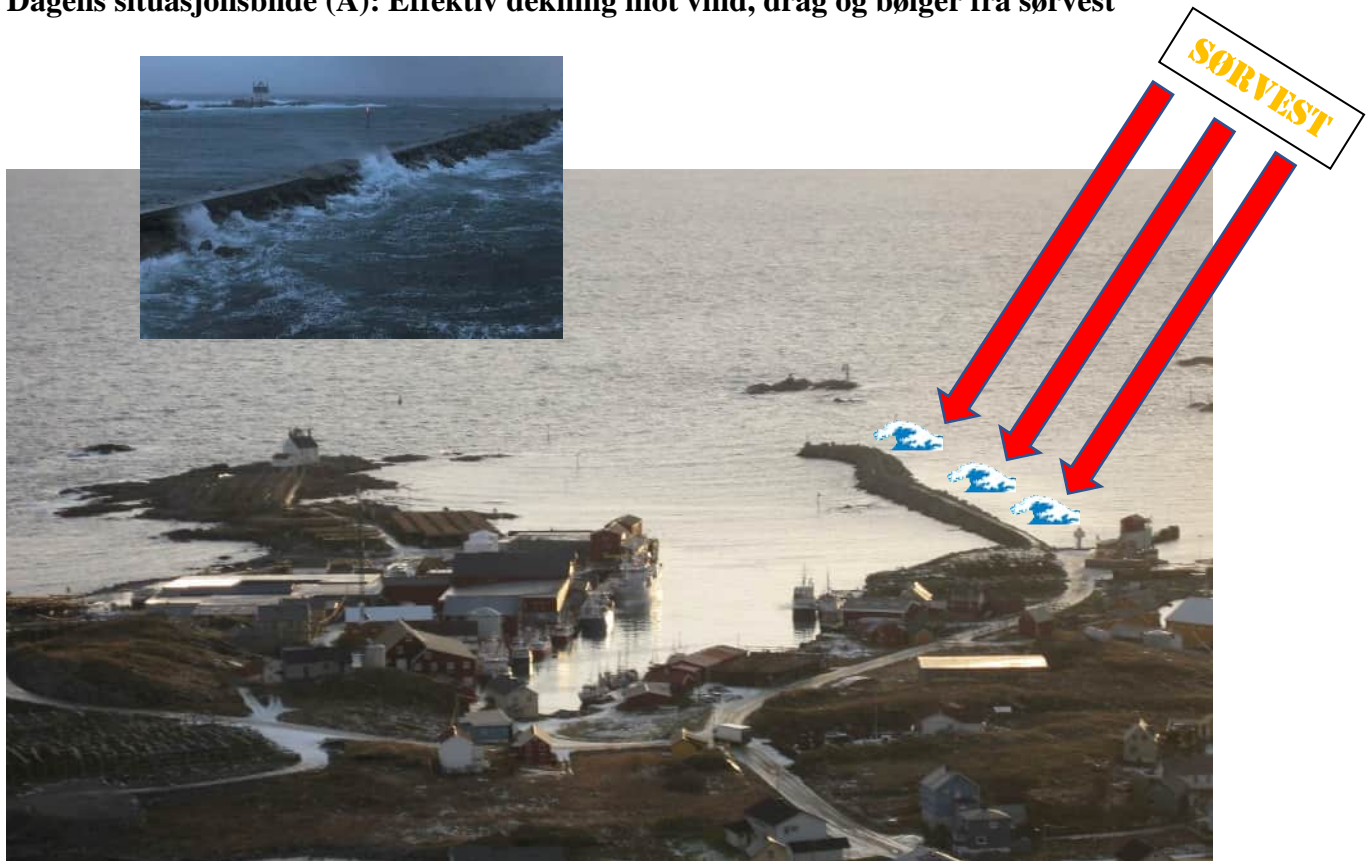
Illustrasjon 8 og 9: Under stormfloa «Berit» 25.-26. november 2011 demonstrerte naturen sine krefter. Det ble betydelige skader på Røstnesvågmoens vestre side, og store mengder steinmasser ble bokstavelig talt skylt i land.

Et foreløpig vendepunkt

Det ovenstående bildematerialet skulle vise seg å bli helt sentralt for å få lagt bort skissen som foreslo å fjerne hele Røstnesvågmoloen. Etter vår vurdering viser også bildene med all tydelighet hvorfor det vil være et stort feilskjær å ta hull ved moloroten og lage ny innseiling der. Da forprosjektet skulle utarbeides i 2014, ble bildedokumentasjonen lagt fram på det første møtet i styringsgruppen, datert 27. februar (se Vedlegg 3). Vi siterer fra møtereferatet:

«I styringsgruppemøte, (Havnestyremøte), den 27.02.2014 ble styringsgruppen presentert for to konsulenter fra Multiconsult som vil være sentrale i utarbeidingen av forprosjektet. I møtet fikk Multiconsult informasjon fra alle medlemmene i styringsgruppen om de utfordringene den enkelte mener man har i havnen og deres tanker for hvordan en ny innseiling kunne løses. Jim Eilertsen fremla fotodokumentasjon for hvordan situasjonen er i deler av havnen i dårlig vær. Dette er informasjon som ikke fremkommer i de tidligere rapportene som er utarbeidet. Forholdene som ble dokumentert ble drøftet i møtet, og det ble klarlagt hvorfor disse forholdene oppsto. Styringsgruppen er klar på at opplysningene skal tas hensyn til i den videre saksprosessen. Styringsgruppen drøftet sammen med konsulentene hvilke alternativer som kunne tenkes belyst, og det er enighet i styringsgruppen om hvilke to forslag som skal bearbeides videre. Bildene som ble lagt fram i møtet i møtet inneholder viktig informasjon, og ble benyttet som grunnlag i drøftingen av hvilke to alternativer som skal bearbeides videre. Styringsgruppens medlemmer er ikke i tvil om at deler av moloen som i dag skiller havnene må beholdes for å sikre at forholdene i Røstnesvågen ikke forverres.»

Dagens situasjonsbilde (A): Effektiv dekning mot vind, drag og bølger fra sørvest



Illustrasjon 10: Denne visuelle framstillingen viser hvordan dagens molo i Røstnesvågen gir dekning for bølger, drag og vind fra sørvestlig retning.

Alternativet med å lage ny innseiling ved molorota – vind, drag og bølger fra sørvest møter ingen barrierer (dekningsmolo) og fortsetter rett inn i havna:



Illustrasjon 11: En visualisert framstilling av alternativet med å lage ny innseiling ved molorota.



Alternativet med å fjerne hele moloen – vind, drag og bølger fra sørvest møter ingen barrierer (dekningsmolo) og fortsetter rett inn i havna:



Illustrasjon 12: En visualisert framstilling av alternativet med å fjerne hele Røstnesvågmoloen.



Dagens situasjonsbilde (B): Hvordan er så havneforholdene i Røstnesvågen ved sør-sørøstlige vindretninger – når storhavet står på rett inn i vågen?



Illustrasjon 13: Dagens løsning gir ikke god nok dekning mot drag og bølger ved uvær fra sør-sørøst.

Ved innløpet til Røstnesvågen er det ingen dekningsmoloer eller naturlige barrierer som beskytter havna mot drag og bølger fra sør-sørøstlige retninger. Dette problemet har forsterket seg betydelig etter havneutbygginga i 2007, da Røstnesvågen ble utdypet til -7 meter. Forverringen av forholdene henger nok sammen med at havna nå er dypere, og at den totale «bølgeenergien» har økt som følge av økt vannvolum. Til tider har dette blitt et dilemma for den lokale flåten som har hjemhavn i Røstnesvågen. Det mest hensiktsmessige vil være å etablere en ny dekningsmolo fra Fyrodden, som strekker seg i retning mot Seiklakken. Dette lå da også inne i forslaget til ny innseilingsstruktur som Værøy Fiskarlags representanter i havnestyret la fram i 2014. Ved å strekke moloen så vidt langt mot sør oppnås det gode muligheter for utdypinger på innsiden – her kan det etableres ny seilingsled og manøvreringsareal – uten at det blir behov for å gjøre radikale endringer på strukturen til den eksisterende moloen i Røstnesvågen.

I denne sammenheng finner vi det også naturlig å løfte fram noen viktige forutsetninger for prosjektet som er omtalt på side 9 i hovedrapporten til forprosjektet (se [Vedlegg 4](#)). Vi siterer:

«2.3.2 Lokale innspill

Etablering av nye moloer og utdypinger vil endre bølgeforholdene i havna. Det er en målsetting med prosjektet at de endringene som foreslåes generelt skal gi forbedrete bølgeforhold i havna. Videre er målsettingen at ingen skal få verre forhold etter utbyggingen.»

Veien fram til alt. 3 i forprosjektet – og hvorfor dette samlet sett er bedre enn alt. 1



Illustrasjon 14: **Alternativ 1** i forprosjektet.



Illustrasjon 15: **Alternativ 3** i forprosjektet.

Etter at Værøy Fiskarlags representanter i havnestyret hadde lagt fram bildematerialet og sine vurderinger i styringsgruppen i 2014, fikk man omsider et visst gjennomslag for synspunktet om at nåværende molo har en viktig dekningsfunksjon for Røstnesvågen. Derfor gikk man etter hvert videre med å se på to nye hovedalternativer; alternativ 1 der ca 200 meter av ytterste moloende tas bort, og alternativ 3 der ca 50 meter av ytterste moloende fjernes. (PS: I alternativ 1 ble det foreslått å åpne en langt større del av nåværende molo enn det Værøy Fiskarlags havnestyremedlemmer foreslo overfor styringsgruppen den gang – og det presiseres derfor at vi aldri har støttet alternativ 1 som utbyggingsløsning.)

Fra forprosjektets hovedrapport har vi denne oppsummerende vurderingen av alt. 1 og alt. 3:

Alternativ 1: «Dette alternativet gir den enkleste seilingsleden for større fartøy som skal inn til kaianleggene på østsiden av kaien. Beregningene viser at bølgef forholdene i Røstnesvågen kan bli noe mer urolig enn i dag.»

Alternativ 3: «Seilingsleden til Røstnesvågen blir noe mer komplisert sammenliknet med alternativ 1, men bølgef forholdene i denne vågen vil etter våre beregninger bli bedre.»

Vi som har signert dette skrevet, vil helt klart fraråde alternativ 1 som utbyggingsløsning. De teoretiske beregningene fra forprosjektet peker i retning av at bølgef forholdene inne i Røstnesvågen vil forverres hvis denne havnestrukturen velges. Rapporten fra Multiconsult viser til at økt urolighet i havna antakelig har sammenheng med at fjerningen av moloen og utdypningen har blitt for stor, slik at mye av bølgeenergien kan fortsette rett inn i indre del av vågen (se side 14, [Vedlegg 4](#)). Men enda viktigere enn de teoretiske modellberegningene for vår del, er våre erfaringsbaserte kunnskaper om forholdene i og ved Røstnesvågen, som vi mener å ha godt belegg for blant annet gjennom relevant bilde- og videomateriale.

Rapporten fra Multiconsult og de to alternative utbyggingsløsningene ble behandlet i Værøy fiskarlags årsmøte 21. september 2014. Årsmøtet fattet da følgende enstemmige vedtak:

«Værøy Fiskarlag anbefaler overfor Værøy kommune å basere ny innseiling til Røstnesvågen på **alternativ 3** i Multiconsult sin rapport.»

Vi mener det er betydelig forskjell på alternativ 1 og alternativ 3 i forprosjektet. Alternativ 3 er det eneste alternativet som etter våre vurderinger vil gi en smul nok havn, og ivareta hensynet til den lokale flåten i Røstnesvågen. Sett i lys av argumentene som er anført tidligere – og planene om en ytterligere utdypning fra dagens -7 meter til -9 meter, mener vi at så mye som mulig av Røstnesvågmoloen må beholdes for å sikre akseptable forhold inne i havnebasenget ved sørvestlige vindretninger.



Illustrasjon 16: Dette fotografiet viser roligheten på den østre siden av Røstnesvågmoloen ved sørvestlig sterk kuling. Bildet er tatt få minutter før bildene på side 5 og 6. Etter vår mening gir disse bildene en solid dokumentasjon for moloens fundamentale dekningsfunksjon mot vind og bølger ved sørvestlige retninger.

Som nevnt innledningsvis, var det også **alternativ 3** som kommunestyret enstemmig valgte å fremme som havnekrav overfor Kystverket i 2014.

*Værøy kommune melder inn havnekrav til Kystverket for Røstnesvågen og Sørlandsvågen med sikte på å få en sikrere innseiling til havnene Røstnesvågen og Sørlandsvågen. Ny innseiling baserer seg på det skisserte **forslag tre** fra Multiconsult. Det forutsettes at løsningen dokumenteres gjennom modellstudier. Det må velges en løsning som både sikrer at fartøy som ligger i Røstnesvågen får de samme forhold som beskrives i rapportens alternativ 3 og som sikrer en enklest mulig innseiling for fartøy som skal inn eller forlater Røstnesvågen.*

Havnekravets legitimitet og oppslutning fra vår side hviler altså på at det er **alternativ 3** som ligger til grunn som utgangspunkt for videre utredninger og prosjektering.

3. Innspill og synspunkter – videre arbeider

I det følgende vil vi komme med noen innspill og betraktninger i forbindelse med det videre arbeidet i prosjektet:

Kommentarer til «noe mer komplisert» seilingsled i alt 3 sammenliknet med alt 1:

«Seilingsleden til Røstnesvågen blir noe mer komplisert i alternativ 3 sammenliknet med alternativ 1», heter det i rapporten fra Multiconsult. I alternativ 3 blir kun ytterste del (ca 50 meter) av moloen mellom Røstnesvågen og Sørlandsvågen fjernet for å etablere ny innseilingsled til Røstnesvågen. Største bredde i innseilingen vil da være knappe 200 meter.

I rapporten heter det videre at «dette [alternativ 3] vil gi en mer krevende navigering til/fra Røstnesvågen, spesielt for større lastefartøyer med begrenset manøvreringsevne. De største må bakke ut til åpent hav og/eller gå inn til Sørlandsvågen for å snu. Større lastefartøyer som benytter Røstnesvågen må trolig assisteres ved utseiling.»

Videre står det i rapporten på side 14-15: «Det antas at de fleste skip vil gå med baugen inn i Røstnesvågen. Ved avgang vil en bakke ut til hvor manøvreringsbredden er størst, og her vil de fleste skipene ved rimelige vindforhold kunne snu før utseiling. Alternativt kan fartøyene gå inn i eller mot Sørlandsvågen og snu der for så å gå rett ut dersom værforholdene skulle tilsi det.»

Fra vår side ønsker vi å nyansere denne framstillingen noe. For det første har Røstnesvågen havn noen topografiske begrensninger fra naturens side. Havna er relativt smal i den indre vågen, og er omgitt av faste landmasser på begge sider (Vesterodden og Langodden). Dette fører til at de større fiskefartøyene uansett må bakke seg ut av den indre delen av vågen; det er ikke fysisk mulig å etablere en stor nok «vendesirkel» inne i vågen uten å fjerne betydelige mengder landmasser. Uansett hvordan havna endres i de ytre delene, vil de største fartøyene måtte bakke et stykke utover for å kunne snu – dette gjelder *både* alternativ 1 og 3.

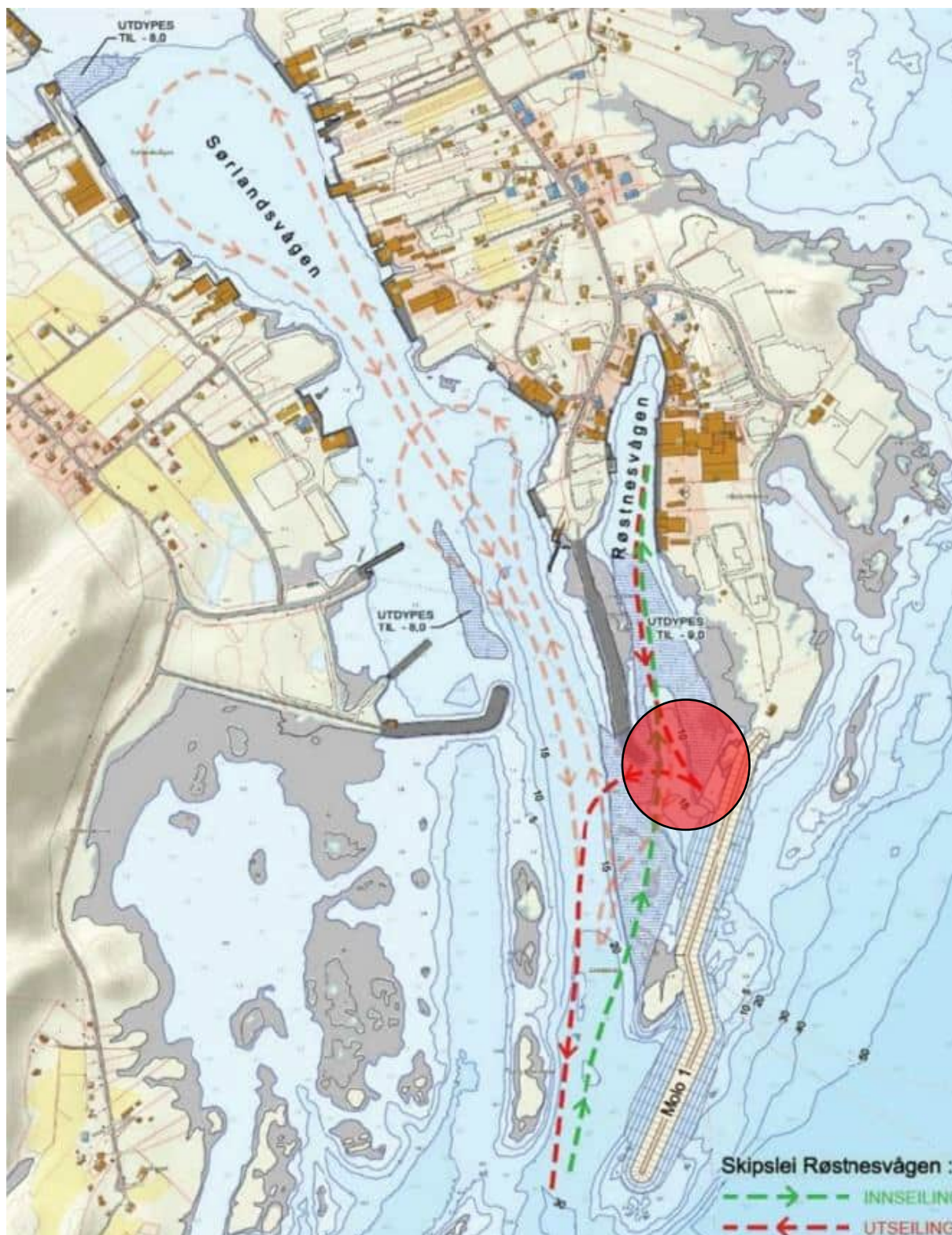
Så godt som samtlige store fiskefartøy som leverer i Røstnesvågen i dag, har gode manøvreringsegenskaper og thrustere, og et hovedmaskinere som yter stor kraft også ved bakking. Da vil sikker seilas i hovedsak være begrenset av de til enhver tid rådende værforhold. Ved bygging av en massiv molo fra Fyrodden til Seiklakken åpner deg seg gode muligheter for å etablere en sone med tilstrekkelig manøvreringsareal vest av Fyrodden. Her kan det også gjøres nødvendige tilpasninger for å øke manøvreringsarealet, for eksempel ved å sprengte bort deler av Fyrodden og utdype mer areal østover, og/eller å justere noe på moloens plassering ved moloroten for å øke arealet på innsiden.

Når det gjelder punktet om at større lastefartøyer som skal benytte Røstnesvågen trolig må assisteres ved utseiling, så er vår oppfatning at dette også kommer til å gjelde hvis utbyggingsalternativ 1 hadde ligget til grunn. Som nevnt har Røstnesvågen noen geografiske begrensninger fra naturens side. Men akkurat dette punktet kan Losoldermannen i Nordland gi en mer kvalifisert uttalelse til.

Vurdert i lys av ovenstående momenter, er det gode belegg for å si at hovedforskjellen mellom alternativ 1 og alternativ 3 når det isolert sett er snakk om seilingsled, dreier seg om hvor langt fiskefartøyene må bakke i Røstnesvågen for å snu ved utseiling; ca 300 meter som i alternativ 1 eller ca 500 meter som i alternativ 3.



Illustrasjon 17 og 18: Innseiling og utseiling av Røstnesvågen. Ved utseiling må det uansett bakkes et stykke ut av vågen, uansett utbyggingsløsning. Foto: Dag Sørli / arkivfoto



Illustrasjon 19: Kartskisse av **alternativ 3** i forprosjektet. Sirkelen som er lagt inn i skissen har en diameter på omtrent 200 meter etter virkelighetens målestokk, og viser en tenkt etablering av tilstrekkelig manøvreringsareal for de større fiskefartøyene som anløper Røstnesvågen. Basert på skissen i alternativ 3 kan det altså gjøres nødvendige tilpasninger for å øke manøvreringsarealet, for eksempel ved å sprengne bort deler av Fyrodde og utdype mer areal østover, og/eller å justere noe på moloens plassering ved moloroten for å øke arealet på innsiden.

Havneutbygginga i Værøy

Herredstyret anbefaler forslag fra Værøy havnekomité og fra Værøy Fiskarlag.

I siste møte i Værøy herredstyre ble refr. skrivelse fra Værøy Fiskarlag av 6-7 49 ang. krav om havneutbyggingen i Værøy sålydende:

Havneutbyggingen i Værøy.

Værøy fiskarlag og Værøy havnekomite samlet til møte den 18. juni 1949 henstiller på det innstendigste til statsmyndighetene at havneutbyggingen for Værøy blir fortsatt uten avbrekk med dekningsmolo for Sørlandsvågen.

Da denne er den største og bedste havn forutsatt at dekningsmo-

lo over Kvalnesskjærene blir bygget.

Havnen Røstnesvåg er forliten, slik som utviklingen i fiskeriene går med store båter. Derfor er det av aller største betydning at havnen Sørlandsvågen straks utbygges, slik at Værøy kan få en brukbar fiskerihavn.

Enstemmig beslutning:

Værøy Fiskarlag og Værøy Havnekomite's henstilling tiltredes, men en vil henstille på det kraftigste at havnen Røstnesvåg blir utbygget etter de opprinnelige planer for 1943.



Illustrasjon 20 og 21: Havna i Røstnesvågen har noen topografiske begrensninger fra naturens side. Havna er relativt smal i den indre vågen, og er omgitt av faste landmasser på begge sider (Vesterodden og Langodden). Allerede i 1949 ble Røstnesvågen ansett som for liten for utviklingen i fiskeriene med stadig større båter (se merket tekst i faksimilen fra avisa «Nordlands Framtid» øverst).

Foreløpige kommentarer til videre utredninger i prosjektet

I tidligere korrespondanse med Værøy kommune og Kystverket har vi understreket viktigheten av at *usikkerheten* som er forbundet med teoretiske datasimuleringer av bølgeforholdene ved forskjellige utbyggingsløsninger blir drøftet og tydeliggjort. Testing av bølgeforhold i teoretiske datasimuleringer og modellforsøk i fysiske havnemodeller vil alltid være forsøk på å skape en tilnærming til virkeligheten – men de vil aldri kunne gjenskape de naturlige forholdene 100 % korrekt.

Dette har vi et godt eksempel på knyttet til utbyggingen av Stamsund havn for noen år siden, da det viste seg at uroligheten i deler av havna økte etter havneutvidelsen. Vi viser til Kystverket Nordlands egen oppsummering av saken i et brev datert 22. januar 2016 (se Vedlegg 5).

«Vestvågøy kommune krevde gjennom 1990-tallet Stamsund fiskerihavn utbygd slik at innseilings-forholdene for fiskeflåten, og spesielt for de store fiskefartøyene, ble bedret. Utbyggingen ble prosjektert og gjennomført fra 2000-2012. I forkant av havneutbyggingen ble det gjennomført bølgemålinger (2001) i innseilingen til Stamsund havn der en fant at bølgeperiodene T_p varierte mellom 6,4 sek til 17,4 sek. Hele havna ble deretter modellert av Sintef kyst og havteknikk i Trondheim i skala 1:80 der en gjennomførte forsøk med ulike mololengder og utforminger av havna med bølgeperioder fra 8 – 18 sek. Forsøkene foregikk over flere uker og Sintef kom med en klar konklusjon av hvilken havneutforming som gav best resultat for hele fiskeflåten.

Kystverket Nordland har mottatt klager på roligheten i deler av Stamsund fiskerihavn etter at havna ble bygget ut med endret innseiling i 2009 - 2012. Vestvågøy kommune har tatt opp forholdet og Kystverket har fått undersøkt bølgepåkjenningen i havna gjennom registrerte bølgedata for høsten 2012 til våren 2014.

Rapporten fra Sintef datert 22. april 2014 gir ikke noe entydig svar på hvorfor deler av havna oppleves urolig. Det er målt bølgebevegelser inne i havna ved ulike værpåkjenninger og sammenholdt disse med bølgebevegelser i Vestfjorden (bølgemåler ved Skrova) i samme tidsperioder. Det er konstatert at bølger fra sør og sørvest med bølgeperioder T_p i området 10 – 18 s ikke har nevneverdig innvirkning på havne-forholdene i Stamsund. Derimot har bølgemåleren ved Skrova registrert bølger med bølgeperioder i størrelsesorden $T_p = 20 - 25$ s som samtidig gir store utslag på bølgemålerne i Stamsund havn. Dette er et fenomen som en tidligere ikke har vært klar over og som av den grunn ikke ble utredet i forkant av havneutbyggingen. Sammenholdt med værdata fra Meteorologisk institutt, ser en at fenomenet oppstår når lavtrykk kommer inn mellom England og Island og beveger seg oppover Norskehavet.»



Kystflåten synd ikke kaiforholdene ble bedre etter at havneområdet i Stamsund ble utbedret 2009-2011. Nå forlenges en molo for å roe forholdene



Figur 1 Planogram for reguleringsgjerdning (red stiplet linje)

Illustrasjon 22: Skjermdump, Lofot-Tidende.no 5. nov 2017

Vil varsles når det utføres gravearbeid på vår eiendom

KARIN SKARBY
kari.skarby@lofot-tidende.no

Daglig leder Kenneth Gray i Lofotregionens AS trøskle skidstøt har oppdaget etter vinteren på fortaust utenfor selvkjøpsstasjonen Trankkilderen på Løken var som følger av myndighetene. Etter et par telefoner viste det seg at det ikke var myndighetene, men en vannledningsforretning med etterfølgende havgang som var årsaken. Det skal være en anledning til

hjemme om naboselskaper som skal bli vært dillig. Gray syns det var bra at kommunen rykket ut og undersøkte, men lærer på om det ikke hadde vært en side å varsle grunneier om dette arbeidet i ettertid. Han er ikke berørt for framtidig da han forstår at det ikke er noen klar avtale med nabo om hvordan det skal undersøkes. Han har på hvem som har ansvar for hva man ønsker i de situasjon som ble lagt opp på

begynte trapp i havgangspørsmål. Han minner på at det er etter trafikk og med bygget, og han har på hva kommunen sikter å gjøre. Det var ikke mulig for Lofot-Tidende å få tak i enhetsholder eller ansvarsholder i Vestvågøy kommune mandag for en kommentar. Grunneieren har vært i kontakt med kommunen og forstått at dette ville bli undersøkt så snart et selskap som legger an



Kommunens daglige leder Kenneth Gray.

Liggeforholdene for kystflåten ble dårligere etter utbygging: - Det er beklagelig, det ble jo brukt 150 millioner kroner



HAVNEFORHOLD: Selvkjøpsstasjon og kystverktøyet på det gamle havneområdet i Stamsund. Flåten ble ikke formidlet resultatet og for å bedre havneforholdene ble det planlagt ny anlegg for fiskeflåten. Øyans Sammenheng (øst) i Vestvågøy fiskekyst og skulptur av et arbeidet på et utstopp opp.

Regionreformene og fiskeflåten er noe fiskerlaget har fokus på ikke bare lokalt, men også nasjonalt.

KARIN SKARBY
kari.skarby@lofot-tidende.no

Denne blir vi til å følge opp, sier leder Øyans Sammenheng i Vestvågøy fiskekyst om at arbeidet med å lage molo for å forbedre liggeforholdene i Stamsund er stoppet opp. Kystverket har fortsatt forberedelse av en molo fra Trankkilderen i Stamsund havneområde. Det har ikke finansiering til å fortsette arbeidet. Vi er kommet så langt vi er

kunnet med de samarbeidene vi har hatt, sier regiondirektør Pridof Wangsvik i Kystverket Nordland. Kystverket har ikke økonomi til alle befest, og ting som ikke bedrer ut etter dette vinteren, har det opplyst en rekke mololedere i vår region. Vi har kartlagt flere i Vestvågøy, og må kartlegge mer nøyere. Det er omfattende skader, og reparasjon av fiskekyster vil bli prioritert, sier Wangsvik fra Kystverket kabinettkontoret. Fylkeskommunen tar over

mer enn nye regiondirektøren, som også vil påse utviklingen for fiskeflåten. I januar 2020 skal de nye fylkeskommunene overta de statlige fiskekystene fra Kystverket. Regionreformene skaper usikkerhet på hvordan ting skal organiseres framtidig.

Vi vet ikke hvordan fylket skal gjøre det framover, men utbedring av fiskeflåten er en prosess som er i gang, som de skal være kommunalt eller fylkeskommunalt ansvar for så snart som mulig, sier Arne Rønning på Kystverket Nordland. At ting er stoppet opp, gjelder mange havneprosjekter i fylket, blant annet på Andenes og på Båse.

Regulering

Også Vestvågøy kommune har gjennomført en jobb for å få bygget molo fra Trankkilderen. Det er et statlig og vedtatt en reguleringsordning i det kommunale området. Målet er fra Trankkilderen bygges fortløpene at Kystverket hadde gjort den store havneutbyggingen rundt 2000, klaget spesielt kystlederne på at havneforholdene var blitt dårligere for de mindre flåtene. En av grunnene for moloen, var å gi bedre liggeforhold for spesielt kystflåtene. I Stamsund bygde de en havn for kystflåten, men tidligere finansiering etter utbyggingen. For kystflåten ble det mer drag i havna etter utbyggingen. Utbyggingen ble bra, men liggeforholdene dårligere. Det er beklagelig, det ble jo brukt 150 millioner kroner, sier Øyans Sammenheng i Vestvågøy fiskekyst. Han var skuffet med at den planlagte moloen i andre Stamsund havn ikke ser ut til å bli realisert med det første. Fiskekyst har vært positive til moloen både senere og kommet med uttalelser i høst og januar.

FOTO: KARIN SKARBY

Illustrasjon 23: Faksimile, Lofot-Tidende 25. april 2019.

Molo i Buøyhamn blir et omfattende arbeid

Norconsult har lagt fram analyser av bolger og drag for Vestvågøy kommune.

ELIANE BENJAMINSEN
eliane.benjamin@norconsult.no

Rådighetsberedningen i Norconsult har sett på mulighetene for bygging av molo ved Buøyhamn i Stamsund. Komulent Arne E. Lothe presenterte resultatene i et kommunalt møte 13. og 22. mars. Norconsult anbefaler et omfattende arbeid for å bygge tilfredsstillende molo. De enkleste og billigste løsningene for molo vil ikke stå seg like godt i havbølger.

fra Kystverket. I mars 2015 vedtok kommunestyret for første gang at prosjektet skulle utsettes for å få bedre oversikt over kyststrukturer og jordbruk. I september 2017 foreslo rådmannen i Vestvågøy kommune å beutte opp igjen massene som angir den påbegynte moloen, Stamsund biltferming og grunnarbeid Fritz Karl Pedersen fikk foreslå å få overta ferdigstillelsen av moloen fra kommunen - heller enn å sluke velk arbeids og massene som allerede var nedlagt.



ALTERNATIV 1: Fortsett å bygge moloen der massene allerede er lagt ut i havet. Alternativ 2: Bygge en kortere molo. Alternativ 3: Supplere alternativ 2 med en molo fra nordenden. FOTO: TOR CHRISTIAN ANGELTVEIT

Molo i andre havn

Stamsund biltferming har i mange år ønsket å bygge molo i Buøyhamn i Stamsund. Havneområdet vedlikeholdt i 2008 at moloen skulle bygges. Da utbyggingen i Stamsund havn ble avsluttet i 2012 ble overvåkingsområdet flyttet til Storbjørn og droppet der moloen skulle ligge. Derfor er også en underveis molo, som ligger seg innover mot Buøyhamn fra det nordøstligste punktet på Storbjørn, tegnet inn i alle-jøkket.

De alternative

De alternative for molo i Stamsund indre havn har blitt vurdert av Norconsult. 1. Å gjøre ferdig den krumme moloen som er påbegynt. Prøvestimat: 20-25 millioner kroner. 2. Å bygge en kortere variant av moloen med omtrent samme endepunkt i sjøen som alternativ 1, men uten krumning. Prøvestimat: 13,4 millioner kroner, uten merverdiavgift. 3. Å konstruere moloen fra alternativ 2 med en annen molo på nordre siden av innmunningen. Prøvestimat: 25,3 millioner kroner, uten merverdiavgift. (Prøvestimatene er fra 1 fjoer, og kan ha steget noe).

Presentasjonen fra Norconsult anbefaler det dyreste av disse alternativene - i tråd med tidligere rapporter fra rådgiverbedriften.

Mer enn en molo

Norconsult har vurdert fordelene utentru Buøyhamn, og tilget tidligere moloer. Hestvedet og fjordflåter skal inn utlit. Fjordflåtene fra øst gir høyest balgen inn i havna, men havneområdet fra sør kan muligens være mer merbar, understreker presentasjonen.

Alle alternativene som er utredet, gir en svak forbedring av innseilingsforholdene. Men ved å bygge kun en ytre molo, er forbedringen ganske liten. Størst forbedring får ved å bygge to moloer, skriver konsulent Arne E. Lothe i presentasjonen. Den lille moloen inne i havna bør også beholde, kretsleder-råd-governer videre. Havnechef i Vestvågøy Kjell Jakobsen er akkurat tilfård i stillingen, og har foreløpig ingen oversikt over saken.

Illustrasjon 24: Faksimile, Lofot-Tidende 15. mars 2018: Store kostnader knyttet til ny utbedring av havneforholdene i Stamsund.

4. Videoopptak – forholdene ved moloen i sørvestlig sterk kuling

Her er en nettlink til en video som viser forholdene ved Røstnesvågmoloen under sørvestlig sterk kuling. Opptaket er lagt ut på YouTube. Venstreklikk på bildet for å gå rett til avspilling.

<https://www.youtube.com/watch?v=0sLtAD4qmj0>



5. Oppsummering og konkluderende bemerkninger

- Mest mulig av Røstnesvågmoloen må beholdes for å oppnå tilstrekkelig skjerming mot sørvesten, som historisk sett har vært den mest utfordrende vindretninga i Røstnesvågen havn. Siden 1950-tallet har man hatt svært god dekning for sørvestlige retninger som følge av Røstnesvågmoloens tilstedeværelse og plassering. Fra vår side hviler hele prosjektets legitimitet og realisme på at denne moloen gis en lengde tilsvarende det som er grovskissert i **alternativ 3** i Multiconsults rapport.
- Etter utdypningen av Røstnesvågen i 2007, har havneforholdene inne i vågen blitt forverret ved sør-sørøstlige vindretninger. En ny robust dekningsmolo fra området ved Fyrodde mot Seiklakken vil effektivt kunne motvirke uroligheten i Røstnesvågen ved uvær fra sør-sørøst.
- Vi skal naturligvis følge opp de videre utredningene som skal gjøres i prosjektet, både nye teoretiske bølgesimuleringer og fysiske modellforsøk – og kommentere resultatene fra disse når de foreligger. Men siden det alltid hefter en viss usikkerhet knyttet til slike tester i småskalaformat, mener vi at informasjonen fra undersøkelsene må suppleres med og vurderes i lys av den erfaringsbaserte lokalkunnskapen som finnes om havneforholdene i og ved Røstnesvågen. Vi mener å ha god dokumentasjon for de argumentene vi har spilt inn i dette brevet, både i form av lokalhistoriske kilder, fotografier og videoopptak av forholdene i havna.
- Basert på erfaringene fra utbyggingen av Stamsund havn, vil vi framheve betydningen av at man samles og enes om en utbyggingsløsning som er tilfredsstillende både for større fartøy og ikke minst for den lokale delen av flåten som har hjemhavn i Røstnesvågen. Gjennom dette skrevet har vi herved advart mot at det presses fram dårlige utbyggingsløsninger som forringer havneforholdene i Røstnesvågen. Det er i bunn ingen tjent med.

6. Kilder og referanser

Vedlegg 1:

Møteprotokoll Værøy kommunestyre, 29. september 2014.

Vedlegg 2:

Utdrag fra kapitlet om havneutbygging på Værøy, hentet fra Øyfolket – bygdebok for Værøy – bind 2. (Forfattet av Dag Sørli, 1976)

Vedlegg 3:

Møtereferat fra møte i Havnestyret på Værøy, 27. februar 2014.

Vedlegg 4:

RAPPORT: Felles innseiling til havnene på Værøy. Forprosjekt. (Multiconsult, 2014)

Vedlegg 5:

Brev: Rapport vedrørende urolige havneforhold i Stamsund havn - Vestvågøy kommune - Nordland fylke (datert 22. januar 2016). Avsender: Kystverket Nordland.
Mottaker: Vestvågøy kommune



MØTEREFERAT

Til stede: **Værøy kommune:**
Susan Berg Kristiansen, Ordfører
Kristina Aasprong Olsen
Erling Sandnes
Ove-Henrik Lorentzen (deltok på teams)

Referansegruppe (havnestyret):
Arne Mathisen
Jim Eilertsen
Ole Martin Kjellbakk
Kent Bensvik
Terje Andreassen
Per Sneve
Svein Tommie Hardy

Kystverket og Norconsult (NC):
Bjørn Konopka
Arne Lote (Norconsult)
Robert Lervik (Norconsult)

Forfall:

Kopi til:

Referat : BKO

Saks- og dokumentnr: 2022/1257-6

Referattittel: Prosjektmøte Innseiling Værøy

Møtedato: 01.09.2023

Nr	Sak	Ansvarlig	Tidsfrist
1	Intro v/ Ordfører Velkommen.		

Intro v/ Kystverket

Status prosjekt, NTP prosess, prosjektering

- Det er jobbet med blant annet tegning, mengdeberegning, grunnboringer, miljøprøver, naturmangfoldundersøkelser med ROV og grunnlagsmålinger (dvs. kartlegging av sjøbunn med høy oppløsning). Resultater ventes utover høsten.
- Løsningen vi diskuterer i dag er den som er lagt til grunn for innspill til NTP rullering.

- Planlegging, prosjektering og planprosess fortsetter med mandat i gjeldende NTP og kystverkets handlingsplan.

Intro v/ Norconsult (NC)
Status design og analyse

- Ser ikke negativ effekt av å utdype Seiklakken
- Modeller viser forskjeller med/uten forskjellige tiltak, men det er lagt mindre vekt på absoluttverdier
- Dagens løsning sammenliknes med null-alternativet, ikke mot alt. 3 fra MC 2014 rapporten

- 2 Jim Eilertsen: Dere mener bølgehøyde vil reduseres i Røssnesvågen, tar dere da hensyn til vindbølger? Det er ikke alltid teori og praksis stemmer.

Arne Mathisen: Hvor bra pleier modellene å stemme?

NC: Det benyttes relativt gode modelleringsverktøy som erfaringsmessig har vist seg å stemme bra. Simuleringene tar utgangspunkt i fullt utviklet sjø i f.eks. ett års storm, og lokale vindbølger vil da ikke ha betydning. Bølgene er blitt så store som de får blitt. Bølger fra østlige retninger er vindgenerert i simuleringene.

Det ble videre spurt om det kun vurderes bølger fra 210 og 150 grader, og ikke bølger som kommer rett i fra sør.

NC: I storhavsmodellen vurderes bølger fra alle relevante retninger og bølgeperioder, og hvilke forhold disse skaper utenfor Værøy. De verste bølgeforholdene utenfor Værøy skapes ved bølger fra 210 grader i storhavet utenfor Lofoten. Fra åpent hav (210 grader) dreier bølgene inn rundt Lofoten og treffer Værøy med nærmere 180 grader. Disse bølgene føres igjen inn i detaljmodellen, men navngis fortsatt som bølger fra 210 grader.

- 3 Kystverket går igjennom konklusjon fra DNV som har utført intervjuer med brukere og potensielle brukere for å få et klarere bilde av risiko i innseiling og hvordan den nye løsningen (4f) oppfattes.

Grovt sett er konklusjonen at løsningen (4f) legger forholdene til rette for fartøy opp til om lag 90 meter, men at innseilingen fortsatt vil være utfordrende for større fartøy.

Åpner for diskusjon.

- 4 Svein Hardy: For båter med liggeplass innerst i Røssnesvågen er det allerede trangt å komme ut. Det

begrenser seg hvor store båter det kan planlegges for å ta inn til Lofoten Viking sin kai. Ellers ser det bra ut for innseilingen og havnen generelt å utdype seiklakkflua.

Ordfører: Håper vi klarer å enes om en løsning og komme videre med prosjektering.

KYV: Dersom man klarer å komme fram til en løsning som et samlet havnestyre/kommunestyre står bak vil det legge et godt grunnlag for videre prosjektering.

Det diskuteres videre om åpningen inn til Røssnesvågen er stor nok i den foreslåtte løsningen, eller om den burde blitt utvidet, og i tilfelle mot nord eller sør.

Svein T. Hardy og Jim Eilertsen: Viktig å beholde mest mulig av dagens molo (fra nord). Vi må unngå å få inn vindbårer, som kan bli stor fra SV. Da blir vi fri for både kai og hus.

KYV: Vi må ta utgangspunkt i at det er tilrettelagt for båter opp til ca. 90m, som indikert av DNV. Er dette nok?

Kent Bensvik: Mener løsningen framstår som et brukbart kompromiss.

- 5 Jim Eilertsen: Snakker om Lofoten Viking sin betydning i lokalsamfunnet. Uttrykker skepsis til framtiden, legger til grunn at båtene forsetter å vokse og lurer da på om det i neste omgang vil jobbes for å fjerne resten av moloen om få år. Hva er egentlig planen til Lofoten Viking?

Arne Mathisen: Key på 85m skal inn i Røssnesvågen. Ønsker å ta inn tankbåter på over 90- og gjerne 100m

Ordfører: dette prosjektet må være for alle og vi må finne et kompromiss.

Arne Mathisen: Det ser ut som dette er et forslag som gjør det bedre for alle

Svein T. Hardy: Ja, men vi ønsker minst mulig åpning. Spesielt bekymret hvis landet der jernstangen står (Reinskjæret) fjernes. Dette er viktig å beholde.

KYV: I alternativ 4f fjernes dette, men analysene viser samtidig lovende resultater for liggeforholdene.

Kent: Det er viktig å legge til rette for Lofoten Viking.

Ole Martin: Kan godt hende Reinskjæret er viktig i dag, men vi vet jo ikke om det har effekt etter at moloene er



bygget. Vi må stole på analysene, ellers blir dette vanskelig.

Ove (teknisk sjef): alternativet (4f) løser i stor grad innseilingsproblematikken. Hvilke båter bygges? Kan teknologi på nyere fartøy også hjelpe i framtiden?

Arne Mathisen: Det er uansett ingen av de større som kommer inn nå. Sånn som det er i dag er det ikke holdbart i det hele tatt. Det er tøv å beholde Reinskjæret. Forslaget (4f) kan være en akseptabel løsning

Jim Eilertsen: Må være gunstig å åpne sørover (unngå deponi i forbindelse med molo sør i Røssnesvågen)

KYV: siste innspill er i tråd med anbefalinger fra flere av intervjuene. Dette kommer an på massebalanse, men det ville vært gunstig å få massene deponert f.eks. sør for fergekaien i stedet.

Kommunen: Støtter bruk av deponi sør for fergekaien og indikerer at både arealutvidelse av eksisterende utfylling og oppfylling til høyere nivå vil være i tråd med planer for området. Kommunen indikerer også at grunneier antas å være positiv, men ingen avtaler er inngått.

Grunneier for utfyllingen sør for fergekaien er Lofoten Viking.

6 Konklusjon:

Løsning 4f støttes av møtedeltakere fra kommunen og den lokale referansegruppen.

Det diskuteres om dette også bør vedtas i kommunestyret, noe kommunen vil komme tilbake til.



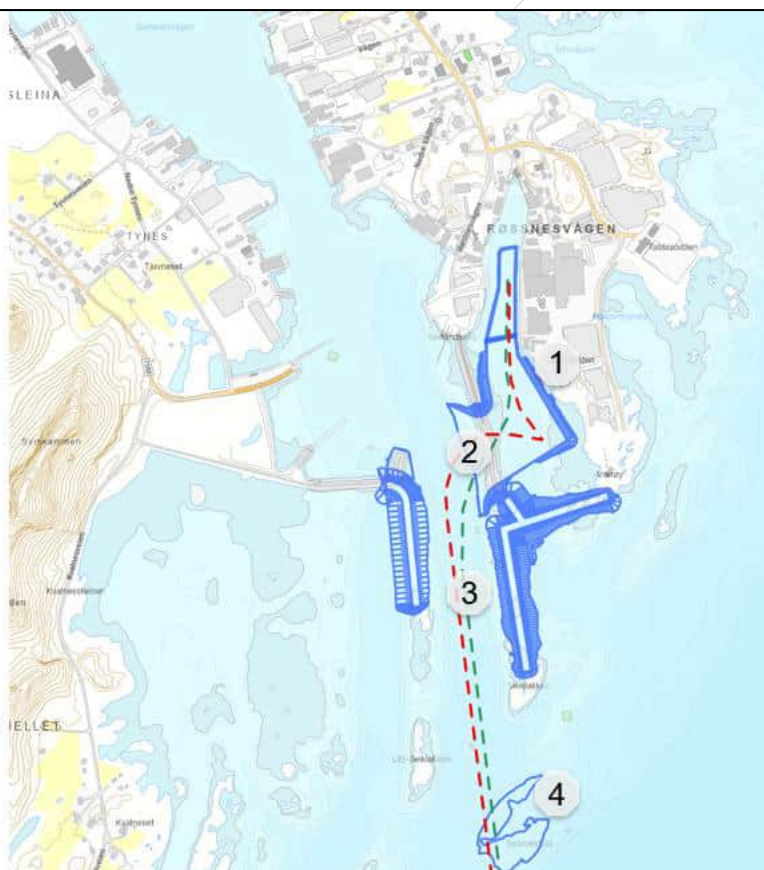
Værøy:

1. Innseiling utdypes til dybde LAT -9.5m

2. Åpning molo – molo:
125m bunnbredde
Ca 160m i vannlinjen

3. Bunnbredde i innseiling nær 100m, ca som i dag

4. Seiklakkgrunnen utdypes til dybde LAT -14m



Prinsippskisse alternativ 4f



Sakspapir

SAKSGANG

Utvalg/Styre	Møtedato	Saksnr
Kommunestyret	07.12.2023	098/23

Uttalelse om alternativ for utbedring av innseiling til Værøy havn

Vedlegg:

Dok.dato	Tittel	Dok.ID
07.12.2023	REF HAVNESTYRE VÆRØY_01.09.2023	1359108
15.11.2023	Uttalelse om alternativ løsning til forbedret innseiling til Værøy havn	1358499
22.02.2023	Innseiling til Værøy havn	1353523
22.02.2023	Referat - Innseiling Værøy - Status og diskusjon rundt løsning 03.02.2023	1353938

Kommunedirektørens innstilling:

Værøy kommunestyre viser til vedtak i K-sak 078/23, og vil poengtere at en støtter fremlagte forslag 4F, som fremgår av referat fra møtet med kystverket 01.09.23.

07.12.2023 Kommunestyret

Enstemmig vedtatt.

KS- 098/23 Vedtak:

Værøy kommunestyre viser til vedtak i K-sak 078/23, og vil poengtere at en støtter fremlagte forslag 4F, som fremgår av referat fra møtet med kystverket 01.09.23.

Saksopplysninger

Bakgrunn og problemstilling

«KS- 078/23 Vedtak:

Kommunedirektørens innstilling:

Værøy kommunestyre støtter havnestyrets vedtak i sak 002/23, der alternativ 4 i Kystverkets prosjektering velges.»

Alternativ 4 er i senere møte modifisert, til «alternativ 4F», dette fremkommer av vedlagte referat fra møte med Kystverket 01.09.23. Dette er også et skissert alternativ som senere kan bli modifisert. Det er ønskelig å fatte vedtak der en viser til «4F».

