



KYSTVERKET

Fiskerihavn
Røst

Oppdatert samfunnsøkonomisk analyse

30.04.2026. Avdeling for utredning og analyse

Tittel:	Oppdatert samfunnsøkonomisk analyse av Røst Fiskerihavn
Utarbeidet av:	Viktoria Gundersen
Kvalitetssikret av:	Øystein Linnestad
Dato:	30.04.2026
Sider:	19
Prosjekt:	Nasjonal transportplan 2025 – 2036
Godkjent av:	Tore Relling
Emneord:	Samfunnsøkonomisk analyse, NTP, farledsutbedring

Copyright © Kystverket

Denne publikasjonen er vernet i henhold til Åndsverkloven

Ved gjengivelse av materiale fra publikasjonen, må fullstendig kilde oppgis.

Innhold

Innledning.....	4
1. Problembeskrivelse og tiltaksalternativ	5
2. Metodisk tilnærming.....	6
3. Del 1: Vurdering av virkninger	7
3.1 Virkninger for trafikanter og transportbrukere	7
Redusert tapt fritid for fiskere.....	7
Færre kanselleringer av ferge	8
3.2 Virkninger for operatører	11
Nye tomteareal	11
3.3 Virkninger for det offentlige	13
Investeringskostnader	13
Vedlikeholdskostnader nye merketiltak.....	13
Vedlikeholdskostnader molo	13
Investerings- og vedlikeholdskostnader på nytt flytebryggeanlegg ved ny liggehavn.....	13
Kostnader ved ferdigstilling av næringsareal i ny havn	14
3.4 Samfunnet for øvrig	14
Globale utslipp til luft i anleggsfasen.....	15
Forurensede sedimenter	15
Redusert risiko for grunnstøting, kollisjon og kontaktskade	15
Skattefinansieringskostnad	15
Ikke-prissatte virkninger	16
3.5 Del 2: Virkninger som er avhengige av at det blir økt landing av fisk på Røst.....	16
4. Resultatsammendrag Røst fiskerihavn	18
Referanser	19

Innledning

På oppdrag for Kystverket gjennomførte Menon Economics en samfunnsøkonomisk analyse av Røst fiskerihavn i 2023 (Menon Economics, 2023). Analysen ble utarbeidet som kunnskaps- og beslutningsgrunnlag til Kystverkets innspill til Nasjonal transportplan (NTP) 2025-2036.

Dette rapporten er en oppdatering og en videreføring av den tidligere samfunnsøkonomiske analysen, med revidert tiltaksalternativ, oppdaterte virkningsberegninger og prisjusteringer. Prisjustering gjennomføres for å reflektere endringer i prisnivå slik at resultatene gir et oppdatert bilde av tiltakets samfunnsøkonomiske virkninger. Rapporten dokumenterer de endelige beregningene og resultatene fra den samfunnsøkonomiske analysen.

Rapporten er ikke en fullstendig samfunnsøkonomisk analyse da den tar for seg oppdateringer og prisjusteringer fra sist. Det er ikke gjort nye intervjuer med aktører og interessenter, vurdert eventuelle nye virkninger. For mer detaljer om Røst fiskerihavn og dagens problematikk, henvises det til (Menon Economics, 2023).

1. Problembeskrivelse og tiltaksalternativ

Utfordringene på Røst er tredelt med først en krevende innseiling og lite snuareal som gir opphav til grunnstøting og kollisjonsrisiko. Dette fører til at fergen inn til Røst havn i noen tilfeller må kansellere anløp grunnet til dårlig vær. For det andre er det mangel på skjermede liggeplasser på Røst, som under høysesong fører til store logistikkutfordringer der fartøy må bruke tid på å flytte seg rundt mellom mottaksanlegg og øvrige liggeplasser. I tillegg er det mangel på ledige næringsareal for maritim virksomhet i havna. Den tredje hovedutfordringen på Røst er relatert til Røstlandets mangel på dekningsverk under stormer og stormflo. Utfordringene på Røst treffer fiskeindustrien spesielt hardt (Menon Economics, 2023).

For å løse utfordringene består tiltakspakken på Røst av to moloer vest for Røstlandet. Formålet med moloene er å beskytte Røstlandet mot 100-årsflom og ekstremvær. Tiltakspakken inkluderer også utdypinger i innseilingen og i havnebassenget, for å gjøre innseilingen til havna og snarealet tryggere. Fastkaia skal også utvides slik at det blir flere liggeplasser, som kan løse noe av problemet spesielt i høysesong.

Tidligere tiltak i 2023 bestod av 7 utdypninger i innseilingen og havnebassenget. Oppdatert tiltak består av noen justerte utdypningsområder, med til sammen 10 utdypninger:

- Ramningen sør -10m
- Kvaløygrunnen -10m
- Svinøynakken -9m
- Brødran -9m
- Trettskjæret -9m
- Pir Vest -8m
- Snuareal ferje -6,5
- Innseiling liggehavn
- Liggehavn -6m
- Innhuk -4m

Det er planlagt deponi på Glea med 40 000m², en molo i Sør på 200meter og en molo i Nord på 200 meter. Det er også planlagt merkinger i leden.

2. Metodisk tilnærming

Det er gjennomført en prisjustering for å reflektere endringer i prisnivå slik at resultatene gir et oppdatert bilde av tiltakets samfunnsøkonomiske konsekvenser. Oppdateringen i dette notatet baserer seg på de samme utregningene som gjort i sist samfunnsøkonomiske analyse. Prisjustering gjennomføres for å reflektere endringer i prisnivå slik at resultatene gir et oppdatert bilde av tiltakets samfunnsøkonomiske konsekvenser¹.

På grunn av endringer i tiltaket er det også gjort nye virkningsberegninger på redusert tapt fritid for fiskere, færre kanselleringer av ferge og beregningen av nye tomteareal.

Overordnede forutsetninger som er gjort i analysen:

- Åpningsår: 2029
- Sammenstillingsår: 2026
- Kroneverdi: 2026 kroner
- Levetid: 75 år
- Kalkulasjonsrente: 4 prosent første 40 år, deretter 3 prosent neste 35 år (iht. R-109/21).
- Trafikkår: 2019
- Skattefinansieringskostnaden er beregnet som prosent av nettoendring i offentlige inntekter og utgifter

Ettersom det foreligger stor usikkerhet om tiltaket vil gi økt landing av fisk, har virkningene blitt delt inn i to deler. Del 1 analyserer virkninger som inntreffer *uavhengig* av hvorvidt tiltakene skaper økt landing av fisk, mens del 2 analyserer virkninger som *kan* inntreffe dersom tiltaket stimulerer til økt landing av fisk.

I denne oppdateringen har vi ikke hatt mulighet til å gjøre en oppdatering av del 2, og resultatene fra tidligere samfunnsøkonomiske analyse er derfor prisjustert ved hjelp av konsumprisindeksen i FRAM. Prisjusteringene er gjennomført ved å skalere verdiene med forholdet mellom konsumprisindeksen i analyseåret og opprinnelig kroneår². Dette medfører en viss usikkerhet sammenlignet med en full oppdatering, og del 2 bør oppdateres på nytt ved en eventuell ny oppdatering av Røst fiskerihavn. Endringene i tiltaket vurderes som marginale og, og antas derfor å påvirke nyttevirkningene i en liten grad og det vurderes at gjenbruk er et representativt resultat i dette notatet.

¹ Prisjusteringen gjennomføres ved hjelp av verktøyet FRAM 3.6.1, men med manuelt justerte prisindekser fra FRAM_3_6_2. [Kystverket/FRAM at FRAM3_6](#)

² Prisjusteringen gjennomføres ved hjelp av anleggsindeksen SSB tabell 08658: (Trafikanter og transportbrukere: $1,075 * 8,3 = 8,9$) og (samfunnet for øvrig: $1,087 * 3,8 = 4,1$)

3. Del 1: Vurdering av virkninger

I dette kapittelet går vi gjennom endringene som er gjort fra sist samfunnsøkonomisk analyse (Menon Economics, 2023), og utregningene som er gjort på virkningene. Del 1 er virkninger som følge av tiltaket er uavhengige om tiltaket vil medføre økt landing av fisk på Røst. Del 2 av analysen fokuserer på virkninger som kan inntreffe dersom tiltakene fører til at fangstvolumene øker på Røst³.

3.1 Virkninger for trafikanter og transportbrukere

Dette er virkninger for trafikantene og transportbrukerne som allerede bruker havna. Det er to typer prissatte virkninger som treffer denne gruppen; redusert tapt fritid for fiskere og færre kanselleringer av ferge.

Redusert tapt fritid for fiskere

På Røst opplever fiskere en utfordring i form av begrenset tilgjengelighet av liggeplasser, spesielt under skreisesongen. Dette fører til at fiskere må flytte fartøyene sine rundt i havnebassenget og bruke tid på å finne en egnet liggeplass. Som en følge av den begrensede plassen, er det vanlig at flere fartøy må ligge utenpå hverandre. Dette gjør at fiskere må bruke tid på å koordinere mellom seg, da man er avhengig av at andre fartøy flytter seg før de skal ut på neste sjøvær. Det kan gå mellom en halv time og en time til å koordinere mellom fartøy som ligger utenpå hverandre, ifølge tidligere intervjuer Menon Economics har gjennomført. I tillegg bruker fartøyene mye tid på å flytte seg rundt for å finne ledig kaiplass. Intervjuobjekter rapporterer at de kan bruke tre til fire timer per dag for fartøyene som må flytte rundt i havnebassenget for å finne plass (Menon Economics, 2023).

Den tidligere planlagte 450 meters fastkaia med tilhørende flytebrygger var planlagt til å ha en plass mellom 50-60 fartøy fra tidligere analyse. Dette ble antatt til å dekke det meste av etterspørselen etter liggeplasser i skreisesongen, forutsatt at det fremdeles kunne være utfordringer på de travleste dagene. 90 prosent av kostnaden for tapt fritid for fiskere ble antatt å bortfalle ved etablering av ny fastkai (Menon Economics, 2023).

Det er planlagt at fastkaia skal tilrettelegge for flere større fartøy og ikke nødvendigvis kun for flere fiskefartøy. Vi beholder derfor antagelsen om 90 prosent bortfall av kostnaden for tapt fritid for fiskere, og en plass mellom 50-60 fartøy.

Beregning av redusert tapt fritid for fiskere

For å beregne den samfunnsøkonomiske kostnaden som tapt fritid for fiskere må vi multiplisere antall timer tapt fritid per år og per fisker/fartøy, antall fartøy berørt, og verdien per time fritid.

Basert på intervjurunder fra tidligere analyse var det funnet informasjon om antall timer tapt fritid per år, per fisker og antall fartøy berørt. Det kan gå med mellom en halv time og en time til å koordinere mellom fartøy som ligger utenpå hverandre. Ekstra koordinering utgjør 90 timer tapt fritid per fisker, per år. Det er lagt til grunn at fiskere bruker tre kvarter til å koordineringsaktiviteter per dag. Dette rammer i snitt 20 fiskere per dag, under skreisesongen. Videre fant Menon

³ Det er ikke gjort analyse på hva som vil kunne skje dersom tiltakene ikke gjennomføres og med dette medfører nedgang i fiske relativt til nullalternativet.

Economics at det kan gå med mellom tre og fire timer per dag under sesong, for fartøyene som må flytte rundt i havnebassenget for å finne ledig plass. Virkningen inntreffer 120 dager i løpet av et år. Flytting rundt i havnebassenget og leting etter ledig plass utgjør derfor 420 timer tapt fritid per fisker, per år. Basert på dette er det lagt til grunn at fiskere bruker tre og en halv time til å flytte rundt, per dag. Dette rammer i snitt 20 fiskere per dag, under skreisesongen (Menon Economics, 2023).

For verdsetting av fritid brukes netto reallønn. SSB sin tabell 11481 viser at gjennomsnittlig brutto månedslønn for fiskere er 49 790 kroner⁴, som tilsvarer en årslønn på 597 480 kroner. Et årsverk (ekskludert ferie) er omtrent på 1750 timer, og med en skattesats på 22 prosent gir dette en timelønn på 266,3 kroner. Den årlige kostnaden for flytting er beregning til 2,2 millioner kroner⁵, og den årlige kostnaden for koordinering er beregnet til 0,48 millioner kroner⁶. Tall og beregninger er oppsummert i tabellen under.

Tabell 1. Oppsummering av tallgrunnlag.

Virkning	Antall timer tapt fritid per år, per fisker	Antall dager i skreisesongen	Antall berørte fartøy	Verdien av fritid (netto reallønn)	Årlig kostnad (2025-kroner)
Flytte og lete etter plass	3,5 timer	120 dager	20 fartøy	266,3 kroner	2 236 965 kroner
Koordinering mellom fisker	0,75 timer	120 dager	20 fartøy	266,3 kroner	479 350 kroner

Videre antas det et bortfall av virkningen på 90 prosent etter tiltak, basert på tidligere intervjuer (Menon Economics, 2023). Ifølge Finansdepartementets prinsipper og krav ved utarbeidelse av samfunnsøkonomiske analyser skal verdien av tapt fritid justeres med en forventet årlig økning i BNP per innbygger fra den siste perspektivmeldingen. Vi bruker perspektivmeldingen fra 2024, hvor veksten ligger på 0,5 prosent per år⁷.

Den samlede nettonåverdien av samfunnsøkonomiske besparelsen etter tiltak er derfor lik omtrent 63,5 millioner 2026-kroner over prosjektets levetid.

Færre kanselleringer av ferge

Fergen til Røst blir ofte kansellert, spesielt i løpet av vintermånedene januar og februar. Dette skyldes at innseilingen blir betydelig mer utfordrende i dårlig vær, noe som gjør at fergen ikke kan anløpe. Når fergen blir kansellert, påvirker dette reisende til og fra Røst fordi de blir hindret i å gjennomføre planlagte reiser. I tillegg kan dette føre til forsinkelser i varetransporten, noe som kan resultere i redusert kvalitet og verditap for varer, spesielt for fersk fisk. De foreslåtte tiltakene,

⁴ Tabell 11418: Yrkesfordelt månedslønn, etter statistikkmaal, yrke, sektor, kjønn, avtalt/vanlig arbeidstid per uke, statistikkvariabel og år, 6222 Fiskere. Kilde: Ssb.no.

⁵ 3,5 timer per dag * 120 dager per år * 366,3 kroner per fisker * 20 båter = 2 236 965 kroner per år

⁶ 0,75 timer per dag * 120 dager per år * 366,3 kroner per fisker * 20 båter = 479 350 kroner per år

⁷ <https://www.regjeringen.no/contentassets/7400c9d08a5543b8912fbf700f3344fd/no/pdfs/stm202320240031000dddpdfs.pdf>. Side 98

som inkluderer bygging av en molo, utdyping av farleden, merketiltak og forstørrelse av fergens snuområde, vil trolig redusere antallet kanselleringer betydelig⁸ (Menon Economics, 2023).

Kansellering av fergen er en samfunnsøkonomisk kostnad fordi det fører til ventetidskostnader for varer og reisende. I tillegg til ventetid, vil gods kunne forringes i kvalitet. Dette gjelder særlig fersk fisk.

Beregning av reduksjon i kanselleringer

Etter tidligere intervjuer i 2023 med driftssjef i Torghatten Nord og skipper på fergesambandet, ble det estimert 8,43 færre kanselleringer i januar og februar etter tiltak, som tilsvarer en reduksjon fra 20 til 10 prosent kanselleringer⁹. I denne rapporten har vi gjort samme utregning, men med oppdaterte rutetider for januar og februar 2026¹⁰. Vi får samme estimering på 8,43 kanselleringer basert på en 10 prosent reduksjon i kanselleringer fra tidligere intervjuer, og en gjennomsnittlig ventetid på 15,9 timer på neste ferge ved en kansellering basert på rutetider i januar og februar 2026.

Det antas at rutetidene vil forbli uendret over levetiden. Forventet ventetid er et uvektet gjennomsnitt av ventetid til neste avgang. Ettersom det kun var statistikk på passasjerer og kjøretøy på enkeltdatoer og ikke fordelt på avganger, tok ikke Menon hensyn til hvilke avganger internt per døgn som er de mest populære når gjennomsnittlig ventetid estimeres (Menon Economics, 2023), og det har vi heller ikke tatt hensyn til i oppdateringen.

Det er vedtatt at det skal komme en ny ferge på Røst, opprinnelig oppstart fra 2025 men som har blitt forsinket. Fergen er driftet på hydrogen og er større både på dypgang og lengde. Dette kan føre til at sannsynligheten for kanselleringer øker uten at de foreslåtte tiltakene gjennomføres. Vi har ikke godt nok grunnlag til å estimere effekten en ny ferge vil ha på antall kanselleringer, og vi antar derfor en reduksjon i antall kanselleringer på 10 prosent.

Reduksjonen i antall kanselleringer følger av at tiltakets risikoreduserende effekt på innseilingen og ved snuarealet ved fergepiren på Røstlandet. Til tross for at fergen går i et fergesamband, mener Torghatten Nord at tiltakene på Røst er tilstrekkelig til å øke regulariteten¹¹.

Beregning av ventetidskostnader

Vi estimerer samfunnsøkonomisk kostnad per kansellering ved å multiplisere ventetid ved kansellering med tidsverdi for ulike reisende- og varekategorier. Kostnaden av kanselleringene verdsettes med tidsverdiene til personer, lastebiler og gods. Gjennomsnittlig ventetid til neste ferge er 15,9 timer ved kansellering i januar og februar, basert på rutetider for januar og februar 2026. Resultatene er multiplisert med reduserte antall kanselleringer og prisjustert med reallønnen.

⁸ Menon Economics inkluderte ikke effekten av tiltakene på forsinkelser på fergen. Dette fordi det er svært krevende å isolere effekt av tiltakene på forsinkelser, da det ofte er en rekke grunner til forsinkelser som ikke alene kan tilskrives vær- og vindforhold.

⁹ For en mer detaljert beskrivelse av beregnet reduksjon i kanselleringer og verdsettingen, henvises det til henholdsvis Vedlegg 8.1.2.1 og Vedlegg 8.1.2.2. i tidligere analyse (Menon Economics, 2023).

¹⁰<https://www.torghatten.no/our-routes/18-782?date=2026-02-10&to=NSR:StopPlace:47301&from=NSR:StopPlace:49624>

¹¹ Dette kommer av at terskelen for kansellering på Vestfjorden er høyere enn terskelen for kansellering inn til Røst, før tiltak (Menon Economics, 2023)

Det antas at 13,4 personer og 2,6 kjøretøy blir berørt per kansellering av en ferge. Antallene er basert på at det ifølge ferjedatabanken gjennomsnittlig reiste 1129 personer og 221 tunge kjøretøy med sjåfør i januar og februar med ferge i årene 2021-2023. Personer inkluderer bilsjåfører, bilpassasjerer, og passasjerer uten kjøretøy, fratrasket sjåfører for tunge kjøretøy. Tunge kjøretøy er definert som kjøretøy i takstgruppene AP3-AP9. Kjøretøy i disse takstgruppene har en lengde på minst 12,5 meter (Menon Economics, 2023).

Tidsverdien for personer og tunge kjøretøy er funnet fra Veileder for Konsekvensanalyser fra Statens Vegvesen (Statens vegvesen, 2021), oppsummert i tabellen under. Tidsverdi for ferjereise for personer er 232 kroner, som skal ganges med en vektingsfaktor på 2,2 per ventetide med forsinkelse. Tallet er basert på en verdsettingsstudie gjennomført av Transportøkonomisk Institutt (Transportøkonomisk institutt, 2020), hvor personer har verdsatt tid brukt på ulike reisemåter og ulempe ved kansellering. Tidskostnaden for tunge kjøretøy er satt til 870 kroner, og inkluderer lønnskostnader, driftskostnader, og en tidsavhengig andel av kapitalkostnader og avgifter. Tallene fra undersøkelsene er KPI-justert til 2026-kroner, og i tillegg justert med reallønnsvekst. For tunge kjøretøy har vi antatt at halvparten av tidskostnaden er lønnskostnader, og har kun justert tilsvarende andel for reallønnsvekst.

Tabell 2. Oppsummering av samfunnsøkonomiske kostnader knyttet til tidsverdi for personer og tunge kjøretøy oppgitt i 2026-kroner. Kostnaden vil være stigende over levetiden, på grunn av forventet stigning i reallønn.

Reisende	Antall	Tidsverdi for fergereisende (2026-kroner)	Vektingsfaktor for ventetid ved kansellering	Kostnad for ventetid 15,9 timer ved kansellering (2026-kroner)
Personer	13,4	232	2,2	108 746
Tunge kjøretøy	2,6	870	-	35 966
Totalt				144 712

Tidsverdien for ulike varegrupper er funnet fra en studie av bedrifters verdsetting gjennomført av Transportøkonomisk institutt (Transportøkonomisk institutt, 2019), oppsummert i tabellen under. Tidsverdien representerer en kostnad som påløper i tillegg til tidsverdi for tunge kjøretøy, fordi sistnevnte ikke inkluderer forringelse og verditap på eventuelt gods om bord. Særlig fersk fisk som utgjør en stor andel av varene som fraktes fra Røst, kan tape seg mye i verdi ved en kansellering av fergen. Det er brukt tall fra landings- og sluttregisteret og funnet hvor mye tonn fersk fisk som landes på Røst i snitt i perioden januar-februar for årene 2015-2023 (Fiskeridirektoratet, 2023). Dette er de samme tallene som brukt i sist analyse.

Tabell 3. Oppsummering av samfunnsøkonomiske kostnader knyttet til tidsverdi for å vente ved en forsinket ferge for ulike varekategorier.

Varegruppe	Gjennomsnittlig antall tonn per avgang	Tidsverdi (kroner per tonntime, 2026-kroner)	Kostnad for ventetid 15,9 timer ved kansellering
Tran	1,6	41,9	1 055

Rogn	1,6	41,9	1 055
Fiskeholder	2,4	41,9	1 583
Fersk fisk	11,3	252	45 315
Tørrfisk	4,0	25,3	1 621
Ensilasje	4,7	41,9	3 165
Totalt			53 794

Tabellen under viser samfunnsøkonomisk kostnad per besparelse, og total samfunnsøkonomisk gevinst av å gjennomføre tiltak på Røst. Kostnad per kansellering viser summen av totalen i tabell 2 og 3.

Tabell 4. Oversikt over kostnadsbesparelse med færre kanselleringer av fergeanløp til Røst. Den årlige besparelsen vil være stigende som følge av forventet vekst i reallønn, som gir høyere verdsettelse av tid. Kostnader oppgitt i 2026-kroner.

Kostnad per kansellering	Reduksjon i kanselleringer	Årlig besparelse	Nåverdi av besparelsen over analyseperioden
198 857	8,43	1,68 millioner	40,8 millioner

Kostnaden av kanselleringer av fergen verdsettes med tidsverdien til personer, lastebiler og gods, som utgjør en netto nåverdi på 40,8 millioner 2026-kroner.

3.2 Virkninger for operatører

Operatører er selskaper som forvalter offentlig transportinfrastruktur eller selskaper som driver transporttjenester eller tjenester til transportvirksomheten. Dette kan for eksempel være havner og terminaloperatører eller hurtigbåtrederier.

På Røst er det en type virkninger som treffer operatørene. Det er verdien av nye tomtearealer for næringsliv.

Nye tomteareal

De forurensede massene fra utdypningen i tilknytning til ny liggehavn skal deponeres i et sjøkantdeponi langs Gleaveien. Sjøkantdeponiet vil holde de forurensede massene på plass, og i kombinasjon med steinblokker, pukk og andre materialer, vil sjøkantdeponiet realisere nye tomtearealer (Menon Economics, 2023).

Tidligere tiltak innebar en etablering av rundt 10 275 kvadratmeter med nye arealer, som vist i det blå området i den venstre figuren under. Det nye tiltaket innebærer en større utfylling på 40 000 kvadratmeter.

Det nye næringsarealet er planlagt i et område tilgrensende privat næringsareal. Kommunen er i en prosess med en ny reguleringsplan for området, og det er ikke fastsatt hvorvidt det nye

landarealet vil tilfalle den private eieren eller kommunen, da det nye tomtearealer delvis er eida av private aktører¹². Dette har midlertidig ingen innvirkning på nytteverdien til landarealene.

Det er også usikkerhet knyttet til verdsettingsestimatene, da det var utfordrende å finne tilsvarende tomter som har vært omsatt i nyere tid på Røst (Menon Economics, 2023).

For å estimere markedsverdiene på nye tomteareal i havna er det hentet ut data over priser på omsatte sammenlignbare tomer på Røst havn fra Kartverkets grunnbok, med tomter som har vært omsatt i nærheten av havna og omsatt i nyere tid. Det brukes en markedskvadratmeterpris på 280 2023-kroner, som gir en implisert leiepris på 24 per kvadratmeter. Oversikt over kartlagte tomter er vist i figuren under.

Figur 1. Kart over kartlagte tomter på Røst.



Kilde: Norgeskart og (Menon Economics, 2023).

Foreslåtte tiltak på Røst gir et nytt næringsareal, som ikke ville vært utløst uten Kystverkets tiltak. Dette kommer av at arealet kun vil ha en verdi dersom man gjennomfører tilhørende utdypinger og bygging av fastkai. I vår verdsettelse av samfunnsøkonomisk nytte av næringsarealet, har vi derfor lagt til grunn markedsverdien av tomten som vi estimerer til en nåverdi på 21,2 millioner 2026-kroner over 75 år.

¹² Kystverket har tidligere oppgitt at en av forutsetningene for at tiltakspakken skal gjennomføres, er at et nytt landareal tilfaller kommunen. Kommunen har fra tidligere analyse oppgitt at det ikke foreligger konkrete planer for hva som skal skje med det private landarealet der den nye liggehavnen er foreslått (Menon Economics, 2023). Det er ikke hentet ut oppdatert informasjon om dette i denne rapporten.

3.3 Virkninger for det offentlige

På Røst er det to typer virkninger som treffer det offentlige. Det er endring i offentlige investeringskostnader og endring i offentlige vedlikeholdskostnader. De offentlige investeringskostnadene inkluderer alt av investeringer rettet mot de ulike tiltakene i tiltakspakken, og de offentlige vedlikeholdskostnadene inkluderer alt av Kystverkets og kommunens behov for periodisk kontroll og vedlikehold av innretninger til sjøs og land som utløses av investeringene i tiltakspakken. Noen av disse kostnadene må bæres av Kystverket, mens andre bæres av kommunen.

Investeringskostnader

Tiltakene innebærer økte investerings- og vedlikeholdskostnader for Kystverket. Kystverket forventer at arbeidet kan utføres i løpet av to år med oppstart i 2027, og første virkeår fra 2029.

Kystverket anslår de samlede forventede investeringskostnadene av å gjennomføre tiltakene til 382 millioner 2026-kroner, noe som tilsvarer -360,2 millioner 2026-kroner.

Vedlikeholdskostnader nye merketiltak

Det er foreslått merketiltak i tiltakspakken, og etablering av nye merker medfører økte vedlikeholdskostnader. Dette er økte kostnader til Kystverkets arbeid med periodisk tilsyn, vedlikehold, reparasjon og fornying av merkene etter behov som følge av normal slitasje på navigasjonsmerkene over tid.

Nåverdien av vedlikeholdskostnadene er anslått til -3,9 millioner 2026-kroner neddiskontert over levetiden.

Vedlikeholdskostnader molo

Det antas at moloen på Røst blir bygget vedlikeholdsfri, slik at det ikke påløper vedlikeholdskostnader knyttet til ny molo for Kystverket. Denne er ikke endret siden siste analyse.

Fra tidligere analyse var det påpekt at moloen kan redusere vedlikeholdskostnadene for bygninger og infrastruktur på Røstlandet. Det er usikkerhet i hvor stor denne effekten vil være, i tillegg viser data over forsikringsutbetalinger ved skade på infrastruktur på Røst til å være generelt lave¹³ (Menon Economics, 2023).

Investerings- og vedlikeholdskostnader på nytt flytebryggeanlegg ved ny liggehavn

Mangel på liggeplasser under skreisesongen på Røst gjør at det er behov for flere flytebrygger som kan avlaste pågangen av fartøy i sesongen. Det skal legges til rette for 450 meter kai ved deponiet til Glea. For at fartøy skal kunne ligge her må det bygges et nytt flytebryggeanlegg. Følgelig kan man minimere problematikken knyttet til flytting av fartøy og unngå at fartøy må ligge utenpå hverandre.

¹³ Data er sendt over til Menon Economics fra Finans Norge (Menon Economics, 2023).

Kommunen anslo i 2023 at den nye liggehavnen vil inkludere fire nye betongflytekaier som har plass til i snitt 14 fartøy under 50 fot, per kai. I sum forventet kommunen at liggehavnen vil ha mellom 50-60 plasser på flytebryggene. I tillegg vil det legges til rette for at større fartøy skal kunne legge til ved fastkaien. Det er ikke tatt kontakt med kommunen på nytt for oppdaterte tall eller forventede betongflytekaier i denne oppdateringer. Vi forventer derfor samme antall liggeplasser og samme kostnad på anleggene¹⁴.

Menon Economics gjorde intervjuer med relevante personer og fikk oppgitt en pris på 1,6 millioner kroner per betongflytekai, som betyr at investering i betongflytekaiene ligger på omtrent 6,5 millioner kroner. Flytebryggene har en gjennomsnittlig levetid på 20 år (Menon Economics, 2023). Det legges inn en reinvesteringskostnad hvert 20 år.

Det nye flytebryggeanlegget må også vedlikeholdes årlig. I en samtale med kommunen i 2023 ble det oppgitt at årlige vedlikeholdskostnader per betongflytebrygge er cirka 53 000 kroner. I tillegg går det rundt et halvt årsverk til å gjennomføre nødvendig vedlikehold på anlegget, med en verdi på omtrent 320 000 kroner. Ettersom det skal etableres fire nye betongflytekaier vil totale årlige vedlikeholdskostnader på hele flytebryggeanlegget ligge på rundt 530 000 kroner. I tillegg har vi fått oppgitt at må man regne med å bruke 109 000 kroner per betongflytekai på utskifting av kjettinger hvert tiende år, som tilsvarer kjettingenes levetid¹⁵.

Over levetiden av prosjektet på 75 år blir nåverdien av investering- og vedlikeholdskostnader på nytt flytebryggeanlegg henholdsvis -10,3 og -12,1 millioner 2026-kroner.

Kostnader ved ferdigstilling av næringsareal i ny havn

For det nye tomtearealet på Røst, vil Kystverket etterlate seg et areal som ikke er opparbeidet utover et lag med pukk over mudringsmassene som er plassert i deponiet. Det nye landarealet må derfor bearbeides for å kunne anvendes som næringsareal og for å kunne brukes til å etablere flytebrygger eller fastkai.

Kostnadene med å opparbeide et slikt område inkluderer eksempelvis planering, asfaltering, vann og eventuelt avløp, belysning og andre relaterte kostnader. Kommunen estimerer at tilretteleggingskostnader vil ligge på rundt 3,3 millioner kroner. Dette utgjør -2,8 millioner 2026-kroner i nåverdi over levetiden til tiltakene.

3.4 Samfunnet for øvrig

Virkningene som påvirker samfunnet for øvrig omfatter verdi av endret klimautslipp, økosystemtjenester og kulturarv, ulykkesrisiko og skattefinansieringskostnader.

På Røst er det tre typer prissatte virkninger som treffer samfunnet for øvrig. Det er endring i lokale og globale utslipp til luft fra transportbrukere, endring i globale utslipp til luft i anleggsfasen, forurensede sedimenter og til slutt skattefinansieringskostnad. I tillegg er det vurdert ikke-prissatte virkninger på økosystemtjenester og samfunnssikkerhet og beredskap.

¹⁴ Kostnadene er prisjustert med forutsetningsfil i FRAM 3.6.1 fra 2023 til 2026-kroner.

¹⁵ For kommunen vil disse kostnadene på sikt kunne utlignes gjennom utleie av liggeplasser, noe som innebærer en overføring av kostnadene over på leietakerne. Dette er en fordelingsvirkning, og ikke en samfunnsøkonomisk virkning. Kostnadene er derfor ikke tatt med i beregningene.

Globale utslipp til luft i anleggsfasen

I forbindelse med anleggsfasen er det fra usikkerhetsanalysen lagt til grunn 6 137 tonn CO₂. Dette verdsettes til en samfunnsøkonomisk kostnad på om lag -11,9 millioner 2026-kroner.

Forurensede sedimenter

Tiltaket som innebærer utdyping ved den foreslåtte liggehavnen på Røst, vil føre til at relativt store mengder med forurensede sedimenter kan fjernes fra havnebassenget dersom det gjennomføres.

Tiltaket fører til at til sammen 75 000m² med forurensede masser deponeres i et sjøkantdeponi ved hjelp av en innfatningssjeté ved den foreslåtte liggehavnen. I den foreslåtte liggehavnen vil dette føre til at tilstandsgraden for området går fra oransje til grønn (moderat til god), og i deponiområdet vil tilstandsgraden kunne endres fra rød til gul (svært dårlig til gådrlig) dersom utdypingen gjennomføres¹⁶.

En miljøopprydding er verdsatt til 0,1 millioner 2026-kroner i nettonåverdi over levetiden til tiltakspakken.

Redusert risiko for grunnstøting, kollisjon og kontaktskade

Tiltakene forventes å medføre redusert sannsynlighet for grunnstøtinger og kollisjoner i området. Reduksjon i sannsynligheten for ulykker vil alt annet likt medføre en rekke samfunnsøkonomiske nyttevirksomheter i form av færre forventede personskader og dødsfall, mindre sannsynlighet for forurensings- og opprenskingskostnader knyttet til oljeutslipp, i tillegg til reduserte reparasjonskostnader og reduserte kostnader knyttet til fartøyenes tid ute av drift.

Det er ikke gjort en ny risiko beregning på tiltaket. Totalt sett medfører tiltakene en reduksjon i forventet antall ulykker med omtrent 10 prosent over tiltakenes forventede levetid på 75 år. Dette innebærer at forventet antall grunnstøtinger og kollisjoner reduseres med en forventning på om lag 0,9 hendelser over tiltakenes levetid¹⁷ (Menon Economics, 2023).

Samlet sett estimeres netto nåverdien av den reduserte risikoen for grunnstøting, kollisjon og kontaktskade til 3,6 millioner kroner i netto nåverdi over tiltakets levetid på 75 år.

Skattefinansieringskostnad

Investeringskostnadene til tiltakspakken finansieres over statsbudsjettet, og vil således påvirke offentlige utgifter. Offentlige utgifter er skattefinansierte, hvilket påfører samfunnet et effektivitetstap som følge av at skatt påvirker enkeltpersoner og bedrifters adferd. I tillegg påløper det administrative kostnader i forbindelse med skatteinnkreving og forvaltning av offentlige

¹⁶ Basert på Miljødirektoratet sine klasser.

<https://www.miljodirektoratet.no/ansvarsomrader/forurensning/forurensset-grunn/for-naringsliv/forurensset-grunn-veileder/kartlegge-forurensset-grunn/om-tilstandsklasser-for-forurensset-grunn/>

¹⁷ Kvantitativ risikoanalyse Røst, Kystverket 2023.

midler. Skattefinansieringskostnaden skal derfor beregnes av tiltakenes nettovirkning for offentlige budsjetter som primært påvirkes av investerings- og vedlikeholdskostnadene. Ifølge retningslinjene for samfunnsøkonomisk analyse skal det beregnes en skattefinansieringskostnad på 20 prosent av potensielle endringer i offentlige inntekter og utgifter.

Skattekostnadene inkluderer investering, drift og vedlikehold av havna og kaianleggene fratrasket inntekter til havna som er en offentlig aktør. Inntekter og utgifter forbundet med byggene er ikke inkludert da det forutsettes at disse finansieres av private aktører (Menon Economics, 2023).

Dette utgjør -77,9 millioner 2026-kroner over levetiden til tiltaket på 75 år.

Ikke-prissatte virkninger

Det er ikke gjort en oppdatering av de ikke-prissatte virkningene, og resultatene gjenbrukes fra tidligere analyse. Se tabell for ikke-prissatte virkninger under.

Tiltakene ble vurdert til å ha en liten negativ velferdseffekt på økosystemtjenestene naturmangfold, og stor positiv virkning på samfunnssikkerhet og beredskap. For mer informasjon om de ikke-prissatte virkningene henvises det til tidligere analyse (Menon Economics, 2023).

Tabell 5. Resultattabell av ikke-prissatte virkninger (Menon Economics, 2023).

Ikke-prissatte virkninger	
Økosystemtjenester: naturmangfold	Liten negativ virkning
Samfunnssikkerhet og beredskap	Stor positiv virkning

3.5 Del 2: Virkninger som er avhengige av at det blir økt landing av fisk på Røst

I del 2 av analysen er det fokus på virkninger som kan inntreffe dersom tiltakene fører til at fangstvolumene øker på Røst¹⁸.

Ettersom fiskeriaktiviteten i Norge er kvotebelagt er den totale mengden fisk som fanges i Norge uavhengig av hvorvidt tiltakene gjennomføres. All økt landing av fisk på Røst vil derfor måtte komme som et resultat av at Røst blir en mer attraktiv havn, og fartøy velger Røst fremfor andre havner. I samfunnsøkonomiske analyser verdsetter vi kun virkninger som gir opphav til en netto endring for samfunnet som helhet. Dersom tiltakene medfører at samlet fiskeriaktivitet i Norge blir gjennomført mer effektivt/produktivt, er det samfunnsøkonomiske virkninger.

Tiltaket kan føre til lavere reisekostnader hvis mer av den fisken som allerede fanges nærme Røst, begynner å landes på Røst. Dersom tiltakene gjør at disse landingene flyttes fra mottak lenger vest og nord til Røst, vil det kunne innebære en reisetidsbesparelse.

Sammenlignet med mengden fisk som landes på Røst, er det relativt begrensede mengder fisk som fanges nære Røst, men som ikke landes på Røst allerede i dag. 95 prosent av fisken som fanges i feltene nærmere Røst, landes allerede på Røst.

¹⁸ Det analyseres ikke hva som vil kunne skje dersom tiltakene ikke gjennomføres og dette medfører nedgang relativt til nullalternativet.

I 2021 var det omtrent 1 200 tonn med fisk som ble fanget i feltene utenfor Røst, men som ble landet andre steder selv om Røst var nærmeste mottakssted. Denne fisken ble landet lenger nord i Lofoten. Dette gjaldt 105 anløp som i snitt seilte 36 kilometer lenger fra fangstfeltet til mottakene enn de hadde trengt dersom de landet fisken på Røst (Menon Economics, 2023).

Det er stor usikker knyttet til estimatene, og det er i denne oppdatering gjort en prisjustering av tidligere resultat. For mer info om virkningen henvises til det tidligere samfunnsøkonomisk analyse, side 27 (Menon Economics, 2023).

4. Resultatsammendrag Røst fiskerihavn

Tiltaket på Røst fremstår samlet sett som ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt å gjennomføre. Den prissatte nytten er verdsatt til -337 millioner 2026-kroner over levetiden til tiltaket på 75 år.

Nyttevirkningene består av redusert tap av fritid som oppstår når fiskere må flytte fartøy som følge av mangel på liggeplasser, og færre kanselleringer av fergen grunnet stor seilings- og anløpsrisiko. I tillegg vil tiltakene legge til rette for nye næringsareal. De nye næringsarealene vil muliggjøre etablering av ny liggehavn og dette bidrar til å gjøre Røst til en mer attraktiv havn. De samlede nyttevirkningene er likevel ikke store nok til å veie opp for investerings- og driftskostnadene tiltakene medfører. Nyttevirkningene blir dermed klart lavere enn investeringskostnadene, og tiltaket framstår dermed ikke samfunnsøkonomisk lønnsomt.

I tillegg til de prissatte virkningene er det vurdert ikke-prissatte virkninger av tiltakspakkens innvirkning på økosystemtjenester, samt påvirkning på samfunnssikkerhet, befolkningsgrunnlag og beredskap. Det er ikke gjort oppdateringer fra de ikke-prissatte virkningene i denne analysen, og resultatene er gjenbrukt fra tidligere samfunnsøkonomiske analyse. Det har ikke vært tilstrekkelig informasjon til å verdsette nytten av samfunnssikkerhet og beredskap, som er en stor positiv virkning på Røst. Den nye moloen vil beskytte mot stormflo og stormer. Det er uklart hvor stor beskyttelsen blir, men selv hvis moloen beskyttet fullstendig mot stormflo og stormer, viser beregningene våre at kostnadene knyttet storm og stormflo må være svært store for å kunne påvirke konklusjonen.

Oppsummert ble det funnet at de ikke-prissatte virkningene ikke var tilstrekkelige til å endre tiltakspakkens samfunnsøkonomiske lønnsomhet. (Menon Economics, 2023).

Tabell 6. Oppsummering av samfunnsøkonomiske virkninger relativt til nullalternativet. Positive tall indikerer en nytteeffekt. Tall er neddiskontert til 2026-kroner over levetiden til tiltaket.

Virkninger for aktørene		
DEL 1		
Trafikanter og transportbrukere		
	Redusert tapt fritid for fiskere	63 504 000
	Færre kanselleringer av ferge	40 798 000
Det offentlige		
	Offentlige investeringskostnader som treffer Kystverket	-360 244 000
	Offentlige vedlikeholdskostnader som treffer Kystverket	-3 930 000
	Offentlige investeringskostnader som treffer kommunen	-13 174 000
	Offentlige vedlikeholdskostnader som treffer kommunen	-12 136 000
Operatører		
	Verdi av nye næringsareal	21 182 000
Samfunnet for øvrig		
	Globale utslipp til luft i anleggsfasen	-11 940 000
	Endring i forurensede sedimenter	154 000
	Redusert risiko	3 642 000
	Skattefinansieringskostnad	-77 897 000
	Økosystemtjenester - naturmangfold	Liten negativ virkning
	Samfunnssikkerhet og beredskap	Stor positiv virkning
Netto prissatt nytte		-350 041 000
DEL 2		
Trafikanter og transportbrukere		
	Endring i tids- og distanseavhengige kostnader	8 900 000
Samfunnet for øvrig		
	Endring i lokale og globale utslipp	4 100 000
Netto prissatt nytte		-337 041 000
Netto nytte per budsjettkrone (NNB)		-0,9
Offentlig finansieringsbehov		389 484 000

Referanser

Fiskeridirektoratet. (2023). *Landings- og sluttseddelregister*.

Kystverket. (2023). *Innseiling Andenes. Sammendrag samfunnsøkonomisk analyse*.

Menon Economics. (2023). *Fiskerihavn Røst Samfunnsøkonomisk analyse*.

Statens vegvesen. (2021). *Konsekvensanalyser - veiledning*.

Transportøkonomisk institutt. (2019). *Bedrifters verdsetting av raskere og mer pålitelig transport*.

Transportøkonomisk institutt. (2020). *Verdsetting av reisetid og tidsavhengige faktorer*.