



KYSTVERKET

Røst fiskerihavn

Utredningsnotat

15.03.2023

Innhold

1	Forord	2
2	Dagens situasjon.....	2
2.1	Fakta	3
2.2	Samfunn og næringsliv	3
2.3	Trafikk.....	4
2.4	Fiskeri	4
3	Problembeskrivelse	6
4	Mål.....	7
4.1	Samfunnsmål.....	7
4.2	Effektmål	7
5	Tiltak	8
5.1	Beskrivelse av tiltaket.....	8
5.2	Planleggingsstatus	8
6	Usikkerhet	9
7	Referanser	9

1 Forord

Dette notatet er en del av Kystverkets besvarelse av Prioriteringsoppdraget til NTP 2025-2036. Notatet sammenfatter kunnskapsgrunnlaget for utredning og planlegging av gjeldende fiskerihavnetiltak pr. mars 2023. Dette tiltaket er del av fiskerihavnporteføljen som består av tiltak inkludert i NTP 2022- 2033 og tiltak som var under utredning og planlegging i Kystverket frem til 2017.

Notatet inneholder en kort beskrivelse av dagens situasjon knyttet til trafikk, fangst og næringsaktivitet i havna. Som en del av utredningen er det gjennomført et brukermøte i havna. Hensikten med møte var å oppdatere kunnskapen om problemer, behov og mål som brukerne har for havna. Notatet inkluderer en foreløpig tiltaksbeskrivelse som utgangspunkt for videre planlegging.

2 Dagens situasjon

Ytterst i Lofoten ligger Røst i umiddelbar nærhet til betydelige fiskefelt. Kommunesenteret og havnearealet er lokalisert på øya Røstlandet, omdekt av grunt farvann, øyer, holmer og skjær (SNL, 2023). Manøvreringen i innseilingen må i dag utføres med presisjon, med lite rom for feil. Det grunne farvannet gjør også at det er svært begrenset med liggeplasser i havna. Havnebassenget ligger naturlig skjermet, men under ekstremværet «Berit» i 2011 ble det tydelig at også Røst havn kan eksponeres for stor sjø, og har behov for mer skjerming enn hva geografien kan tilby. I måneden februar, mars, april er det stor aktivitet i havområdet rundt, og fiskefartøy fra hele landet kommer for å fangste skrei. 95% av alle landinger på Røst fanges i disse månedene. I 2022 ble det landet i overkant av 13 500 tonn fisk på den lille øygruppen. Dersom det tilrettelegges for store kystfiskere og større lastebåter er Røst samfunnet forberedt på å ta imot enda mer fisk. Fergen er særs viktig for øysamfunnet, da den står for mye av passasjer- og varetransport til øya, men også en stor andel av den eksporterte fisken.



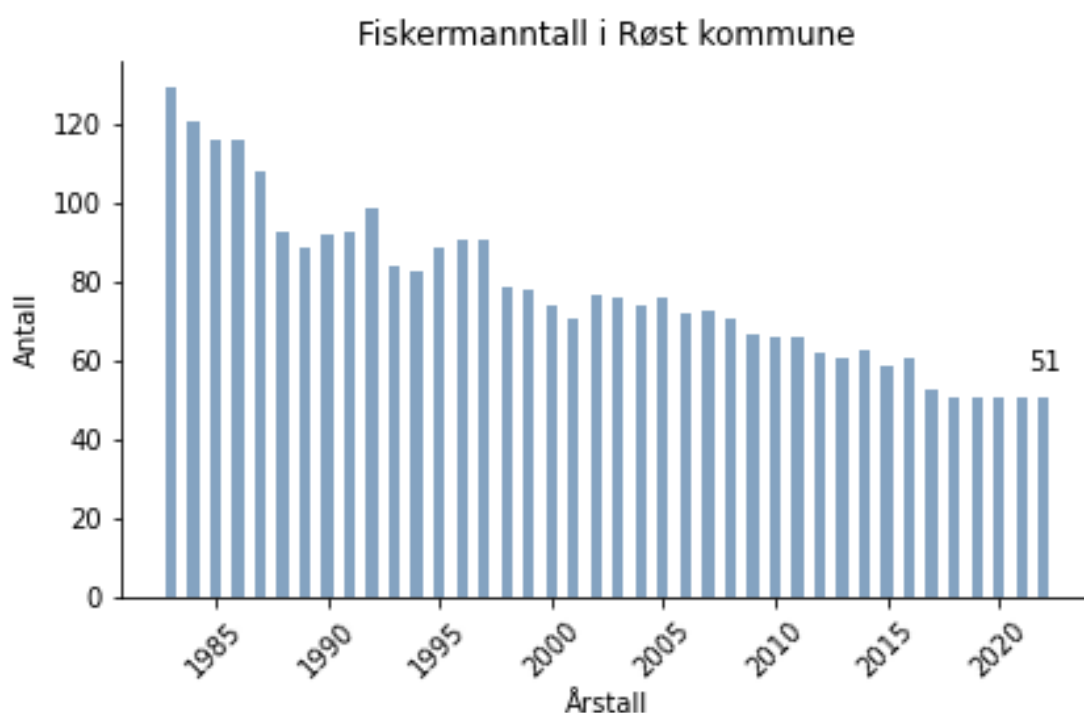
Figur 1: Oversiktskart over Røst fiskerihavn.

2.1 Fakta

Havn	Røst
Kommune	Røst
Fylke	Nordland
Omfang (type tiltak)	Molo, utdyping og liggehavn
Fase	Planlegging
Finansiering	Stat
NTP	NTP 2022-2033
NTP korridor	8

2.2 Samfunn og næringsliv

Røst hadde i 2022 469 innbyggere. For Røst kommune rapporterer Fiskeridirektoratet om 51 med blad B – Hovedyrkefisker i 2022 (Fiskdir, 2023). Hovedalternativet for framskriving fra SSB anslår at det i 2050 er 398 innbyggere i kommunen og kalkulerer dermed en nedgang i befolkningen (SSB, 2023).

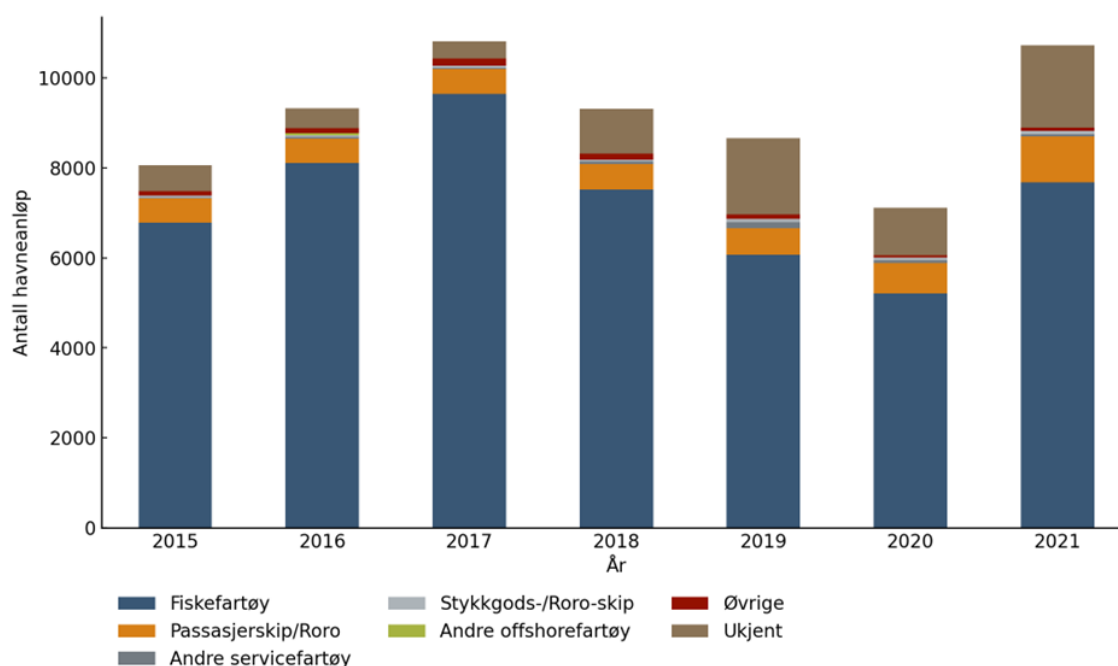


Figur 2: Fiskermanntallet i Røst kommune 1983-2022.

Når det kommer til fiskermanntallet har det vært en utflating, hvor det er like mange fiskere i 2022 som i 2018 illustrert i Figur 2. Fra brukermøte i havna 11.01.23 kom det frem at det var mye optimisme knyttet til turistnæringen. 2 av 51 fiskere registrert som hovedyrkefisker på Røst i 2022 var kvinner. Et håp er at turistnæringen kan gi arbeid til personer som ikke ønsker å jobbe med fiske. Klarer en å etablere en attraktiv havn på Røst og i tillegg øke omsetningen i turistnæringen vil det være gode forutsetninger for arbeid og bolyst på Røst.

2.3 Trafikk

Totalt var det 10734 anløp til Røst i 2021, fordelt på 204 fartøy. 71 % av anløpene var fiskefartøy (Fiskdir, 2023).



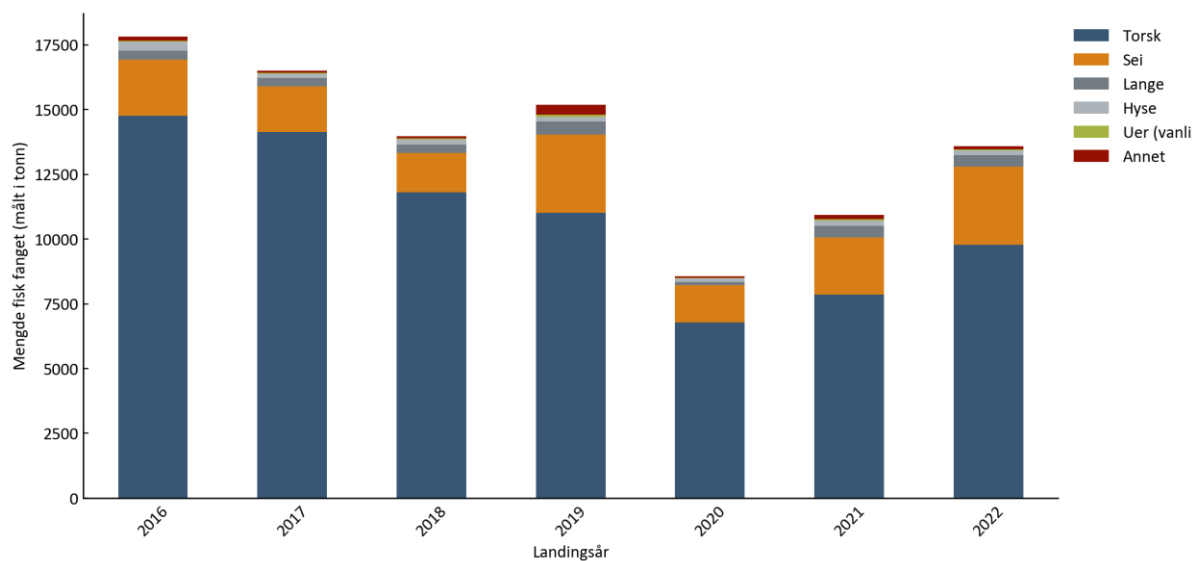
Figur 3: Figuren viser antall anløp i Røst havn over tid.

Det var i 2021 flest anløp av fartøy i lengdegruppen 0-30m. Denne lengdegruppen stod for omtrent 81 % av alle anløp, noe som kan reflektere at Røst er en fiskerihavn som i stor grad benyttes av den mindre fiskeflåten.

Menon Economics har laget en rapport på vegne av Kystverket med en prognose for utviklingen av antall fiskefartøy i Norge i perioden 2020 – 2070. Den viser at det i de fleste fylkene forventes redusert trafikkvolum for de fleste lengdegruppene. Unntakene er Viken, Vestfold og Telemark, hvor det forventes noe vekst i lengdegruppen under 11 meter og lengdegruppen over 28 meter samt Troms og Finnmark, hvor det forventes noe vekst i alle lengdegrupper unntatt lengdegruppe over 28 meter, hvor veksten forventes å bli sterk. Dette forklares med at fiskeriaktiviteten vil flyttes lengre mot nord i Barentshavet som følge av klimaendringer og at det har vært en historisk trend i retning av utskiftning fra små til større fiskefartøy. (Menon, 2021)

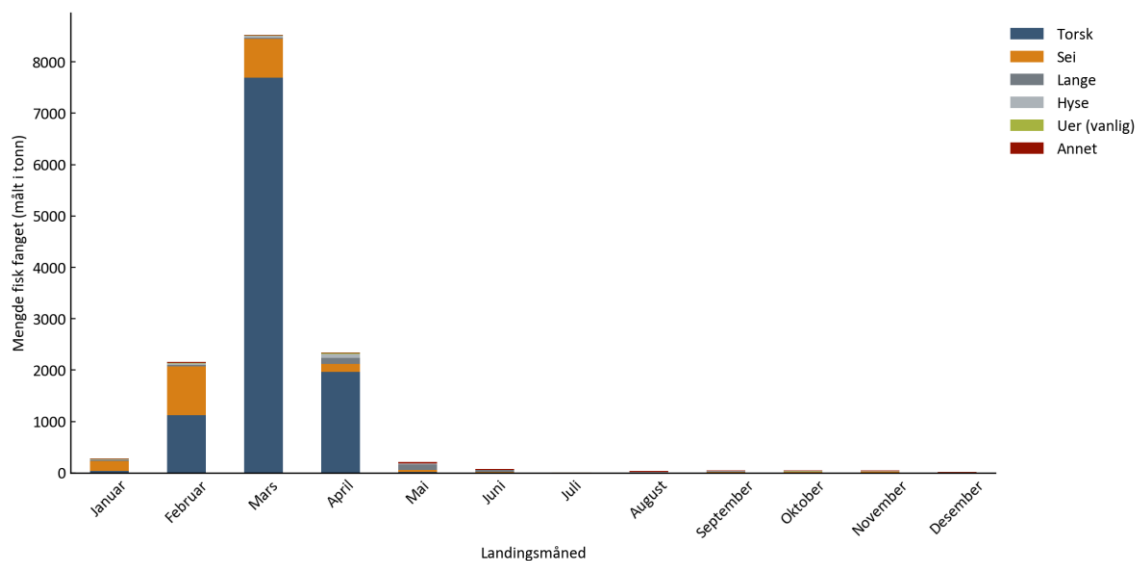
2.4 Fiskeri

Røst er en typisk fiskerikommune, hvor mye av den lokale verdiskapingen er knyttet til fiske, foredling, prosessering og eksport av fisk. Det ble i gjennomsnitt landet 13794 tonn fisk i Røst mellom 2016 og 2022. Landingene baserte seg i hovedsak på torsk og sei hvor torsk representerer 71 % av all landet fisk i 2022, mens det har vært levert en mindre mengde av lange, hyse og uer (vanlig).



Figur 4: Figuren viser landet volum i Røst havn.

Røst er en liten kommune som lander store mengder fisk. I 2022 ble det landet i overkant av 10 000 tonn skrei, og nesten 5 000 tonn annen fisk illustrert i Figur 4. Lokale fiskemottak og fiskere mener at potensialet er større dersom Kystverket tilrettelegger innseilingen for å ta imot stor kyst, samt større lastefartøy.



Figur 5: Figuren viser fangstfordelingen over året i Røst havn.

Dersom en ser på den gjennomsnittlige fangsten fra 2016 til 2022 for hver måned i Røst, kommer det frem at hele 95% av alle landinger skjer i månedene februar, mars og april. Belastningen for fiskemottak og havna generelt er derfor svært stor i denne perioden, samtidig som det i de resterende månedene er svært redusert aktivitet til sammenligning, vist i Figur 5. Det er et ønske om å jevne ut denne fordelingen, for større kontinuitet, da må en ha inn stor kyst som har bedre forutsetninger for å følge fisken og lande store mengder året rundt.

3 Problembeskrivelse

Problembeskrivelsen for Røst havn baserer seg i all hovedsak på innspill fra brukermøte den 11.01.23 og er beskrevet i tabellen under.

Tabell 1: Problemmatrise for Røst.

Trinnene i problemanalysen	Beskrivelse
Hva består problemet i?	Sjøområdet i og rundt Røst fiskerihavn er preget av mange grunner og generelt liten dybde. Mangel på liggeplasser var det som startet Røst prosjektet i 2008. De fleste lokale fiskerne har ikke egen båtplass, og ligger hos fiskemottakene, noe som oppleves problematisk. Ved skreifiske i februar til april er det svært trangt om plassene og båter blir liggende utenpå hverandre. For lastebåter og større kystfiskere blir innseilingen til Røst enten vurdert som ikke gjennomførbar, eller sær utfordrende. Flere grunner samt smal lei, problematiserer manøvreringen inn til havna. For ferga er innseilingen problematisk, og snuarealet ved fergeleiet svært begrenset. Vind fra nordvest blir beskrevet som spesielt utfordrende, da det presser ferja mot grunnene på Lyngvær under tilkomst og avgang ved fergeleiet. Store mengder av fiskeeksporten fra Røst skjer via lastebiler og ferga. En kansellering gir derfor forringet kvalitet på produktet. Lokalbefolkningen er helt avhengig av havna for varetransport og passasjertransport ved bruk av ferga, og opplever regularitet som helt nødvendig for dagliglivet. Havna ligger utsatt til for ekstremvær fra vest, og det vil være fornuftig å skjerme havna for å unngå potensielt sett store ødeleggelser.
Hvilke grupper er berørt av problemet?	Fiskemottak, trandamperi, mindre fiskefartøy, større fiskefartøy, lokale fiskere, ferga, lokalbefolkning.
Hvordan berøres ulike grupper?	Fiskemottak: Som følge av det grunne farvannet i innseiling og havnebasseng gir dette tapt tilgang på råstoff. Enkelte fartøy reserverer seg mot å levere på Røst fordi de mener det er farlig. Det er også knyttet utfordringer til eksport av fisk og import av salt. Mangelen på regularitet på ferga er også en utfordring ved å få eksportert fisk på trailer ut fra Røst. Ferga: Ferga har utfordringer med å opprettholde regulariteten på Røst. Den smale innseilingen gjør det utfordrende å starte innseilingen til Røst, spesielt for mannskap med liten erfaring fra området. Snuarealet ved fergeleia er svært begrenset og vind fra nordvest er svært utfordrende da det vill presset ferga mot grunnene på Lyngvær. Trandamperi: Tar imot slo som de videreforedler. De har utfordringer med å få inn ensilasjebåter til å ta ut reststoffer fra produksjonen, det gjør at de heller ikke kan ta imot slo fra fiskemottakene, noe som da blir en flaskehals for fiskerinæringen på Røst. Mindre fiskefartøy: Det kommer frem fra brukermøtet i havna at grunnberøringer skjer hyppig, spesielt i de ulike innseilingene. Fartøy må ligge utenpå hverandre i høysesongen februar til april, for å få plass i havnebassenget. Større fiskefartøy: Større fiskefartøy velger å ikke komme inn til Røst havn. De som velger å seile inn må manøvrere smidig i innseilingen og har svært begrenset med liggeplasser i havna. De kan ligge hos enkelte fiskemottak.

	Lokale fiskere: Det er svært få private liggeplasser på Røst, og fiskefartøyene bli liggende til kai hos fiskemottakene. Lokalbefolkningen: Det å være bosatt på en øy gjør at havna er svært viktig for lokalbefolkningen. Frakt av varer samt persontransport foregår i all hovedsak på ferga. Ferge kanselleringer får derfor en direkte og umiddelbar virkning på lokalbefolkningen. Eneste alternativet til ferga er lufttransport, som er kostbart og svært begrenset som varetransport.
Hva er årsakene til problemet?	Topografien på Røst består av mange holmer og skjær, samt et grunt farvann. I tillegg har fartøysutviklingen over tid dreid mot større og mer dyptgående fartøy. Innseilingen til Røst er stedvis smal og en er nødt til å gjøre flere manøvreringer, noe som gjør den uforholdsmessig risikabel. Vær fra sør og sørvest blir beskrevet av brukere som mest utfordrende, både i innseiling og for roligheten i havna. Analyser gjort av Norconsult viser at de høyeste bølgene i en hundreårsreturperiode vil treffe havna som følger av ekstremvær fra vest og stormflo. Under en slik situasjon vil mange av de holmer og skjær, som i en normal situasjon bryter bølger, være under havnivået, og bølger vil nå helt inn i havna.
Hvilke faktorer vil kunne påvirke problemet over tid?	Utvikling i fartøy størrelse er det største faktoren til problemene på Røst. Klimautviklingen vi står ovenfor i fremtiden peker også på en høyere vannstand, noe som vil eksponere Røst havn ytterligere. Ekstremvær vil også kunne gjøre store ødeleggelser om havnebassenget ikke blir skjermet.

4 Mål

4.1 Samfunns mål

Bedre fremkommeligheten for fartøy til havn. Redusere risikoen for ulykker i innseiling og havn, samt bidra til effektivisering av sjørelaterte næringer. Bedre miljø i havna og redusere utslipp fra fartøy.

4.2 Effektmål

Den effekten en ønsker at et tiltak i Kjøllefjord fiskerihavn skal ha for å imøtekomme samfunns målet er:

- Bedret fremkommelighet
 - Fartøy med større dybde kan anløpe
 - Mindre ventetid til havn/drivstofforbruk
- Redusere risiko for ulykker i innseiling og havn/miljøutslipp
 - Dypere led gir mindre risiko for grunnberøring med fartøyskader/miljøutslipp
 - Bedre innseilingsforhold vil øke regulariteten til ferga
- Bedre effektivitet for sjørelaterte næringer
 - Fiskemottak: Større og mer regelmessig råstofftilgang gjennom året
 - Bidrar til å trygge og øke havnebasert sysselsetting, særlig innen fiskeri
 - Utdyping muliggjør ny/utvidet bruk av næringsarealer langs havnebassenget
- Øke roligheten i havna

- Bedrer liggeforholdene i havna
- Skjerme havna mot ekstremvær

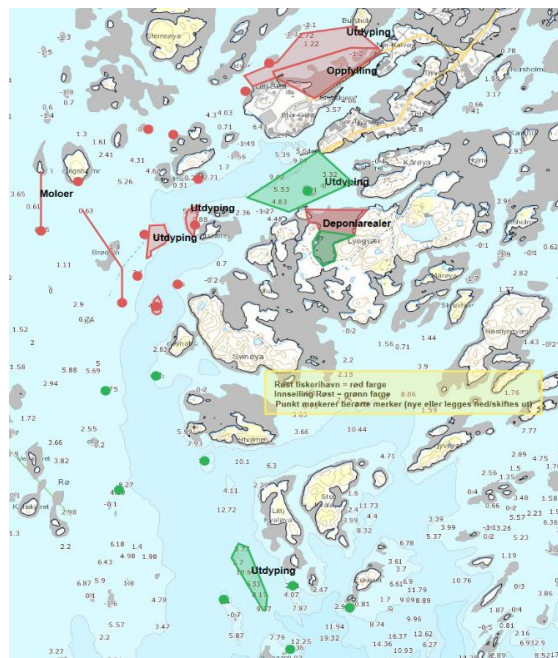
5 Tiltak

5.1 Beskrivelse av tiltaket

Det planlegges utdyping av innseilingen for å få en bredere og rettere seilingsled med tilstrekkelig dybde. I alt syv grunner skal sprenges ned. Flere nye merker skal opp, noen skal fjernes og andre skal fornyes. Det vil også etableres et viktig snuareal ved fergeleie, hvor blant annet grunnene nord for Lyngvær skal fjernes.

Videre planlegges etablering av liggehavn på 35 000 kvm nord for Glea. Dette tiltaket innebærer fjerning av 175 000 kubikk med fjell og løsmasser og etablering av strandkantdeponi som skal legge til rette for nye næringsareal for kommunen.

Det planlegges også to nye moloer for å skjerme havna. Foreløpige utregninger viser 150 000 kubikk med stein og en lengde på totalt 790 meter.



Figur 6: Oversiktskart med ulike tiltak planlagt i Røst fiskerihavn.

5.2 Planleggingsstatus

Røst prosjektet kom med i NTP for første gang i 2014 og har vært i gjeldende NTP siden. For NTP 2022-2033 ble prosjektet tatt med som et innseilingprosjekt, planlagt oppstart er i 2026. I innværende NTP blir prosjektet presentert med følgende justeringer:

Tidligere farledstiltak og deler av fiskerihavnetiltak sees i sammenheng. Utdyping, utfylling og navigasjon ved planlagt nytt fiskerihavneavsnitt utgår fra opprinnelig prosjekt. Må justeres nærmere i videre utredning, deriblant behovet for etablering av to skjermingsmoloer i innseilingen.

Ettersom Kystverket har fått tilbake ansvaret for fiskerihavner vil Røst prosjektet videre bli vurdert som Røst fiskerihavn. Planleggingen vil derfor innebære både innseiling og havnebasseng, inkludert skjermingsmoloer og liggehavn.

6 Usikkerhet

Det er flere faktorer som bidrar til usikkerhet ved investeringer i havner der fiskerinæringen er til stede. Videre utredning vil forsøke å avdekke i hvilken grad usikkerheten påvirker den enkelte havn. Under er en punktvis oversikt på usikkerhetsfaktorer som kan påvirke lønnsomheten av en investering i en havn.

- Strukturering av fiskeflåten, styres i stor grad av regulatoriske bestemmelser og aktørenes tilpassing til disse. I 2023 er det ventet at regjeringen legger frem en ny kvotemelding. Utformingen av kvotemeldingen og vil ha betydning for fremtidens fiskeflåte.
- Næringsstrukturen i en havn har betydning for lønnsomheten til et tiltak. For flere havner er det kun en eller et fåtall aktører i havna.
- Klima og miljø
 - Fiskebestander på vandring pga. klimaendringer – hvor fort bestandene beveger seg og om «nye» bestander flytter
- Teknologi
 - Sjø og land
 - Infrastruktur til havn – kraft
 - Nye drivstoffteknologi
- Befolkningsutvikling og bosettingsmønster
 - Sentralisering og aldrende befolkning er en utvikling som fremstår som relativ sikker. Hvordan dette vil påvirke aktiviteten i havner er usikkert.
- Rammebetingelser
 - Praktisering av §6 i Havne og farvannsloven av 2020 basert på Samferdselsdepartementets tolkningsuttalelse av 1.10.2020.
<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/-6---havne--og-farvannsloven--6--ansvar-for-utbedringer-i-farvannet/id2767314/>.
 - Det forutsettes at utbedringer i farvannet er i tråd med konkurranseloven og det generelle statsstøtteregelverket.

7 Referanser

Fiskdir. (2023). *Fiskeridirektoratet*.
Menon. (2021). *Menon Economics*.
SNL. (2023). *Store norske leksikon*.
SSB. (2023). *Statistisk sentralbyrå*.
Menon Economics (2022). *Script havnenotat*.



KYSTVERKET

<https://www.kystverket.no>
post@kystverket.no

Sentralbord: 07847

Postadresse: Kystverket, p.b. 1502, 6025 Ålesund