



KYSTVERKET

# **Annen beslutningsrelevant informasjon om fiskerihavner**

September 2023

Supplement til supersidene

## **Innholdsfortegnelse**

Fiskerihavner – annen beslutningsrelevant informasjon .....	3
Andenes fiskerihavn, Andøy kommune, Nordland fylke .....	6
Kalvåg fiskerihavn, Bremanger kommune, Vestland fylke .....	10
Kjøllefjord fiskerihavn, Lebesby kommune, Troms og Finnmark fylke .....	16
Røst fiskerihavn, Røst kommune, Nordland fylke.....	20
Vardø fiskerihavn, Vardø kommune, Troms og Finnmark fylke .....	25
Værøy fiskerihavn, Værøy kommune, Nordland fylke .....	29
Årviksand fiskerihavn, Skjervøy kommune, Troms og Finnmark fylke .....	33

## **Fiskerihavner – annen beslutningsrelevant informasjon**

Prioriteringsoppdraget viser til at annen beslutningsrelevant informasjon knyttet til det faglige prioriteringsarbeidet også skal presenteres. Intensjonen er å få faglige råd til prioriteringsarbeidet som er gjennomsiktede, strukturerte og godt egnet for fremstilling for beslutningstakerne. Dette notatet gir en kort beskrivelse av mål og tiltak, samt planstatus, for fiskerihavner som inngår i prioriteringsoppdraget i. Notatet er å regne som et supplement til supersidene og utredningsnotatene for fiskerihavnene som ble levert sammen med prioriteringsoppdraget 31. mars. Notatet inneholder beskrivelse av beslutningsrelevante forhold knyttet til samfunn og næringsliv rundt havna, trafikksituasjon, fiskeri og andre relevante forhold.

Kystverket vil fortsette å arbeide med utredning av fiskerihavner, herunder metodikk for å skaffe det mest hensiktsmessige beslutningsgrunnlaget gjennom faglige og objektive kriterier for fiskerihavner. Samarbeid med fiskeridirektoratet blir aktuelt i denne sammenhengen, og Kystverket har tatt initiativ til et slik samarbeid.

### ***Fiskerihavnetiltak og overordnet samfunnsmål***

Det felles, overordnede samfunnsmålet for fiskerihavnetiltakene som lagt til grunn for dette notatet er å sikre videre utvikling av fiskeriavhengige kystsamfunn. Blant annet skal bedre fremkommelighet for fartøy, redusert risiko for ulykker og økt effektivitet og kapasitet i fiskerihavnene bidra til å bevare og styrke lokal og regional verdiskaping, sysselsetting og bosetting. Fiskerihavnene skal effektivt kunne betjene fiskeflåten, gods fartøy og andre aktuelle fartøy som trafikkerer havnene. Miljøet i havnene skal bedres og utslipp fra fartøy reduseres.

### ***Generelt om betydningen av fiskerihavner***

Fiskerihavneutbygging i statlig regi har foregått siden siste halvdel av 1800-tallet. Begrepet fiskerihavn har vært koblet til steder hvor staten har foretatt investeringer i infrastruktur som molokonstruksjoner, kaier og utdypingsarbeider<sup>1</sup>. Kystverket har i dag 333 næringsaktive fiskerihavner i sin portefølje per 14.10.2022, inkl. fiskerihavner som ble overført tilbake til Kystverket fra 01.01.2023. De fleste fiskerihavnene er bygget mellom 1900 og 1980-tallet, men det er også bygd noen i ettertid.

De næringsaktive fiskerihavnene bidrar til den desentraliserte havnestrukturen langs norgeskysten. Et geografisk spredt havnetilbud begrenser behovet for veitransport, gir lavere transportkostnader for næringslivet og reduserer de samfunnsøkonomiske kostandene forbundet med transport. I tillegg bidrar fiskerihavner til infrastruktur som kan brukes til andre formål, herunder evakuering og tilførsel av forsyninger.

Fiskerihavnene skal også sikre videre utvikling av fiskeriavhengige kystsamfunn.<sup>2</sup> Flere fiskerihavner har funksjoner for andre deler av samfunnet enn fiskerinæring og annen sjørettet næringsaktivitet. Fiskerihavnene skal bygge opp under nordområdepolitikken og bidra til verdiskaping, bosetting og arbeidsplasser langs hele kysten. Gode havner sikrer rolig sjø i havnebasseng og muliggjør bruk av tidligere eksponerte landarealer til etablering av næringsvirksomhet og boligbygging. På regionalt nivå skal fiskerihavnene ses som et knutepunkt som skal bidra til både samferdsels- og næringsutvikling. I tillegg har mange fiskerihavner en tilleggsfunksjon ved at de rommer annen type sjøfart som passasjertransport, og sjørettet virksomhet innen annen type gods og turisme. Her har også

---

<sup>1</sup> NOU 1990: 29 (1990) *Norsk fiskerihavnplan (NFHP)*. Fiskeridepartementet.  
[https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb\\_digibok\\_2007112204014?page=29](https://www.nb.no/items/URN:NBN:no-nb_digibok_2007112204014?page=29)

<sup>2</sup> <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/hurdalsplattformen/id2877252/>

behovet endret seg siden mange av havnene i sin tid ble bygd. En del fiskerihavner har i dag utfordringer eksempelvis med manglende dybde, manglende kapasitet både i sjø og/eller på land, og trange og vindutsatte innseilinger. Mange fiskerihavner er ikke tilpasset utviklingen innen fartøystørrelse både på fiskefartøy og for transport av fisk.

For å kunne ha tilfredsstillende samfunnsikkerhet og beredskap og utnytte ressursgrunnlaget i landsdelen er det vesentlig at folk ønsker å bo der. Videreutvikling av infrastruktur langs kysten og ved havner er av særlig betydning, for å sikre videre bosetting. I mange kystsamfunn er en stor andel sysselsatt i fiskerinæringa og i annen sjøbasert næring, og bosettinga er knyttet til næringsaktiviteten.

### **Fiskeri**

Fiskeriene har stor betydning for verdiskaping og sysselsetting. Fiskerinæringen er representert i hele landet, men det er i Vest- og Nord-Norge at sjømatproduksjonen har størst betydning for verdiskaping og sysselsetting. I 2021 ble det generert netto verdiskaping på 21.4 milliarder fra fiskeriene. Sysselsettingseffektene fra aktiviteten fisket i 2021 var 18 800 sysselsatte, herunder 10 700 direkte i fiskeriene, mens 8 100 jobber i leverandørsjiktet.<sup>3</sup>

Fiskeriet er dynamisk og har forandret seg med tiden og utviklingens gang. I tillegg har klimaendringene, ismelting og en stadig økende havtemperatur betydning for marine arters levesett og vandringsmønster. Det ses stadig tendenser til at arter trekker nordover for å imøtekomme/oppfylle sine økologiske preferanser/behov. En kartlegging Havforskningsinstituttet har gjort, viser at flere fiskearter forflytter seg nordover fire ganger raskere enn beregningene til FNs klimapanel. For å møte endringer i fiskeriene, er det av betydning å opprettholde, og styrke en viss grad av fiskerihavnstruktur geografisk sett.

Det er et poeng at næringen betjener et marked for ulike fiskeprodukter, for eksempel Røsts produksjon av tørrfisk. Ulike typer mottaksanlegg og produksjon knyttet til mottak av fisk vil påvirke havnebehov. Her er det alt fra de enkle mottakene som bare videresender levert fangst, til større pelagiske mottak hvor det er gjort betydelige investeringer i anlegg og infrastruktur. Fiskerinæringenes behov og bruk av havner bør utredes nærmere, både for enkelthavner isolert sett, men også på et overordnet nivå der nettverk av havner ses i sammenheng.

### **Klima og miljø**

Satsing på fiskerihavn gir en mulighet for utvikling mot mer bærekraftig fiskeri. Utvikling og utbedring av fiskerihavner kan ha en klimagevinst, dersom det tilrettelegges for grønn infrastruktur. Flere rapporter peker på et potensial for å elektrifisere sjøfarten, i første omgang kortere seilaser. Det er i tillegg en økning i ladbare batteriers kapasitet, som muliggjør batteridrift for større skip. Forutsigbarhet for de som skal investere i nye båter er relevant i denne sammenheng. For å gjøre investeringer må tilstrekkelig infrastruktur være til stede. Det kan vurderes å opprette grønne, fiskerikorridorer som legger til rette for en karbonfri kystnær fiskeriflåte. Mange fiskefartøy innenfor den mindre flåten forflytter seg mellom havner langs kysten under ulike fiskerisesonger. Utbygging av standardiserte løsninger og nett-tilgang vil kunne være aktuelt. Etablering vil kreve samarbeid mellom ulike sektoreter og aktører, og kunnskapsinnhenting både når det gjelder mulige løsninger og rammevilkår.

---

<sup>3</sup> Ringvirknings- og verdiskapingsanalyser i norsk sjømatnæring 2020–2022 (fhf.no)

### ***Samfunnssikkerhet og beredskap***

Fiskerihavnene spiller en rolle for *suverenitetshevdelse*, herunder beskytte og opprettholde kontroll over eget territorium. Videre spiller fiskerihavnene en rolle for *totalforsvarets* evner, herunder særlig det sivile samfunns kapasitet til å understøtte det militære. Sjøveien sikrer det norske samfunnet nødvendig robusthet, redundans og restitusjonsevne i hele krisespekteret. Det vises her til DSB AKS 2019. Videre spiller havnene en nasjonal rolle for *selvforsyningsgraden*. Særlig i en situasjon med internasjonal usikkerhet vil Norge være mer avhengig av nasjonale matressurser.

### ***Kultur og sjøsamiske rettigheter***

Kystnært fiskeri har en tusen år lang kultur i Norge og fiskerihavnene spiller en viktig rolle i å opprettholde kystnært fiskeri som kulturbærer. Flere fiskerihavner har i tillegg betydning for sjøsamenes utøvelse av sin kultur, spesielt fra Nordland og lenger nord. Mange samer har lange tradisjoner med fiske og har rett til å utøve sin kultur. Dette kan legges til rette for gjennom å bevare og videreutvikle dagens fiskerihavner. Disse rettighetene er nedfelt både i Grunnloven, av internasjonal rett som Norge har sluttet seg til og ulovfestet rett.

### ***Tilskudd til kommunale fiskerihavner***

Kystverket har gjennom mange år gitt tilskudd (post 60) til tiltak i fiskerihavnene langs kysten. Formålet med støtteordningen har vært å stimulere kystkommuner til utbygging og utbedring av infrastruktur i fiskerihavner. De kommunale fiskerihavnetiltakene har vært viktige statlige bidrag i prosessen med å bedre rammebetingelsene for fiskerinæringen i kommunene. Det har vært stor interesse for tilskuddsordningen, og Kystverket registrerer at behovet framstår langt større enn tilskuddsordningens økonomisk rammer.

## Andenes fiskerihavn, Andøy kommune, Nordland fylke

Andenes ligger på nordenden av Andøya og er et fiskevær, tettsted og administrasjonssenter i Andøy kommune, Nordland fylke.

### Dagens situasjon

Skipstrafikken til Andenes havn er sterkt knyttet til fiskerinæringen, der hovedmengden av anløpene er landinger av fisk. Det anløper også noen lasteskip, primært knyttet til leveranser til/fra fiskemottakene.

### Problembeskrivelse

Selv om beliggenheten til Andenes havn trekkes frem som en fordel på grunn av kort vei til gode fangstfelt, kan den også være en ulempe for havnen. Havna har liten naturlig skjerming mot sjø og vær. Det er derfor bygget et omfattende moloanlegg rundt havnen. For liten dybde, og eksponering mot bølger og vind, gjør innseilingen krevende for større fartøy, men også for mindre fartøy. Dybden er for liten til å betjene dagens fiskeflåte. To grunner ligger der innseilingen har en retningsendring. Grunnene begrenser manøverarealet og har gjentatte ganger medført grunnstøtinger. Stor sandvandring gir også behov for vedlikeholdsmudring.

### Tiltaksbeskrivelse

Tiltaket omfatter både forlengelse av moloer og utdypinger i Andenes havn. Børingmoloen skal forlenges for å begrense sandvandring og bølgepågang. Innseilingen fra havna i nord fjernes. Dette gir en god passasje mellom østre og vestre del av havna. I indre vestre havn bygges tre mindre moloer og deler av eksisterende molo fjernes for å sikre roligheten i denne delen av havna. I østre havn er det påvist forurensede bunnsedimenter i de øverste lag. Disse massene skal plasseres i et egnet deponi. Øvrige masser som løsmasser og fjell skal benyttes som fyllmasse og plasseres i utfyllingsområder regulert til fiskebruk/fiskeindustri og annen sjørettet industri. Både østre havn og innseilingen skal utdypes.

Figur 1: Oversikt over det planlagte tiltaket i Andenes



### Effekt- og resultatmål

Innseilingsforholdene til havna skal utbedres slik at denne oppfyller farledsnormens krav til sikkerhet. Hovedinnseilingen skal skjermes mot bølger og sandvandring, og dybden i

innseiling i Østre havn skal økes. Seilingskorridoren mellom østre og vestre havnedel skal bedres, slik at trafikken mellom havnedelene kan avvikles på innsiden av moloanleggene. Det skal tilrettelegges for etablering av liggekaier og næringsareal. Det skal også ryddes opp i forurensede sedimenter på sjøbunnen.

### **Planstatus/modenhhet**

Prosjektet er i NTP 2022-2033 prioritert med oppstart i første planperiode. Prosjektet er i avsluttende planleggingsfase og var kategorisert med gul modenhhet i Kystverkets porteføljeprioritering i 2023. Prosjektet er tilnærmet klar for utlysning, men skal gjennom KS2-prosess høsten 2023.

### **Næringsmessige forhold**

Det ble i gjennomsnitt landet 2 840 tonn fisk i Andenes havn mellom 2016 og 2021. Landingene baserte seg i hovedsak på torsk og sei, med et mindre innslag av blåkveite, lange og uer. Det er betydelige variasjoner fra år til år, både i landet volum og i innbyrdes fordeling mellom sei og torsk, selv om torsk gjennom hele perioden bortsett fra i 2020 har stått for hoveddelen av fangsten. Årlig landet volum er mer enn doblet fra 2016 til 2021, grunnet økte torske- og særlig seilanding.

Det har i perioden 2015 – 2020 vært en positiv utvikling i antall ansatte, omsetning og verdiskapning for selskapene i fiskerirelaterte virksomheter i havneområdet. I følge Menons kartlegging av næringsaktivitet i og rundt havnen var det i 2020 sysselsatt 180 personer i havnedriftsrelaterte næringer. Aktivitetene er tilknyttet produksjon av fiskeolje, saltfisk, tørrfisk og klippfisk på fiskebrukene og fiskemottak samt skipsreparasjon.

SSBs statistikk over sysselsatte personer etter arbeidssted fordelt på kommunenivå viser at næringsgruppene “10 Næringsmiddelindustri” tilknyttet “Bearbeiding og konservering av fisk, skalldyr” samt “03 Fiske, fangst og akvakultur” per 4.kvartal 2022 sysselsatte til sammen 195 personer eller 9,2 prosent av arbeidsstyrken i Andøy kommune. I 2008 utgjorde også sysselsettingen i disse næringsgruppene til sammen 9,2 prosent av arbeidsstyrken.

### **Samfunnmessige forhold**

Utviklingen i antall fiskere på blad B (hovedyrkesfisker) i kommunen har vært nedadgående gjennom mange år. Dersom en ser på antallet fiskere på blad B for hhv. 40, 30, 20 og 10 år siden samt per i dag viser tallene hhv. 321, 249, 237, 159 og per i dag (august 2023) 102 fiskere.

Befolkningsutviklingen siste 25 år viser at kommunen har hatt befolkningsnedgang fra 5854 innbyggere i 1998 til 4577 innbyggere i 2023, noe som tilsier en befolkningsnedgang på 21,8 prosent i løpet av perioden.

### **Trafikkmessige forhold**

Det har vært en liten vekst i AIS-registrerte anløp til havna i perioden fra 2015 til 2020, fulgt av en sterk vekst fra 2020 til 2021, hvor antallet havneanløp økte med 253 prosent. Totalt var det 38658 havneanløp til Andøy i 2021, fordelt på 335 skip. Største del av denne trafikken, 21628 anløp, var i fartøykategori “ukjent”. Generelt sett er det mer sannsynlig at disse er små skip og særlig små fiskefartøy ettersom det er dårligere AIS-dekning på disse.

Av fartøyene med kjent fartøygruppe utgjorde fiskefartøy 14789 havneanløp eller 87 prosent av anløpene i 2021. Fartøygruppen “fiskefartøy” har hatt sterkest utvikling av fartøy med kjent fartøygruppe, med trafikkøkning på 121 prosent i perioden 2015 – 2021. Også fartøykategori “stykkgoods-/roro-skip”, “passasjerskip/roro” og “andre servicefartøy” hadde vekstrater på hhv. 95, 72 og 64 prosent i perioden. 89 prosent av anløpene i havnen av fartøy med kjent fartøygruppe ble i 2021 gjort av skip på mellom 0-30 meter.

Utviklingen i anløp av fiskefartøy fordelt på lengdegrupper for tidsperioden 2015 – 2021 viser at relativ andel av trafikken i denne fartøygruppen har økt for lengdegruppene 10-15 og 30-50 meter mens lengdegruppene 1-10, 15-30, 50-70 og 70+ har fått en mindre relativ andel av trafikken i perioden.

### **Samfunnssikkerhet**

Andenes er etter 3R-metoden vurdert til å være et tiltak med regional verdi. Etter at det planlagte tiltaket er gjennomført i Andenes havn kan flere skip legge til i stedet for å gå til havnene i Bodø eller Harstad. Endringen kan bety at norske og allierte forsvarsstyrker kan benytte havneanlegget i større grad under øvelser. Det vil gi nærhet til operasjonen og forenkling av logistikk og understøttelse.

Kategori	Omfang	Verdi	Konsekvens	Samlet virkning
Robusthet	Stort positivt	Regional	+++	Middels positiv
Redundans	Liten positivt		+	
Relevans	Middels positivt		++	

Tiltaket gir også økt tilgang på liggeplasser for fiskebåter og forbedret fremkommelighet og manøvreringsrom. Det kan gi bedret komfort for mannskap, og redusert sannsynlighet for skade på båt og mannskap ved forflytting til eller fra kai.

Samlet sett har vi vurdert at tiltaket vil gi et stort positivt bidrag til "robusthet" knyttet til forbedringer i fremkommelighet, regularitet, forebygging av ulykker og bl.a. skjerming mot vær og vind. Ny og forbedret merking bidrar til noe økt redundans. I et samfunnssikkerhetsperspektiv vurderes investeringstiltaket til å ha middels positiv konsekvens.

### **Regionale prioriteringer**

Nordland fylkesting har i sin høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2025-2036 fra 12. juni 2023<sup>4</sup> uttalt at Andenes fiskerihavn bør prioriteres og gjennomføres i henhold til framdriften som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2022-2033, jf. vedtakspunkt 1 og 13 i høringsuttalelsen. Andenes fiskerihavn er dermed høyt prioritert av fylkestinget. Videre uttaler fylkestinget på generelt grunnlag at de «forventer betydelig økt innsats og tempo i planleggingen av fiskerihavnene, og som muliggjør rask oppstart og gjennomføring» og at de ønsker et «storstilt fiskerihavnloft som sikrer fiskerihavner med næringsmessig betydning trygge innseilingsleder og nødvendig skjerming, dybder og kaianlegg med tilhørende fasiliteter».

### **Nettverksforhold**

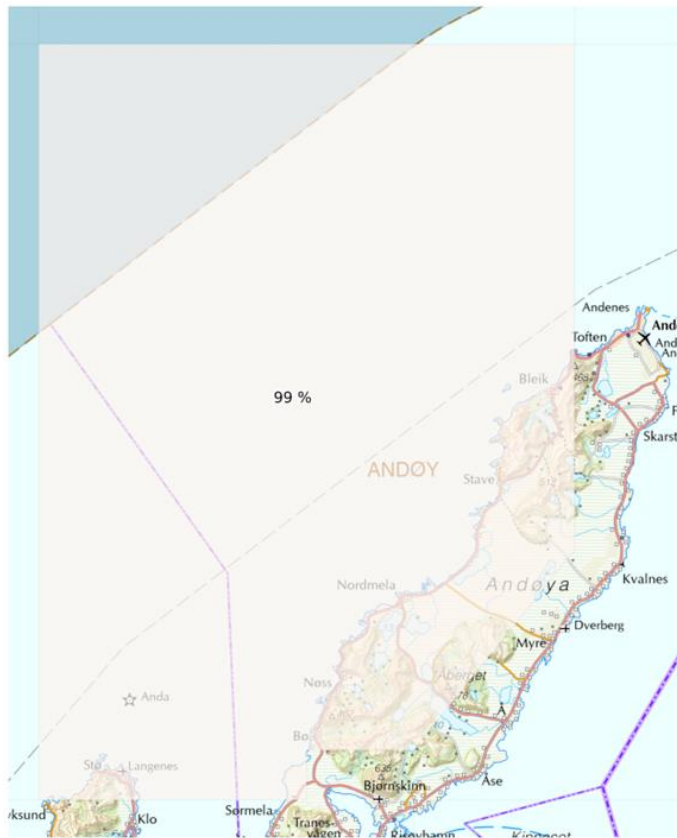
Andenes havn ligger tett på fiskefeltet på vest-nordvestsiden av Andøya som i 2021 stod for 99 prosent av samlet leveranse eller 2 810 tonn fisk til havnen. Det er flere havner med fiskebruk/fiskemottak i området; Bleik Fisk AS på Bleik, Gunnar Klo AS på Stø med flere.

---

<sup>4</sup> [Nordland fylkestings høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2025-2036 \(lenke\).](#)



Figur 2: Kart over fangstfelt som leverer til Andenes fiskerihavn



## Kalvåg fiskerihavn, Bremanger kommune, Vestland fylke

Kalvåg er et tettsted i Bremanger kommune i Vestland fylke, som er lokalisert på øya Frøya ytterst mot storhavet i vest.

### Dagens situasjon

Kalvåg er et typisk fiskerisamfunn, hvor det meste av næringsaktiviteten er knyttet til fiskeri- og sjømatnæringen. Det er to fiskemottak på Kalvåg som blant annet benyttes av fartøyene som har hjemmehavn i Bremanger. Kalvåg er en fiskerihavn med mange private kaianlegg og relativt få tilgjengelige liggeplasser for kystfiskefartøyene.

### Problembeskrivelse

Den generelle økningen i størrelse på kystfiskefartøy har resultert i at den tidligere liggehavnen i Kalvåg er blitt for liten og ineffektiv. I tillegg har den voksende turistnæringen i Kalvåg medført behov for ytterligere liggeplasser til fritidsflåten i det samme havneområdet.

I påvente av ny fiskerihavn har fiskerne benyttet seg av midlertidige liggeplasser nord i vågen. Her er det imidlertid få liggeplasser, noe som skaper logistikkutfordringer for fartøyene. Problemet forsterkes ved dårlige værforhold og i perioder med høy aktivitet, både fordi enkelte av liggeplassene er dårlig skjermet og fordi flere fartøy må ligge fortøyd inntil hverandre under sesongfiske. Springflo om høsten og vinteren i Kalvåg gir utfordringer for fartøy som ligger til kai på nordsiden vågen. Når sjøen stiger over 200 cm LAT, fører det til oversvømmelse. Fiskerne må da bruke tid til å enten være på vakt for å beskytte båtene sine eller flytte dem til sørsiden av havnen. Fartøyene kan da ikke ligge trygt uten tilsyn.



Figur 3.: Oversiktskart over Kalvåg

Mangel på liggeplasser legger også begrensninger på mulighetene for utvikling i fiskerihavnen, ettersom man da vil ha høyere terskel for å etablere seg som fisker i Kalvåg. I tillegg til mangel på liggeplasser, er det i dag lite tilgjengelig næringsareal for maritim virksomhet knyttet til fartøysdrift i havnen. Flere fiskere oppgir at de i dag har redskapsboder i tettstedet Bremanger som følge av manglende plass i Kalvåg. De må da gå med fiskefartøyene relativt hyppig til og fra Kalvåg for å skifte redskap mellom de ulike fiskeperiodene.

Fiskemottaket i Kalvåg opplever utfordringer knyttet til leveranse av fangst ved at for få kaiplasser kan føre til ventetid ved levering. Ved sørøstlig sterk vindretning er dette spesielt problematisk ettersom kystfiskeflåten må flytte fra nordsiden av havnen til mottakskaien.

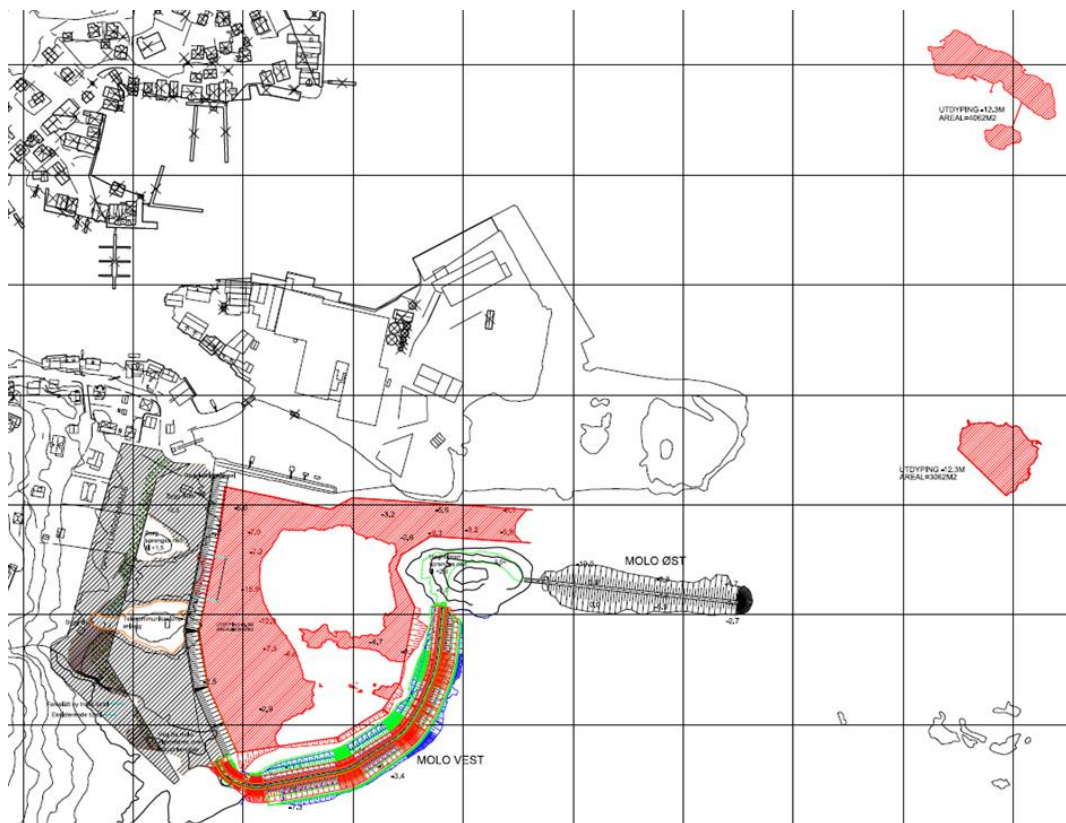
I tillegg gjør enkelte grunne partier i innseilingen at store fartøy som anløper fiskemottaket kan ha utfordringer i innseilingen. Dette inntreffer spesielt i situasjoner med lavvann.

### **Tiltaksbeskrivelse**

Konseptet i Kalvåg har som mål å etablere en ny liggehavn for kystflåten. I tillegg prosjekteres det trafikksikkerhetstiltak i innseilinga til Kalvåg. Prosjektet i sin helhet består av følgende fire tiltak:

1. Utdyping av fremtidig havnebasseng og innseiling (-6.3m) sør for Kalvøya. Dette innebærer utdyping av om lag 58 800 fm<sup>3</sup> masser, hovedsakelig berg.
2. Molo fra Hegreneset ut til Høgholmen. Behov for steinmasser i moloen er om lag 70 000 m<sup>3</sup>.
3. Molo parallelt med og sør for innseilingen til sjarkhavna. Behov for steinmasser i moloen er om lag 38 500 m<sup>3</sup>.  
To grunner i innseilingen til Kalvåg (utenfor den nye sjarkhavna) utdypes til - 12 meter. Dette innebærer utdyping av om lag 15 000 fm<sup>3</sup> masser (berg).
4. Masser fra utdypingstiltakene benyttes til utfylling av fremtidige næringsarealer på vestsiden av den nye sjarkhavnen. Det nye næringsarealet vil få et areal på om lag 12 000 m<sup>2</sup>
5. Tiltaket inneholder også etablering av åtte nye navigasjonsinnretninger i innseilinga til Kalvåg og i innseilingen til den nye sjarkhavnen

*Figur 4: Illustrasjonskart over planlagte tiltak*



Konseptet legger opp til en etablering av liggehavn for den mindre kystflåten (Fartøy opp til 25m). Med prosjektert utforming og plassering av molo vil det kunne etableres et sted mellom 20-30 liggeplasser inne i området. I tillegg vil prosjektet muliggjøre etablering av fiskerhavnebasert næring på landsiden.

Alternativt konsept for etablering av liggehavn i Kalvåg er ikke vurdert i forprosjektfasen. Dette alternativet ble ikke tatt med videre fordi sjarkhavnens utforming ikke tilfredsstilte behovet for antall liggeplasser.

### **Effekt- og resultatmål**

De foreslåtte tiltakene i tiltakspakken vil løse utfordringene som Kalvåg opplever i dag med mangel på liggeplasser for sjarkflåten og næringsareal for maritim virksomhet. I tillegg vil tiltakspakken gjøre innseilingen tryggere for store fartøy som anløper fiskemottaket i Kalvåg. Tiltakene vil dermed heve attraktiviteten til Kalvåg som fiskerihavn. Det betyr at tiltakene kan gjøre det mer attraktivt for fiskere å etablere seg som fisker i Kalvåg, enten på permanent basis eller i høysesongene. Det betyr igjen at tiltakene kan føre til at det landes mer fangst i Kalvåg, blant annet nye fartøy som etter tiltak vil velge å bruke liggehavnen.

Det er generelt få liggeplasser i Kalvåg, og dette gjør at flere fartøy som lander fisk i Kalvåg, har en liggekai andre steder enn i Kalvåg. Flere av disse oppgir til kommunen at de ønsker å ligge i Kalvåg, og vil ligge der hvis det bygges en ny liggehavn. For de fartøyene som ligger andre steder eller har redskapsboder andre steder enn Kalvåg, medfører dette økte kostnader. Å bygge en ny liggehavn i Kalvåg vil dermed redusere tids- og distanseavhengige kostnader fordi den tilrettelegger for både nye redskapsboder og liggeplasser i Kalvåg.

Kortere reisetid fra fiskefeltet kan gjøre det rasjonelt å velge Kalvåg. Tiltakene kan være utløsende for dette.

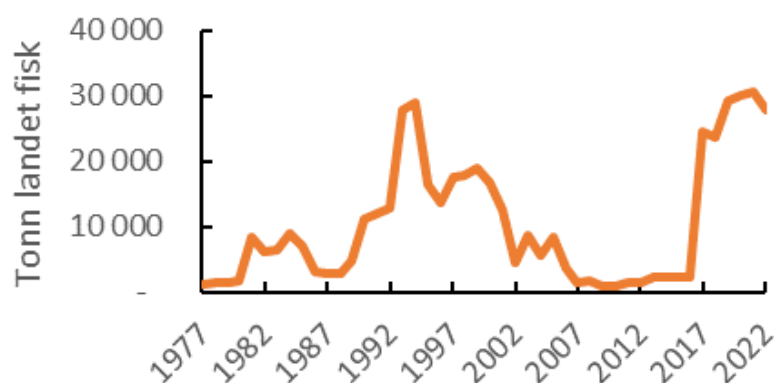
### **Planstatus/modenhet**

Prosjektet er prioritert i NTP 2018 – 2029 med oppstart i andre planperiode. Prosjektet ble ikke ført med videre i NTP 2022 – 2033 ettersom fylkeskommunene i denne perioden overtok ansvaret for fiskerihavneutbyggingen. Prosjektet er i avsluttende planleggingsfase.

### **Næringsmessige forhold**

Det var totalt 4587 anløp til Kalvåg i 2021 fordelt på 467 fartøy. Det ble i gjennomsnitt landet 27899 tonn fisk i Kalvåg mellom 2016 og 2022. Landingene baserte seg i hovedsak på norsk vårgytende sild og nordsjøsild hvor norsk vårgytende sild representerer 54 prosent av all landet fisk i 2022, mens det har vært levert en mindre mengde av sei, makrell og havbrisling.

Figur 5: Totalt landet fisk

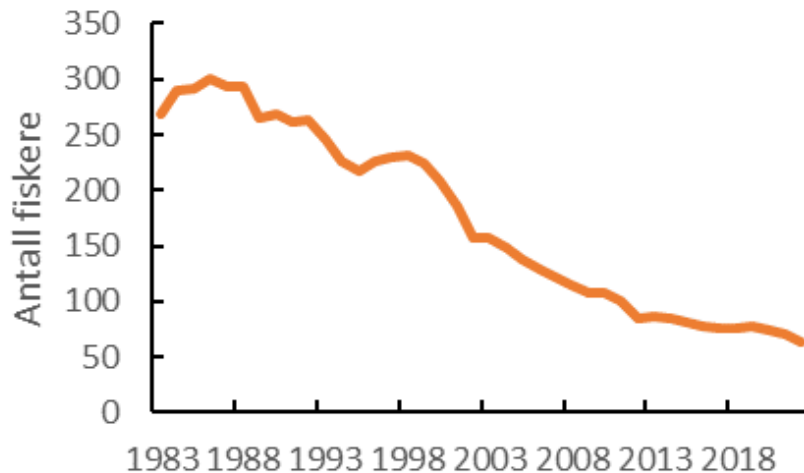


Det er flere ulike aktører innen havnerelatert næring i Kalvåg. Det er identifisert 2 fiskemottak, hvorav Pelagia Kalvåg AS (Omfatter også hvitfiskmottaket Brødrene Larsen) er det største med 113 ansatte etterfulgt av Sjøprodukt AS med 20 ansatte. Servicebedriften Hydraulikk og motor AS holder også til i havna med 3 ansatte.

### **Samfunnsmessige forhold**

Kalvåg er et tettsted og fiskevær i Vestland fylke, i Bremanger kommune. Tettstedet har om lag 420 innbyggere, hvor de fleste bor i eller omkring havnen. Kommunen har hatt en befolkningsnedgang fra 3890 innbyggere i 2015 til 3521 i 2022.

Figur 6: Antall fiskere



SSBs statistikk over sysselsatte personer etter arbeidssted fordelt på kommunenivå viser at næringsgruppene "10 Næringsmiddelindustri" tilknyttet "Bearbeiding og konservering av fisk, skalldyr" samt "03 Fiske, fangst og akvakultur" per 4.kvartal 2022 sysselsatte hhv. 7.15 prosent og 6.77 prosent av arbeidsstyrken i Bremanger kommune. I 2008 utgjorde sysselsettingen hhv. 8.31 prosent og 4.43 prosent. Antall sysselsatte i kategori 03 har blitt redusert med litt over 1 prosent mens det har vært en oppgang på over 2 prosent i kategori 10.

Utviklingen av fiskere på blad B – hovedyrkesfisker i kommunen har vært nedadgående siden 1988 med om lag 300 registrerte fiskere til 59 i 2022.

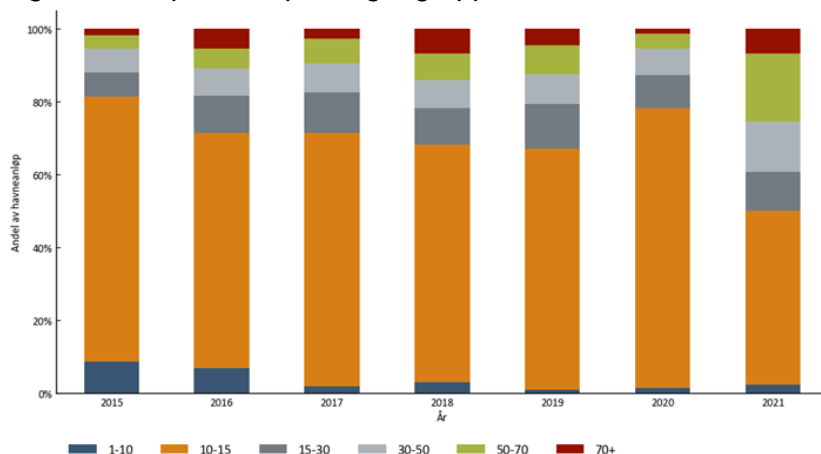
### **Trafikkmessige forhold**

I perioden 2015-2021 har det vært en økning på 30 prosent i AIS-registrert skipstrafikk i Kalvåg fiskerihavn. Totalt var det 4 587 anløp i 2021 fordelt på 467 fartøy.

Den største økningen av skipstrafikk i løpet av perioden har kommet i skipskategorien «Ukjent» etterfulgt av «Fiskefartøy». Dette henger trolig sammen med at en større andel av fartøy som ikke er AIS – pliktig har installert dette i perioden. Kalvåg er en fiskerihavn med to fiskemottak. Flesteparten av fartøyene i skipskategorien «Ukjent» er derfor trolig fiskefartøy under 15 meter.

Anløp av fiskefartøy fordelt på lengdegrupper over tidsperioden 2015-2021 viser en generell utvikling mot lengre fartøy som vist i figuren under hvor lengdegruppene 10-15 samt 50-70 har økt.

Figur 7: Anløp fordelt på lengdegruppe



### Samfunnssikkerhet

Kalvåg er etter 3R-metoden vurdert til å være et tiltak med regional verdi. Tiltaket vil gi økt beskyttelse, samt avlaste eksisterende infrastruktur.

Kategori	Omfang	Verdi	Konsekvens	Samlet virkning
Robust	Middels positivt	Regional	++	Middels positiv
Redundans	Stort positivt		+++	
Relevans	Middels positivt		++	

Tiltaket gir også økt tilgang på liggeplasser for fiskebåter og forbedret fremkommelighet og manøvreringsareal. Det kan gi bedret komfort for mannskap og redusert sannsynlighet for skade på båt og mannskap. En separasjon mellom næring og fritidsbåter kan bedre sikkerheten totalt sett i området. Etablering av nye moloer vil videre skape en naturlig skjerming for industriens infrastruktur på land.

Tiltaket vil gi økt redundans for området knyttet til gods- og personell transport i en situasjon hvor eksempelvis veinettet i området ikke kan disponeres. Ny og forbedret merking vil også bidra til økt redundans.

Samlet sett vurderes tiltaket å bedre fremkommelighet, regularitet, forebygging av ulykker, samt skjerming mot vær og vind. I et samfunnssikkerhetsperspektiv vurderes tiltaket å ha middels positiv konsekvens.

### Regionale prioriteringer

Vestland fylkesting har i sin høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2025-2036 fra 15.juni 2023<sup>5</sup> uttalt at Kalvåg fiskerihavn bør bygges i 2024, med henvisning til at prosjektet var prioritert i investeringsbudsjettet til fylkeskommunen før ansvaret for fiskerihavner ble tilbakeført til Kystverket jf. vedtakspunkt 8 c) i høringsuttalelsen.

### Nettverksforhold

Figur 6 Oversikt over fangstfelt for Kalvåg

<sup>5</sup> [Vestland fylkestings høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2025-2036 \(lenke\)](#).



## **Kjøllefjord fiskerihavn, Lebesby kommune, Troms og Finnmark fylke**

Kjøllefjord er et fiskevær, tettsted og administrasjonssenter i Lebesby kommune. Kjøllefjord ligger innerst i Kjøllefjorden på vestsiden av Nordkinnhalvøya i Troms og Finnmark fylke.

### ***Dagens situasjon***

Kjøllefjorden er vid ytterst i havgapet, og snevrere inn mot Kjøllefjord. Fjordåpningen fanger mye sjø og resulterer i at tungsjø fra vest til nord ledes inn mot havna. Eksponerte områder i havna er i tillegg utsatt for vær og vind. Konsekvensen er at masser vaskes ut og svekker konstruksjoner. Materiell blir ødelagt på både fartøy og kai. Nordsiden av havna er hardest rammet, her er blant annet Lerøys fiskemottak og kystmuseet Foldalbruket lokalisert.

### ***Problembeskrivelse***

Både vindskapte bølger og tungsjø fra vest til nord påvirker sjøtrafikken i havna negativt. I havnebassenget på sørsiden er det dybdeforholdene som begrenser trafikken. Fartøy som stikker dypere enn 4 meter vil ha vanskeligheter ved tilkomst og liggeplasser. De mer eksponerte liggeplassene på sørsiden er også utsatt for bølger og drag, produsert av vær eller refleksjon fra nordsiden. Utformingen og forholdene rundt dagens havn gir ikke tilstrekkelig med liggeplasser. Samlet sett har dette en negativ påvirkning på fiskemottak, fiskefartøy i alle størrelser, turistnæring, fritidsflåte og næring knyttet til fiske eller havnearbeid.

### ***Tiltaksbeskrivelse***

Tiltaket består av to moloer i ytre havn, samt utdypning og utfylling i indre havn. Den nordre moloen strekker seg ca. 150 meter sør-sørvest, mens den søndre moloen strekker seg fra eksisterende molo og ca. 320 meter nordvest. Nordre del av havna skal utdypes ned til -7 meter og søndre del skal utdypes ned til -6 meter.

*Figur 9: Oversikt over tiltak i Kjøllefjord*



### ***Effekt- og resultatmål***

Målet med tiltaket er å bedre fremkommeligheten, slik at fartøy med større dybde kan anløpe havnen og at det blir mindre ventetid ved havnen. Dypere led gir også redusert risiko for ulykker i innseiling og havn. Redusert bølgeenergi vil minke utvasking og potensiell skade på kai og fartøy. Større og mer regelmessig råstofftilgang gjennom året skal bedre effektiviteten



for sjørelaterte næringer, og dermed trygge/øke havnebasert sysselsetting. Utdypning muliggjør også ny/utvidet bruk av næringsarealer langs havnebassenget.

### **Planstatus/modenhet**

I NTP 2022-2033 er prosjektet prioritert med oppstart i første planperiode, men dette gjelder ikke utdypningstiltakene i indre havn. Prosjektet er dermed utvidet siden NTP 2022-2033 fra et innseilingsprosjekt til et fiskerihavnetiltak. Prosjektet er i planleggingsfase og var kategorisert med gul modenhet i Kystverkets porteføljeprioritering i 2023, som tilsier at tiltaket er klart for igangsetting innen om lag to år.

### **Næringsmessige forhold**

Det ble i gjennomsnitt landet 4 896 tonn fisk i Kjøllefjord mellom 2016 og 2021. Landingene baserte seg i hovedsak på torsk, med innslag av hyse og sei samt kongekrabbe. Det er betydelige variasjoner fra år til år, særlig i landet kvantum torsk, selv om torsk gjennom hele perioden har stått for hoveddelen av fangsten. Det har fra 2016 til 2021 vært en økning i årlig landet volum, både torsk, hyse og sei slik at landingen i 2021 var på om lag 7000 tonn.

Det er flere ulike aktører innen havnerelatert næring i Kjøllefjord. Det er identifisert to fiskemottak, Lerøy Norway Seafoods er størst med 43 ansatte deretter følger Coast Kjøllefjord med 19. Vevang AS har 8 ansatte og driver med reparasjon av skip. Det er også en flere aktører som driver med hav- og kystfiske som har sin base i Kjøllefjord. Antall ansatte i selskapene rundt havneområdet er redusert med 9 prosent i perioden 2015 – 2020, mens omsetningen har steget med 70 prosent og verdiskapningen med 63 prosent.

### **Samfunnmessige forhold**

SSBs statistikk over sysselsatte personer etter arbeidssted fordelt på kommunenivå viser at næringsgruppene "10 Næringsmiddelindustri" tilknyttet "Bearbeiding og konservering av fisk, skalldyr" samt "03 Fiske, fangst og akvakultur" per 4.kvartal 2022 sysselsatte til sammen 160 personer eller 29,4 prosent av arbeidsstyrken i Lebesby kommune. I 2008 utgjorde sysselsettingen i disse næringsgruppene til sammen 27,6 prosent av arbeidsstyrken. Det innbyrdes forholdet mellom sysselsetting i næringskategoriene over har endret seg i denne perioden, sysselsettingen i næringsmiddelindustrien i kommunen er redusert fra 13,4 prosent til 5,3 prosent mens sysselsetting i fiske, fangst og akvakultur har steget fra 14,2 prosent til 24 prosent.

Utviklingen i antall fiskere på blad B – hovedyrkesfisker i kommunen har vært nedadgående gjennom mange år, før trenden snudde i 2008, da var det 48 fiskere på blad B i kommunen. Dersom en ser på antallet fiskere på blad B for hhv. 40, 30, 20 og 10 år siden samt per i dag viser tallene hhv. 176, 114, 58, 70 og per i dag 90, hvorav 13 kvinner.

Større landinger av fangst per fisker, prosessering på land og fangsting på kongekrabbe har bidratt til å opprettholde og utvikle sysselsettingen i fiskerinæringen i kommunen over tid.

Befolkningsutviklingen siste 25 år viser at kommunen har hatt befolkningsnedgang fra 1538 innbyggere i 1998 til 1230 innbyggere i 2023, noe som tilsier en befolkningsnedgang på 20 prosent i løpet av perioden.

### **Trafikkmessige forhold**

I perioden 2015-2021 har det vært en økning på 126prosent i AIS-registrert skipstrafikk i Kjøllefjord fiskerihavn. Totalt var det 7963 havneanløp i 2021, fordelt på 282 skip.

Den største økningen av skipstrafikk i løpet av perioden har kommet i skipskategorien «Fiskefartøy», som har økt alle år igjennom hele perioden. Deretter følger skipskategorien «Ukjent». Dette henger trolig sammen med at en større andel av fartøy som ikke er AIS – pliktig har installert dette i perioden. Kjøllefjord havn er en fiskerihavn, og Lerøy Norway

Seafoods har sitt anlegg i havnen. Flesteparten av fartøyene i skipskategori «Ukjent» er derfor trolig fiskefartøy under 15 meter.

Anløp av fiskefartøy fordelt på lengdegruppen over tidsperioden 2015 til 2021 viser en utvikling mot lengre fartøy. Den høyeste trafikkveksten har lengdegruppen 15-30 meter hatt, fra 10 prosent til 25 prosent i perioden. Motsatt har lengdegruppen 1-10 meter falt fra 32 prosent til 10 av anløpene.

### **Samfunnssikkerhet**

Kjøllefjord er etter 3R-metoden vurdert til å være et tiltak med nasjonal verdi. Det vil forbedre liggeforholdene til fiskeflåten, samt forbedre forholdene under lasting/lossing for næringslivet og regulariteten til rutegående trafikk.

Kategori	Omfang	Verdi	Konsekvens	Samlet virkning
Robust	Stort positivt	Nasjonal	++++	Stor positiv
Redundans	Stort positivt		++++	
Relevans	Stort positivt		++++	

Planlagt utdypning vil tilrettelegge havneområdet for mottak av større fartøy og gi forbedret fremkommelighet og manøvreringsareal. Det kan gi bedret komfort for mannskap og redusert sannsynlighet for skade på båt og mannskap, samt ved håndtering av stor og tung industrilast. Fyllingsmasse fra utdypning antas å gi nytt landareal og gi positiv effekt i utvikling av lokalt næringsliv. Det er begrenset og sårbar infrastruktur i området som kan gi konsekvenser for både befolkning og næringsliv hvis veiaksene er utilgjengelige.

Fiskerihavnen har nærhet til fiskefeltene og vil etter gjennomførte tiltak bli mer aktuell som nødhavn ved dårlig vær og uønskede hendelser. Tiltaket vil redusere bølgepåvirkning på fartøy i havnebassenget og redusere skader og vedlikehold av konstruksjoner og fartøy.

Samlet sett vurderes tiltaket å bedre fremkommelighet, regularitet, forebygging av ulykker, samt skjerming mot vær og vind. I et bosetnings- og geopolitisk perspektiv, vurderes verdien av tiltaket som nasjonalt. I et samfunnssikkerhetsperspektiv vurderes tiltaket til ha stor positiv konsekvens.

### **Regionale prioriteringer**

Fylkestinget i Troms og Finnmark har i sin høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2025-2036 fra 13. juni 2023<sup>6</sup> uttalt at «større [...] fiskerihavneprosjekter i fylket i eksisterende NTP videreføres i NTP 2025-36. Dette gjelder [...] fiskerihavnene i Kjøllefjord, Vardø og Årviksand», jf. vedtakspunkt 2. Kjøllefjord fiskerihavn er dermed høyt prioritert av fylkestinget. Videre uttaler fylkestinget på generelt grunnlag at de «krever umiddelbart et betydelig fiskerihavnloft for å sikre fiskerihavner med næringsmessig betydning nødvendig skjerming og dybde i alle fiskerikommuner. Dette er ekstra kritisk for Troms og Finnmark der næringa har størst betydning, og konsekvensen av seks års stillstand fra Kystverket er størst», jf. vedtakspunkt 5.

### **Nettverksforhold**

Pr 2021 var det 46 fiskefelt som leverte fisk til Kjøllefjord havn. De 10 største feltene leverte til sammen 4684 tonn fisk til havnen, eller 95 prosent av samlet leveranse. Kartet under viser fangstfeltene, og hvor stor prosentandel som kommer fra de forskjellige fangstfeltene.

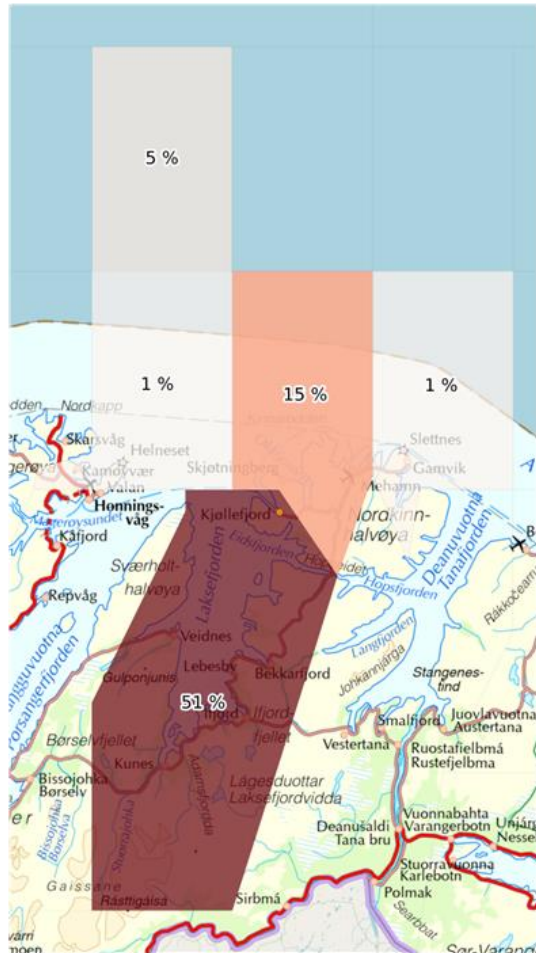
---

<sup>6</sup> [Fylkestinget i Troms og Finnmark sin høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2025-2036 \(lenke\).](#)

Fiskefeltet som leverte mest (51 prosent av samlet leveranse eller 2518 tonn fisk) ligger rett utenfor Kjøllefjord.

Det er flere havner med fiskebruk i området; Lyder Fisk i Dyfjord, Lyder Fisk på Veidnes, flere fiskebruk i Mehamn, Gamvik Seafood i Gamvik med flere.

Figur 10: Fiskefelt ifm. Kjøllefjord fiskerihavn



## Røst fiskerihavn, Røst kommune, Nordland fylke

Røst er den ytterste øykommunen i Lofoten. Fisket herfra skjer i nærhet til viktige fiskefelt, og spesielt i forhold til Lofotfisket. Kommunesenteret og havnearealet er lokalisert på øya Røstlandet.

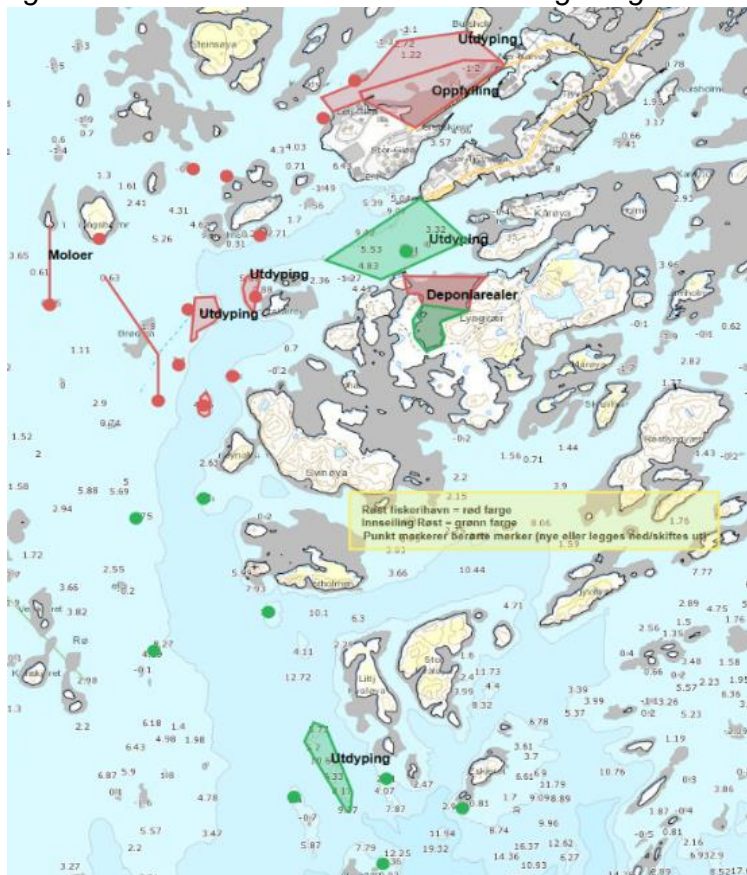
### Dagens situasjon

Havnearealet er lokalisert ved øyer, holmer og skjær. Manøvreringen i innseilingen må i dag utføres med presisjon, og det er trangt gjennom innseilingen og ved anløp til kaier. Store områder med grunne partier i havna gjør også at det er begrenset med liggeplasser i havna, og det er spesielt utfordrende i lofotsesongen med mange gjestefiskere.

### Problembeskrivelse

Seilingsforholdene rundt og anløp til Røst fiskerihavn er utfordrende. Dagens innseiling er smal, og det er mange grunner og snag. I lofotsesongen er det svært trangt om plassene og båter blir liggende utenpå hverandre. For lastebåter og større kystfiskefartøy blir innseilingen til Røst enten vurdert som ikke gjennomførbar, eller meget utfordrende. For ferga er også anløp til kai problematisk, og snuarealet ved fergeleiet svært knapt. Fra 2025 kommer det nye hydrogendrevne ferjer på sambandet som er lengre enn dagens fartøy.

Figur 11: Kart over vurderte tiltak i innseilingen og i havna.



En stor del av fiskeeksporten fra Røst skjer med lastebil og ferge. Kanselleringer av anløp gir forringet kvalitet på produkter. Lokalbefolkningen er helt avhengig av havna for varetransport og passasjertransport ved bruk av ferga, og regulariteten til ferga har vesentlig betydning for dagliglivet til befolkningen. Havna ligger utsatt til for ekstremvær fra vest, og det anses som fornuftig å skjerme havna for å unngå den verste værpåvirkningen for aktiviteten i havna.

### **Tiltaksbeskrivelse**

Det planlegges utdypning 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 fergeleiet.

Videre planlegges etablering av liggehavn. Dette tiltaket innebærer fjerning av fjell og løsmasser og etablering av strandkantdeponi som kan benyttes til nye næringsareal for kommunen. Det er også aktuelt å etablere to nye moloer for å skjerme havna.

### **Effekt- og resultatmål**

Målet med tiltaket er å bedre fremkommeligheten, slik at fartøy med større dybde kan anløpe havnen og at det blir mindre ventetid ved havnen. Dypere og stedvis bredere led gir også redusert risiko for ulykker i innseiling og havn. Bedre innseilingsforhold vil øke regulariteten til ferga. Større og mer regelmessig råstofftilgang gjennom året skal bedre effektiviteten for sjørelaterte næringer, og dermed trygge/øke sysselsetting i de maritime- og marine næringene. Utdypning muliggjør også ny/utvidet bruk av næringsarealer langs havnebassenget. Tiltaket vil bedre liggeforholdene i havna og skjerme mot ekstremvær.

### **Planstatus/modenhhet**

Prosjektet er NTP 2022-2033 prioritert med oppstart i første planperiode som et innseilingprosjekt. Prosjektet er nå omgjort til et farleds- og fiskerihavnetiltak. Planleggingen vil derfor innebære både innseiling og havnebasseng inkludert liggehavn, samt vurdering av skjermingsmoloer som stormvern og for rolighet i havna.. Prosjektet er i planleggingsfase og var kategorisert med **rød modenhhet** i Kystverkets porteføljeprioritering i 2023, som tilsier at tiltaket vil kreve mer enn to år med videre planlegging før det er klart for igangsetting.

### **Næringsmessige forhold**

Røst kommune preges av stor andel sysselsetting innen fiskeri- og næringsmiddelproduksjon. Tallene fra SSB samsvarer med en relativt stor andel bedrifter som driver med tørrfiskproduksjon, og virksomhet som kommer som følge av mottak og bearbeiding av fisk.

Tabell 1: Sysselsatte i Røst kommune, per 4. kvartal 2022

År	2008	2022
10 Næringsmiddelindustri	25,08 prosent	24,49 prosent
03 Fiske, fangst og akvakultur	21,00 prosent	18,72 prosent
87 Pleie og omsorg i institusjon	7,84 prosent	7,00 prosent
47 Detaljhandel, unntatt med motorvogner	7,84 prosent	6,17 prosent
88 Omsorg uten botilbud, barnehager mv.	4,55 prosent	8,44 prosent
84 Off.adm., forsvar, sosialforsikring	2,51 prosent	7,41 prosent
85 Undervisning	5,02 prosent	4,12 prosent
52 Transporttjenester og lagring	3,45 prosent	3,91 prosent
42 Anleggsvirksomhet	3,29 prosent	2,26 prosent
55 Overnattingsvirksomhet	2,98 prosent	2,06 prosent

For øvrig er sysselsettingen innen offentlig tjenesteyting og annen privat tjenesteyting viktig for aktiviteten i Røst havn. Med bakgrunn i statistikken for sysselsetting er det utvilsomt svært viktig for samfunnet på Røst at virksomheten innen fiskeriene opprettholdes i årene fremover.

### **Samfunnsmessige forhold**

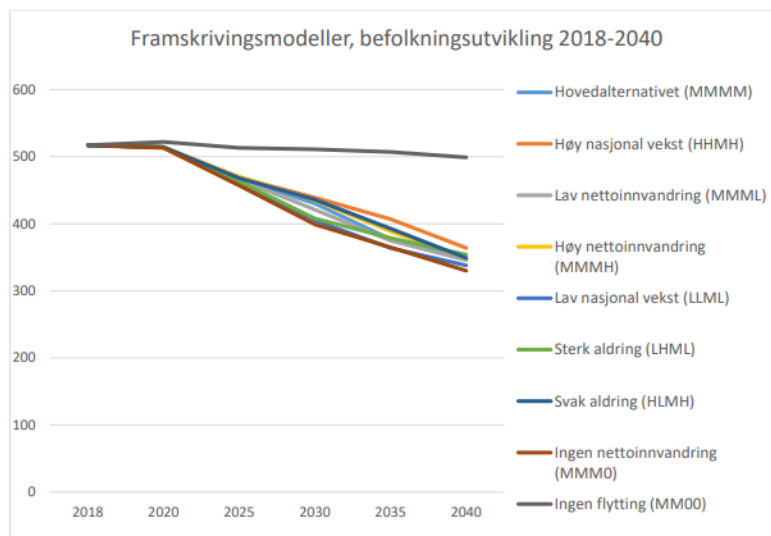
Det ble i 2018 eksportert tørrfisk fra Norge for 959 millioner kroner. Av dette sto de fem tørrfiskprodusentene på Røst for en samlet omsetning på 333 millioner kroner. Røst sto med det for cirka en tredjedel av den norske tørrfiskeksperten.

Sysselsettingen i Røst kommune er overveiende knyttet til fiskeriene, og i underkant av 50 prosent arbeider innen næringsmiddelindustrien, som igjen i all hovedsak er relatert til produksjon av tørrfisk. Røst er lite samfunn med i overkant av 460 innbyggere. Likevel er det hele 6 ulike mottak for fisk samt eget trandamperi, og det henges 5-6 millioner tonn torsk/skrei på øya. I høysesongen under Lofotfisket er det flere hundre fiskere som har base på Røst, men av disse er andelen fiskere fra Røst 20-25 prosent. Registrerte fiskere på Røst ligger på rundt 50 i henhold til fiskerimantallet som er Fiskeridirektoratets oversikt over hvor fiskere er bosatt. Årsaken til de store antallet fiskere fra andre steder, er nærheten til gode fiskefelt i kort avstand fra havna på Røst. Et stort antall mindre fartøy trekker derfor til Røst årlig under Lofotfisket for å fiske torskekvoten sin.

Fra 2018 har folketallet blitt redusert fra 517 til dagens 464 (juni 2023). Som øykommune er det viktig at aktiviteten fremover kan opprettholdes for å opprettholde samfunnet videre fremover. Framskrivningen for befolkningsutviklingen på Røst til 2040 fra SSB, antyder tydelig at det vil bli vanskelig å opprettholde bosettingen på dagens nivå framover.

**Figur 12: Framskrivning av befolkningsutviklingen på Røst 2018-2040.**

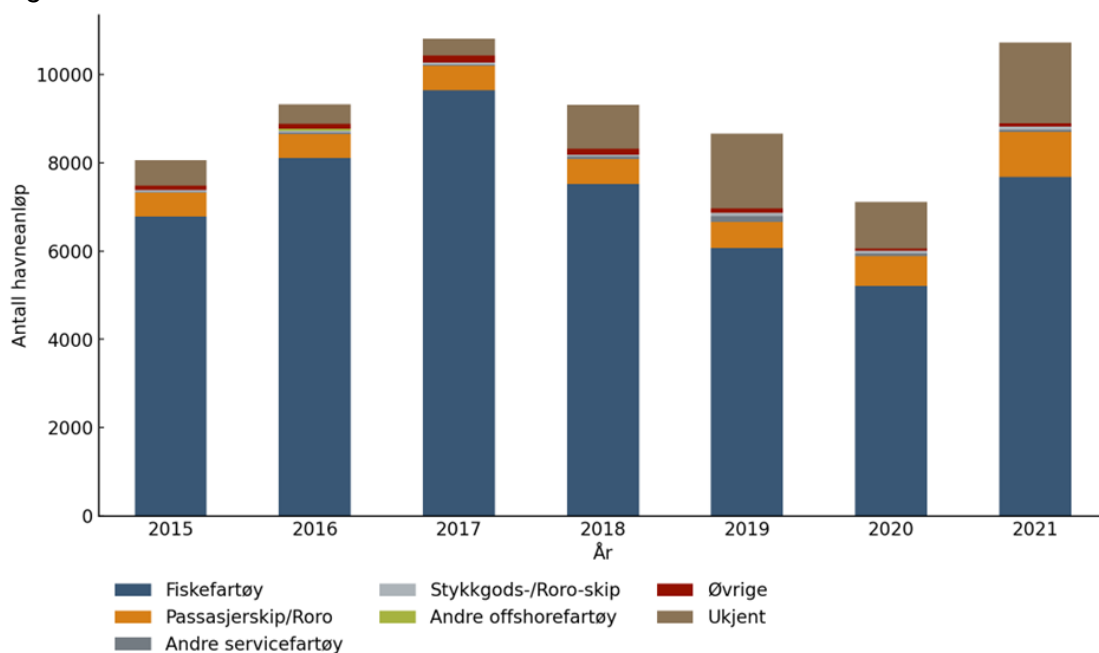
Statistisk sentralbyrå sine modeller for befolkningsframskrivning tar inn faktorer som høy eller lav fruktbarhet, levealder, innenlandsk flytting og innvandring. Modellen bygger på lange tidsserier og erfaringstall. Under illustreres 9 alternativer for Røst.



### **Statistikk om fartøy som bruker havna**

I perioden fra 2015 til 2021 har årlig antall havneanløp til Røst havn økt fra om lag 8000 til 10734. Som man ser av tabellen under, var det trafikkvekst fram til toppåret 2017 med flest anløp. Utviklingen etter 2017 viser en nedadgående trend i antall havneanløp, hvor reduksjonen i 2020 antas å kunne relateres til pandemien. Fartøykategoriene "Ukjent" og "passasjerskip/Roro" har i løpet av perioden økt sine andeler av trafikken. Årsaken til dette kan være at det er flere mindre fiskefartøyer som benytter Røst som havn, samt at de nye fergene har kunnet anløpe noe mer regulært enn før.

Figur 13: Havnestatistikk



### Samfunnssikkerhet

Røst er etter 3R-metoden vurdert til å være et tiltak med regional verdi. Tiltaket gir økt tilgang på liggeplasser for fiskebåter og forbedret fremkommelighet og manøvreringsareal. Det kan gi bedret komfort for mannskap, og redusert sannsynlighet for skade på båt og mannskap ved forflytting til eller fra kai.

Kategori	Omfang	Verdi	Konsekvens	Samlet virkning
Robust	Stort positivt	Regional	+++	Stor positiv
Redundans	Stort positivt		+++	
Relevans	Stort positivt		+++	

Utdypning vil kunne redusere risikoen ved seiling, herunder spesielt ved bortfall av navigasjonssystemer.

Tiltaket vil gi forbedret fremkommelighet og manøvreringsareal i området, samt bidra til økt regularitet for rutetrafikk og bedre sikkerhet (separasjon) mellom fiskeflåten og rutetrafikk.

Samlet sett har vi vurdert at tiltaket vil gi et stort positivt bidrag til "robusthet" knyttet til forbedringer i fremkommelighet, regularitet, forebygging av ulykker og bl.a. skjerming mot vær og vind. Ny og forbedret merking bidrar til noe økt redundans. I et samfunns-sikkerhetsperspektiv vurderes tiltaket til ha stor positiv konsekvens.

### Regionale prioriteringer

Nordland fylkesting har i sin høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2025-2036 fra 12.juni 2023<sup>4</sup> uttalt at Røst fiskerihavn bør prioriteres og gjennomføres i henhold til framdriften som er lagt til grunn i Nasjonal transportplan 2022-2033, jf. vedtakspunkt 1 og 13 i høringsuttalelsen. Røst fiskerihavn er dermed høyt prioritert av fylkestinget. Videre uttaler fylkestinget på generelt grunnlag at de «forventer betydelig økt innsats og tempo i planleggingen av fiskerihavnene, og som muliggjør rask oppstart og gjennomføring» og at de ønsker et «storstilt fiskerihavnloft som sikrer fiskerihavner med næringsmessig betydning

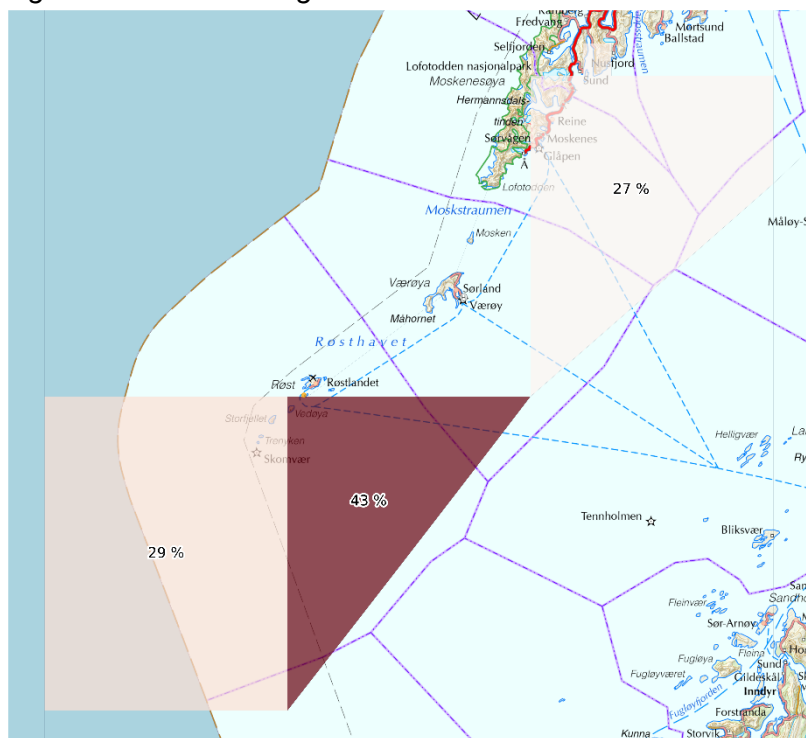
trygge innselingsleder og nødvendig skjerming, dybder og kaianlegg med tilhørende fasiliteter».

### Nettverksforhold

Totalt er det kartlagt 29 fangstfelt hvor det er fiske fra fartøy som leverer fisk til Røst havn. Av disse 29 står de 10 største fiskefeltene for 99 prosent av totale leveranser til havnen i 2021. Dette utgjør 13775.7 tonn fisk. Kartet under illustrer fangstfeltene, og hvor stor andel av den totale leveransen til havnen som kommer fra de forskjellige fangstfeltene.

Feltene som bidrar med mest fangst til Røst havn ligger like utenfor eller i umiddelbar nærhet til havna, og leverte 5882 av totalt 13375,7 tonn i 2021. Havnene som er nærmest Røst er Værøy og mottak i Moskenes kommune.

Figur 14: Kart over fangstfelt som leverer til fiskerihavnen





## **Vardø fiskerihavn, Vardø kommune, Troms og Finnmark fylke**

Vardø kommune er lokalisert nordøst i Troms og Finnmark fylke på Varangerhalvøya. Vardø grenser til nabokommunen Vadsø i vest, Båtsfjord i nordvest, og er vendt ut mot Barentshavet i øst. Dagens situasjon

Vardø er Finnmarks eldste fiskevær og kommunen livnærer seg i stor grad av fiskerinæringen den dag i dag. Total befolkning i kommunen er 1 957 (SSB, 2023). Vardø fiskerihavn er kommunens største havn for kystfiskeflåten og er anløpshavn for kystruten Bergen-Kirkenes. Det har i lang tid vært problemer med urolige forhold i havna på Vardøya, som følge av bølger, strømmer og vind fra særlig nordvest til nordøst.

### **Problembeskrivelse**

Uvær fra nordvest til nordøst og sterke strømmer i havnebassenget gjør det utfordrende for fartøy å ligge i havna store deler av året. Det har oppstått flere skader på fartøy som har ligget til kai i Vardø som følge av uvær. Forstøtningsmuren på østsiden av kaia reflekter bølge og strømenergi, som gjør at energien ender opp andre steder i havna. I tillegg er deler av havna grunn. Det gjør at enkelte fartøy må vente til det høyt tidevann før de kan anløpe deler av havna.

Værforholdene medfører risiko ved lasting og lossing, samt slitasje og skader på både fartøy og kaier. Dette er en belastning for fiskere og brukere av havnen generelt. Det brukes mye tid på å sikre fartøy under dårlig vær, i tillegg til reparasjoner og vedlikehold.

De dårlige forholdene i store deler av havnen har en negativ virkning på både næringsliv og lokalbefolkning i Vardø, gjennom redusert mobilitet, tapt fritid og økonomiske ringvirkninger.

### **Tiltaksbeskrivelse**

Prosjektet består av merking, utdypning og skjerming. Det er planlagt å etablere en ny en ytre molo. Moloen er foreslått å bygges 300m nord for eksisterende anlegg med bymoloer, og strekker seg fra vestlig del av øyen over Sandvikflua 595m mot øst.

Eventuell utdypning gjøres i innseiling eller indre havn ved behov. Merking skal oppdateres og endres i henhold til ny innseiling. Det må tas høyde for at det gjøres justeringer på tiltaket ettersom kunnskapsgrunnlaget i prosjektet utfylles.

*Figur 15: Oversikt over mulig tiltak i Vardø havn*



### **Effekt- og resultatmål**

Målet med tiltaket er å legge til rette for gode liggeforhold ved kai, trygg manøvrering i havna og gode utviklingsvilkår for den lokale fiskerinæringen. Mindre tungsjø og drag i havna gir

lavere risiko for person- og fartøyskade ved lasting og lossing. Økt forutsigbarhet for fiskerne og båtverkstedet gir bedre effektivitet for sjørelaterte næringer. Økt dybde reduserer også ventetid ved landing av fisk fra fartøy til mottak. Sikrere anløp og manøvrering i havna bedrer fremkommeligheten. Tilgjengeliggjøre utsatte kaiområder og bedre havnefasiliteter. Legge til rette for videre utvikling av fiskerinæringen og andre næringer, samt befolkningsvekst.

### **Planstatus/modenhet**

Prosjektet med ytre molo er i NTP 2022-2033 prioritert med oppstart i første planperiode som et innseilingsprosjekt. Prosjektet er i planleggingsfase og var kategorisert med **gul modenhet** i Kystverkets porteføljeprioritering i 2023, som tilsier at tiltaket er klart for igangsetting innen om lag to år.

Værforholdene i Vardø er også krevende for Kystruten. I 2022 hadde Hurtigruten ca. 10 prosent kansellinger av planlagte anløp på grunn av dårlige vær- og vindforhold. Tiltaket med ny molo vil mulig redusere dagens regularitet til Kystruten på grunn av risiko ved økt antall kursendringer i innseilingen. Beregninger basert på statistiske værdata viser at tiltaket vil mulig øke dagens kansellinger med inntil 50 prosent slik det er foreslått i dag.

Redusering av lengden på moloen kan bidra til at regulariteten ikke endres i like stor grad, men på bekostning av at moloen skjærer noe mindre for bølger i havnen.

### **Næringsmessige forhold**

Det ble i gjennomsnitt landet 1965 tonn fisk i Vardø havn mellom 2016 og 2021. Landingene baserte seg i hovedsak på torsk og hyse, med et mindre innslag av sei, blåkveite og brosme samt andre fiskearter. Det er variasjoner fra år til år, både i landet volum og i innbyrdes fordeling mellom torsk og hyse. Det har vært en økning av årlig landet volum fra 2016 til 2021, grunnet økning i landinger av torsk.

Det er flere bedrifter i næringer relatert til havna. I følge Menons kartlegging av næringsaktivitet i og rundt havnen var det i 2020 sysselsatt 87 personer i havnedriftsrelaterte næringer. Vardøbruket var den største aktøren med 31 ansatte etterfulgt av A & V egnesenral med 17 ansatte. Utviklingen av antall ansatte i havnedriftsrelaterte næringer i Vardø har vært noe synkende i perioden 2015 – 2020. I samme periode har omsetning og verdiskapning steget. Vardø kommune er registrert med tre ulike fiskemottak. Disse er: Vardøbruket AS og Gamst Shilova AS.

### **Samfunnmessige forhold**

SSBs statistikk over sysselsatte personer etter arbeidssted fordelt på kommunenivå viser at næringsgruppene "10 Næringsmiddelindustri" tilknyttet "Bearbeiding og konservering av fisk, skaldyr" samt "03 Fiske, fangst og akvakultur" per 4.kvartal 2022 sysselsatte til sammen 18,7 prosent av arbeidsstyrken i Vardø kommune.

Dersom en ser på antallet fiskere på blad B for hhv. 40, 30, 20 og 10 år siden samt per i dag viser tallene hhv. 103, 88, 74, 61 og per i dag 105. Etter å ha vært synkende frem til 2010, snudde utviklingen i 2011 og antallet fiskere på blad B i kommunen er nær doblet siden da.

Befolkningsutviklingen siste 25 år viser at kommunen har hatt en befolkningsnedgang på 33,6 prosent eller nesten 1000 innbyggere. Til tross for nedadgående trend i befolkningsutviklingen, kan en altså samtidig observere en sterk positiv trend i antall fiskere.

### **Trafikkmessige forhold**

Trafikkmengden i Vardø havn har variert mellom under 8000 til cirka 10000 passeringer i perioden 2015 - 2021. Den største kjente fartøykategorien i Vardø havn er fiskefartøy. Dernest følger fartøykategorien offshore og spesialfartøy. Fartøykategorien passasjerskip utgjør også en betydelig andel av trafikken i Vardø. Dette forklares med at Vardø er

anløpshavn for Kystruten. Trafikken i denne fartøykategorien dog lavere i 2020 og 2021, trolig med bakgrunn i koronapandemien.

Fartøykategorien "Ukjent" utgjør flere år i perioden den største fartøykategorien målt i antall anløp i havnen. Dette henger trolig sammen med at en større andel av fartøy som ikke er AIS – pliktig har installert AIS transponder i perioden. Flesteparten av fartøyene i skipskategorien "Ukjent" er trolig fiskefartøy da Vardø havn er en fiskerihavn.

#### Samfunnssikkerhet

Vardø er etter 3R-metoden vurdert til å være et tiltak med nasjonal verdi. Tiltaket vil legge til rette for å etablere flere liggeplasser, forbedret fremkommelighet for fiskefartøy og økt manøvreringsareal. Det kan gi bedret komfort for mannskap, og redusert sannsynlighet for skade på fartøy og mannskap ved forflytting til eller fra kai, samt lasting og lossing. Utsatte områder i havnen vil få bedret fremkommelighet etter utført tiltak.

Kategori	Omfang	Verdi	Konsekvens	Samlet virkning
Robust	Stort positivt	Nasjonal	++++	Stor positiv
Redundans	Middels positivt		+++	
Relevans	Stort positivt		++++	

Fiskerihavnen har nærhet til fiskefeltene og vil etter gjennomførte tiltak få økt relevans som nødhavn ved dårlig vær og uønskede hendelser. Det er begrenset og sårbar infrastruktur i området som kan gi konsekvenser for både befolkning og næringsliv hvis andre transportformer er utilgjengelige.

Samlet sett vurderes tiltaket å bedre fremkommelighet, forebygging av ulykker, samt skjerming mot vær og vind. I et nasjonalt bosetnings- og geopolitisk perspektiv, vurderes verdien av tiltaket som nasjonalt. I et samfunnssikkerhetsperspektiv vurderes tiltaket til ha stor positiv konsekvens.

#### **Regionale prioriteringer**

Fylkestinget i Troms og Finnmark har i sin høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2025-2036 fra 13. juni 2023<sup>6</sup> uttalt at «større [...] fiskerihavneprosjekter i fylket i eksisterende NTP videreføres i NTP 2025-36. Dette gjelder [...] fiskerihavnene i Kjøllefjord, Vardø og Årviksand», jf. vedtakspunkt 2. Vardø fiskerihavn er dermed høyt prioritert av fylkestinget. Videre uttaler fylkestinget på generelt grunnlag at de «krever umiddelbart et betydelig fiskerihavnloft for å sikre fiskerihavner med næringsmessig betydning nødvendig skjerming og dybde i alle fiskerikommuner. Dette er ekstra kritisk for Troms og Finnmark der næringa har størst betydning, og konsekvensen av seks års stillstand fra Kystverket er størst», jf. vedtakspunkt 5.

#### **Nettverksforhold**

Det feltet som leverer mest fangst til Vardø ligger om lag 0 kilometer unna havnen og leverer 1 939 tonn fisk.

Figur 16: Fiskefelt ifm. Vardø fiskerihavn



## Værøy fiskerihavn, Værøy kommune, Nordland fylke

Værøy er en øykommune i Nordland fylke, lokalisert ytterst i Vestfjorden, mellom Moskenes og Røst, ca. 80km vest av Bodø.

### Dagens situasjon

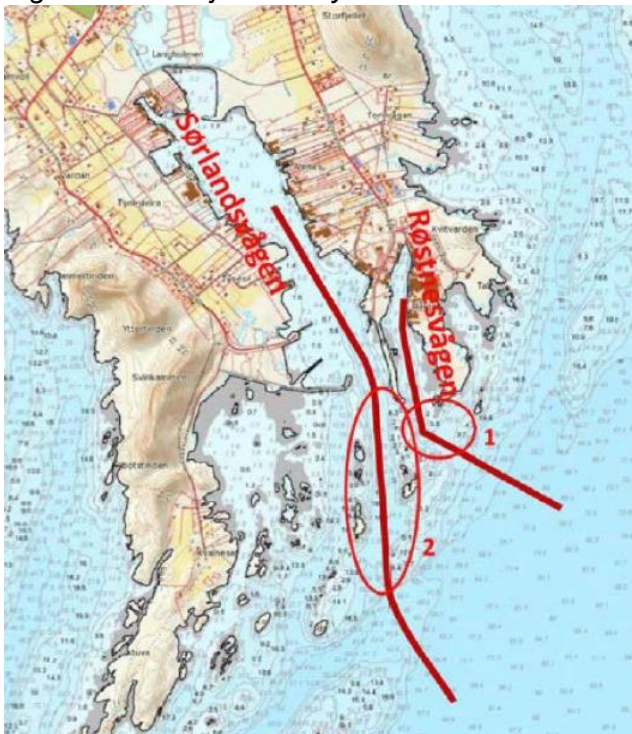
Værøy har en befolkning på 678 personer (2022) og er et typisk fiskerisamfunn, hvor det meste av næringsaktiviteten er knyttet til fiskerinæringen. Her ligger flere fiskebruk, filetfabrikker og fryserier. Fartøy som anløper Værøy er både havgående og kystgående fiskefartøy, godsfartøy og ferge.

### Problembeskrivelse

Det er store utfordringer knyttet til innseilingsforholdene til Værøy og det er rapportert om flere grunnstøtinger i innseilingen. Sørlandsvågen og Røstnesvågen på Værøy er i dag separert med en molo, og de to delene av havnen benytter to forskjellige innseilinger. Innseilingen til Røstnesvågen er lang, trang og kurvet, og manglende manøvreringsareal medfører at større fartøy ikke får snudd i havnen og derfor må bakke ut. I tillegg til mørketid store deler av sesongen og sterke fallvinder på enkelte vindretninger er området også eksponert for tungsjø. Alt dette medvirker til at det er utfordrende og tidvis risikabelt for fartøy å anløpe Værøy, og anløp av både ferge, last og fiskefartøy kanselleres. Utviklingen på fartøyssiden har gått mot større fartøy, også for den pelagiske flåten, og flere fartøy reserverer seg nå mot å levere i Røstnesvågen, spesielt ved dårlige værforhold.

De dårlige innseilingsforholdene har en negativ virkning på både næringsliv og lokalbefolkning på Værøy, gjennom redusert mobilitet, uregelmessigheter i kollektivtransport og økonomiske ringvirkninger.

Figur 17: Situasjon Værøy



### **Tiltaksbeskrivelse**

Det planlegges å etablere en felles, bedre beskyttet innseiling og samtidig forbedre manøvreringsforholdene, spesielt for større fartøy som skal inn til Røsnesvågen. Dette oppnås ved å rive deler av eksisterende molo mellom Sørlandsvågen og Røsnesvågen og utdype et manøvreringsareal som er bedre tilpasset dagens fartøy. Samtidig utbedres dagens innseiling til Sørlandsvågen for å håndtere all trafikk til Værøy havn i framtiden. Utdypinger og nye moloer designes for å skjerme den felles innseilingen, legge til rette for sikker manøvrering i havn og bedre liggeforholdene i havnen.

Figur 18: Oversikt over tiltak i Værøy



### **Effekt- og resultatmål**

Målet med prosjektet er å legge til rette for at større fartøy kan anløpe på en trygg måte, at antall ulykker i innseiling og havn reduseres og roligheten i havnen økes gjennom mindre drag og bølger. Videre er det et mål at tiltaket skal legge til rette for økt effektivitet for næringslivet, og dermed bedre konkurransevilkår for fiskerinæringen på Værøy. Det er også et mål at tiltaket skal legge til rette for færre kanselleringer i fergesambandet. I sum skal dette bidra til bedre rammer for fiskerinæringen og utvikling av lokalsamfunnet i Værøy.

### **Planstatus/modenhhet**

Prosjektet er i NTP 2022-2033 prioritert med oppstart i første planperiode som et innseilingsprosjekt. Prosjektet er nå omgjort til et fiskerihavnetiltak. Prosjektet er i planleggingsfase og var kategorisert med **rød modenhhet** i Kystverkets porteføljeprioritering for 2023, som tilsier at tiltaket vil kreve mer enn to år med videre planlegging før det er klart for igangsetting.

### **Næringsmessige forhold**

Værøy har sett en økning i landinger av norsk vårgytende sild og makrell i løpet av perioden 2016 – 2021. Norsk vårgytende sild er den mest landede fiskearten med 73 prosent av det

totale kvantumet etterfulgt av makrell. Dette viser at den pelagiske fiskerinæringen er stor på Værøy. I gjennomsnitt ble det totalt landet 68.929 tonn fisk per år på Værøy i perioden 2016 – 2021, høyeste landingstall var 85 968 tonn i 2021.

Værøy kommune er registrert med fire ulike fiskemottak. Disse er: Brødrene Berg AS, Tindskjær AS, Brødrene Hardy AS og Lofoten Viking AS.

### **Samfunnsmessige forhold**

Ifølge fiskermanntallet er det pr. 2022 registrert 57 hovedyrkesfiskere (blad B hovedyrkesfisker) i Værøy kommune. Antallet hovedyrkesfiskere i kommunen har vært synkende over tid, utviklingen har i senere år flatet noe ut.

SSBs statistikk over sysselsatte personer etter arbeidssted fordelt på kommunenivå viser at næringsgruppen "10 næringsmiddelindustri" og "03 Fiske, fangst og akvakultur", per 4. kvartal 2022 sysselsatte henholdsvis 29,7 prosent og 13 prosent av arbeidsstyrken i Værøy kommune.

Befolkningsutviklingen siste 25 år viser at kommunen har hatt en befolkningsnedgang på 33,6 prosent eller nesten 1000 innbyggere. Til tross for nedadgående trend i befolkningsutviklingen, kan en altså samtidig observere en sterk positiv trend i antall fiskere.

SSBs statistikk over befolkningsutvikling og framskriving, viser at Værøy siden år 2000, hatt perioder med nedgang og vekst. I perioden 2000 – 2009 hadde Værøy en negativ befolkningsutvikling (fra 775 innbyggere i 2000 til 738 i 2009). Fra 2009 til 2015 opplevde Værøy befolkningsvekst, med 780 innbyggere i 2015. Siden 2015 frem til i dag har Værøy likevel sett en ny trend med negativ befolkningsutvikling, og hadde per 1. kvartal 2023, 678 innbyggere.

### **Trafikkmessige forhold**

Beskrivelsen av trafikkgrunnet bygger på AIS-data fra 2013 – 2021 ved registrerte passeringer inn- og ut av Sørlands- og Røssnesvågen. Det har vært en trafikkøkning fra 4732 passeringer i 2013 til 6264 passeringer i 2021. Fiskefartøy står for mesteparten av trafikkøkningen, men også fartøygruppene «passasjer-/ro-ro-skip» og «kjøle-/fryseskip» har økt betraktelig.

### **Samfunnssikkerhet**

Værøy er etter 3R-metoden vurdert til å være et tiltak med regional verdi. Tiltaket forbedrer mobilitet, fremkommelighet og manøvreringsareal, samt bidrar til økt regularitet på rutetrafikk og godstrafikk i området.

Kategori	Omfang	Verdi	Konsekvens	Samlet virkning
Robust	Stort positivt	Regional	+++	Stor positiv
Redundans	Stort positivt		+++	
Relevans	Stort positivt		+++	

Utdypning vil kunne redusere risikoen ved seiling, herunder spesielt ved bortfall av navigasjonssystemer. Planlagt utdypning og tydelig og oversiktlig merking for innseiling til Værøy, vil redusere risikoen for ulykker og øke sannsynligheten for åpen led. Tiltaket tilrettelegger for trygg ankomst for større fiskefartøy, samt godsfartøy relatert til industri. Kai kapasiteten videreføres som i dag. Det antas at tiltaket til ha positiv effekt relatert til liggeforholdene i området. Dette vil utredes videre i bølgeanalyser.





## Årviksand fiskerihavn, Skjervøy kommune, Troms og Finnmark fylke

Skjervøy er en øykommune i Troms og Finnmark fylke. Kommunen består av en rekke øyer mellom munningene av Kvænangsfjorden og Lyngenfjorden. Tettbebyggelsen Årviksand hvor Årviksand fiskerihavn ligger, er på Nord-Arnøya.

### **Dagens situasjon**

Årviksand er et utpreget fiskevær med fiskemottak og -foredling. Fartøy som anløper Årviksand, er i hovedsak kystgående fiskefartøy samt godsfartøy.

### **Problembeskrivelse**

Det er store utfordringer knyttet til innseilingsforholdene til Årviksand, ved blant annet oppgrunning ved sandvandring fra nærliggende strand/elveutløp mot søndre molohode og innseilingen. Også selve havnebassenget er for grunt, og det rapporteres om grunnberøringer. Fartøy med dybde på mer enn 6,5 meter er for dype for innseilingen, havnebasseng og kai. Fartøy som ikke stikker fullt så dypt, 5-6,5 meter, kommer inn, men bare på flo. Det er ikke kostnadseffektivt for større og mer dypgående fiskebåter å vente lenge og disse båtene velger da gjerne å levere i annen havn. Dybdeutfordringene medfører at større fartøy reserverer seg mot å gå til Årviksand havn. Dette har negativ virkning for havnen, i første rekke for fiskemottaket, som får dårligere råstofftilgang, færre landinger og svekket driftsgrunnlag.

### **Tiltaksbeskrivelse**

Prosjektet består av utdyping av innseilingen og havna, etablering av et strandkantdeponi for prosjektets forurensede masser sørøst i dagens havn, og eventuelt etablering av en sandfangermolo sør for havna. Prosjektets rene mudringsmasser planlegges deponert i sjøbunnsdeponi nord for havna. Planlagt dybde etter tiltak er -9m i innseilingen, -8m i havnebassenget inn mot fiskebruket, og -5m i havnebassengets sørlige del.

I dag er oppgrunning rundt søndre molohode og innseilingen, som en følge av sandvandring fra nærliggende strand/elveutløp problematisk. Etablering av en sandfangermolo ut fra søndre molo er en mulig løsning på dette. Det må forventes noe vedlikehold i form av tømning av sand bak sandfangermoloen. Dersom sandfangermolo ikke etableres, må innseilingen vedlikeholdsmudres. SØAen som nå er gjennomført tar for seg begge alternativene, og viser at alternativet uten sandfangermoloen vil ha en lavere investeringskostnad og reduserte negative ikke-prissatte nyttevirksomheter. Dette alternativet kan sees som en mulig optimalisering av prosjektet. Begge alternativene utredes videre.

Figur 20: Oversikt over havna og mulig tiltak



### **Effekt- og resultatmål**

Det er et mål at fremkommeligheten skal forbedres gjennom enklere og sikrere anløp og manøvrering i havna, og at større fartøy kan anløpe. Regulariteten bedres og ventetiden reduseres. Tiltaket vil kunne styrke godstransport på sjø ved økt tilgjengelighet for fraktestartøy. Dypere led skal redusere risikoen for ulykker i innseiling og havn. Tiltaket skal legge til rette for større og mer regelmessig tilgang på råstoff, noe som vil styrke konkurransekraften til fiskemottaket og annen sjørelatert næring. Større fartøy og mer trafikk i havna gir sparte logistikkostnader og legger til rette for økt omsetning. Tiltaket kan dermed bidra til å trygge og øke havnebasert sysselsetting, særlig innen fiskeri.

### **Planstatus/modenhet**

Prosjektet er i NTP 2022-2033 prioritert med oppstart i første planperiode som et innseilingprosjekt. Prosjektet er nå omgjort til et fiskerihavnetiltak. Prosjektet er i planleggingsfase og var kategorisert med rød modenhet i Kystverkets porteføljeprioritering for 2023, som tilsier at tiltaket vil kreve mer enn to år med videre planlegging før det er klart for igangsetting. Behovet for sandfangermolo skal utredes. Lokalisering av sjødeponi for rene masser er ikke endelig avklart. Alternativet til gjennomføring av prosjektet er vedlikeholdsmudring i og omkring moloåpning etter behov.

### **Næringsmessige forhold**

Det ble i gjennomsnitt landet 3702 tonn fisk i Årviksand mellom 2016 og 2021. Landingene baserte seg i hovedsak på sei og torsk, med et mindre innslag av hyse, kveite og uer. Det er variasjoner fra år til år, både i landet volum og i innbyrdes fordeling mellom sei og torsk, selv om torsk gjennom hele perioden bortsett fra i 2016 har stått for hoveddelen av fangsten. Det har vært en reduksjon av årlig landet volum fra 2017 til 2021, både sei og torsk.

Det er et fiskebruk i Årviksand, Årvikbruket. Sysselsettingen på fiskebruket varierer med sesongfiskeriene. I følge Menons kartlegging av næringsaktivitet i og rundt havnen var det i 2020 sysselsatt 20 personer i havnedrifts relaterte næringer, på Årvikbruket. Aktiviteten her er produksjon av saltfisk, tørrfisk og klippfisk. Utviklingen av antall ansatte har vært synkende i perioden 2015 – 2020. I samme periode har omsetning og verdiskapning steget noe.

### **Samfunnsmessige forhold**

SSBs statistikk over sysselsatte personer etter arbeidssted fordelt på kommunenivå viser at næringsgruppene "10 Næringsmiddelindustri" tilknyttet "Bearbeiding og konservering av fisk, skalldyr" samt "03 Fiske, fangst og akvakultur" per 4.kvartal 2022 sysselsatte til sammen 431 personer eller nesten en tredjedel (32,8 prosent) av arbeidsstyrken i Skjervøy kommune.

I 2008 sysselsatte disse næringsgruppene til sammen 357 personer i kommunen. Det innbyrdes forholdet mellom sysselsetting i næringskategoriene over har endret seg fra 2008 til 2022; sysselsettingen i næringsmiddelindustrien i kommunen har økt fra 68 til 277 personer mens sysselsetting i fiske, fangst og akvakultur har sunket fra 289 til 154 personer.

Utviklingen i antall fiskere på blad B – hovedyrkesfisker i kommunen har vært nedadgående gjennom mange år. Dersom en ser på antallet fiskere på blad B for hhv. 40, 30, 20 og 10 år siden samt per i dag viser tallene hhv. 312, 235, 144, 78 og per i dag 53.

Utvikling av akvakultur, større landinger av fangst per fisker og prosessering på land har bidratt til å opprettholde og utvikle sysselsettingen i fiskerinæringen i kommunen over tid.

Befolkningsutviklingen siste 25 år viser at kommunen har hatt et relativt stabilt befolkningstall på opp mot 3000 innbyggere, og siden 2020 har hatt en viss befolkningsnedgang slik at befolkningstallet pr. 01.2023 er på 2790 personer.

### **Trafikkmessige forhold**

Det har vært en økning i AIS-registrert skipstrafikk fra 547 passeringer i 2016 til 1399 passeringer i 2022, parallelt med en relativ nedgang i fartøystørrelse i Årviksand fiskerihavn.

Etter å ha steget hvert år fra 2016 til 2019 hadde skipstrafikken en nedgang i 2020 og 2021, fulgt av en kraftig økning i 2022, som er året i perioden med størst skipstrafikk. Ut over økning i antall fiskefartøy i perioden, i stor grad fiskefartøy uten angitt lengdekategori eller under 15 meter, har økningen av skipstrafikk kommet i skipskategorien «Ukjent». Dette henger trolig sammen med at en større andel av fartøy som ikke er AIS – pliktig har installert dette i perioden. Årviksand havn er en fiskerihavn, og Årvikbruket har sitt anlegg i havnen. Flesteparten av fartøyene i skipskategorien «Ukjent» er derfor trolig fiskefartøy under 15 meter.

I 2016 var 216 av 547 passeringer gjort av fartøy over 15 meter, herav 162 passeringer av fiskefartøy. Fiskefartøy over 15 meter utgjorde med dette 29,6 prosent av de AIS- registrerte passeringene. I 2022 var dette redusert til 68 av 1399 passeringer eller 4,9 prosent av de AIS-registrerte passeringene. Utarbeidet SØA viser til at det i 2021 var i overkant av 50 landinger gjort av fartøy med lengde over 28 meter. Disse stod imidlertid for nærmere 80 prosent av fangstvolumene som ble landet i Årviksand dette året.

I 2016 var 32 av 547 passeringer (5,9 prosent) gjort av fartøy med draft på + 5 meter. I 2021 og 2022 ble henholdsvis 2 av 727 og 4 av 1399 passeringer gjort av skip med draft på mer enn 5 meter. Det er trolig flere årsaker til dette, eksempelvis endringer i fisket fra år til år og vanskelige havneforhold.

### **Samfunnssikkerhet**

Det er ikke gjort en vurdering av samfunnssikkerhet etter 3R-metodikk for tiltaket. Årviksand havn er del av kommunal beredskap i «Overordnet beredskapsplan for Skjervøy kommune».

### **Regionale prioriteringer**

Fylkestinget i Troms og Finnmark har i sin høringsuttalelse til Nasjonal Transportplan 2025-2036 fra 13. juni 2023<sup>6</sup> uttalt at «større [...] fiskerihavneprosjekter i fylket i eksisterende NTP videreføres i NTP 2025-36. Dette gjelder [...] fiskerihavnene i Kjøllefjord, Vardø og Årviksand», jf. vedtakspunkt 2. Årviksand fiskerihavn er dermed høyt prioritert av fylkestinget. Videre uttaler fylkestinget på generelt grunnlag at de «krever umiddelbart et betydelig fiskerihavnloft for å sikre fiskerihavner med næringsmessig betydning nødvendig skjerming og dybde i alle fiskerikommuner. Dette er ekstra kritisk for Troms og Finnmark der næringa har størst betydning, og konsekvensen av seks års stillstand fra Kystverket er størst», jf. vedtakspunkt 5.

### **Nettverksforhold**

Pr. 2021 var det 29 fiskefelt som leverte fisk til Årviksand havn. De 10 største feltene leverte til sammen 3463 tonn fisk til havnen, eller 93 prosent av samlet leveranse. Kartet under viser fangstfeltene, og hvor stor prosentandel som kommer fra de forskjellige fangstfeltene. Fiskefeltet som leverte mest (35 prosent av samlet leveranse) ligger utenfor Årviksand, langs Fugløysundet og i LoppHAVET - også andre fiskefelt i nærområdet; rundt Sørøya og i resten av LoppHAVET bidro med til sammen om lag 40 prosent av leveransene til Årviksand havn.

Det er flere nærliggende havner med fiskebruk; Karlsøybruket i Vannavalen på Vannøya sørvest av Arnøya, Bergsfjordbruket i Bergsfjord, Skjervøy fisk og Skalldyr i Skjervøy, Torsvågbruket i Torsvåg nord på Vannøya, Nergård i Breivikbotn på Sørøya med flere.

Figur 21: Kart over fangstfelt som leverer til fiskerihavnen

