



Fiskerihamneplan Bømlo; 2013

Dokumentdato: 30.09.2013



Tittel: Fiskerihamneplan Bømlo, 2013	
Prosjektnummer 1912	Rapportdato 30.09.2013
Oppdragsgjevar Bømlo kommune v/Sverre Olav Svarstad	Kontaktperson konsulent Prosjektansvarleg: Kjell Arne Møklebust Prosjektleder: Turid Verdal
Bømlo kommune er ein av dei største fiskerikommunane i regionen. Det er eit ungt og optimistisk fiskeri-miljø i Bømlo kommune. Tal på fartøy og medlemmar i Fiskarlaget er aukande dei siste åra, og næringa er veksande. Bømlo kommune har ein vedteke Fiskerihamneplan frå 1994. Formannskapet vedtok i 16.10.2012 å revidere eksisterande Fiskerihamneplan for å gi best moglege rammevilkår for fiskeflåten i Bømlo kommune. Hovudmål: Bømlo skal styrkast og utviklast som regional og nasjonal fiskerihamn med høg standard og god infrastruktur. Delmål: > Styrke den marine verdiskapinga gjennom å etablere lokalitetar for både kystflåten og havfiskeflåten i Bømlo kommune. > Marknadsføre Bømlo Fiskerihamn som eit levande kystsamfunn. > Satse på utbygging av kaiar og hamneanlegg, næringsareal og bygningar, vegar og servicefunksjonar for å utvikle eit totaltilbod som er i tråd med fiskerinæringa sine krav og ønskje. > Arbeide for rekruttering til fiskerinæringa. Bømlo kommune ønskjer å marknadsføre ei totalpakke for fiskeflåten i kommunen- <u>Bømlo Fiskerihamn</u>. Dette omfattar grunnleggjande behov og tenester for både kystfiskarar og havfiskeflåten. Ein vekst i fiskerinæringa i Bømlo kommune vil vere eit samspel mellom kommune, stat og private investorar. I første omgang må ein legge til rette for og stimulere slik at aktørar vil etablere seg i Bømlo kommune. Fiskerihamneplanen har sett på aktuelle lokalitetar for etablering av ny og moderne fiskerihamn i kommunen. Lokaliteten Hovlandshagen, Langevåg, har dei naturlege tilhøva som vil skape ei trygg hamn, eksisterande infrastruktur, samstundes som dagens og etablering av potensielle tilhøyrande servicenæringar i området er høg. Ut frå eksisterande planar og strategiar ligg det godt til rette for utbygging og tilrettelegging for fiskerinæringa på Bømlo. Fiskerihamn i Hovlandshagen har potensiale for å bli ei attraktiv fiskerihamn både for lokale fiskarar og fiskarar frå andre stadar i regionen og elles i landet.	
Emneord: Fiskerihamneplan. Tematisk kommunedelplan	Fylke: Hordaland Kommune: Bømlo kommune
Akvator AS Borggata 8 P.O.Box 743 N- 5404 Stord Norway Tel.: +47 53 40 41 80 Fax: +47 53 40 41 85 firmapost@akvator.no www.akvator.no 	

Innhold

1	Bakgrunn og grunnlag for arbeidet	5
1.1	Innleiing	5
1.2	Organisering	5
1.3	Fiskerihamneplan 1994 - måloppnåing	6
2	Prioritering og målsetting i ny Fiskerihamneplan	6
3	Lovgrunnlaget, statlege-, regionale- og kommunale føringar	7
3.1	Nasjonale/statlege føringar	7
3.2	Regionale føringar	9
3.3	Kommunale føringar	10
3.4	Oppsummering rammer og føringar	11
4	Situasjonsanalyse	12
4.1	Hamnestruktur i Noreg	12
4.1.1	«Øvrige hamner» - Fiskerihamn, statleg fiskerihamn	12
4.1.2	Standard- og kvalitetskrav til fiskerihamner	13
4.1.3	Finansiering og drift av fiskerihamneutbygging	13
4.2	Utvikling og perspektiv for fiskerinæringa - nasjonalt og regionalt	15
4.2.1	Fiskeressursane	15
4.2.2	Oppdrettsnæringa	16
4.2.3	Fiskeflåten	16
4.2.4	Fiskeindustrien	16
4.2.5	Omsetjingssystemet	16
4.2.6	Mengde- og verdiutbytte	16
4.2.7	Sysselsetting	18
4.3	Eksisterande forhold på Bømlo	19
4.3.1	Infrastruktur	19
4.3.2	Næringsverksemd	21
4.4	Intern analyse	27
4.4.1	Sterke sider	27
4.4.2	Svake sider	29
4.5	Ekstern analyse	30
4.5.1	Muligheiter og utfordringar i marknaden	30
4.5.2	Større fiskerihamner i vest/sør Noreg og Danmark	31
5	Vurdering av fiskerihamner i Bømlo kommune	35
5.1	Langevåg (Hovlandshagen)	35
5.2	Mosterhamn (Serklau)	40
5.3	Øklandsvågen/Sjøbuholmen	41
5.4	Brandasund	42
5.5	Vurdering av statlege fiskerihamner i Bømlo	43
6	Strategianalyse og handlingsplan	45
6.1	Strategi for Bømlo Fiskerihamn	45
6.2	Handlingsplan	48
7	Avsluttande kommentar	49
8	Kjelder	50

1 Bakgrunn og grunnlag for arbeidet

1.1 Innleiing

Bømlo kommune er ein av dei største fiskerikommunane i regionen. Det er eit ungt og optimistisk fiskeri-miljø i Bømlo kommune. Tal på fartøy og medlemmar i Fiskarlaget er aukande dei siste åra, og næringa er veksande. Havfiskeflåten i Bømlo utfordra kommunen hausten 2012 med ønske om etablering av tidsmessig fiskerihamn i kommunen for havfiskeflåten og for kystfiskarar på Bømlo. Formannskapet vedtok i 16.10.2012 å revidere eksisterande Fiskerihamneplan frå 1994 for å gi best moglege rammevilkår for fiskeflåten i Bømlo kommune.

Bømlo kommune ønskjer å marknadsføre ei totalpakke for fiskeflåten i kommunen. Dette omfattar grunnleggjande behov og tenester for både kystfiskarar og havfiskeflåten. Denne pakka vert vidare i planen kalla Bømlo Fiskerihamn.

Kvoteregimet i fiskerinæringa gjer at det er behov for å ligge til land deler av året. Med større båtar og større fangstkvotar ligg havfiskeflåten til land 4-5 månadar i året. Lokale fiskarar/reiarar har ønskje om å legge til hamn i eigen kommune. Generelt er det behov for lager/base for utstyr, kai med tilstrekkeleg djupne og tilgang til areal innanfor kaien. I eller i nærleiken av ei liggehamn er det ønskeleg å ha fasilitetar knytt til tenester som bunkers, proviant, elektrisk og mekanisk tilsyn, og andre vedlikehaldstenester. Utfordringa er at det er mangel / få kaiplassar med tilstrekkeleg djupne for større fartøy på Bømlo i dag. Kommunen ser difor behov for å sjå på lokalitetar for liggekai med tilhøyrande tenester i kommunen.

Planframlegget ser mellom anna på følgjande:

- Situasjonsanalyse: Dagens situasjon i fiskerinæringa i Noreg, regionen og lokalt.
- Vurderingar av aktuelle lokalitetar for fiskerihamn, og spesielt Langevåg-området/ Hovlandshagen.
- Vurdering i høve til sanering/fjerning av fiskerihamner som det ikkje er behov for.
- Vurderingar knytt til eksisterande fiskerihamner, etterbruk og utvikling.
- Fiskemottak og vidareforedling av varer.
- Strategi og handlingsplan

Revisjon av planen baserer seg på eksisterande fiskerihamneplan frå 1994. Akvator AS er leigd inn som ekstern konsulent. Planen skal utarbeidast som ein tematisk kommunedelplan.

1.2 Organisering

Prosjektansvarleg:

- Rådmann Sverre Olav Svarstad

Konsulent:

Prosjektansvarleg:

- Akvator v/ Kjell Arne Møklebust

Prosjektleiari:

- Akvator v/ Turid Verdal

Styringsgruppe:

- Odd Harald Hovland, ordførar Bømlo kommune
- Sverre Olav Svarstad, rådmann Bømlo kommune
- Toralf Meling, Teknisk sjef Bømlo kommune
- Magne Raknes, Nærings- og utviklingssjef Bømlo kommune

Arbeidsgruppe:

- Sverre Olav Svarstad, rådmann Bømlo kommune
- Toralf Meling, Teknisk sjef Bømlo kommune
- Magne Raknes, Nærings- og utviklingssjef Bømlo kommune
- Per Normark, Hordaland fylkeskommune
- Frode Jørgensen, Karmsund Havnevesen
- Lars Magne Eidesvik, Eidesvik Havflåte
- Sammy Olsen, Sunnhordland Fiskarlag

1.3 Fiskerihamneplan 1994 - måloppnåing

Konklusjonen i Fiskerihamneplan frå 1994 er som følgjer:

«Ut frå dei vurderingane som er gjort, framstår Langevågområdet som det totalt sett beste alternativet for ny fiskerihamneutbygging. Dette området har nok potensiale for utbygging med omsyn til hamneforhold, tilgjengeleg areal etc. Dette området er også tyngdepunktet i kommunen i dag når det gjeld fiskerirelatert verksemd og har eksisterande kai og hamneanlegg som det er naturleg å byggja vidare på. Slik Langevåg - området framstår i dag - og med det utviklingspotensialet som ligg i området, stettar Langevåg dei føringane som NFHP byggjer på når det gjeld framtidig fiskerihamneutbygging i Noreg. Styringsgruppa for fiskerihamneplanen ser det derfor slik at det er naturleg å byggja vidare på det fiskerimiljøet som er etablert i Langevåg - området. Framtidige statlege og kommunale investeringar i fiskerihamneutbygging bør derfor konsentrerast om dette området».

Handlingsplan i Fiskerihamneplan frå 1994 skisserer 4 hovudpunkt:

1. Marknadsføre Bømlo Fiskerihamn
2. Medverka til oppretting av fiskerinettnettverk
3. Etablering av fiskerirelaterte linjer i vidaregåande skule
4. Utarbeida utbyggingsplan for Langevåg-området

Situasjonen i dag femner om ein god del av momenta som låg i Fiskerihamneplanen frå 1994, men dei større tiltaka er ikkje gjennomført. Utfordringa ein ser i dag, er at dei fasilitetane som fiskeflåten vert tilbydd ikkje lenger held dei kvalitetsmål som fiskeflåten har behov for. Særskilt er dette situasjonen for havflåten. Fiskerihamna i Øklandsvågen og Bømmelhamn er for små for havgåande fartøy, samt at tilhøyrande tenester på landsida ikkje er lokalisert her.

2 Prioritering og målsetting i ny Fiskerihamneplan

Hovudmål:

Bømlo skal styrkast og utviklast som regional og nasjonal fiskerihamn med høg standard og god infrastruktur.

Delmål:

- > Styrke den marine verdiskapinga gjennom å etablere lokalitetar for både kystflåten og havfiskeflåten i Bømlo kommune.
- > Marknadsføre Bømlo Fiskerihamn som eit levande kystsamfunn.
- > Satse på utbygging av kaiar og hamneanlegg, næringsareal og bygningar, vegar og servicefunksjonar for å utvikle eit totaltilbod som er i tråd med fiskerinæringa sine krav og ønskje.
- > Arbeide for rekruttering til fiskerinæringa.

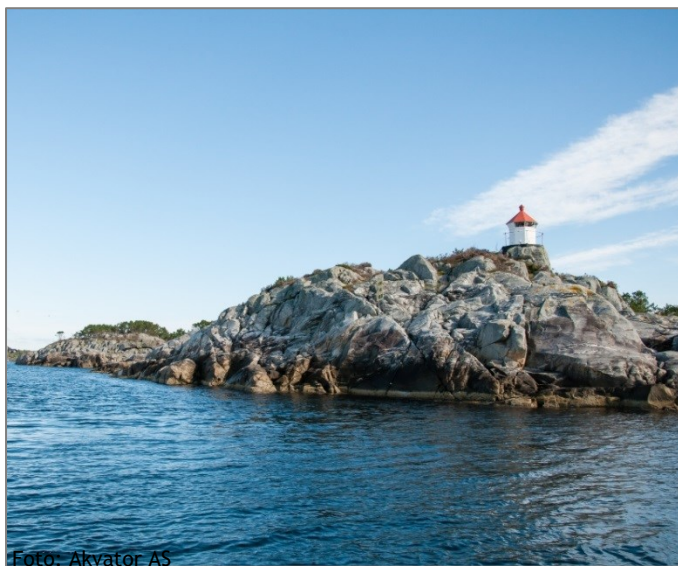


Foto: Akvator AS

3 Lovgrunnlaget, statlege-, regionale- og kommunale føringar

3.1 Nasjonale/statlege føringar

- Plan og bygningslova 2008 med tilhøyrande forskrifter
- Naturmangfaldlova 2009
- Rikspolitiske retningslinjer klima og energiplanlegging
- Rikspolitiske retningslinjer areal og transportplanlegging
- St. melding 26 (2006-2007) Regjeringens miljøpolitikk og rikets miljøtilstand
- Statlige planretningslinjer for differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (fastsett ved kgl.res. av 25 mars 2011)
- Hamne- og farvasslova 2009 (HFL)
 - > Hamne- og farvasslova har som føremål å legge til rette for god framkomst, trygg ferdsle og forsvarleg bruk og forvaltning av farvatnet i samsvar med allmenne omsyn og omsynet til fiskeria og andre næringar. Lova skal også legge til rette for effektiv og sikker hamneverksemd som ledd i sjøtransport og kombinerte transporter, samt for effektiv og konkurransedyktig sjøtransport av personer og gods innanfor nasjonale og internasjonale transportnettverk. Lova slår fast at bygge- og anleggstiltak i sjø krev samtykke av hamnemynde, jf. kap 4 i lova.

Lova slår fast at forvaltningsansvaret og mynde etter denne lova ligg hos departementet, med mindre anna er gitt i lova. Kommunen har forvaltningsansvar og mynde etter denne lova innanfor område der kommunen har planmynde etter plan- og bygningslova. Det er spesifisert at kommunen har mynde i heile kommunen sitt sjøområde, med unntak av innanfor arealavgrensing for hovud- og bileid der departementet/kystverket har mynde.

Dei kommunane som har oppretta eigne hamnedistrikt, har ansvar og mynde etter hamne- og farvasslova innanfor slike hamnedistrikt, jf. §§ 10 og 45. Bømlo kommune er ein del av Karmsund Havnevesen, saman med Bokn, Haugesund, Karmøy, Sveio og Tysvær.

- > Tilhøve mellom HFL og andre lovverk
Hamne- og farvasslova gjeld «side om side» med fleire andre lovar.
Plan- og bygningslova: Utbyggingstiltak krev løyve etter begge lovverk før tiltaket kan setjast i verk dersom tiltaket fell under hamne- og farvasslova. Mynde etter begge lovene plikter å gjennomføre ei effektiv og samordna handsaming av søknadar om løyve. Løyve til tiltak etter hamne- og farvasslova kan ikkje gjevast i strid med vedtekne arealplanar etter PBL utan dispensasjon.
Naturmangfaldlova: Krav til at prinsippa i §§ 8-12 skal leggjast til grunn ved planlegging av tiltak (*miljørettslege prinsipp*). Dei miljørettslege prinsippa er knytt til kunnskapsgrunnlag, "føre-var-prinsippet", økosystemtilnærming og samla belastning, kostnader ved miljøforringing skal berast av tiltakshavar og miljøforsvarlege teknikkar og driftsmetodar.
Forureiningslova: Mudring og dumping av massar og gjenstandar.
Kulturminnelova: Dersom tiltaket skal gjennomførast i eit område med kjente kulturminne, eller at det vert gjort funn i samband med tiltak.

- Stortingsmelding 22. Verdens fremste sjømatnasjon (2012-2013)
 - > Meldinga omhandlar korleis Noreg kan utvikle sin posisjon som sjømatnasjon. Ein føresetnad for dette er at det er lønnsemd i alle ledd gjennom verdikjeda i heile sjømatnæringa. I meldinga vert det stadfesta at regjeringa har som visjon at Noreg skal vere verdas fremste sjømatnasjon. Regjeringa sine ambisjonar er at Noreg skal:
 - *Ha stabil og god markedsadgang for norsk sjømat og nye marine produkter til viktige markeder, inkludert fullverdig adgang til EU-markedet*
 - *Ha et forutsigbart rammeverk for øvrige betingelser for handelen med sjømat som også legger vekt på handelsforenkling.*
 - *Fremforhandle frihandelsavtaler for å sikre best mulig markedsadgang i fremvoksende økonomier og hos viktige handelspartnere utenfor EU*
 - *Ha et grundig tilsyn med virksomhetene på områdene mattrygghet, kvalitet og fiskehelse samt ha god og tett kontakt med viktige importland.*

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (M-dep.24.juni 2011)
 - > Sjømat næringa er viktig. Moglegheita for verdiskaping må sjåast i samband med nødvendig infrastruktur.
 - > Fylkeskommunar og kommunar legg til grunn eit breitt verdiskapingsperspektiv for næringsutviklinga, der eksisterande og nye næringar basert på lokale natur- og kulturressursar vektleggast.
 - > Planlegginga legg til rette for å oppretthalde og vidareutvikle fiskeri- og havbruksnæringa innanfor ei miljømessig berekraftig ramme.
 - > Forventar at planlegging bygger på kunnskap.
- Nasjonal Transport Plan (NTP) 2010-2019 og forslag 2014-2023
 - > I følge Regjeringa var det eit historisk løft for sjøtransport og maritim infrastruktur i NTP 2010-2019. Det statlege løyvet er gjennomsnittleg 1085 millionar per år fram til 2019. NTP legg opp til å bruke om lag 3 milliardar kroner til farleier og 2 milliardar kroner til fiskerihamner langs heile kysten dei neste 10 åra.
 - > I NTP 2010-2019 finne ein mellom anna følgjande tekst:

«Regjeringen vil legge til rette for likeverdige levekår i hele landet og arbeide for å opprettholde hovedtrekkene i bosetningsmønsteret. Regjeringen legger opp til en særlig satsing i distrikter med stor avstand til større markeder, nedgang i folketall eller omstruktureringer i nærings- og arbeidslivet. Samtidig skal aktuelle distrikts- og regionalpolitiske tiltak medvirke til en balansert utvikling mellom by og land. Regjeringen mener en kraftig økt satsing på investering og vedlikehold i infrastruktur er viktig for å utnytte mulighetene for økt verdiskaping som finnes over hele landet, og for å gjøre det enda mer attraktivt å bo og jobbe i distriktene. En slik satsing kan også gi et bidrag til å redusere sentraliseringspresset ved at næringslivets kostnader reduseres, og ved at mer attraktive bo- og arbeidmarkedsregioner utvikles utenfor de største byområdene.

Transport er en viktig forutsetning for bosetting, næringsutvikling og ressursutnyttelse. Regjeringen vil føre en transportpolitikk der de ulike delene av transportsektoren ses i sammenheng, og der en legger vekt på en mer differensiert virkemiddelbruk mellom by og land. I byene og pendlingsområdet rundt skal det satses sterkere på gode kollektivløsninger og jernbane, mens bedre veier og rassikring er et viktig satsingsområde i distriktene. Grunnet spredt bosetting og vanskelig topografi er Norge særskilt avhengig av innenlands luftfart».
 - > Viktige tiltak i denne meldinga er:
 - Å binde landet og regioner betre saman gjennom betra vedlikehald og aukte investeringar på vegnettet.
 - Målretta utbetring av flaskehalsar for næringslivet sin transport.
 - Styrke vinterdrift - døme: alltid vinterope veg mellom aust og vest.
 - Auke satsing på rassikring.
 - Oppretthalde eit godt regionalt flytilbod.
 - Sikre kollektivløysningar over heile landet gjennom kjøp av tenester og god samordning.
 - Bygge ut fiskerihamner og infrastruktur for maritim transport for å legge til rette for næringsutvikling og busetting langs kysten.

«Regjeringen vil satse på utbedring og merking av farleden, spesielt med hensyn til hurtigbåter. Dette vil legge til rette for rask og sikker persontransport til og fra tettsteder og byer langs kysten, og vil således bidra til å opprettholde bosetningen. Regjeringen vil også opprettholde og videreutvikle statlige fiskerihavner for å sikre en god infrastruktur både for fiskerinæringen og maritim transport i distriktene. ...

Prosjekter av stor betydning for den nasjonale verdiskapingen innenfor fiskerinæringen vil bli prioritert. Staten bidrar med midler til fiskerihavner, enten ved helfinansiering eller delfinansiering, hvor staten dekker opptil 50 pst av kostnadene. Det er en målsetning å øke tilskuddsposten slik at mindre anlegg kan bli raskere realisert».
 - > I forslag til NTP 2014-2023 er fiskerihamner eit av dei prioriterte områda for kystverket, i tillegg til farlei, verkemiddel for godsoverføring og fartøy. Styrking av distrikta er også heva fram som eige punkt. I pressemelding frå kystverket i samband med forslag til NTP står det m.a.: *«Nye tiltak i og vedlikehald av fiskerihamner vert prioriterte ut frå kriteria som marin verdiskaping, styrking av levande kystsamfunn, regional utvikling og sjøsikkerheit».*

- > I innstilling til transport- og kommunikasjonskomiteen om Nasjonal transportplan 2014-2023, kap. 8.2, avsnitt Fiskerihavner, er Bømlo kommune nemnt. Følgjande tekst er teke med:

«Bømlo. Komiteen vil vise til lokalt initiativ til ny fiskerihavn på Bømlo i Hordaland. Komiteen ser behovet for en ny fiskerihavn i en kommune med stor fiskeriaktivitet og imøteser at de lokale initiativtakerne Kommunen sammen med Kystverket jobber videre planene slik at havnen kan vurderes ved neste rullering av NTP».

3.2 Regionale føringar

- Fylkesdelplan for Hordaland 2005-2008 (arealdelen)
 - > «Tilstreккеleg areal til næringshamner, viktige fiskerihamner, nasjonale og regionale hamner, viktige ankringsplassar og opplagsplassar skal sikrast. Knutepunkt for overgangar land- sjø skal sikrast for integrering av sjøtransport i det totale transportmønsteret».
- Fylkesdelplan for kystsona i Hordaland, 2001-2004
 - > Mål for fiskeri: Produktiviteten i kystområda skal haldast ved lag og forvalta i eit langsiktig perspektiv som grunnlag for ei lønsam og konkurransedyktig fiskerinæring. Viktige fiske- og ressursområde for fiskarar frå fylket og frå andre distrikt skal sikrast.
 - > Mål for samferdsel: Det skal leggjast til rette for auka sjøtransport der det er teke omsyn til sjøtrafikktryggleik og miljøtryggleik. Det skal arbeidast for gode miljøtilhøve i hamnene. Kabel- og røyrtrasear skal planleggast slik at ein førebyggjer konflikter med andre brukarinteresser.
 - > Som retningslinje finn ein m.a.: Tilstreккеleg areal til næringshamner, viktige fiskerihamner, nasjonale og regionale hamner, viktige ankingsplasser og opplagsplasser skal sikrast. Knutepunkt for overgangar land-sjø skal sikrast for integrering av sjøtransport i det talte transportmønsteret.
- Fylkesdelplan: Hamneplan for Hordaland, 2003
 - > Føremålet med planen er å vera eit strategisk og handlingsretta verktøy for utvikling av ein heilskapleg hamnestruktur i Hordaland. Hovudmålet er at hamnene i fylket skal vere effektive knutepunkt i eit samordna og miljøvennleg transportnett.
- Regional transportplan Hordaland (2013-2024) med tilhøyrande handlingsplan
 - > «Fylkeskommunen skal saman med kommunen og fiskerinæringa starte arbeidet med lokalisering av ny moderne fiskerihavn på Bømlo» s. 69
- Fylkesdelplan for Sunnhordland, 2005
 - > Sunnhordland og Haugalandet har felles utfordringar i høve til godstransport, både med bil, båt og fly. Det vert arbeidd med å utvikle Karmsund hamnedistriktet til ei internasjonal knutepunktshamn. I Fylkesdelplan for Haugalandet er det mellom anna lagt opp til å knyta E134 betre opp mot hamneanlegga i Haugesund. Private hamneanlegg knytt til dei større industriverksemdene i regionen har dei største godsmengdene, ofte som spesialiserte transportar. Storebø i Austevoll er den største fiskerihamna i regionen. På Eldøyane på Stord er det planar om å utvikle ei knutepunktshamn for frosenfisk. Sunnhordland inngår i 2 hamnedistrikt: Stord og Karmsund. Hamneplan for Hordaland (vedtatt 2003) legg opp til ei stegvis samordning av hamnedistrikta.
- Regional kystsoneplan for Sunnhordland og ytre Hardanger. Planprogram
 - > «Regional plan for Sunnhordland vert foreslått som pilotplan for heilskapleg planlegging for ei berekraftig havbruksnæring».
 - > «Infrastruktur for sjøtransport og maritim næring skal visast i plankartet med retningslinjer for arealbruk. Dette gjeld farleier, nødhamner og hamneområde. Regionalt viktige næringsareal til sjø skal lokalisast og synleggjerast».

- Uttale frå Samarbeidsrådet for Sunnhordland

Bømlo kommune er ein stor fiskerikommune og har i dag ein yngre generasjon fiskarar som satsar stort. Det er derfor viktig at kommunen får ei tidsmessig fiskerihamn som gjer at fiskeflåten kan gå i hamn i eigen kommune. Med stadig større båtar og større fangstkvotar har den aktuelle havfiskeflåten landligge i 4 - 5 månader i året. Det er derfor viktig for flåten å kunne gå til hamn i nærområdet, ikkje minst med tanke på vedlikehald og utvikling av eit felles fiskerimiljø.

Samarbeidsrådet for Sunnhordland gjev sin tilslutnad til at Bømlo kommune sitt arbeid med revisjon av noverande fiskerihamneplan skal få status som Nasjonal fiskerihamn.

- Rettleiar om råd om planlegging og forvaltning av strandsona i Hordaland, 2007
- Klimaplan for Hordaland (2010-2020)

3.3 Kommunale føringar

Bømlo kommune har fylgjande planar/dokument som utgjer kommunale føringar/rammer for planarbeidet

- Kommuneplan for Bømlo 2013-2025
 - > Føremålet med kommuneplanen er å få ei samla vurdering av dei ressursane kommunen rår over. Vidare skal kommuneplanen vera eit handlingsprogram for dei kommunale styresmaktene når det gjeld arealdisponering og kva for investeringar ein vil gjennomføre i planperioden.
- Strategisk næringsplan for Bømlo 2011-2015
 - > Denne planen gjer kort greie for næringsliv og tilhøve kring sysselsetting i kommunen. Planen vert rullert jamleg. Visjonen er at Bømlo skal ha eit mangfaldig og nyskapande næringsliv; ein ønskjer å vera fremst på ei rekkje felt. Hovudmålet er å vidareutvikle eksisterande næringar og legge til rette for nye bedrifter innan dei område der me har særlege føremoner. Gjennom næringsklynger og nettverk, samarbeid med opplærings-, utdannings- og forskingsmiljøa skal ein styrke næringslivet lokalt og samspelet regionalt.
 - > Marin næring: Tiltaka i næringsplanen er sett i samanheng med at talet på kystfiskarar og rekruttering av ungdom til yrket er redusert dei siste tiåra.
 - Ungt kystfiske: Mål om auka lønnsemd for unge fiskerar og betre fiskekvalitet for forbrukarar (Forprosjekt er gjennomført).
 - Infrastruktur knytt til kystfiske: Mål om tilrettelegging av kai/fiskeribygge i Sjøbuholmen, lokalt fiskekvotebank og komplettering av fiskemottak i kommunen.
- Forprosjekt «Ungt kystfiske». 2011.
 - > Målsetting å finne ut om det er grunnlag for å etablere eit selskap som har som målsetnad å heve kompetanse og teknologi gjennom heile verdikjeda, frå fiskar til forbrukar. Vurdere om eit slikt selskap kan auke kvalitet og lønsemd i alle ledd, og gjennom merkevarebygging styrke konkurranseevna, samt til ein høgare utsalspris gi kundane den spesielt ferske fisken dei spør etter.
 - > Ønskje om å legge til rette for ei fiskerihamn på Sjøbuholmen (Øklandsvågen), og komplettera fiskemottaka i kommunen. For å sikre framtidig tilgang til fiskeressursane lokalt ønskjer Ungt Kystfiske å opprette ein lokal fiskekvotebank i Bømlo og i regionen.
- Viltkartlegging for Bømlo 2003 (MVA-rapport 4/2003)
- Naturtypar i Bømlo 2003 (MVA-rapport 17/2003)
- Klima og energiplan for Bømlo, 2009
- Kartlegging av naturtypar i Bømlo kommune, Hordaland i 2009 Rapport J.B.Jordal nr.1-2010
- Trafikksikringsplan, 2011
- Forstudie: Differensierte strandsonerforvaltning i Sunnhordland, Samarbeidsrådet for Sunnhordland (2011)
- Planprogram for Interkommunal strandsonerplan for Sunnhordland (2012)
- Risiko og sårbarhetsanalyse for Bømlo, 2012

3.4 Oppsummering rammer og føringar

Fiskenæringa har stor prioritet frå nasjonalt hald. Dette er vidareført i både regionale og lokale planar.

Viktige punkt som er går igjen i dei ulike overordna rammene er:

- Marin verdiskaping
- Styrking av levande kystsamfunn/distrikta
- Regional utvikling
- Tryggleik til sjøs
- Nyttan av tiltak skal dokumenterast og sjåast i samheng med annan næringsutvikling og utvikling av infrastruktur i kommunen og i regionen.

Bømlo kommune er historisk knytt til ulike fiskeri, og næringa utgjer såleis en stor kulturarv for kommunen. Fiskerinæringa har utvikla seg frå mange fiskarar og småbåtar til færre fiskarar og store båtar. Gode hamnefasilitetar og utvikling av tilhøyrande næringsområde er viktig for utvikling i næringa. Bømlo kommune har ut frå sentral lokalisering langs kysten, samt ei sterk fiskerinæring, stort potensiale for å auka verdiskapinga innan fiskeriet.



Foto: Eidesvik Havfiske

4 Situasjonsanalyse

Denne situasjonsanalysen gir ei oversikt over eksisterande rammevilkår for planlegging av fiskerihamn.

4.1 Hamnestruktur i Noreg

Den nasjonale hamnestrukturen er i dag fastsett gjennom politisk handsaming av NTP og gjennom hamne og farvasslova. Strukturen består i dag av følgjande:

- 5 utpeika hamner: Særleg viktige intermodale knutepunkt for nasjonal og internasjonal gods- og passasjertransport (Oslo, Stavanger, Kristiansand, Tromsø og Bergen).
- 32 stamnetthamner: Større terminaler for å få gods ut av landet. Dei har både landverts- og sjøverts tilknytning.
- «Øvrige hamner»: Dette er hamner som vert rekna som lokale hamner, fiskerihamner, fritidsbåthamner og liknande. Primær oppgåva til desse er å tene lokalsamfunn og stadleg næringsliv.

4.1.1 «Øvrige hamner» - Fiskerihamn, statleg fiskerihamn

Fiskerihamner er primært for bruk til fiskeriføremål. Felles for alle fiskerihamner er at dei på ulike måtar er lagt til rette for verksemd innan fiskerinæringa. Fiskerihamner varierer både i storleik og med omsyn til kva fasilitetar dei kan tilby. Dei kan mellom anna omfatte mottak av fisk, foredling, produksjon og handelsmessig verksemd, vidaretransport av fisk og fiskeprodukt, ulike formar for service ovanfor fartøy og mannskap, samt å dekke behov for trygge liggeplassar for fiskefartøy når dei ikkje er i aktivt fiske.

Fiskerihamnene er delegert til Kystverket, og langtidsplan for fiskerihamner finn ein i Nasjonal transportplan (NTP). I NTP finn ein alle aktuelle tiltak gitt i forhold til planlagt år for gjennomføring.

I gjeldande NTP 2010-2019 står det m.a. følgjande:

«Framtidig utbygging av fiskerihavner må ta hensyn til utviklingen innen både fiskeflåten og fiskeindustrien. Anløp av større gods-, fryse- og containerskip for transport av fisk og fiskeprodukter til markedene stiller større krav til dybde og manøvreringsareal i havnebassenget. Det er samtidig viktig å bedre framkommeligheten i farleden inn til fiskerihavnene.

Ved vurdering av tiltak i fiskerihavner vil det stilles krav om avklaring i forhold til den kommunale og fylkeskommunale planleggingsprosessen. Nyten av tiltakene må kunne dokumenteres og ses i sammenheng med øvrig nærings- og infrastrukturutvikling. Prosjekter av stor betydning for den nasjonale verdiskapingen innenfor fiskerinæringen vil bli prioritert».

Kystverket si utbygging av fiskerihamner er konsentrert om grunnleggande infrastruktur, og samordning av disposisjonar for å legge til rette for marin verdiskaping. Nyten av tiltak skal dokumenterast og sjåast i samanheng med annan næringsutvikling og utvikling av infrastruktur i kommunen og i regionen. Til dømes medverkar Kystverket for å legge til rette for skjerming av innseglingar som er utsette, nyanlegg, vedlikehald av moloar og utdjuping av hamneområde. Kaier, flytebrygger og industriareal i fiskerihamnene er eit kommunalt ansvar.

Ei fiskerihamn kan betegnast som ei «statleg fiskerihamn» eller som ei fiskerihamn. Statleg fiskerihamn er ei hamn der staten enten eig deler av infrastrukturen eller har grunnrettar som tilgodeser fiskerinæringa der. Dersom staten berre har gitt eit økonomisk tilskot til eit tiltak der kommunen er tiltakshavar er det utanfor begrepet.

Begrepet fiskerihamn omfattar meir enn berre hamna. Eit utvida fiskerihamnebegrep omfattar følgjande:

- Hamner/hamneavsnitt som primært har til oppgåve å dekke fartøya sine behov for trygge liggeplassar
- Hamner/hamneavsnitt som er tilrettelagt for aktivitet innan fiskerinæringa med føremål
 - > Mottak av fisk
 - > Foredling/produksjon av fisk og fiskeprodukt
 - > Service ovanfor fiskfartøy og mannskap

Fiskerihamnene har stor tyding for lønnsmda i fiskerinæringa. Hamnene må difor vera mest mogleg tilpassa den strukturen ein ønskjer på fiskeflåten og tilvergingsindustrien. Vidare er det viktig at fysiske tilhøve som innsegling, «rolighet», djupne, manøvreringsforhold, is- og straumforhold er tilpassa dei fartøya som skal nytte seg av hamna. Fiskerihamnene må ha funksjonar og fasilitetar (infrastruktur) som kan sikre ei rasjonell og effektiv gjennomføring av dei arbeidsoperasjonane som er naudsynte i næringssamanheng. Hamnene må i størst mogleg grad bidra til at råvarer og produkt kan handsamast slik at ein sikrar den kvalitet ein ønskjer.

4.1.2 Standard- og kvalitetskrav til fiskerihamner

I Norsk Fiskerihamneplan frå 1990 (NOU 1990:29) er det sett standard- og kvalitetskrav for fiskerihamner. Denne planen er ikkje lenger aktiv sjølv om det er moment som også vil kunne gjelde for dagens situasjon. Det er ikkje utarbeidd erstattande dokument for Fiskerihamneplanen.

I Norsk Fiskerihamneplan (1990) er standard- og kvalitetskrava delt inn i to hovudtypar; Tekniske / fysiske standardkrav og funksjonelle standardkrav. I tillegg er det krav om mest mogleg optimal ressursbruk ved utbygging av fiskerihamner. Dette inneber ei prioritering basert på tre hovudkriterium; Utbyggingsøkonomiske kriterier, næringskriterier og distriktskriterier. Desse kriteria er også hovudmoment i vurderingar hos kystverket og i NTP.

Ei fiskerihamn omfattar i hovudsak følgjande element:

- a. Dekningsverk
- b. Utdjuping av innseglingslei og hamnebasseng
- c. Oppmerking av innseglingslei og hamnebasseng
- d. Fortøyingsinnretningar
- e. Fortøyings- og liggekaier
- f. Allmenningskaier
- g. Spesielle kaier for mottak og service
- h. Plastring av opparbeidd areal
- i. Arealopparbeiding med vegar og kommunaltekniske anlegg
- j. Mottaks- og produksjonsanlegg, ofte kombinert med eigne kaier

4.1.3 Finansiering og drift av fiskerihamneutbygging

Utbygging av fiskerihamner med grunnleggjande infrastruktur som dekkingsverk, kaier, utdjuping av innseglingsleier og hamnebasseng, oppmerking, arealopparbeiding, mottaks- og produksjonsanlegg m.m. skjer i statleg, kommunal og privat regi.

Staten finansierer i utgangspunktet dei fiskerihamneprosjekta som er prioriterte for utbygging i statleg regi. Dette gjeld også vedlikehald av desse hamnene. I praksis er det likevel kommunen som står for det dagelege vedlikehaldet, mens større vedlikehald skjer i statleg regi.

For andre fiskerihamneprosjekt finst det ulike tilskotsordningar enten retta inn mot fiskerihamneutbygging særskilt eller mot hamneutbygging generelt.

Fiskeridepartementet/Kystverket - KAP. 1062 -30: Nyanlegg og større vedlikehald

Av denne posten fullfinansierer staten arbeid knytt til utdjuping, dekkingsverk og allmenningskaier. Utbygginga skjer i statleg regi og Kystverket er utførande entreprenør (prosjekt- og byggeleiing). Posten omfattar også større vedlikehald etter t.d. naturskapar.

Fiskeridepartementet/Kystverket - KAP. 1062 -60: Tilskot til fiskerihameanlegg

Staten si tilskotsordning for kommunale fiskerihamnetiltak skal medverke til utvikling av framtidsetta maritim infrastruktur i fiskerihamner i heile landet. Over dette kapitlet får Fiskeridepartementet tilskot til utbygging av fiskerikaier som ikkje kjem under den ordninga som gjeld for fiskerihamneutbygging i statleg regi. Fiskerihamnetiltaka skal bygge på lokale planar og vedtak om bruk av hamna og tilliggjande areal på land for framtidig næringsutvikling. Tiltaket sitt mål og omfang skal vere fastlagt før oppstart av anlegget og fastlagt i avtale mellom kommunen og Kystverket. Kommunale arealplanar og utbyggingsavtale skal sikre statens vilkår for bruk av tiltaket til fiskeriføremål.

Tilskot gis til kommunale infrastrukturtiltak i prosjekt med følgjande mål:

- > Auka tryggleik og tilgjenge til hamna for fiskeriflåten
- > Samsvar med nasjonale mål for berekraftig marin næringsutvikling
- > Bidrag til utvikling av maritime næringsklynger
- > Nytte av tiltaket elles, sjøverts samferdsle
- > Reduksjon av staten sitt ansvar for eldre fiskerihameanlegg
- > Kystkulturtiltak for bevaring av eldre fiskerihameanlegg

Tilskot gis til fysiske utbyggingstiltak i kommunale prosjekt for:

- > Utbygging og reparasjon av faste og flytande moloar og bølgedemparar i fiskerihamner
- > Utdjuping av hamn og tiltak for betre liggetilhøve i fiskerihamner
- > Faste og flytande fiskerikaianlegg: fortøyingskai, liggekai og utrustingskai
- > Fiskerikai: allment tilgjengeleg faste og flytande laste- og lossekaier
- > Fysisk utbetring av fiskerihamneanlegg for å auke standarden for tryggleik

Kommunar eller kommunale hamnevesen kan søke om statleg tilskot på inntil 50% til kommunale fiskerihamnetiltak. Søknadsfrist er 1. april. For meir informasjon sjå: «*Retningslinjer for tilskudd til kommunale fiskerihavnetiltak - Statsbudsjettets kap 1062 Kystverket post 60 Tilskudd til kommunene*» (<http://www.kystverket.no/Maritim-infrastruktur/Utbygging-av-fiskerihavner-og-farleder/Tilskudd-til-kommunale-fiskerihavnetiltak/>)

Drift av fiskerihamner

Vedlikehaldsansvaret er i hovudsak knytt til byggherreavsnittet. Drift og tilsyn av fiskerihamnene blir normalt utført av kommunane eller av fiskarlag. Dersom kystverket har vore byggherre for delkomponent av fiskerihamna har dei vedlikehaldsansvaret for den, t.d. molo.

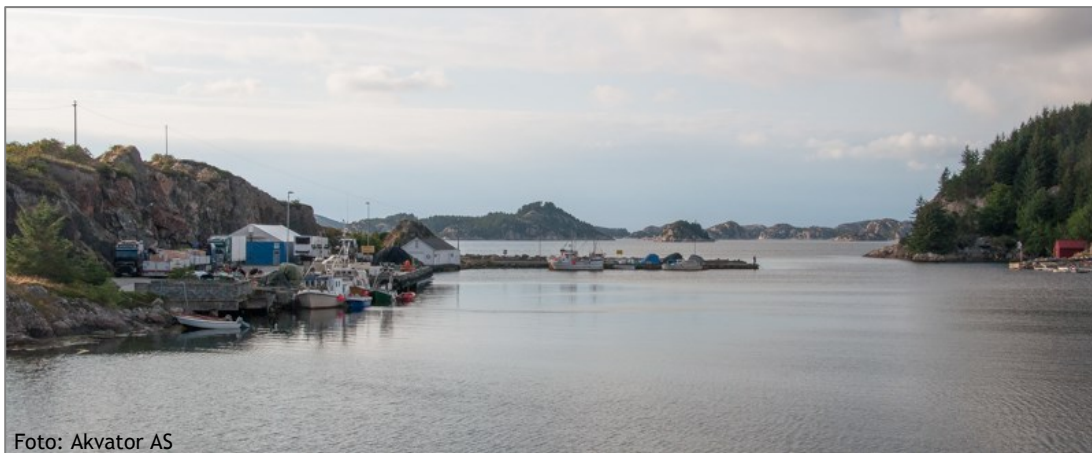


Foto: Akvator AS

4.2 Utvikling og perspektiv for fiskerinæringa - nasjonalt og regionalt

I dei følgjande underkapitla ser ein på nasjonal og regional statistikk og trendar knytt til fiskeressursar, oppdrettsnæringa, fiskeflåten, fiskeindustrien, omsetjingssystemet, mengde- og verdiutbytte og sysselsetting. Dette vil vera eit grunnlag for vidare vurderingar og handlingsplan.

4.2.1 Fiskeressursane

Som utgangspunkt er havet ein allmenning der alle som ønskjer fritt kan hauste. Motorisering av fiskeria på 1900-talet kombinert med høgt uttak av fisk i mange havområde førte fram til behov for regulering av fiskeriet internasjonalt. Norsk økonomiske sone vart oppretta i 1977. Innanfor denne sona har Noreg full råderett over fisk og andre naturressursar. Nasjonalt er fisket regulert med konsesjonar eller ved at kvar fiskar eller fartøy vert tildelt kvote, eller ved kombinasjon konsesjon og kvote.

Fiskeri har alltid vore ei viktig næring for kystbefolkninga i Noreg. I løpet av dei siste 20-30 åra har fiskerinæringa utvikla seg til å verta ein viktig økonomisk sektor i Noreg. Fiskeri og havbruksnæringa har vorte ein av Noregs største eksportnæringar, og av all sjømat vert 95 % eksportert. Dei seinare åra har ein sett at tal på fartøy og fiskarar har gått ned, medan mengde fangst per fiskar har auka. I 2011 leverte norske båtar 2,3 millionar tonn fisk, reker, skaldyr og skjel (Fiskeridirektoratet og SSB).

Historiske trekk

Historisk har ein sett at hausting frå norske havområde har variert kraftig. Naturleg variasjon i bestandane, samt periodar med overfiske forklarar mykje av dette. Hovudtendensen i 1980-åra var svikt i det totale fangskvantumet - særskilt for lodde og torsk. Samstundes auka bestanden for vårgytande sild, og rekefisket fekk eit oppsving. Sør for 62 grader nord var utviklinga noko betre enn nordområda. Dette kjem først og fremst av ei positiv utvikling for nordsjøsild og tobis.

Ein reknar at bestandane av torsk, hyse, sei og sild er i god forfatning i Barentshavet og Norskehavet. Bestandane av snabeluer og blåkveite har vore på svært lågt nivå, men er no i oppgang. I Norskehavet har bestanden av uer gått ned, og er i dag rangert som sterkt trua i rødlista (2010). Årsaken til nedgangen var i stor grad ein kombinasjon av fiskeri og sviktande rekruttering i bestanden. I Nordsjøen er bestandane av torsk og tobis på låge nivå. Årsaken til dette kan m.a. vera høgt fiskepress gjennom mange år. Bestandane av sild, makrell og sei vert rekna å vere i rimeleg god forfatning. (Kjelde: Miljøstatus).

Tabell 1. Fiskebestandar etter fiskeslag og år for Noreg. Kjelde SSB.

År	Totalbestand, 1000 tonn					
	Torsk (nordaustr- arktisk)	Hyse (nordaustr- arktisk)	Sei (nordaustr- arktisk)	Sild (norsk vår- gytande)	Lodde (Barents- havet)	Kolmule
1950	2 830	234		20 013		
1960	2 051	373	767	7 634		
1970	2 058	263	1 033	116		
1980	864	254	434	748	6 715	
1990	962	168	257	5 070	5 831	2 961
2000	1 101	248	828	11 278	4 273	7 706
2009	3 314	1 209	789	16 647	3 765	3 847
2010	3 538	1 210	830	24 861	3 765	3 940

4.2.2 Oppdrettsnæringa

Fiskeoppdrett er ei viktig næring i rask utvikling. Fiskeoppdrett starta i liten skala i 1970-åra, og har dei siste 10-åra auka kraftig. Oppdrett av laksefisk er den dominerande forma for akvakultur i Noreg i dag, og Noreg er ein av verdas største eksportørar av oppdrettslaks. I tillegg er det noko oppdrett av torsk og skjelartar (blåskjel, østers, kamskjel). Frå 1993-2009 auka Noreg sin produksjon av oppdrettsfisk frå ca. 175 000 tonn i året til 960 000 tonn i året.

Sjølv om næringa har utfordringar, er det grunn til å tru at næringa vil styrke sin posisjon og utviklinga vil auke i åra framover. Den tradisjonelle fiskenæringa og oppdrettsnæringa vil etter kvart i aukande grad verta samansveiste ved felles strategiske interesser, marknader og infrastruktur. Oppdrettsnæringa vil difor også ha påverknad i høve til fiskerihamner og fiskerihamnestrukturen.

4.2.3 Fiskeflåten

Den norske fiskeflåten er mellom dei mest moderne og effektive i verda. Utviklinga har gått i retning av færre og meir effektive fiskebåtar. Innføring av regulerande tiltak som kvoteordningar, reguleringar og landingsføringar er gjennomført med omsyn til fiskeressursar og økonomiske grunnar. Mellom anna har desse tiltaka medverka til ei endring i flåtesamansetninga. Noreg har i dag ei samansett fiskeflåte med omsyn til storleik og type fiskereiskap (havfiskarar og kystfiskarar).

2011 var eit historisk godt år for fiskeflåten i høve til lønnsemd. Den langsiktige trenden viser ei positiv utvikling i driftsmargin for fiskeflåten. Om ein legg den langsiktige trenden som grunnlag var driftsmarginen for fiskeflåten fire gonger høgare i 2011 enn i 1980. Undersøking av lønnsemd viser at den totale driftsinntekta for fiskeflåten i 2011 var 14,9 milliardar kroner. Ser ein inntekt og kostnad i samanheng har det vore ei dobling av driftsoverskotet for fiskeflåten i perioden 2009-2011 (frå 1,5 milliardar til 3,2 milliardar kroner). I 2011 var driftsmarginen på 22 %. Om ein ser på dei ulike typane fiskefartøy/fangstype varierer resultatane grunna t.d. råvarepris og kvoter.

Tabell 2. Oversikt av tal fiskefartøy etter år i Noreg og Hordaland. Kjelde: Fiskeridirektoratet statistikkbank.

	1980	1990	2000	2010	2012
Noreg, tot.	26 407	19 391	13 017	6 310	6 214
Hordaland	1 819	1 265	764	427	459

4.2.4 Fiskeindustrien

Fiskeindustrien omfattar tenester for vidareforedling av fisk. I det gamle tradisjonelle fiskeriet var det kort veg for vidare transport og foredling av fiskeressursane, då det var mange fiskevær i nærleiken til fiskefelta. I dag er behovet for nærleik ikkje så stort. Fiskemottaka har vorte sentralisert i større fellesanlegg. Kystfiskeflåten sel til nærliggjande anlegg, medan den havgåande fiskeflåten kan gå over store avstandar for å levere. I stor grad er levering av fisk «regulert» av pris og marknad. Nokre fabrikkskip foredlar fisken om bord og frys dei ned i konsumpakningar.

4.2.5 Omsetjingssystemet

Reglar for sal av fisk har eit tydeleg skilje mellom fritidsfiske og yrkesfiske. Det er mellom anna fastsett ei omsetningsgrense for fangst teke frå land eller med fartøy som ikkje er registrert i Fiskeridirektoratet sitt merkeregister over fiskefartøy, krav om registrering av båt. Det er ei eiga lov som regulerer omsetting av råfisk, Råfisklova (1952). Førstehandsomsetninga av fisk og fiskeprodukt er organisert gjennom seks salsorganisasjonar.

4.2.6 Mengde- og verdiutbytte

I perioden 2011-2012 auka fangstmengda for torsk i Noreg med 5 prosent. Samstundes minka førstehandsverdien med 5 prosent, til 3,8 milliardar kroner. Fangsten av torsk tilsvarte 17 prosent av total fangstmengd og 27 prosent av total førstehandsverdi. Dette var såleis det viktigaste fisket med omsyn til verdi.

Norske båtar leverte 2,1 millionar tonn fisk, reker, skaldyr og skjel i 2012 (SSB). Dette er 7 prosent mindre enn året før. Førstehandsverdien gjekk ned med 12 prosent, til 14,1 milliardar kroner.



Lisens: NLOD

Figur 4-1. Totalt fangstmengde og fangstverdi fra fiskeri i Noreg. Kjelde: Miljøstatus.

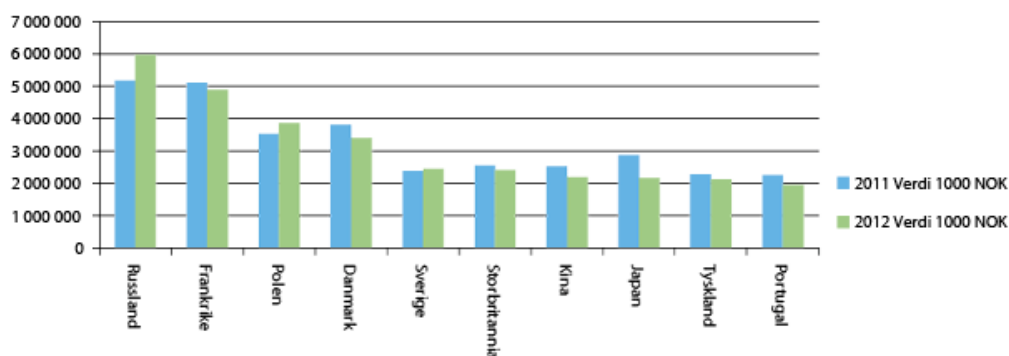
Tabell 3. Fangstmengde og fangstverdi etter kystfiske og havfiske og år i Noreg. Kjelde: SSB.

	2008		2009		2010	
	Fangst-mengd (tonn)	Fangst-verdi (1000 kr)	Fangst-mengd (tonn)	Fangst-verdi (1000 kr)	Fangst-mengd (tonn)	Fangst-verdi (1000 kr)
Kystfiske	619 611	4 021 320	758 987	3 586 977	765 583	3 805 357
Havfiske	1 817 133	8 137 017	1 778 147	7 723 599	1 913 573	9 542 689

Eksport

Fisk er ein betydeleg eksportvare i Noreg. I 2012 eksporterte Noreg om lag 2,3 millionar tonn fisk og krepsdyr/skaldyr/blautdyr. Tal frå SSB for utanrikshandel med varer syner:

- Eksport: ca. 1,3 million tonn kvitfisk og krepsdyr/skaldyr/blautdyr, noko som er verdisett til 19,6 milliardar kroner.
- Eksport: ca. 1 million tonn laks og aure, noko som er verdisett til 29,7 milliardar kroner. EU er den største mottakaren for laks og aure, der det i 2012 vart eksportert 654 000 tonn lakseprodukt.



Figur 4-2. Norsk eksport av sjømat (figur frå St. meld 22, kjelde; Norges sjømatråd).

Tabell 4. Utanrikshandel med fisk og andre fiskeprodukt, akvakulturprodukt, tenester knytt til fiske og fangst. Kjelde SSB.

	1990	1995	2000	2005	2010	2012
Verdi (mill. kr.)	4 177	5 986	10 169	12 107	26 416	26 187

4.2.7 Sysselsetting

Næringa har vore i sterk endring dei siste 10-åra, og sysselsette i fiskeflåten har gått ned. Mykje av dette skuldast strukturelle endringar og teknologisk utvikling. Fiskeriet har vorte meir effektiv og det er større einingar og kvoter enn før. Dette kan også ha hatt ein medverkande effekt til sentralisering til største fiskevær og mottak. Sjølv om tal sysselsette har gått ned har fangstvolumet auka, slik at fangst per fiskar er dubla.

Tabellen under syner tal på sysselsetting innan fiskeriyrket. Tendensen frå 2001 til 2011 er at det er færre som har fiske som hovudyrke. Det same finn ein for dei som opplyser å ha fiske som attåttnæring.

Tabell 5. Oversikt fiskarar som har fiskarar som har fiske hovudyrke eller attåttyrke. Fordelt på fylke. Kjelde: Fiskeridirektoratet 2011. Økonomiske og biologiske nøkkeltal frå dei norske fiskeria.

	Hovudyrke fisker		Attåttyrke fiske	
	2001	2011	2001	2011
Finnmark	1287	1061	605	323
Troms	1998	1307	951	463
Norland	3305	2419	1031	538
Nord-Trøndelag	287	219	136	102
Sør-Trøndelag	386	404	167	134
Møre og Romsdal	3187	2289	1011	346
Sogn og Fjordane	894	623	312	148
Hordaland	994	894	264	113
Rogaland	548	398	349	157



Foto: Akvator AS

4.3 Eksisterande forhold på Bømlo

Bømlo kommune er ein typisk kystkommune og den nest største fiskerikommunen i Hordaland. Kommunen ligg sentralt i høve til skipsleier og viktige fiskefelt.

4.3.1 Infrastruktur

Storleik og innbyggjartal

Bømlo kommune har eit samla areal på 246 km² og består av totalt 904 øyer. Om lag 96 % av arealet ligg under 300 moh., og om lag 28 % av kommunen sitt totale areal er innanfor 100-metersbeltet mot sjø. Kommunen har eit innbyggjartal på om lag 11 640 (01.01.2013). Bømlo er den 3. folkerikaste kommunen i Sunnhordland og 9. folkerikaste i Hordaland. Folketalet i Bømlo har hatt ein moderat vekst dei siste 20 åra, og kommunen har relativt sett ein ung busetnad med fleire born og unge under 20 år enn snittet for kommunane i Hordaland.

Sysselsetting

I 2011 hadde Bømlo i alt 5 795 arbeidstakarar mellom 15-74 år, av dette 3 189 menn og 2 606 kvinner. I slutten av 2011 var det registert 115 arbeidsledige i kommunen.

Vegnett

Hovudvegnettet på Bømlo er basert på Fv541 og Fv542 i sør og Fv18 og Fv19 i nord. Bømlo har fastlandssamband med Stord og Sveio via Trekantsambandet (bru og tunnell). Fv542 går frå Spissøy - til Moster og til Svortland. Fv541 går frå Innvær/Ekronsæter, via Sakseid og sør til Langevåg. Bømlopakken er eit program for utbetring av fylkesvegane på Bømlo.

Bømlopakken vart godkjent som eit bompengeprojekt 16.juni 2009 (Stortingsproposisjon nr.78- Om delvis bompengefinansiering av prosjekt og tiltak i Bømlo kommune i Hordaland). Arbeidet er starta opp og ein del vegstrekingar er ferdig utbetra. Frå 2010 til 2022 skal ein investere for om lag 1 milliard kroner i vegnettet.

Ein effektiv infrastruktur er viktig for utvikling i marin sektor. Transportkostnadar og transporttilbodet kan vere utslagsgivande for den enkelte si vurdering av attraktivitet for busetting og for etablering av verksemd. Med tanke på utvikling og utbygging av fiskerihamner vil utbetring av vegnettet vera ein svært viktig faktor.

Hamner og terminaler

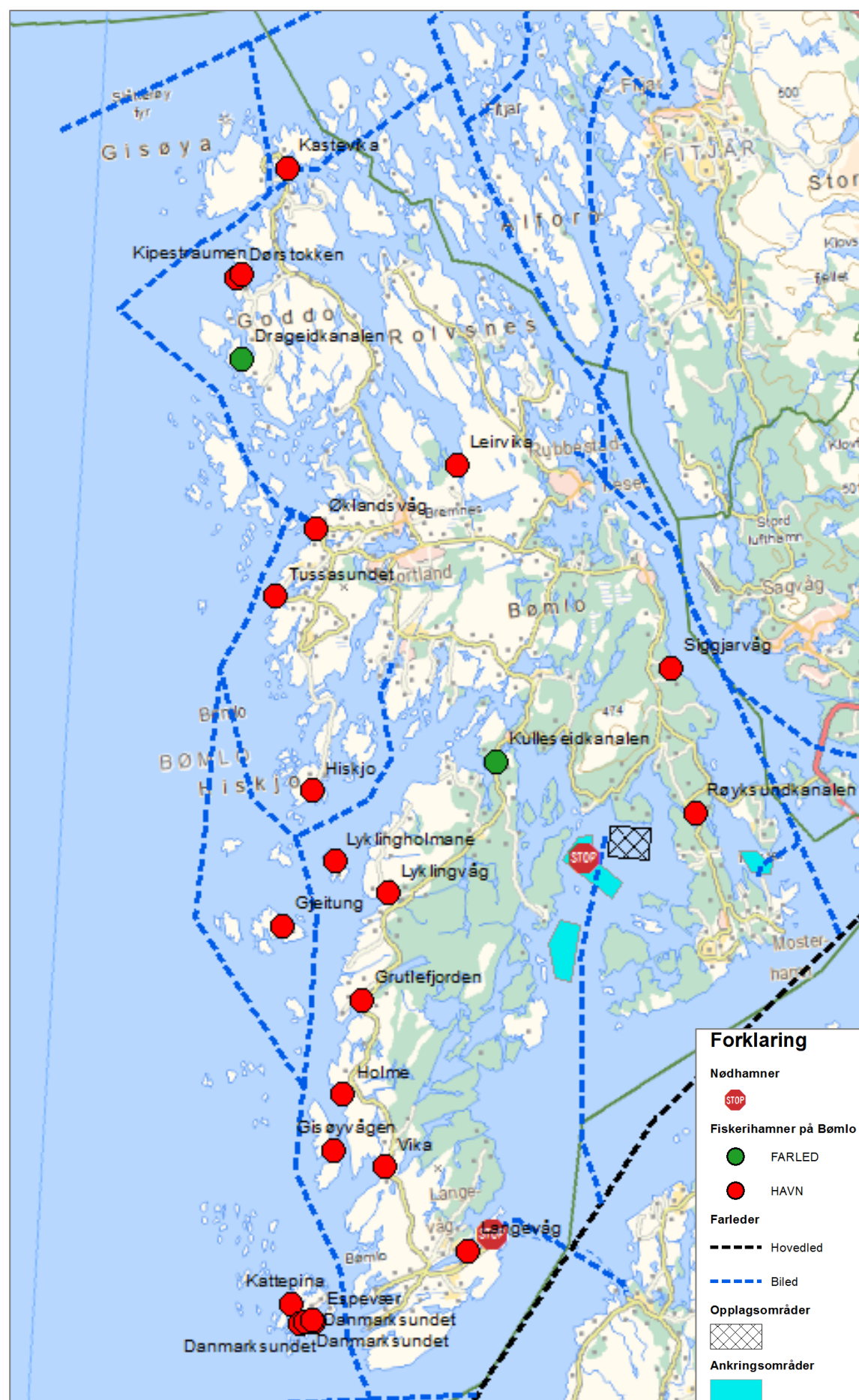
Kommunen har fleire hamner med større og mindre kaiar. Det er fleire private og offentlege kaiar på Bømlo. Desse kaiane stettar i dag eit behov for liggjekaiar og for ulike typar service. Dei eksisterande kaiane utgjer såleis ein del av eit totaltilbod i kommunen. Det er registrert 22 «statlege fiskerihamner» i Bømlo. I nyleg revidert kommuneplan er det avsett sju nye, små areal til kystfiske/fiskerihamn.

Dei viktigaste hamnene i kommunen er i dag:

Hamn	Bruksområde
Rubbestadneset	Trafikkhamn med godsterminal. Anløp av godsruter og snøggått. Industrihamn.
Mosterhamn Serklau	Trafikkhamn Industrihamn
Langevåg	Trafikkhamn - ferjekai. Fiskerihamn, industrihamn.
Øklandvågen	Fiskerihamn med fiskerikai.
Bømmelhamn	Fiskerihamn med fiskerikai.

I følgje kystverket si kartteneste er følgjande hamner definert som ISPS terminaler i Bømlo:

Namn	ID	Eigarform	Stykkjods	Fiskefartøy	Ventekai
Wärtsilä Norway AS, Rubbestadneset	NOKAS 0023	Privat	Ja	Nei	Nei
Bømlo Skipsservice, Langevåg	NOKAS 0067	Privat	Nei	Nei	Ja
Serklau Industri kai	NOKAS 0024	Offentleg	Ja	Nei	Nei



4.3.2 Næringsverksemd

Bømlo er ein av dei største fiskerikommunane i Sør-Noreg. Kommunen har lang tradisjon og ein rik kultur knytt til fiskerinæringa. Vidare er innsamla statistikk knytt til sysselsetting, fiskeflåten, motteke råstoff og fiskemottak, serviceverksemd, akvakultur og reiarverksemd skildra. Statistikk er henta ut frå SSB og Fiskeridirektoratet.

Sysselsetting

I Bømlo er tendensen som elles i landet, at det er færre fiskarar i 2012 enn tidlegare, jf. tabell under. Sidan 1983 er dei som har fiske som hovudyrke halvert. Talet på dei som har fiske som attåttnæring er også redusert sidan 1983, til litt under ein tredjedel i 2012.

Tabell 6. Oversikt tal fiskarar fordelt på yrke og år i Bømlo kommune. Kjelde: Fiskeridirektoratet statistikkbank.

Hovudyrke			Attåttnæring		
1983	2000	2012	1983	2000	2012
312	200	147	91	52	27

Fiskeflåten

Fiskeflåten heimehøyrande i Bømlo var i 2012 på til saman 115 fartøy. Frå 2001 fram til 2012 har det vore ein avgang på til saman 37 fartøy. Avgangen har vore størst for båtar under 10 meter lengde, og over 28 meter lengde. Det er fleire faktorar som har gjort at talet på fartøy har gått ned, mellom anna naturleg avgang på småbåtar samt organisatoriske årsakar som m.a. kostnader knytt til fiskerinumner.

Tabell 7. Oversikt av fiskefartøy etter lengdegruppe i Bømlo kommune året 2012. Kjelde: Fiskeridirektoratet statistikkbank.

Fiskefartøy, lengdegruppe	2001	2010	2012
Under 10 meter største lengde	99	57	65
10-10,99 meter største lengde	22	26	25
11-14,99 meter største lengde	11	9	9
15-20,99 meter største lengde	4	3	4
21-27,99 meter største lengde	1	2	4
28 meter største lengde og over	15	6	8
Totalt	152	103	115

Hovudtyngda av registrete løyve er knytt til kystfiskarane, og kvote på kystmakrell - Not < 13m. I tillegg er det fleire kvote/løyve i kommunen knytt til kystfartøygruppa NVG, Strukturkvoteordninga for kystflåten og strukturkvoteordninga knytt til pelagisk trål.

Tabell 8. Bømlo-fiskarar/-fartøy hadde i 2007-2012 følgjande konsesjonar/løyver. Kjelde: Fiskeridirektoratet statistikkbank.

Type løyve	Løyve 2007	Løyve 2010	Løyve 2012
D01 Kystmakrell- Not, 13-21,35m	1	1	1
D02 Kystmakrell- Garn/snøre, 13-21,35m	4	5	8
D05 Sei nord. Notfartøy, 13-27,5 m	1	1	1
D07 Konvensjonelle fartøy, < 28 m	2	3	5
D13 Kystreketrål Sør, 11 m og over	11	8	12
D14 NVG-Kystfartøygruppen	14	17	21
D15 Kystmakrell- Not, < 13 m	28	29	28
D16 Kystmakrell- Garn/Snøre, < 13m	2	2	3
D28 Nordsjøsild- Notfartøy, < 21.35m	18	16	15
D29 Sei sør- Notfartøy 13-27,5m.	4	3	4
D30 Konv.fartøy, <28m. Torsk sør for 62 gr.	2	2	2
D33 Strukturkvoteordning- kystflåten	-	11	20
D39 Strukturkvoteordning- pelagisk trål	7	20	20
K01 Ringnot > 90 fot	1	1	1
K05 Pelagisk tråltillatelse	5	5	5
K08 Avgrenset Nordsjøtrål	6	5	8
K09 Loddetrålkonsesjon	5	5	7
K17 NVG-trål konsesjon	5	5	6
K18 Makrelltråltillatelse	5	5	5

I tabell under er fangst frå fartøy registrert med Bømlo som heimkommune oppsummert for åra 207, 2010 og 2012. Det er først og fremst fiskeslag knytt til hovudgruppene pelagisk fisk, samt torsk og torskeartar som er vert fanga av Bømlo registrerte fartøy. I fangstverdi er det sild, makrell, tobis og annan sil, samt lodde som dominerer.

Tabell 9. Fangst etter fiskefartøy med Bømlo som sin heimstadkommune og fangstartar. Kjelde: SSB/Fiskeridirektoratet statistikkbank.

Fiskesort	Fangsverdi (1000kr)			Kvantum rundvekt (tonn)		
	2007	2010	2012	2007	2010	2012
Sild	54564	81227	136917	26107	30742	24548
Makrell	25708	36641	37948	3627	4900	5541
Tobis og annan sil	15528	23759	13847	9862	12052	6777
Lodde	0	14234	12863	0	8606	7776
Kolmule	29307	11104	8213	22222	5521	4335
Annan og uspesifisert fisk	202	2356	6616	157	16	31
Torsk	6506	2771	5783	403	284	552
Sei	6191	3637	3989	1899	700	726

Brisling	35	5598	3520	25	2186	1534
Øyepål	883	17889	1988	729	9936	907
Krabbe	868	762	857	105	90	100
Breiflabb	1143	1006	603	43	41	24
Reke	1942	1254	433	39	17	4
Lysing	827	557	378	47	101	82
Hummar	399	459	325	2	2	2
Lyr	467	368	318	45	33	26
Annan djupvassfisk	1782	300	247	1423	165	128
Hyse	267	119	238	45	25	53
Sjøkreps	204	101	179	4	2	2
Lange	245	172	160	30	27	22
Strøm- og vassild	1061	726	109	803	389	55
Pigghå	96	84	39	15	13	8
Brosme	26	44	34	4	6	4
Hestmakrell	199	872	32	207	259	15
Hvitting	1	28	31	0	14	14
Kveite	100	56	28	3	1	1
Andre skaldyr og blautdyr	0	38	11	0	20	5
Smørflyndre	0	1	10	0	0	4
Blålange	2	8	6	0	1	1
Uer	13	27	5	2	2	0
Rødspette	10	3	4	1	0	0
Piggvar	5	7	3	0	0	0
Steinbiter	9	3	2	1	0	0
Skater og rokker	8	3	1	3	1	0
Ål	4	0	0	185	0	0

Motteke råstoff og fiskemottak

Det er mangel på fiskemottak for vidareforedling av fisk, reker m.m. på Bømlo. Dette er ein medverkande årsak til at størsteparten av fisken vert levert utanom kommunen.

Tabell 10. Fangst etter fartøy registrert på Bømlo og landingskommune Bømlo. Kjelde: Fiskeridirektoratet statistikkbank.

Fiskesortgruppe	Fangstverdi (1000 kr)		Kvantum rundvekt (tonn)	
	2000	2012	2000	2012
Torsk og torskearter	663	2 351	121	261
Skaldyr og blautdyr	917	803	29	9
Pelagisk fisk	1 144	1 739	147	231
Flatfisk og botnfisk	174	573	8	22
Djupvassfisk	47	40	9	9
Anna, uspesifisert	0	2 868	0	13

Industrifisken som vert levert til sildoljefabrikkar er uaktuell å lande på Bømlo. Delar av konsumfisken vert fiska nordover langs kysten, og vil difor også vere uaktuell å landa på Bømlo. Likevel er det store verdier av fisk og skaldyr som Bømlo-båtar og andre kunne levert til mottak på Bømlo.

På Bømlo er det to fiskemottak for kystfiskarar, eitt på Brandasund og eitt i Hovlandshagen. Ingen av desse er av særleg storleik. Brandasund Fiskemottak sel fisk til butikkar i Sunnhordland, men eksporterer den største delen av fisken dei mottek. Mottaket har i dag tett samarbeid med Brandasund Fiskeforedling. Mottaket på Hovlandshagen (Langevåg) har i dag av ulike grunnar avgrensa kapasitet, og tek berre fiske for sal i eigen butikk (Haugesund). Tidlegare var det også mottaksanlegg i Øklandsvågen, Melingsvågen og på Espevær. Alle desse er i dag nedlagde.

I forprosjekt Ungt Kystfiske er det peikt på at kystfisket med sjark og fiskemottak er gjensidig avhengig av kvarandre for å oppretthalde eit berekraftig kystfiske. I dag er det ein ubalanse i dette forholdet, noko som har medført til at kystfiskarar i periodar ikkje får levert fangsten i Bømlo. Forprosjektet viser til at det er potensiale for å auke fangstvolumet og leveransar av fisk til Bømlo dersom mottakskapasiteten vert auka. I forprosjektet er det informert om at totalt i 2011 vart det levert om lag 1100 tonn fisk til mottaka på Bømlo frå kystfiskarar, og at det er betydelege volum som vert levert til andre mottak, t.d. Karmøy. Prosjektet Ungt Kystfiske ønskjer å vurdere alle tilhøve knytt til eksisterande mottaksanlegg/-kapasitet.

Tabell 11. Bedrifter i Bømlo knytt til fiskerinæringa - råstoff, mottak og vidareforedling.

Verksemd	Mottaksanlegg for konsumfisk	Fryseri / Isproduksjon	Fileteringsanlegg	Krabbe/hummar/kreps og reke-mottak /tilverking	Klippfisktørkeri	Lakeslakteri / pakkeri	Vidareforedling av lakseprodukt	Stad
Bømlo Edelfisk AS	X	X	X					Langevåg
Bremnes Fryseri AS med underselskaper		X	X			X	X	Øklandsvåg
Brandasund Fiskeforedling AS						X	X	Brandasund
Brandasund Fiskemottak	X	(X)		X				Brandasund
Espevær Røykeri AS							X	Espevær
Espevær Laks						X		Langevåg

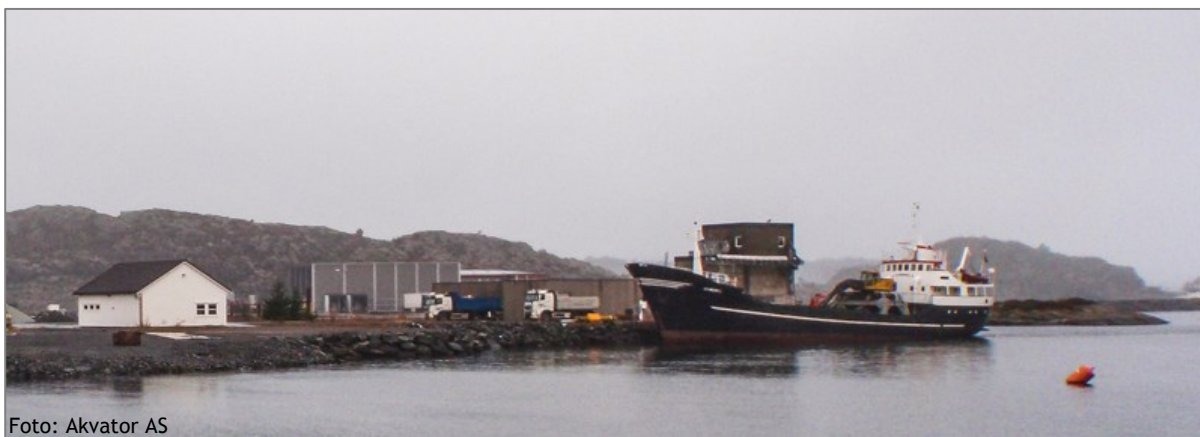


Foto: Akvator AS

Serviceverksemder

Det er eit variert næringsliv på Bømlo med om lag 830 verksemdar. Bømlo har ei lang rekke verksemdar som yter ulike tenester til fiskeflåten. Det er mellom anna verksemdar innanfor mekanisk, elektromekanisk, elektronikk, vedlikehald med meir.

Tabell 12. Oversikt over ein del servicefunksjonar på Bømlo. Lista er ikkje uttømmende.

Verksemd	Mekanisk verkstad	Slipp/dokk/heis	Sandblåsing /maling	Skipsselektro /elektronikk	Kjøleservice	Proviant	Skipsrøyrlegging	Anna	Stad
Wartsila Norway AS	X	X							Rubbestadneset
Bømlo Skips-service AS	X	X							Hovlandshagen
Olvondo Industries AS								Maskinering og samanstilling	Rubbestadneset
VVS Bømlo AS							X		Bremnes
Helle AS							X		Bremnes
Siemens				X					Rubbestadneset
Akva-Trade AS								Sal av maskiner/ prod.utstyr/båtar	Bremnes
Amundsen Diving AS								Undervassarbeid	Rubbestadneset
Apply AS				X					Bremnes
Eidesvik Offshore ASA								Offshore rederi	Langevåg
LOS Elektro AS				X					Bremnes
Bømlo Maskin AS								Maskinentreprenør /merdringprodusent	Hovlandshagen
Pedersen Maskinering		X						Maskinering og slipp for mindre fartøy	Hovlandshagen
Smart Automation AS				X					Bremnes
Servogear AS	X							Framdriftsanlegg for skip	Rubbestadneset
Becher Maskinering AS								Maskinering	Bremnes
Matre Maskin AS	X							Maskinering/ pumper/ brannsløkkingssystem	Rubbestadneset
Optiship AS								Arbeidsbåtrederi	Rubbestadneset
Embicon AS				X				Konsulent og utstyrsleverandør	Rubbestadneset
Wave Propulsion AS								Konsulent skipsdesign og framdriftssystem	Rubbestadneset
Automasjon & Data AS								Metereologisk- og oceanografiske datasystem	Bremnes/ Sandnes
Neptun Maritime AS								Konsulent skipsbygging	Finnås

Akvakultur

Det er mange oppdrettskonsesjonar og lokalitetar i Bømlo kommune. Det er registrert 23 konsesjonar på matfiskanlegg i kommunen, men ikkje alle desse er aktive. Vidare er det fire settefiskanlegg i kommunen, og 8 konsesjonar knytt til akvakulturdyr (østers, blåskjel, kråkebolle med meir). Det er også 3 slaktemerd og pakkanlegg i kommunen.

Reiar-verksemd

Samla omsetting i maritim verksemd i Sunnhordland og på Haugalandet var i 2004 16,7 milliardar kroner, der av 1,65 milliardar (9,9 %) gjeld Bømlo (tal frå 2011). Omsettinga frå leverandørar og tenesteytande verksemd viste eit resultat for regionen på 4,3 milliardar kroner.

Reiarnæringa på Bømlo har historisk sett spelt ei viktig rolle, mellom anna er Eidesvik-rederiet ei hjørnesteinsbedrift med om lag 500 tilsette. Reiarlaget disponerer ca. 22 supply- og spesialfartøy, og har ein sterk posisjon i nasjonal samanheng. På Moster er det etablert fraktbåtreiarlag (Aasen Shipping). Bedrifta omsette i 2011 for om lag 198 millionar.

Bømlo har eit sterk maritimt miljø utanom fiskarane. Saman vil desse miljøa kunne nytte felles investeringar i kaiar og hamneanlegg, service- og tenesteindustri. Dette vil stryke grunnlaget for etablering og vidareutvikling av ulik industri og tenesteproduksjon på Bømlo.



Foto: Akvator AS

4.4 Intern analyse

For å forme ein framtidig strategi som byggjer på mest mogleg innsikt er det naudsynt å kjenne til dei sterke og svake sidene ved Bømlo som fiskerikommune (Bømlo fiskerihamn). På ein slik måte kan ein lettare utnytte dei sterke sidene samstundes som ein prøver å eliminerer eller forbetre dei svake.

4.4.1 Sterke sider

Fisk og fiskerirelatert verksemd har opp gjennom åra hatt ein viktig plass i næringslivet i Bømlo. Det finst difor omfattande kompetanse og eit nettverk av vare- og tenestetilbod, hamneanlegg etc. som er bygd opp og som vil vere viktige ressursar for vidare satsing.

Miljø og kompetanse

Noreg har mange aktive lokalmiljø med fagleg sterk kompetanse på marint område. Bømlo har ein omfattande kompetanse innan maritim verksemd. Ein tenker her i første rekke på reiarverksemd for supply- og fraktebåtar. Med ei verksemd som t.d. Servogear AS, som leverer framdriftssystem for hurtiggåande båtar (mellom 20 og 50 knop), er verdsleiane med sine miljøvennlege løysingar både med omsyn til drivstoff-forbruk og utslepp. Det er kombinasjonen av optimalt undervass- og utstyrsdesign som gir den gode graden av verknad, noko dei mellom anna har fått Hordaland fylke sin miljøpris for. Utstyret deira blir nytta på passasjer-, arbeids-, offshorebåtar samt segl- og motoryachts.

Det banebrytande samarbeidsprosjektet «Fellowship» med Bømlobedriftene Eidesvik Offshore og Wärtsilä Norway saman med Det Norske Veritas, MTU Onsite Energy og Vik-Sandvik har testa ut i full skala bruk av brenselceller i energiproduksjonen om bord i skip. M/V Viking Lady er test-laboratoriet og fordelane er betre effektivitet, lågare driftskostnader og utslepp. Eidesvik ønskjer å vidareutvikla brenselcelleteknologien både teknisk og kommersielt og ønskjer å gjera dette gjennom eit nyetablert selskap, Hordaland Maritime Miljøseks AS, HMMS, der også Sparebanken Vest, Grieg International og Coast Centre Base er med på eigarsida.

Også det nystarta firmaet Wave Propulsion (Halvdan Endresen) har spennande nytenking innan framdriftssystem og skrogdesign som optimaliserer drivstoff-forbruk.

Fiskarane på Bømlo sit inne med omfattande kompetanse som er knytt til alle typar fiske- alt frå det nære kystfisket til trål- og ringnotfiske på nære og fjerne fiskefelt.

Lokalisering

Bømlo ligg sentralt i tilhøve til viktige fiskefelt. Den heimekjørande fiskeflåten fiskar for det meste i områda kring Bømlo. Trålfiske etter konsumfisk, industrifisk og reke skjer i stor grad på felta i Nordsjøen. Det same gjeld for ringnotfiske og trålfiske etter sild og makrell. For fartøy som driv dette fisket, vil Bømlo Fiskerihamn vera ei av dei hamnene som ligg nærmast for landing av fangsten.

Bømlo ligg også strategisk til i forhold til seglingsleia nord/sør. Dette gir spesielt fordelar for servicenæringar.

Kommunen har også ei gunstig plassering i nasjonal og regional samanheng, jf. vidaretransport av fersk fisk eller foredla fiskeprodukt til viktige marknader i Europa.

Tilbod av varer, tenester og service

Bømlo kommune har i dag eit rikt utval av varer og tenester som både heimehøyrande og gjestande fartøy etterspør. Dette gjeld reparasjonar, service og vedlikehald av fiskefartøy og maskineri og diverse utstyr etc.. Det er mange moderne servicenæringar i kommunen som er retta inn mot fiskerinæringa.

Mange naturgitte hamner

Bømlo har mange naturgjevne stader som eignar seg godt for hamneføremål. Dette gjeld både på sør-, nord-, vest- og austsida av kommunen. Det er fleire stader såleis ikkje behov for store tiltak for å skjerme hamna, eller mindre tiltak for å skjerme hamna.

Gode samarbeidstilhøve/organisering

Fiskarane i kommunen er organisert i Sunnhordland Fiskarlag og i Kystfiskarlaget. Dette er eit godt utgangspunkt for å utvikle Bømlo Fiskerihamn vidare.

Likeins er mange av mottaks- og serviceorganisasjonane organiserte gjennom Bømlo Næringsråd. Dette gjer det mogleg både med god kommunikasjon og utvikling av totaltilbod frå Bømlo Fiskerihamn.

Ungt og optimistisk miljø

«Forgubbing» er eit utfordrande punkt for fiskerinæringa. Det er krevjande å starte opp med fiskeri og særskilt utfordrande i høve til økonomiske tilhøve som båt, bruk, kvotar og kai-/naustfasilitetar. I Bømlo har generasjonsskiftet vore ein positiv prosess, og i dag er det eit ungt og optimistisk fiskerimiljø (kystfiske og havfiske). I samband med forprosjekt Ungt Kystfiske er dette trekt fram som ein av styrkane for Bømlo kommune. Det er registrert 58 unge kystfiskarar i Bømlo kommune.

Eksisterande hamneanlegg

Bømlo har mange offentlege og private kaiar. For den lokale kystflåta gir dagens hamneanlegg ei god dekning. Det ligg godt til rette for gode tilbod i Øklandsvågen.



Foto: Akvator AS

4.4.2 Svake sider

Sjølv om Bømlo Fiskerihamn står fram med mange sterke sider, er det også registrert manglar - både i høve til dei krava som vil bli stilte til ei moderne fiskerihamn og i høve til den utvikla næringa har og kjem til å ha.

Manglande kai- og hamneanlegg og langringsareal

Den klart svakaste sida ved Bømlo i dag er at det er mangel på hamneanlegg som stettar behovet for liggehamn og langringsareal for havfiskeflåten. Havfiskeflåten er i dag avhengig av fiskerihamner i andre kommunar i høve til kai og lagring av utstyr.

I Øklandsvågen er det bygd kai og hamneanlegg som stettar behovet for lokale fiskarar. Hamna er god for mindre fartøy, men er for lita for den havgåande flåten. Det er avgrensa moglegheit for utviding og ekspansjon på landsida.

Bømlo manglar eit kai- og hamneanlegg med utviklingspotensiale som kan ta inn større fiskebåtar og frysebåtar, og som ligg slik til at det ikkje er avgrensingar på landareal for mottaks- og produksjonsanlegg.

Mangel på mottaks- og produksjonsanlegg

Bømlo kommune har godkjente fiskemottak, men manglar robuste og større mottaksanlegg og vidareforedlingsverksemdar for konsumfisk. Fiskeflåten må i stor grad gå til mottaksanlegg i andre hamner på grunn av manglande mottakskapasitet.

Med ei oppbygging på vidareforedlingssida vil ein også måtte bygge ut mottaksapparatet. Eit godt utbygd mottaksanlegg må også innehalde kjøle- og fryseanlegg, og det må vere mogleg å få levert is. Eit større bunkingsanlegg høyrer også med.

Dårleg vegnett - kommunikasjon

Gjennom Bømlopakken vil vegane på Bømlo verta rusta opp og Bømlo kommune vil få gode vegar til fiskerihamna og styrke konkurransegrunnlaget.

Manglande kompetanse innanfor sal / marknadsføring

Sal- og marknadsføring er eit svært viktig ledd i samband med oppbygging av fiskeindustri. Oppdrettsnæringa har i dag god kompetanse på dette området, og samarbeider med nasjonale sals selskap. Det kunne likevel vore ønskjeleg med større lokal kompetanse innan sal- og marknadsføring av fiskeprodukt.

Mangel på kompetanse kan likevel kompensast med at denne typen selskap blir trekt inn i samarbeidskonstellasjonar og at det vert bygd sterke alliansar. Mellom anna er dette trekt fram i forprosjekt Ung Kystfiske (2011), og marknadsføring av produkt er eit av punkta som prosjektet ønskjer å jobbe vidare med.

4.5 Ekstern analyse

For at Bømlo Fiskerihavn skal kunne utvikle seg er det avgjerande at fiskerihamna kan tilpasse seg endringar som skjer i samfunnet. For å kunne utnytte framtidige moglegheiter og å unngå eller tilpasse seg evt. truslar er det viktig å ha god oversikt over desse.

4.5.1 Muligheiter og utfordringar i marknaden

På bakgrunn av Bømlo sine sterke sider - som nærleik til store fiskeressursar, til aktuelle marknader og ei godt utbygd servicenæring med god kompetanse - bør Bømlo stå godt rusta til å utnytte dei mulegheitene som finst.

Meir landa fangst

Fiskarar frå Bømlo tek i dag opp store kvantum fisk. Bømlo Fiskerihavn må ta mål av seg til å ta hand om så mykje som mogleg av denne fisken, som det er naturleg å landa i kommunen.

Avhengig av dei omsetningsordningane ein vil finne for oppdrettsfisken, kan også fiskerihamna i framtida spela ei viktig rolle når det gjeld denne omsetninga. Per i dag vert store deler av oppdrettsfisken som ferdigprodukt frakta med større kjøretøy på land, fram til eksportthamner for vidare frakt til utlandet. I eit klimaperspektiv er det ønskjeleg å redusere varetransport på land og heller flytte denne transporten til sjø. Bømlo Fiskerihavn kan på sikt vere aktuell utskipingskai for leveranse av oppdrettsfisk.

Aukande etterspurnad etter fisk og fiskeprodukt

Det meste av fisken vil også i framtida måtte eksporterast, og den europeiske marknaden vil vere den viktigaste marknaden. Ein går ut frå at den europeiske marknaden i framtida snarare vil oppleve råstoffmangel enn overskot.

Den innanlandske marknaden er i dag ein moderat mottakar- særskilt av fersk fisk. Ulike prosjekt er sett i gang for å betre omsetningstilhøva for fisk innanlandsk. Målsetninga er at fersk fisk skal bli meir tilgjengeleg for forbrukarane. I 2011 vart det kjøpt norsk sjømat for om lag 5,25 milliardar i Noreg. Dette viser at Noreg har ein stor marknad for sjømat, både fersk og foredla.

Vidareforedling og utvikling av nye produkt

Utbygging av vidareforedlingsleddet har eit stort vekstpotensialet innan norsk fiskeindustri. Mellom anna er mulegheiter for å utvikle nye produkt basert på fisk/fiskeråstoff, t.d. gryteferdige produkt, legemiddel, kosmetikk og som smaksstoff i ulike næringsmiddel. Noreg har rik tilgang på restråstoff frå fiskeri- og havbruksnæringa og vil kunne dra nytte av ein aukande internasjonal etterspurnad etter nye marine produkt.

Pris og konkurranse om råstoffet

Fiskarane - både lokale og eksterne - vil i stor grad levere fisken der ein får høgast pris for råvara. Det skal ikkje mykje høgare kilopris til før det vert meir lønsamt for fiskarane å selje fisken sin andre stadar i Noreg eller i utlandet framfor på Bømlo. Den prisen forbrukarane er villig til å betale avheng av kva slag produkt som vert tilbydd og av kvaliteten på produktet.

Varierende ressursgrunnlag

Sjølv om dei viktigaste bestandane i norsk fiske er i ei positiv utvikling, vil ressursgrunnlaget variere over tid. Slike variasjonar må fiskeindustrien leve med og tilpasse seg - sjølv om god overnasjonal ressursforvaltning i framtida kan redusere storleiken på variasjonane.

Handelspolitiske tiltak og tilgang på marknader

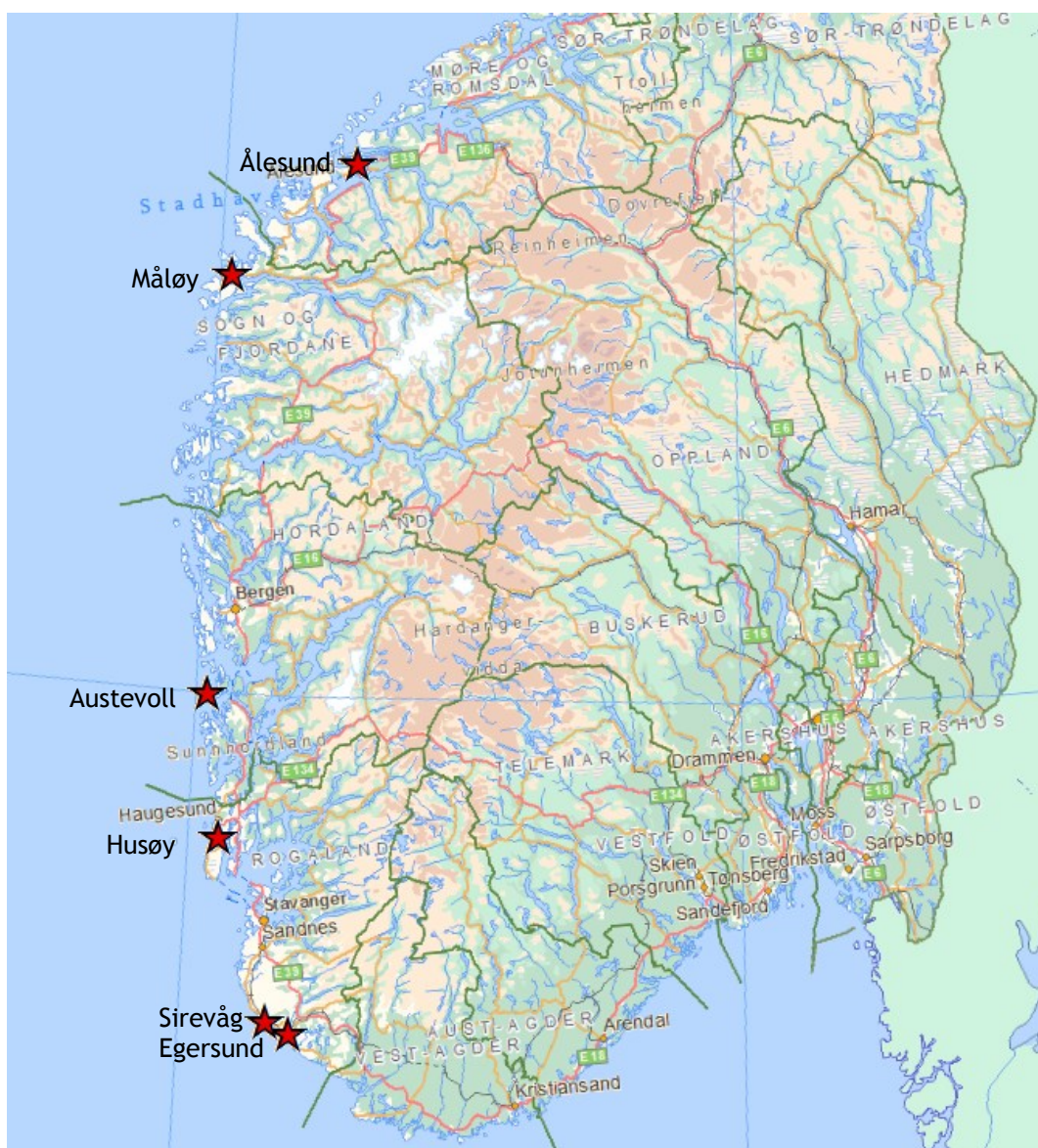
Handelspolitiske tiltak er alle offentlege tiltak for å regulere indre og ytre handel. Handelspolitiske tiltak, som avgifter og toll, kan medføre redusert sal til visse marknader. Dette kan, avhengig av omfang, medføre til avsetjingsvanskar for produksjonsverksemdar. EØS-avtalen og andre bilaterale avtalar med tollfri handel med EU gjeld for fleire kvitfiskprodukt og tollreduksjon på andre viktige produkt. Dette medverkar til å redusere verknaden av handelspolitiske tiltak som avgifter og toll, men framleis er det avgift på viktige foredla fiskeprodukt. Tollsatsane for produkt som ikkje er tilverka er gjennomgåande lågare enn for tilverka produkt. Protokoll 9 gir Noreg tollfriheit for ein del produkt av tosk, sei, hyse, blåkveite og kveite. Avtalen gir ikkje tollreduksjon på produkt som laks, makrell, sild, reker, kamskjel og sjøkreps.

Utfordringane knytt til marknadstilgang endrar seg over tid. I følge St. melding 22 (2012-2013) har tollbarrierar fått gradvis mindre tyding, medan sanitære og veterinære krav og framveksten av ulike statlege og private merkekrav har auka. Nasjonalt vert det jobba for å betre tilhøva opp mot det multilaterale regelverket i WTO, frihandelsavtalar gjennom EFTA og biltateralt, samt gjennom handtere krav som vert stilt til eksport av norsk sjømat i aktuelle markadar.

4.5.2 Større fiskerihamner i vest/sør Noreg og Danmark

I tillegg til leveringsvilkåra er det avgjerande for fiskarane å få dekkja sine behov for varer, tenester og service på mest mogleg måte. Fiskerihamner vil bli meir og meir opptekne av å selje eit best mogleg totalprodukt innretta mot alle dei behova fiskarane vil ha når dei er i hamn.

Det er fleire større fiskerihamner i vest/sør Noreg som er viktige for fiskerinæringa. I tillegg er det mange mindre og lokale fiskerihamner med fiskemottak som er svært viktige for den lokale kystfiskeflåten. Vidare vert dei større fiskerihamnene i vest/sør Noreg og Danmark skildra.



Figur 4-3. Konkurrerende fiskerihamner i Noreg er synt med røde stjerner i kartet.

Austevoll, fiskerihamn

Austevoll er ein stor fiskerikommune både regionalt og nasjonalt. Det var i 2012 registrert 230 fiskarar og 89 båtar i Austevoll.

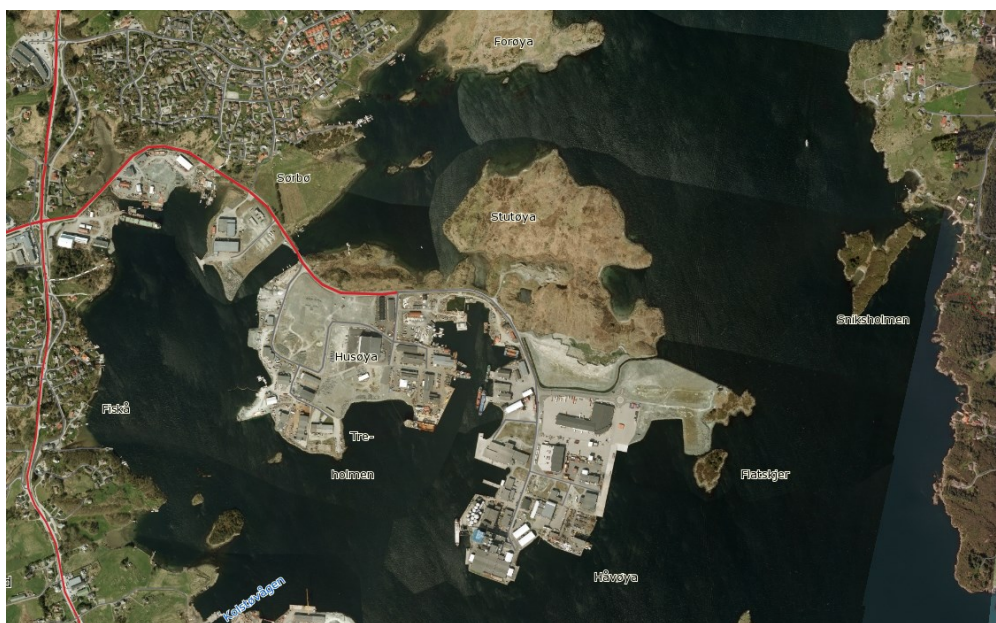
I gjeldande NTP 2010-2019 er fiskerihamn Rabben-Salthella ein av dei prioriterte fiskerihamnene. Tiltaket består av bygging av to moloar og utdjuping på innsida av moloane. Dette vil gi ein stor og god hamn, med nye liggekaier og næringsareal tilrettelagt for alle servicefunksjonar fartøya treng. Det er i dag etablert fleire verksemdar retta mot fiskeflåten og havbruksnæringa i området. Det er i dag mangel på hamnefasilitetar, noko som avgrensar ekspansjonsmoglegheita for verksemdene. I mars 2013 vart områdeplan etter plan- og bygningslova for fiskerihamn Rabben-Salthella godkjent. I tillegg til den nye hamna som skal etablerast på Rabben-Salthella, er det hamner på Storebø og Torangsvåg.



Figur 4-4. 3d modell av fiskerihamna sett frå nordvest. Kjelde: Norconsult, planskildding områdeplan.

Karmøy. Fiskeri- transport og industrihamn

Husøy industrihamn er en djupvass-, fiskeri- og transporthamn. Hamna er ei stamnetthamn i Noreg.



Figur 4-5. Flyfoto over Husøya, Karmøy kommune..

Det vart i 2012 budsjettert med 102 millionar kroner til utdjuping av Melandsflua i Husøyhamn. Prosjektet skal setjast i gang i løpet av 2013. Prosjektet omfattar utdjuping av fleire grunner. Føremålet med tiltaket er å auke tryggleiken i innseglinga til stamnetthamna.

Fiskerihamna er sentralt plassert med om lag 10 timars gange frå dei viktigaste fiskefelta i Nordsjøen sør for 62 grader N. Hamna er ei av dei mest moderne fiskerihamnene i Nordsjøbassenget og ligg sentralt plassert i Karmsundet mellom Haugesund og Kopervik. Hamnene er godt skjerma, isfri og har gode, nye og tidsmessige djupvasskaier. Følgjande anlegg er ein del av hamna; Husøykaien, eksportkaien, fryserikaien, pirkaie, silfas-kaien, fellskai, BIOMAR østkai/vestkai og Koralfisk Øst.

Egersund hamn (fiskerihamn) (<http://www.egersund.havn.no/documents/home.html>)

I Egersund er det stor aktivitet knytt til fiskeriverksemd. Hamna fekk ein stor oppsving i første halvdel av 1990-talet, og hadde i ein rekke år status som Noregs største fiskerihamn, målt i ilandført kvantum. I 2002 vart 350 000 tonn fisk teke i land i Egersund. Over 90 % av dette var industrifisk til sildoljefabrikkane. Hamna har godt utbygde servicefunksjonar, og om lag 750 personar var sysselsett innan fiskerirelatert verksemd i 2003.

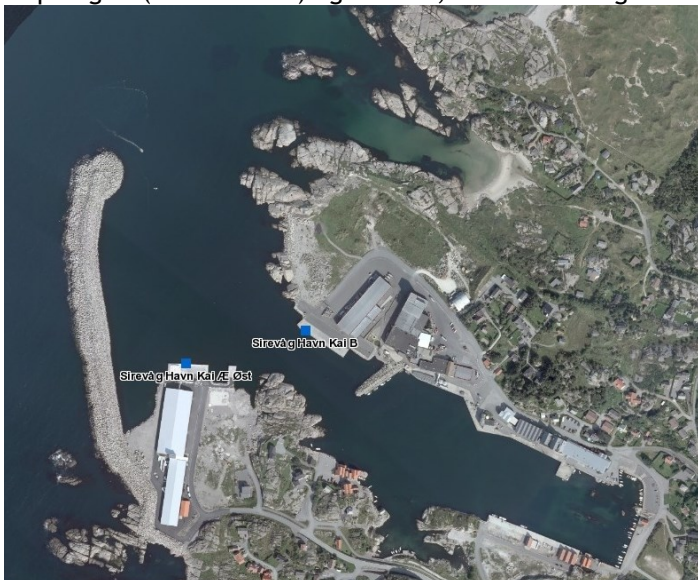
I hamna er det om lag 4500 meter med kaiplass og djupneforhold frå 6-9 meter. Hamna er ei skjerma hamn utan utfordringar knytt til tidevatn eller is. I området er det m.a. 3 Ro-Ro kaier, industriareal, samt god infrastruktur frå landsida. Det er kort innsegling frå havet.



Figur 4-6. Foto av hamn i Egersund. Bilde henta frå Eigersund Havnevesen si nettside.

Sirevåg Fiskerihamn (Hå kommune) (<http://www.sirevag-havn.no/>)

Sirevåg hamn er lokalisert nær fiskerutene i den Sørlege Nordsjøen, og har kort avstand til kontinentet, Storbritannia og Østensjøen. Hamna er den tredje største fiskerihamna i Rogaland, og består m.a. av tre kaier for fiskarbåtar og to område for andre typar fartøy. Det er fiskemottak i hamna der hovudfiskeslaga er pelagisk (makrell/sild) og kvitfisk, samt foredlingsverksemd og fryseler.



Figur 4-7. Flyfoto av Sirevåg fiskerihamn. Bilde henta frå <http://www.sirevag-havn.no>.

Måløy og Nordfjord Trafikk- og fiskerihamn (<http://www.maloyguide.no/no>)

Hamna er sentralt lokalisert i høve til fiskeressursane og er Noregs nest største fiskerihamn. Hamna er godt skjema for ver og storhavet utanfor. Hamna er ei kombinert trafikk- og fiskerihamn. Samla kailengde (offentleg og privat) er om lag 3500 meter med god djupneforhold. Hamna tilbyr gode liggeforhold for alle typar fartøy, og har eit utstrakt og variert servicetilbod. Mellom anna tilbyr hamna lagringa av utstyr, fiskebruk og båt, landstraum frå offentlege kaiar, kompasskorrigering, vasslevering, los og anna informasjon.

I området er det moderne fiskemottak og fiskemelfabrikker. For sjøprodusert fangst er det lagt til rette for at fiskarane sjølv kan laste containere, vogntog eller fryseskip for vidare transport. Av andre servicefunksjonar kan nemnast isfabrikk, notbøteri, trålverkstad, proviant, bunkers og verft for skipsreperasjonar med meir.

Ålesund Trafikk-, godts- og fiskerihamn (<http://www.alesund.havn.no/>)

Ålesund har utnemnt seg sjølv som fiskerihovudstad i Noreg og er utgangspunktet for ein stor del av den kyst- og havgåande fiskeflåten. Hamna har frå gamalt av vore sjølve pulsåra i Ålesund sitt liv. Hamna ligg naturgitt til og er skjema frå vør og storhavet. Ålesund har gjennom alle år vore ei viktig hamn for fiskeflåten, og har dekt dei vekslende og aukande behova som fiskeflåten har for ma. ulike servicefunksjonar. Det er mange hamner som er etablert i området, og mange servicenæringar som fiskeflåten kan nytte. Mellom anna finn ein moglegheiter for reperasjonar, vedlikehald, bunkers, frysehotell, fiskeutstyr, reierier og skipsselektro.

Danske hamner

Danske hamner tek i mot mykje norsk fisk. Serviceverksemda i dei danske hamnene er godt utbygd, og det vert satsa mykje på å vere så attraktiv som mogleg for fiskeflåten. Servicetilboda og dei varene og tenestene som fiskarane har behov for konkurrerer ofte ut dei norske tilboda, samstundes som ein kan få betre pris på fisken i Danmark.

Konkurransen om råvarene er stor, og det danske EU-medlemsskapet har gjort at dei har kunne gitt norske fiskarar ein høg pris for deretter å eksportere anten fersk fisk, halvfabrikata eller ferdigvarer til andre EU-land.

I 2012 blei om lag 3 265 tonn fisk landa i utlandet av om lag totalt 52 280 tonn fisk, det vil sei om lag 6 % av fiskeressursane vert landa i utlandet.

Hanstholm er Danmarks største fiskerihamn. Det har vore fiskeriverksemd heilt tilbake til 1917 her, og hamna vart anlagt i 1967. Sidan har hamna vorte utbetra og utvida til slik ho er i dag. Hamna sin lokalitet gjer den sentral i høve til marknader både i Danmark og elles i EU. I hamna er det mellom anna anlegg for fiskesortering, fiskeauksjon, foredling og eksportverksemd, samt service funksjonar av ulikt slag. Det er sysselsett meir enn 1600 arbeidrarar innan hamneverksemda på området. Hanstholm hamn har som mål å vere ei føreande fiskerihamn i Europa.

Bømlo Fiskerihamn - komplimenterande hamn

Det er mange fiskerihamner i Noreg, og samla sett tilbyr dei varer og tenester som fiskeflåten har behov for. I høve til fiskelevering og servicetenester er det totalt eit god tilbod langs kysten. Dei fleste fiskerihamnene er kombinasjonshamner, der det også er industri og trafikk/godts. For å utpeike seg som hamn må mange hamner spisse sine tenester og varer. Hamnene «konkurrerer» med kvarandre, samstundes som dei er komplimenterande. For mange hamner er utfordringa mangel på liggekai og lagringskapasitet. Samstundes har fiskarane eit ønske om å kunne ligge til kai og nytte seg av varer og tenester i eller nær sin eigen kommune. Dette er særleg signalisert frå havfiskarar på Bømlo som eit viktig punkt. Ein ser ikkje at Bømlo Fiskerihamn vil verta ei konkurrerande hamn for eksisterande hamnar i regionen, men vil vere eit supplement og vil særleg verta nytta av fiskebåtar registert i Bømlo kommune.

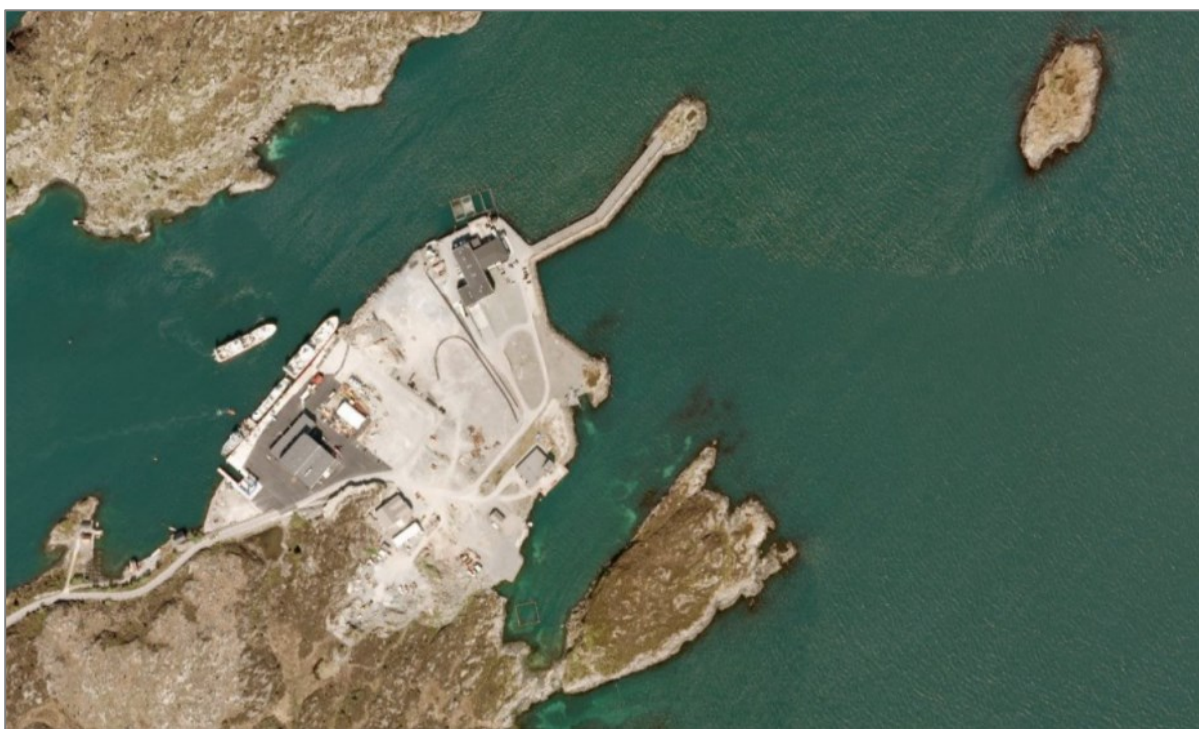
5 Vurdering av fiskerihamner i Bømlo kommune

Dette avsnittet inneheld skildring av større aktuelle lokalitetar for fiskeriaktivitetar i kommunen. I Fiskerihamneplan frå 1994 er lokaliteten Langevåg/Hovlandshagen utpeikt som det beste alternativet for ny og moderne fiskerihamn for havflåten og kystflåten. Dette området har tilstrekkeleg potensiale for utbygging med omsyn til både hamnetilhøve og tilgjengeleg areal på landsida. Dette området er også tyngdepunktet i kommunen i dag med omsyn til fiskerirelatert verksemd, og har eksisterande kai- og hamneanlegg som det er naturleg å bygge vidare på.

I tillegg til Langevåg/Hovlandshagen er det andre viktige hamner i Bømlo, som er aktuelle for å legge til rette for «felles område» og for vidareutvikling. Dette er Mosterhamn/Serklau, Øklandsvågen/Sjøbuholmen og Brandasund. I tillegg er det fleire mindre hamner som vert nytta av kystfiskarar.

5.1 Langevåg (Hovlandshagen)

Hovlandshagen er lokalisert søraust for Langevåg. Det har vore lang tradisjon innanfor fiskerinæringa i området, og fleire båtar høyrer heime i dette området. Mellom anna sju av dei åtte havgåande fiskebåtane.



Figur 5-1. Flyfoto av Hovlandshagen næringsområde (eldre foto).

Hovlandshagen er eit eksisterande industriområde med verksemdar knytt til shipping, servicenæringar, fiskemottak og foredling/pakkeanlegg for lakseprodukt. Det er både mekanisk og elektronisk industri som utfører både reparasjonar og vedlikehald på ulike typar fartøy på området. Det er også utbygd næringar innan supply-flåte og spesialfartøy i området. Desse vil også kunne nyttiggjere seg av ulike tilbod innanfor fiskerirelaterte verksemdar. At det er mange ulike og sterke næringar i dette området vil medverke til å styrke næringsgrunnlaget for dei som vil etablere verksemdar på Hovlandshagen og i nærområdet. I vurderinga av denne lokaliteten må ein ta omsyn til etablerte anlegg og moglegheita for utbygging i heile Langevåg-området, både Hovlandshagen, Eidesvik og Langevåg.



Figur 5-2. Oversiktskart over Langevåg. Kjelde: Fonnkart.no.

Innseglingstilhøva til Hovlandshagen er gode med eit stort hamnebasseng på om lag 200da og eit manøvreringsareal på om lag 0250m. Djupnetilhøva er gode, og tilgrensande landareal er om lag 200 da. Det er godt om areal og plass for utviding for nye etableringar. Området er lett å planere, då det er flatt og ligg få meter over havet. Vegtilkomsten er god, og Langevåg er trafikkhamn med ferje mellom Bømlo og Sveio (Buavåg). Hovudleia nord/sør både gjennom Stokksundet og Langenuen går like ved Hovlandshagen.

Ved sørvestleg vind kan det oppstå drag ytst i Hovlandshagen. Draget kjem som ein refleks frå Sveio-landet. Dette kan løysast ved bygging av molo. Vind frå søraust kan vere sjenerande, men på grunn av kort stroklengde, vil denne vindretninga ikkje gi så grov sjø. Vind frå nord-nordaust kan også vera sjenerande, men denne vindretninga er sjeldnare.

På næringsområdet er det tilgjengeleg om lag 200 da industriareal, og i tillegg kjem industriareal i sjølv Langevåg. Ei fiskerihamn i dette området vil ligge i nærleiken av viktig serviceindustri i Langevåg. Her er det også gode tilbod av både offentlege og private liggje- og fortøyingsskaiar.

Det er etablert kailinje fleire stadar innanfor næringsområdet i dag. Eksisterande infrastruktur bør implementerast i den nye fiskerihamna. I Eidesvik har det tidlegare vore notbøteri, ei verksemd som kan tenkjast å bli teke opp att dersom grunnlaget vert stort nok.

Områda sør for næringsområdet i Hovlandshagen består av verneverdig kystlynghei og det er registert mange automatisk freda kulturminne. Fiskerihamna kjem ikkje i direkte konflikt med desse lokalitetane.

Hovlandshagen er lokalisert sentralt i høve til skipsleia, og potensialet for å etablere utskipingskai er tilstade i området. Hamneområdet ligg sentralt i høve til moglegheit for transport av fisk og andre produkt på sjø ut til marknaden i staden for på land med trailer. Det er ingen føresetnad for Hovlandshagen Fiskerihamn å etablere utskipingskai i området.

Konklusjon

Hovlandshagen har god infrastruktur med omsyn til veg, straum og vatn. Tilkomstvegen er nyleg omregulert slik at ein får nytta ein større del til næringsverksemd. I Langevåg finn ein tenester knytt til forretningar, butikk, lege/tannlege, skule, idrettsbanar med meir. I grunnkrinsane Hovland, Kallevåg og Voreland, som omfattar søre del av Bømlo ved Langevåg og områda kring, er det registert i 2012 1057 busette (grunnkrins etter SSB sin definisjon, tal henta frå SSB).

Slik Langevågområdet står fram i dag, og med det utviklingspotensialet som ligg i området, stettar Langevåg dei føringane ein ønskjer for ny og moderne fiskerihamn på Bømlo. Det er naturleg å bygge

vidare på det fiskerimiljøet som er etablert i området. Framtidige statlege og kommunale investeringar i fiskerihamnneutbygging bør difor konsentrerast i dette området. Dette er ikkje til hinder for at også Øklandsvågen og andre lokale fiskerihamner kan utvikle seg vidare ut frå private initiativ og det som er naturleg for områda.

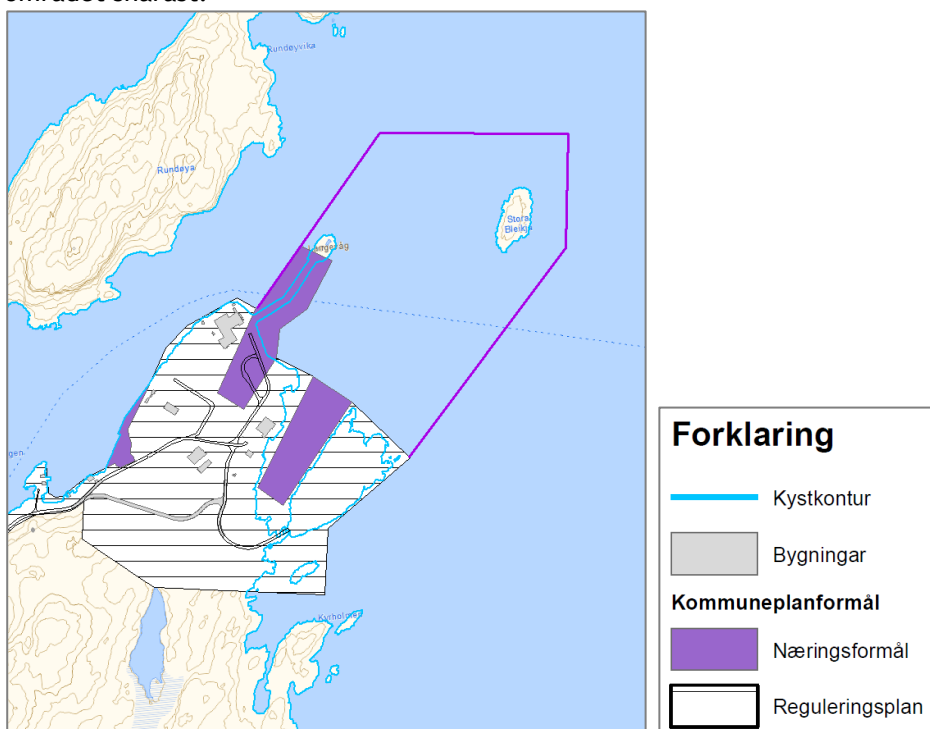
Det er utarbeidd illustrasjonar av området i Hovlandshagen som syner potensialet for etablering av fiskerihamn. Illustrasjonane syner mogleg løysing og er ikkje bindande for detaljplanlegginga. Illustrasjonane er utarbeidd av JK. Arkitektur, Stage Studio og Eker Sandvik. Illustrasjonane er vedlagt planen. Før realisering må området detaljregulerast etter plan- og bygningslova.





Regulering etter PBL av Hovlandshagen Fiskerihavn

For å realisere Hovlandshagen Fiskerihavn må området regulerast gjennom Plan- og bygningslova. Deler av området er i gjeldande kommuneplan avsett til næringsføremål eller er regulert i detaljreguleringsplan R-11 (Industriområde Hovlandshagen). Områda i sjø er avsett til FFNF (Ferdslø/Fiske/Natur- og Friluftsområde). Det er ønskeleg å starte planprosessen og avklare arealsituasjonen i detaljplan for området snarast.



Figur 5-3. Illustrasjon av planstatus i Hovlandshagen næringsområde. Lilla strek illustrerer område som må inkludrast i detaljregulering av Bømlo Fiskerihavn.

Kostnadsoverslag av Hovlandshagen Fiskerihamn

Kostnadsoverslaget er basert på plan- og illustrasjonsskisser som ligg ved denne rapporten. Det bør presiserast at dette er svært førebels skisser og kostnadsoverslaget vert såleis også svært grovt på dette stadiet.

Når ein har laga ein detaljreguleringsplan over området, kan kostnadsoverslaget detaljerast noko meir og usikkerheten knytt til kostnader kan reduserast.

Det er ikkje tatt med kostnader for eventuelt kjøp av areal, grunnavståing, etc. Kostnadsoverslaget inkluderer heller ikkje bygningsmasse.

Kostnadsoverslaget er basert på erfaringstall frå tilsvarende hamneanlegg og er eksklusiv meirverdiavgift.

	Anleggsdel	Eining	Mengde	Mill. kr
1	Hovudmolo	m ³	500.000	60
2	Ytre molo	m ³	220.000	25
3	Planering av øyar og holmar	m ²	30.000	15
4	Kaiar	m ²	12.000	175
5	Industriareal	m ²	36.000	30
6	Tekniske anlegg	rs		15
7	Støttepunkt/pilarar	stk	4	20
8	Grunnundersøkingar, prosjektering, adm.	rs		30
9	Uforutsett	%	15	55
Sum utbygging, ekskl. mva				425

Kostnadsoverslaget syner kostnader knytt til etablering av heile fiskerihamna, dvs. totalramme. Det vil vere naturleg å bygge ut hamna trinnvis og delvis etter behov. Det er naturleg å sjå på etablering av molo som første prioritet, dette for å skjerme hamneområdet.

5.2 Mosterhamn (Serklau)

Serklau er eit eksisterande industriområde som ligg aust på halvøya Moster. Området er i dag eit industriområde med verksemder knytt i hovudsak til shipping og oppdrett. Aasen Shipping med tilhøyrande selskap, Moster Farm (oppdrettsanlegg i står) og Bremnes Seashore (avdeling) er lokalisering på næringsområdet. Desse bedriftene og aktivitetane i området vil vere ein styrke også for verksemder som er knytt til fiskerinæringa.



Figur 5-4. Flyfoto av Serklau på Moster (eldre flyfoto).

Det er gode innseglingstilhøve med rikeleg areal for manøvrering på om lag 0300m. Hamnebassenget er stort og er om lag 250da, og djupnetilhøva er gode. Tilgjengeleg landareal er om lag 300 da.

Tilgjengeleg areal er romsleg og lokaliteten ligg godt til rette for utviding av fiskeindustri. Området er lett å planere, og industriområdet har god vegtilkomst. Moster ligg sentralt i høve til Trekantsambandet og Kyststamvegen E39. Hovudleia nord/sør gjennom Stokksund eller Langenuen går like forbi lokaliteten.

Lokaliteten er aktuell for etableringar knytt til kystfiskeflåten. Området er godt lagt til rett med eksisterande infrastruktur og skjerming.



Foto: Akvator AS

5.3 Øklandsvågen/Sjøbuholmen

Øklandsvågen ligg på nordvest-vest sida av Bømlo. Hamna har lange tradisjonar som fiskerihamn. I dag er hamna nytta av lokale kystfiskarar, samt at dette er liggehamn for eit havgåande fartøy.



Figur 5-5. Flyfoto av Øklandsvågen (eldre foto).

I Øklandsvågen har Kystverket tidlegare bygd molo og i 1993 vart det bygd ny fiskerikai med tanke på heimehøyrande fiskeflåte. Djupnetilhøva i seglingsleia og i hamnebassenget er rimeleg gode. Hamnebassenget innanfor moloen er på om lag 35 da og ligg godt skjerma. Lokaliteten har avgrensa areal for utbygging av aktivitetar knytt til hamna, og tilkomstvegen til hamneområdet er vanskeleg for større lastebilar og trailerar.

Melandsvågen er næraste staden for reparasjonar og vedlikehald av fartøy. Eventuelt kan dette skje i Langevåg, Moster eller Rubbestadneset.

Bremnes Seashore er etablert på austsida av vågen. Her er det mottak for laksefisk og foredlingsanlegg, samt pakkeanlegg.

Det er viktig å utvikle hamna, med mellom anna reiskapshus og utbetring av tilkomstvegen, for å skape ei god hamn. Ei mogleg løysning er å etablere naustbygningar/reiskapshus eit stykke inn på land, slik at kai og vegtilkomst ikkje vert bygd ned. Det vil vere behov for sprenging i fjell for å etablere nye tiltak inn på land.

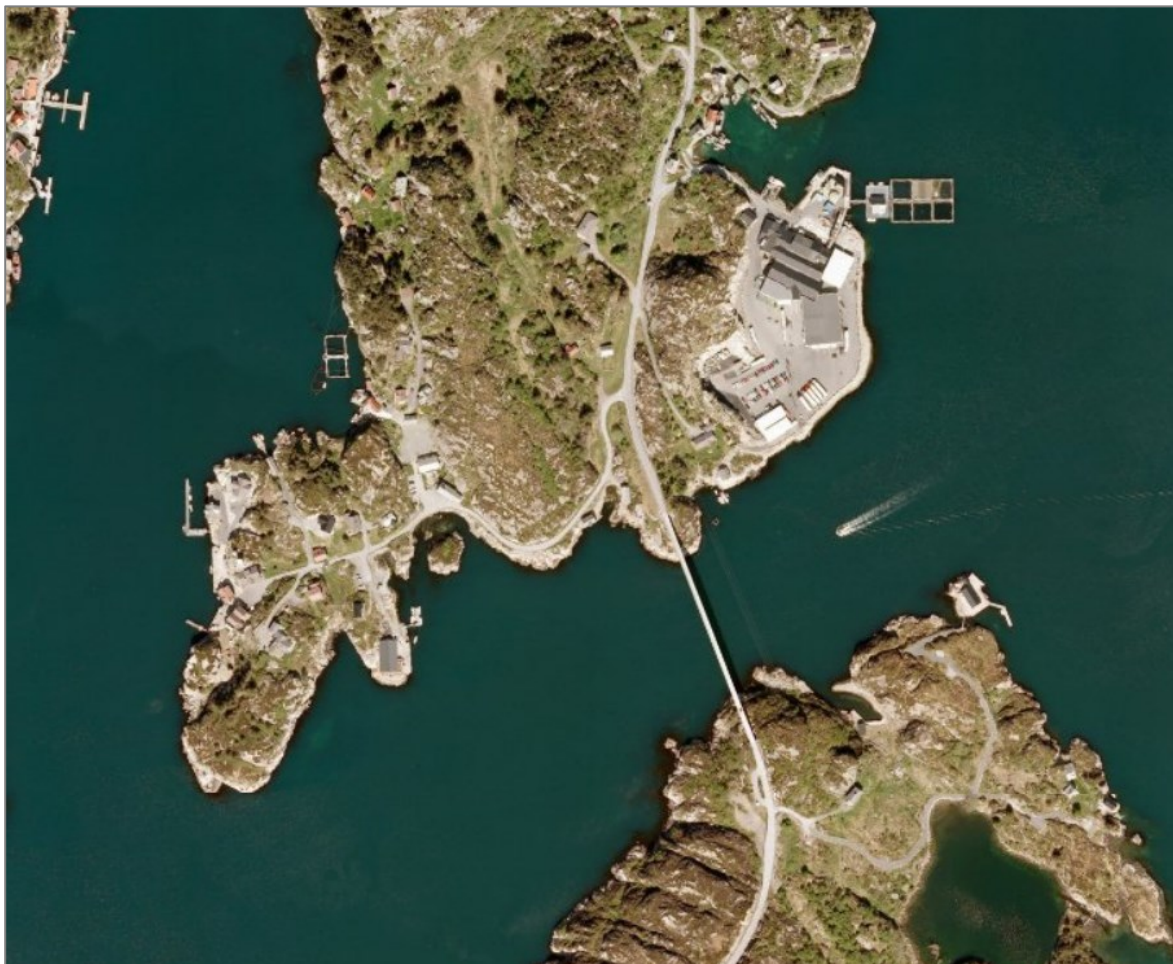
I forprosjekt Ungt Kystfiske og i kommunen sin strategiske næringsplan for 2011-15 er lokaliteten særleg nemnt som viktig hamn for kystfiskarane. Planane ønskjer at hama skal utviklast med m.a. lager for reiskap, kontor og fellesrom som grunnlag for å styrke fagmiljøet og rekrutteringa til kystfisket.



Foto: Akvator AS

5.4 Brandasund

Ved Brandasund er eksisterande næringsområde med fiskerimottak og foredlingsanlegg (Brandasund Fiskemottak og Brandasund Fiskeforedling). Brandasund Fiskemottak er lokalisert på Skjeret vest for fylkesvegen, og Brandasund Fiskeforedling er lokalisert på austsida av fylkesvegen. Områda er i dag avsett til fiskemottak (næring) og næringsføremål i gjeldande kommuneplan. Arealet for fiskemottaket er om lag 1,5 stort og for fiskefordelinga om lag 41 da.



Figur 5-6. Flyfoto av næringsområde på Brandasund (eldre flyfoto).

Området er i hovudsak knytt til fiskemottak og fiskefordeling. Områda er ikkje tilrettelagt for eller planlagt som liggehamn.

Området ved Brandasund Fiskemottak ligg relativt skjema, men det er behov for ein skjermingsmolo for båtar som ligg til kai for levering av fisk. Det finst steinmassar lokalt som kan nyttast for å etablere skjermingsmolo.

Det er viktig å utvikle området ved fiskemottaket, med skjermingsmolo, for å skape ei god hamn. Fiskemottaket er ein viktig ressurs for kystfiskarane på Bømlo, og bør satsast vidare på vidare. Eventuell nye fiskemottak i kommunen må sjåast på som komplimenterande anlegg.

5.5 Vurdering av statlege fiskerihamner i Bømlo

Det er mange fiskerihamner i Noreg med ulike funksjonar, storleik og bruksomfang. Fleire stadar er det eit aukande press frå andre interesser enn fiskeri i høve til bruk av hamna, t.d. fritidsbåtar. I enkelte fiskerihamner har ikkje fiskeflåten dei same behova som tidlegare, m.a. som følgje av omstruktureringar i fiskerinæringa. I ein del samanhengar kan desse fiskerihamnene nyttast til annan aktivitet, eventuelt i kombinasjon med fiskerirelatert verksemd. Det er såleis behov for å gjennomføre ei vurdering av fiskerihamnene, og avvikle anlegg som ikkje lenger fyller aktive funksjonar for fiskerinæringa.

Hamner med status Statleg fiskerihamn

Kystverket signaliserer at statlege fiskerihamner med liten eller inga betyding skal søkast avhendast til kommunane eller andre brukarinteresser. Ved alternativt eigarskap og utnytting skal Kystverket oppnå m.a. forvaltnings- og vedlikehaldsmessige innsparingar, som vil komme andre hamner til gode. Ved avhending av statens ansvar i fiskerihamner skal det takast omsyn til kystkultur og kulturhistoriske verdier i dei gamle hamnene.

Fiskeridirektoratet og Kystverket utarbeidde i 1999 ein rapport med oversikt over «statlege fiskerihamner» i Hordaland. «Statlege fiskerihamner» er karakterisert ved at det på eit eller anna tidspunkt, med løyvingar over statsbudsjettet, er bygd molo og/eller fiskerikai (allmenningskai) der staten framleis står som eigar eller det er føretake utdjuving. Prosjektet sitt mål var å syne status om kvar enkelt hamn og vidare vurdere dei gamle fiskerihamnene sin verdi for kystfiskarane si næringsverksemd. I Bømlo kommune er følgjande hamner registrert i rapporten frå 1999:

Namn	Verdi	Molo	Utdjuving	Kai
Drageidkanalen	Stor verdi		X	
Kulleseidkanalen	Stor verdi		X	
Røysundkanalen	Stor verdi		X	
Espevær	Stor verdi	X		
Langevåg	Stor verdi		X	
Øklandsvåg	Stor verdi	X	X	
Danmarksundet	Stor verdi		X	
Dørstokken	Stor verdi		X	
Kipestraumen	Stor verdi		X	
Hiskjo	Stor verdi	X		X
Kastevika ved Brandasund	Noko verdi	X	X	X
Vika	Noko verdi	X	X	X
Kattepina	Noko verdi		X	
Lyklingholmane	Noko verdi	X		X
Lyklingvåg	Noko verdi	X		
Tussasundet	Avgrensa verdi		X	
Selstrømmen	Avgrensa verdi		X	
Gisøyvågen	Ingen verdi		X	
Gjeitung	Ingen verdi	X		
Grutlefjorden	Ingen verdi (ikkje realisert)	X		
Holme	Ingen verdi	X	X	
Siggjarvåg	Ingen verdi		X	

Rapporten frå 1999 tilrår at hamner som i rapporten er karakterisert med noko eller stor verdi framleis bør vere fiskerihamner, medan fiskerihamner med avgrensa eller ingen verdi bør vurderast i ein breiare samanheng. Det bør for hamner som har liten samfunnsmessig verdi, men særskild høg verdi for lokalbefolkninga vurderast avhendast til kommune, oppsitjarar, båtlag eller velforeiningar. Det bør også vurderast om det er føremålstenleg å vidareføre føretrinnsretten til fiskeriføremål ved at arealet har

potensiale for at fiskarar kan nytte arealet sjølv om dei bur ein annan stad på Bømlo. Avstand til næraste fiskerihamn er viktig å sjå på ved denne vurderinga.

I 2011 gjennomførte Fiskeridirektoratet og Kystverket ei vurdering av statlege fiskerihamner og spørsmål om avhending. I denne vurderinga er nokre av fiskerihamnene frå 1999 rapporten kommentert. Følgjande ni hamner er vurdert i 2011:

SKAL IKKJE AVHENDAST:

- > Øklandsvåg: Stor verdi.
- > Espevær/Svartesjøen: Næringsaktiv fiskerihamn.
- > Hiskjo: Stor verdi. Fiskeridirektoratet negativ til avhending av hamna.

KAN AVHENDAST:

- > Gjeitung: Ikkje næringsaktiv fiskerihamn. Kaien har fått skade. Planlagt tiltak i 2014.
- > Holme: Ikkje næringsaktiv fiskerihamn. Grunne hamneforhold, og mest egna for mindre fritidsbåtar.

KREV NÆRMARE AVKLARING I HØVE TIL AVHENDING:

- > Kastevika v/Brandasund: Noko fiskeriaktivitet i hamna.
- > Lyklingholmane /Lyklingholmen: Moloen er heilt rast saman og nokre steinblokker stikk opp frå sjøen. Så godt som all masse over havnivå er sletta og vaska ut. Uaktuelt å bygge ny molo. Grunneigarerklæringar bør slettast.
- > Lyklingvåg/Løklingvåg: Stor hamn. Lite fiskeriaktivitet.
- > Vika: Noko fiskeriaktivitet.

Det må avklarast med Kystverket vidare bruk og eventuell avhending av hamner som er klassifisert som statleg fiskerihamn. Bømlo kommune og Sunnhordland fiskarlag vurderer fleire hamner til å ha liten eller ingen verdi for fiskeriinteresser. Ein ser at utviklinga går mot å skape «felles område» for fiskarane, både for å skape eit lokalt fiskarmiljø og attbruk av infrastruktur ved generasjonsskifte, med meir. Det er ønskeleg å medverke til å samle fiskeriinteressene til færre område.

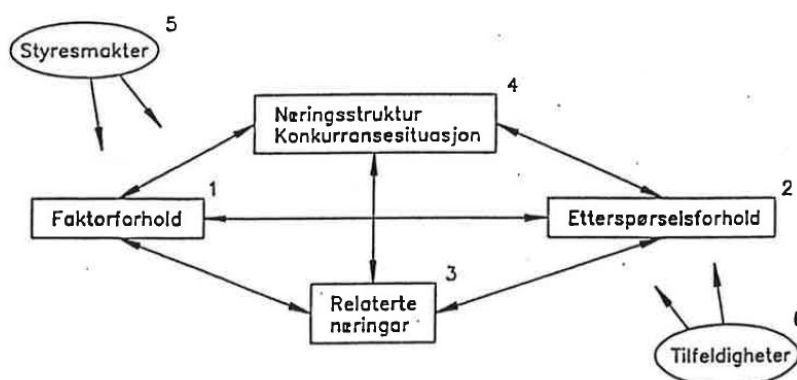
Andre fiskerihamner

Bømmelhamn er ein mindre våg der store deler av havfiskeflåten høyrer heime i dag. Hamneområdet er lite og det er knapt med manøvreringsareal. I følge kjentfolk er hamna ikkje stor nok for havfiskeflåta. Det er avgrensa areal på land for utviding av tenester og andre behov. Vidare bruk av hamna etter at Fiskerihamna i Hovlandshagen er etablert må vurderast. Ei løysning er å fristille hamna som fiskeribase og opne opp for sal eller etablering av småbåthamn.

6 Strategianalyse og handlingsplan

Konkurransenevna i fiskeribransjen vert utvikla i eit dynamisk spel mellom følgjande variablar:

1. Faktorforhold: Tilgang, pris, kvalitet, innsatsfaktorar som naturressursar, infrastruktur, kapital, teknologi, menneskelege ressursar og kunnskap.
2. Etterspurnad: Konkurransenevna vert utvikla i samspel med kundar - både på heime- og utemarknaden.
3. Relaterte næringar: Leverandørindustri og serviceverksemdar er knytt til fiskerinæringa i ein eller annan samanheng er viktig. Konkurransenevna til ei verksemd er i stor grad avhengig av at også underleverandører er konkurransedyktige.
4. Konkurransesituasjon/næringsstruktur: Bransjestruktur, konkurranseforhold og verksemdene sin strategi.
5. Styresmaktene si rolle: Norsk fiskeri er sterkt regulert, m.a. med forvaltning og tildeling av kvotar. Styresmaktene spel også ei rolle med omsyn til utbygging av infrastruktur og satsing på forskning og utdanning.
6. Tilfeldigheitar: Ressursgrunnlaget og fangstmengder har til dels store variasjonar som kan vere vanskeleg å føreseie.



Det er mange av desse faktorane som ein har vanskeleg for å kontrollere, men ein kan legge opp ein strategi for å minimalisere dei uføresette variablane. Vidare går ein inn på strategi og skisser handlingsplan.

6.1 Strategi for Bømlo Fiskerihamn

Produksjonsstrategi - fiskemottak og produksjonsanlegg

Planarbeidet har peikt på at det er manglande mottak for fiskeprodukt i Bømlo kommune. Mykje av ressursane vert levert til andre mottak enn dei som finst i Bømlo kommune. Dersom kommunen skal utvikle seg til ei moderne fiskerihamn er etablering av fiskemottak og produksjonsanlegg viktige element. Auke i kapasitet på eksisterande anlegg eller etablering av nye anlegg er avhengig av private aktørar og deira ønske om etablering og ekspansjon. Kommunen har vanskar med å påverke dei private aktørane, men kan legge til rette slik at sentrale tilhøve som kai- og hamneanlegg, industriareal og tilkomst er tilgjengeleg og gode.

Det er store mengder fisk som vert fiska av båtar registert i Bømlo kommune. Mykje av dette er industrifisk som ikkje er aktuell å lande i Bømlo. Bømlo Fiskerihamn må ta mål av seg til å ta hand om så mykje som mogleg av denne fisken, som det er naturleg å landa i kommunen. Ein mogleg modell er større fiskerimottak ved Hovlandshagen og leveringspunkt elles i kommunen. Utbetring av kjørevegeane i kommunen gjer at det er kort veg frå eventuelle leveringspunkt og til fiskerimottak i Hovlandshagen.

Vidareforedling av fisk har eit stort vekstpotensiale innan fiskerinæringa, og etablering av slike verksemdar kan skape store ringverknadar. Forprosjekt Ungt Kystfiske har peikt på at kontroll over verdikjeda frå fisket til marknaden er viktig for å skape eit godt produkt. Dette har også innverknad på marknad/omdømme, samt merkevarebygging.

Marknadsstrategi

Fiskerinæringa er ein stor aktør i Noreg, og har ein høg verdi. Det er investert store summar i næringa med skip, hamner og anlegg. Bømlo kommune har ei sterk fiskerinæring og ønskjer å vera ein del av Noreg si satsing innan fiskeri. For Bømlo kommune vil næringa gi ringverknadar ved at ein del av næringa vil kjøpe og nytte tenester og servicefunksjonar i kommunen.

Marknadsføring og merkevarebygging er viktig for å auke verdien for Bømlo Fiskerihamn. Det er særleg viktig å marknadsføre Bømlo Fiskerihamn som ei totalpakke for fiskerinæringa. Ei totalpakke der fiskerinæringa ser at alle relevante tenestar, varer og servicefunksjonar er lokalisert i eit relativt avgrensa område. Bømlo Fiskerihamn bør ta mål av seg til å vere ei aktuell hamn for gjestande fiskefartøy, både innanlandske og utanlandske.

I dag er alle større fiskebestandar av kommersiell verdi regulert gjennom kvoter, konsesjonar og *adgangsreguleringar*. Ei fiskekvote er knytt til eit fartøy, og kvota kan difor som hovudregel berre fiskast med dette fartøyet. I utgangspunktet kan ikkje kvoter omsettast. Slumpfiskeordninga representerer eit unntak frå dette, men den omsettlege delen av kvota er lita. Ein konsesjon vert tildelt fartøyet sin eigar for eit bestemt fartøy og har ingen forhandsfastsett tidsavgrensing. Årlege adgangsbegrensningar vert fastsett av departementet i fiskerier der det ikkje er krav om konsesjon. Denne reguleringa omfattar i hovudsak kystfiskeflåten sine sentrale fiskerier. Per i dag er det ingen kontroll på om fiskekvotane som finst i Bømlo i dag vert verande i kommunen. For å sikre framtidig tilgang til fiskeressursane lokalt ønskjer Ungt Kystfiske å opprette ein lokal fiskekvotebank i Bømlo og i regionen.

Alliansestrategi

Oppbygging av sterke alliansar der både leverandørar, produsentar og eksportørar inngår er viktig for å framstille Bømlo Fiskerihamn som eit godt og robust alternativ for fiskerinæringa. I mange tilfelle er det totaltilbodet i fiskerihamn avgjerande for om hamna vert valt. I eit nettverk bør også dei viktige serviceverksemdene også vere med. Nettverk og nærleik til sentrale servicefunksjonar og -tenester vil auka hamna sin attraktivitet. Dette også sett i lys av at fiskerinæringa kan utnytte ressursane godt og på eit relativt avgrensa område.

Samarbeidskonstellasjonar bør først og fremst skje med utgangspunkt i ønskje og behov frå næringa sjølv. Kommunen bør likevel vere med, legge tilhøva til rette og påverke ei slik utvikling.

Utbygging av fiskerihamn i Langevåg

Planarbeidet har peikt på Hovlandshagen som det beste alternativet for å etablere ei moderne fiskerihamn i Bømlo. Hamna vil først og fremst vere tilrettelagt for havfiskeflåta, men vil også vere aktuell for kystfiskarar avhengig av omfang og utforming.

Fiskerihamneplanen for Bømlo vil legge til rette for gode rammevilkår og peike på potensiale og moglegheiter. Utbygging av fiskerihamna med kaier og anlegg bør skje gjennom eit samarbeid med Kystveket, kommunen og private aktørar. Utbygging av funksjonar på land er avhengige av private aktørar og deira ønskje om etablering av verksemda si som ein del av hamna.

Det er viktig at rammene for etablering av fiskerihamn i Hovlandshagen vert stadfesta i denne planen. Vidare må det utarbeidast ein detaljregulering etter plan- og bygningslova for området. Bømlo kommune, saman med kystverket og private aktørar vil stå sentralt i arbeidet med denne planen.

Vidareutvikling av Øklandsvågen

Det er nemnt at Øklandsvågen er ei viktig hamn for lokale fiskarar nord på Bømlo. Hamna er i dag ei statleg fiskerihamn som skal vidareførast med denne status. Denne hamna er særleg nemnt i forprosjektet Ungt Kystfiske. Hamna vil vere ein viktig del av det totale fiskerihamnetilbodet i Bømlo ved utvikling av kaiar, industriareal/lagerareal og mottaksanlegg. Utvikling av hamna vil skje naturleg og etter behov/ønskjer frå lokale fiskarar. Kommunen bør likevel vere med, legge tilhøva til rette og påverke ei utvikling av området.

Rekruttering, kompetanseheving og innovasjon

Rekruttering og kompetanseheving innan fiskerirelatert verksemd er viktig for å få ei livskraftig næring. Det vert sett høgare og høgare krav i marine næringane til kompetanse og kapital. Dette har medført til eit aukande behov for å bygge opp solide fag- og kunnskapsmiljø som er internasjonalt leiande på sitt

område. Marine verksemdar og næringsmiljø må ha eit kontinuerleg fokus på nyskaping og utvikling. Regjeringa ønskjer difor å legge til rette for ein innovasjonspolitikkk der ein kan utnytte regionale fortrinn for å styrke Noregs globale konkurransekraft.

Det er i dag få eller ingen utdanning på Bømlo innan fiskeri, men fleire i regionen (Haugesund og Austevoll). Kommunen bør jobbe for å påverke utdanningsinstitusjonar for etablering av fleire fiskerirelaterte linjer på skulane i Bømlo, men også i regionen.

For å få fagbrev som fiskar må ein ta utdanning innan vidaregåande opplæring. Utdanningsløpet er basert på Vg1 og Vg2, samt to år i opplæring i bedrift. Som fiskar kan ein vidareutdanne seg i fleire retningar innanfor maritim sektor, som t.d. styrmann/kaptein, biologi, fiskehelse og fiskeoppdrett. Det er viktig for utdannelsesløpet for den enkelte elev, samt for bransjen at det er opplæringskontor i nærområdet som tilbyr lærlingplassar innan fiskerinæringa. I Bømlo kommune er det i dag to opplæringskontor, samt fleire kontor utanfor kommunen som server næringa i Bømlo. Marknadsføring av bransjen fiskeri for elevar som går yrkesfag er viktig for framtida for bransjen. Bransjen er avhengig av gode kandidatar for å oppretthalde og auke kompetansen innan fiskerinæringa. Bømlo kommune bør stimulere til å vidareutvikle ordninga for læringar i fiskerinæringa. Dette kan t.d. utviklast i samarbeid med ungt entreprenørskap (UE).

Framtidas fiskerinæring vil ha behov for kompetent arbeidskraft og dei marine næringane vil tilby eit breitt spekter av arbeidsplassar. Det er særleg viktig at næringa står fram som interessant for ungdommen med omsyn til rekruttering. Det er mange unge som ikkje kjenner næringa, og det er såleis relevant t.d. å invitere til skulebesøk på båtar eller lyse ut sommarjobb på båtar som ligg til kai. Næringa må jobbe med å marknadsføre yrket.

Innovasjonstakten vil normalt vere høg i geografisk konsentrerte grupper av verksemdar som supplerer kvarande, konkurrerer og som har ein god leverandør og tenestestruktur, dvs. næringsklynge. Bømlo har fleire verksemdar som jobbar innan marin næring/teknologi, samt at det er oppretta eit eige innovasjonssenter der nye verksemdar kan jobbe ut sine forretningsidear. Bømlo kommune bør vere med, legge tilhøva til rette og påverke ei utvikling av næring, utdanning og innovasjon i kommunen, og elles i regionen.

Infrastruktur

Ein effektiv infrastruktur er viktig for etablering av næringsverksemdar, også for marin sektor. Transport er mellom anna eit viktig ledd i verdikjeda for produkt av sjømat. Effektive transportløysningar og god infrastruktur er viktige konkurransefaktorar og sentrale føresetnadar for auka verdiskaping. Pris, kvalitet, pålitelegheit og framføringstid er sentrale parameterar som styrar val mellom alternative transportløysningar.

Bømlopakken er eit program for utbetring av fylkesvegane på Bømlo (2010-2022). Arbeidet er starta opp og ein del vegstrekningar er ferdig utbetra. Vegprosjekta vil betra vegtilhøva i kommunen og såleis transport av varer og liknande på land noko som vil auke konkurranseevna for Bømlo Fiskerihamn.

6.2 Handlingsplan

Bømlo kommune si hovudoppgåve vil vere å legge tilhøva til rette og betre rammevilkåra for fiskerinæringa. Denne handlingsplanen tar utgangspunkt i slike oppgåver.

Ein sterk vekst i fiskeriindustrien i kommunen må komme som eit følgje av samspel mellom kommune, stat og private investorar. I første omgang vil difor kommunen si oppgåve, men hjelp frå staten, vere å stimulere til slik etablering gjennom utbygging av infrastruktur. Samstundes er det viktig å få Bømlo Fiskerihamn omhandla og på sikt inn i Nasjonal Transportplan (NTP) slik at det kan verte løyvd pengar til prosjekta.

HANDLINGSPLAN	TIDSRAMME MÅLSETTING
1. Arbeide for å få fiskerihamn på Bømlo inn i revidert NTP 2019-2023. > Informere lokale representantar/politikarar som sit i stortinget om prosjektet. > Dialog og samarbeid med Kystverket om Bømlo Fiskerihamn og fiskerihamn i Hovlandshagen. > Utarbeide kostnadsoverslag for dei ulike byggetrinna, og basert på dette sette opp ein finansieringsplan med basis i både statleg, kommunal og privat medverknad. > Synleggjere behov og utviklingspotensiale for Bømlo Fiskerihamn og tilleggsnæringar - ringverknadar for regionen og regional utvikling.	Kontinuerleg fram mot vedtak NTP 2017
2. Marknadsføre Bømlo Fiskerihamn. > Legge til rette for rammer og forhold slik at private aktørar vil etablere seg i Bømlo Fiskerihamn. > Marknadsføre Bømlo Fiskerihamn for moglege utbyggjarar. > Etablere nettverk som samlar fiskerinæringa og serviceverksemdar.	Kontinuerleg
3. Jobbe for rekruttering i fiskerinæringa. > Initiativ ovanfor skuleverket for å auke tilbodet når det gjeld fiskerirelaterte linjer. > Fiskerinæringa bør invitere skular til besøk på skip/anlegg for å synleggjere næringa. > Fiskerinæringa bør synleggjere yrket på stands o.l. ved utdanningsmesser i regionen. > Vidareutvikle eit best mogleg opplæringskontor for fiskerifag > Utvida samarbeidet med Ungt Entreprenørskap (UE)	Kontinuerleg
4. Utarbeide detaljplan etter PBL for Langevåg området (Hovlandshagen) > Dokumentere nytten av tiltak og synleggjere samanheng med annan næringsutvikling og utvikling i infrastrukturen i kommunen og i regionen. > Utarbeide detaljplan der ein konkretiserer plassering av tiltak som kaiar, moloar, planering og utfylling. Vurdere konsekvensar av tiltak og sjå på risiko og sårbarheit. > Etablering av byggetrinn og utbyggingsmønster/prioriteringar i prosjektet. > Etablere avtaler med prosjekt for å skaffe tilstrekkeleg massar til dei ulike moloprosjekta.	Oppstart detaljplan haust/vinter 2013/2014 Vedtak detaljplan haust/vinter 2014 Avtalar: Kontinuerleg
5. Utbygging av fiskerihamn i Hovlandshagen > Grunnlag i finansieringsplan. > Utbygging av fiskerihamn basert på detaljplan etter PBL.	

7 Avsluttande kommentar

Fiskeri har i lengre tid vore ein viktig næringsaktivitet i kommunen. Fiskeri utgjør ei viktig kulturarv for kommunen. Bømlo kommune har potensiale for å medverke til verdiskaping innan fiskeriet ut frå mellom anna sentral lokalisering langs kysten og ei sterk fiskerinæring. Utgangspunktet er i dag at fiskerihamnetilboda i kommunen ikkje er tilstrekkeleg for fiskerinæringa, først og fremst havflåten. Det er eit ønskje for Bømlo kommune å tilby fiskerinæringa eit samla tilbod for fiskerinæringa lokalt og såleis etablere ei ny og moderne fiskerihamn i kommunen. Oppdatering av Fiskerihamneplan frå 1994 er eitt av stega for å etablere ei ny og moderne fiskerihamn i kommunen.

Fiskerihamn med tilfredstillande djupne, innseglingsleid med god oppmerking og tilstrekkeleg manøvreringsareal er viktig for å oppretthalde og vidareutvikle næringsaktivitet innan fiskeri i kommunen. For levering av fisk som ferskvare er det viktig med eit godt nettverk av funksjonelle fiskerihamnar. Utviklinga går i retning av større og meir djuptgåande fartøy, og Bømlo kommune har i dag ikkje eit tilbod som har følgd denne utviklinga. Regjeringa har i sine meldingar om marin næringsutvikling peikt på eit ønskje om sentralisering av fleire funksjonar i større hamner. Særleg etablering av næringsklynger i eller nær fiskerihamner.

Fiskerihamneplanen har sett på dagens tilhøve og potensiale for utvikling i Bømlo kommune. Det er naturlege tilhøve, som m.a. nærleik til hovudskipsleid og skjerma hamner, som gir grunnlag for utvikling av fiskerinæringa i Bømlo kommune. Samstundes er det i dag ei sterk og ung fiskerinæring i kommunen som ønskjer å satse lokalt.

Ein vekst i fiskerinæringa i Bømlo kommune vil vere eit samspel mellom kommune, stat og private investorar. I første omgang må ein legge til rette for og stimulere slik at aktørar vil etablere seg i Bømlo kommune. Fiskerihamneplanen har sett på aktuelle lokalitetar for etablering av ny og moderne fiskerihamn i kommunen. Lokaliteten Hovlandshagen, Langevåg, har dei naturlege tilhøva som vil skape ei trygg hamn, eksisterande infrastruktur, samstundes som dagens og etablering av potensielle tilhøyrande servicenæringar i området er høg. Ut frå eksisterande planar og strategiar ligg det godt til rette for utbygging og tilrettelegging for fiskerinæringa på Bømlo. Fiskerihamn i Hovlandshagen har potensiale for å bli ei attraktiv fiskerihamn både for lokale fiskarar og fiskarar frå andre stadar i regionen og elles i landet.

8 Kjelder

- SSB: www.ssb.no
- Fiskeridirektoratet: www.fiskeridirektoratet.no
- Kystverket: www.kystverket.no
- Havforskningsinstituttet: www.imr.no
- Miljøstatus: www.miljostatus.no
- Lovdata: www.lovdata.no
- Regjeringa, fiskeri- og kystdepartementet: www.regjeringen.no



Borggata 8 5404 Stord
Tlf.: +47 53 40 41 80
Faks: +47 53 40 41 85
Epost: post@akvator.no
www.akvator.no