



KYSTVERKET

ÅRSMELDING 2021



An aerial photograph of a coastal town at sunset. The foreground shows a large, modern stone building with a flat roof and a balcony. The middle ground features several white houses with dark roofs, some with red roofs, and a harbor with boats. The background shows a vast expanse of water with many small islands and rocks. The sky is a mix of orange, yellow, and blue.

Visjonen vår er å
utvikle kysten og
havområda til **verdas**
sikraste og reinaste

FRAMSIDEBILETE:

Vedlikeholdslag Vest på MS Slätterøy i aksjon i Hardanger, med Rosendal og fjelltoppen Melderskinn i bakgrunnen.

(Foto: Runar Eide/Kystverket)

BILETE PÅ DENNE SIDA:

Kvitsøy sjøtrafikksentral.

(Foto: Haakon Nordvik/Kystverket)



INNHALD

LEIAREN SI FRÅSEGN	4
INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL	6
AKTIVITETAR OG RESULTAT	10
Omtale av nøkkeltal og ressursbruk	11
Hovudmål 1 – Framkome	14
Hovudmål 2 – Transportsikkerheit	20
Hovudmål 3 – Klima og miljø	28
Hovudmål 4 – Beredskap mot akutt forureining	32
STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA	36
VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER	42
ÅRSREKNESKAP	44

Kapittel 1

LEIAREN SI FRÅSEGN

2021 – nok eit annleisår, men med god måloppnåing.

Ny organisering av Kystverket vart sett i verk frå 1. januar 2021. Å bygge ny organisasjon under pandemien var tidvis krevjande, men vi fekk det til. Verken omorganiseringa eller pandemien har i vesentleg grad påverka den samla måloppnåinga.

Talet på omkomne i den profesjonelle sjøtrafikken er framleis lågt. Det er registrert fire omkomne i 2021, og ingen av desse omkom som følgje av ei navigasjonsulykke. Derimot er talet på omkomne som følgje av ulykker med fritidsbåt framleis høgt – talet i 2021 var 23. Det er første gang vi ikkje har registrert omkomne som følgje av ei navigasjonsulykke med fritidsbåt.

Det samla vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningane er redusert med 42 millionar kroner (3,2 prosent). Omlegginga til IALA-standard på fyrlyktene går raskare enn planlagt. Vi ser også no effektane av å modernisere framfor å vedlikehalde innretningane. Talet på sløkkingar er lågare enn tidlegare. Den generelle moderniseringa av objekta gir også eit lågare klimaavtrykk og ein meir effektiv drift av det totale merkesystemet. Vi har ikkje registrert ulykker som følgje av svikt ved innretningane.

I april var det stor fare for at fartøyet MV Eemslift Hendrika skulle grunnstøyte utanfor Stadlandet – noko som kunne

føre til stor skade i eit sårbart naturområde. Vi mobiliserte oljevernressursar på land og sjø, og tett samarbeid med dyktige samvirkeaktørar bidrog til at hendinga fekk ein lykkeleg slutt. Hendinga var eit døme på at det nasjonale beredskapssystemet fungerer.

Våren 2021 vedtok Stortinget at Kystverket skal bygge Stad skipstunnel. Prosjektet er samansett og komplekst – og vil krevje mykje av oss i åra som kjem. Oppgåvene i år har vore knytt til å få på plass eit godt fundament for det vidare arbeidet med prosjektet, og dette tek tid. Organisasjonen som skal stå for den daglege drifta er godt i gang med konkurransegrunnlag og planlegging av anbodskonkurranse. Kritiske eksterne faktorar verkar inn på framdrifta, og desse kan vi i liten grad påverke. Konkurransegrunnlaget blir truleg lyst ut i andre halvdel av 2022 – og kontrakt med totalentreprenør innan utgangen av 2023.

Sjølv om Kystverket nå er flytta til Nærings- og fiskeridepartementet, skal vi framleis vere ein samferdselsetat med hovudsakleg dei same oppgåvene. I Nasjonal transportplan 2022–2033 er ambisjonane høge for kysten. Prognosane viser at aktiviteten i kystsonene vil auke, og planen legg til rette for vidare utvikling av sjøtransporten og næringslivet. Dette gjer at vi kan fortsette satsinga innanfor sjøikkerheit, teknologiutvikling og miljøberedskap til beste

for sjøtransporten. Porteføljestyling og kontinuerleg optimalisering er nye omgrep og metodar i planen, som gir utvida handlingsrom. Slik kan vi vidareutvikle og optimalisere investeringane og prioritere dei prosjekta som har høgast samfunnsnytte. Forventingane til oss er store – for å innfri desse må vi stokke beina raskt og godt.

Dei tilsette – både operative og dei på land – har vist eit stort engasjement for samfunnsoppdraget, og har levert tenester til brukarar og samfunnet trass restriksjonar. Vi kan vise til god måloppnåing, til beste for sjøtransporten og kystsamfunna. Pandemien har mellom anna vist at sjøtransporten er robust, men også kor viktig det er med kollegafelleskap og eit godt arbeidsmiljø – og det skaper vi saman.

Ålesund 15. mars 2022



Einar Vik Arset
kystdirektør

Kystdirektør Einar Vik Arset på veg opp losleideren.
(Foto: Geir Henning Eikeland/Kystverket)



Kapittel 2

INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL

Visjonen vår er å utvikle kysten og havområda til verdas sikraste og reinaste.

Kystverket er eit ordinært forvaltningsorgan. I samband med regjeringsskiftet i 2021 vart ansvaret for Kystverket flytta frå Samferdselsdepartementet til Nærings- og fiskeridepartementet (fiskeri- og havministeren, gjeldande frå 22. oktober 2021).

Stortinget fastsett budsjetttrammene ved vedtak i dei årlege budsjettproposisjonane. Rammene blir delegert til etaten ved tildelingsbrev frå departementet. Om lag ein tredjedel av verksemda er finansiert av avgifter betalt av brukarar av tenestene våre.

SAMFUNNSOPPDRAGET

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining, og jobbar for ein effektiv og sikker sjøtransport ved å ta hand om transportnæringa sitt behov for framkome og effektive hamner. Vi driv førebyggjande arbeid og reduserer skadeeffektane ved akutt forureining, og medverkar til ei berekraftig utvikling av kystsona. Vi skal også medverke til å redusere klimagassutslepp og tap av naturmangfald.

Vi utøver myndigheit og utfører tilsyn etter reglane i hamne- og farvasslova, delar av forureiningslova og svalbardmiljølova, og skal medverke i planprosessar etter plan- og bygningslova.

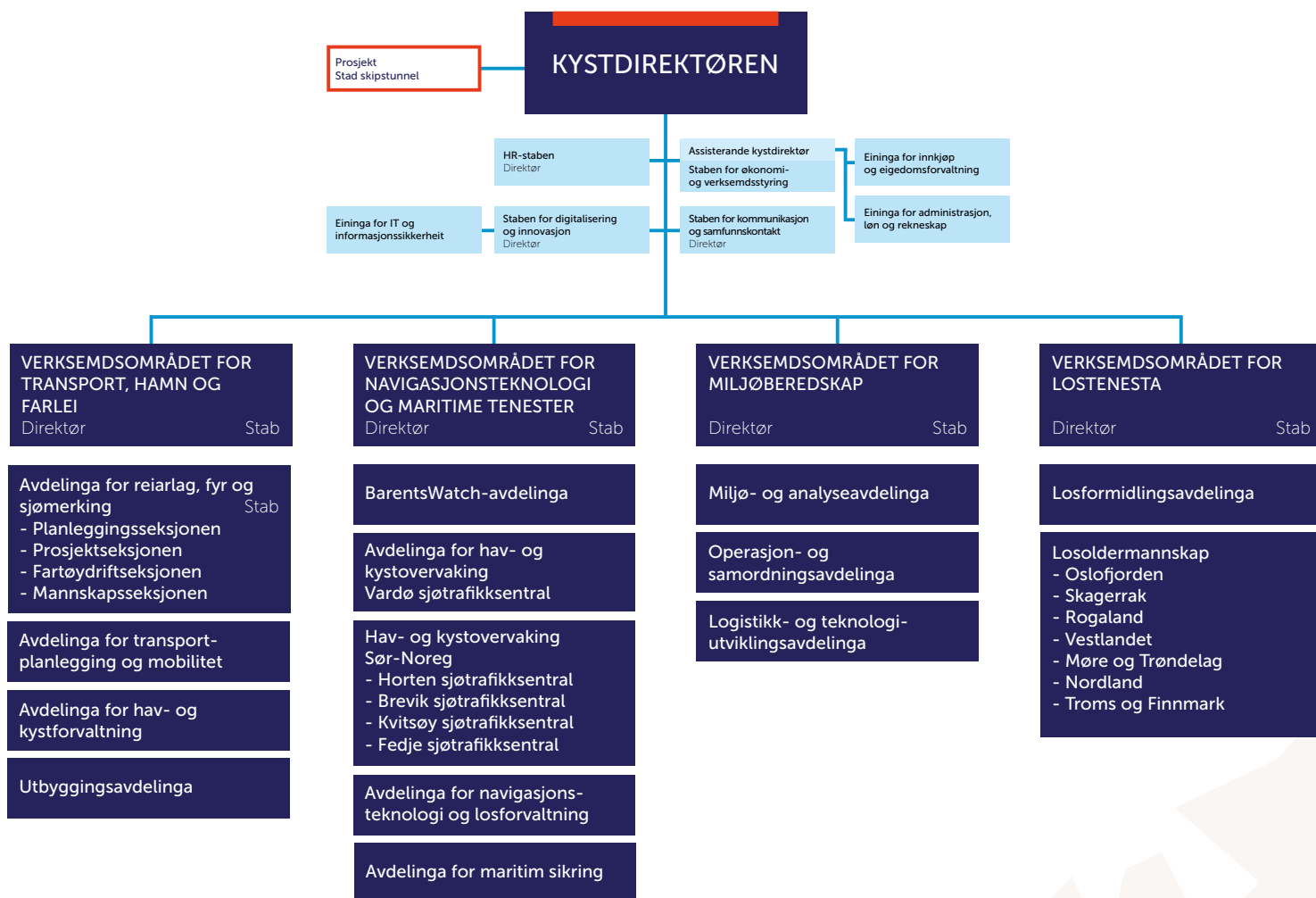
For å løyse oppdraget samarbeider vi med ei rekke offentlege etatar, myndigheiter, forskings- og forretningsverksemdar og interesseorganisasjonar, både nasjonalt og internasjonalt.

Vi har også ansvar for å følgje opp internasjonale forpliktingar Noreg har på områda kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining.

OVERORDNA MÅL

Det overordna målet for den nasjonale transportpolitikken er eit transportsystem som er sikkert, fremjar verdiskaping og medverkar til omstilling til lågutsleppsamfunnet. Målet for statleg beredskap mot akutt forureining er å hindre eller avgrense miljøskade som følgje av akutt forureining i norske havområde eller på norsk territorium.

Figur 1 Organisasjonskart



ORGANISASJON OG LEIING

Kystdirektøren er øvste leiar av verksemda, som frå 1. januar 2021 er organisert i fire verksemdsområde. Direktørane for verksemdsområda og stabane inngår i kystdirektøren si leiargruppe, og er alle lokaliserte i Ålesund. Kystverket har tilsette langs heile kysten, og det er framleis ei eller fleire faglege leiarstillingar ved dei tidlegare region- og senterlokalitetane i Honningsvåg, Kabelvåg, Haugesund, Arendal og Horten. I Ålesund er det gjennomført ei samling av aktiviteten ved det tidlegare hovudkontoret.

Per 31.12.2021 var talet på tilsette 932 (925 årsverk), der om lag 520 personar (56 prosent) hadde ei operativ stilling (tilsett på fartøy eller som los).

ØVSTE LEIING I 2021:

Kystdirektør:

Einar Vik Arset

Assisterende kystdirektør:

Per Jan Osdal

Direktørar for verksemdsområda:

Transport, hamn og farlei - Sven Martin Tønnessen
 Navigasjonsteknologi og maritime tenester - Arve Dimmen
 Miljøberedskap - Hans-Petter Laahne Mortensholm
 Lostenesta - Erik Fredberg Blom

Stabsdirektørar:

Staben for digitalisering og innovasjon - Elise Bakke (frå 1. mai 2021)
 HR-staben - Anne Gunn Mostad
 Staben for kommunikasjon- og samfunnskontakt - Solveig Moe Frøland

HOVUDMÅLA TIL KYSTVERKET



FRAMKOME

BETRE FRAMKOME
FOR PERSONAR OG
GODS I HEILE LANDET



TRANSPORT- SIKKERHEIT

REDUSERE
TRANSPORTULYKKENE
I TRÅD MED
NULLVISJONEN



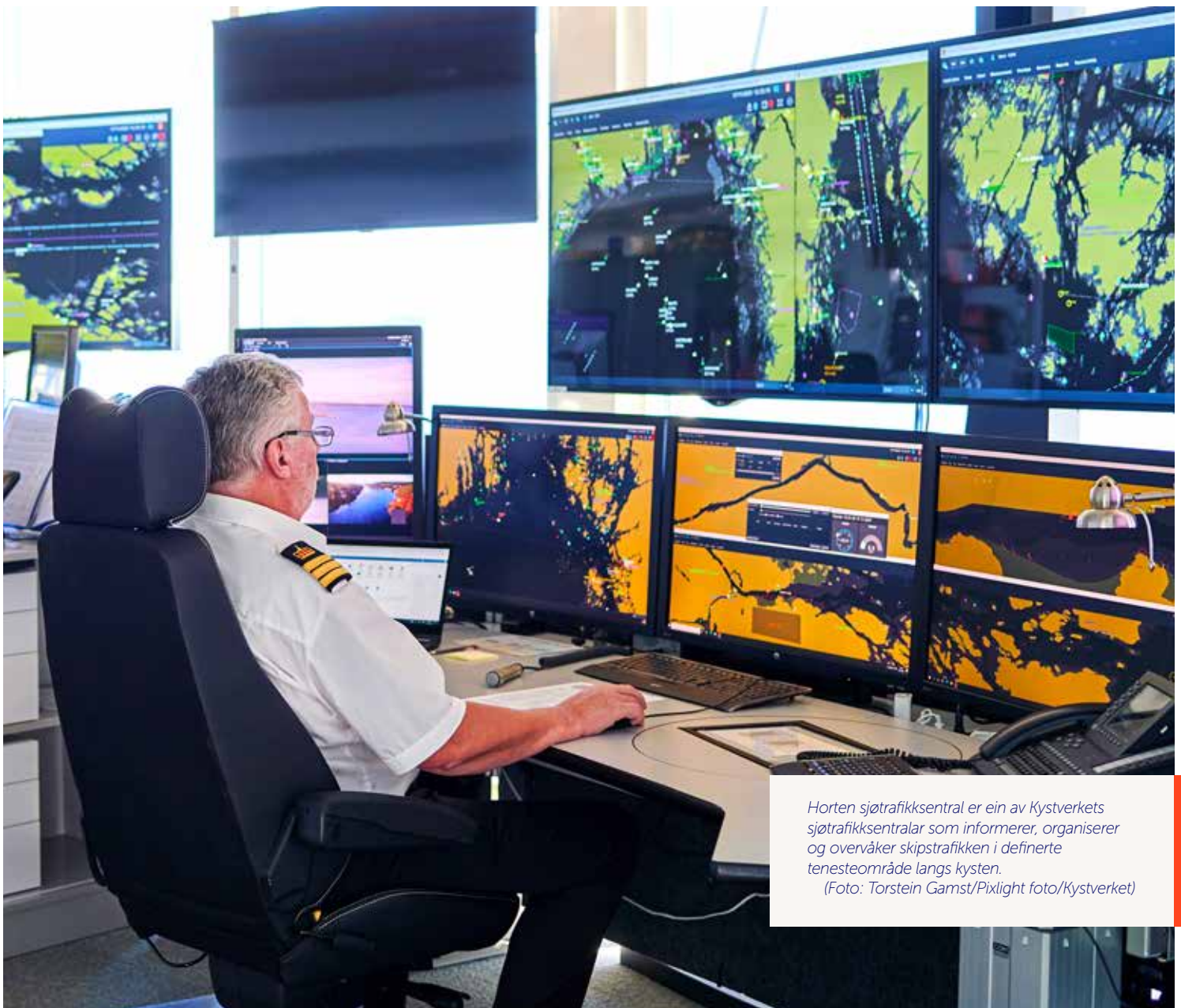
KLIMA OG MILJØ

REDUSERE
KLIMAGASSUTSLEPPA I TRÅD
MED EI OMSTILLING MOT EIT
LÅGUTSLEPPSAMFUNN OG
REDUSERE ANDRE NEGATIVE
MILJØKONSEKVENSA



BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

HINDRE OG AVGRENSE
MILJØSKADE VED
AKUTT FORUREINING,
ELLER FARE FOR AKUTT
FORUREINING



Horten sjøtrafikksentral er ein av Kystverkets sjøtrafikksentralar som informerer, organiserer og overvåker skipstrafikken i definerte tenesteområde langs kysten.
(Foto: Torstein Gamst/Pixlight foto/Kystverket)

EIT UTVAL NØKKEL- OG VOLUMTAL FOR VERKSEMDA

(Blir nærare forklart i kapittel 3)

Tabell 1 Administrative nøkkeltal
(alle beløp i 1 000 kroner, tal frå kontantrekneskapan)

	2019	2020	2021
Tal på tilsette	976	960	932
Tal på årsverk	970	953	925
Tal på utførte årsverk ¹⁾	1 052	1 001	946
Sjukefråvær	4,03%	4,57%	4,62%
Samla tildeling post 01 – 99	3 234 249	3 011 280	3 101 285
Utnytingsgrad post 01 – 29	96,4%	94,6%	92,8%
Driftsutgifter	2 300 594	2 284 223	2 210 978
Andel løn av driftsutgifter	0,45	0,44	0,43
Lønsutgifter per årsverk ¹⁾	978	1 007	1 014
Andel løn av total omsetning	1,13	1,38	1,31
Andel konsulent av total omsetning ²⁾	0,04	0,05	0,04

¹⁾ Berekningane er basert på utførte årsverk som definert i PM-2019-13 og SRS 25 Ytelse til ansatte.

²⁾ Omfattar kjøp av konsulenttenester, men ikkje kjøp av andre framande tenester.

Tabell 2 Volumtal for verksemda

	2019	2020	2021
Tal på fullførte farleiltak	2	2	2
Tal på fullførte fiskerihamnetiltak	1	1	1
Ventetid på los (> 1 time venting)	2%	2%	2,1%
Vedlikehaldsetterslep navigasjonsinnretningar (i mill. kroner)	876	790	749
Oppetid på maritim infrastruktur	99,8%	99,7%	99,8%
Tal på lospliktige seglasar	121 502	112 935	118 273
Prosentdel seglas med farleisbevis	65,2%	68%	69%
Tal på seglingsklareringer VTS	442 583	393 786	414 129
Tal på meldingar om akutt forureining	1 023	924	927
Tal på statlege aksjonar	0	1	1
Tal på ulykker med akutt forureining	90	99	112
Tal på miljøskadelege utslepp frå skipsvrak	0	0	0

Kapittel 3

AKTIVITETAR OG RESULTAT

Samanlikna med tidlegare kriser ser det ut til at koronapandemien i liten grad har påverka godstransporten på sjø. Samstundes har passasjertransporten opplevd ein vesentleg trafikknedgang. Dette har hatt verknad for lostenesta vår, som også i år har hatt ein lågare aktivitet. Pandemien har også ført til nokre forseinkingar i investerings- og utbyggingsprosjekt, men dette har berre i mindre grad påverka verksemda og er tatt omsyn til i planane for komande år. Våre samfunnskritiske funksjonar har vore operative under heile pandemien, og vi har stort sett levert tenester i tråd med samfunnsoppdraget.

Arbeidet med Stad skipstunnel vart starta opp i 2021. Dette er verdas aller første fullskala skipstunnel – anlegget blir 2,2 kilometer lang, 50 meter høg og med ei breidde på 36 meter. Bygginga av Stad skipstunnel vil fjerne ein viktig barriere for skipstrafikken i eit av dei mest vêrutsette og krevjande farvatna langs norskekysten. Vi er godt i gang med grunnlagsarbeidet, men arbeidet med å handsame risikoar og trygge grunnlaget for anskaffing av totalentreprenør har vore meir krevjande enn føreset.

To farleisprosjekt er avslutta i år – innseglinga til Bodø og gjennomsegling Hjertøysundet til Molde er utdjupa og fått ny merking. I prosjekta innsegling Farsund og innsegling Grenland

er vi ferdig med utdjupinga, og det som står att er ny merking av farleia. Prosjekt innsegling Leirpollen er satt på pause, og vi har tilrådd departementet å avvente vidare utgreiing.

Vi held fram arbeidet med å vedlikehalde, fornye og modernisere navigasjonsinfrastrukturen. Vedlikehalds-etterselepet på navigasjonsinnretningane og fyrbygningane er redusert med 3,2 prosent. Dei siste åra har vi også prioritert å modernisere innretningane, noko som gir stadig lågare klimaavtrykk og effektiv drift av det totale merkesystemet.

Tilskotsordninga for overføring av gods frå veg til sjø har i 2021 hatt tre aktive prosjekt med ei overføring av om lag 281 000 tonn gods frå veg til sjø. Vi registrerer at færre reiarlag søker om midlar frå ordninga, og fleire av dei pågåande prosjekta klarer ikkje å gjennomføre som planlagt. Reiarlaga melder mellom anna at dei ikkje klarer å trekke til seg last (tur- eller returlast) i det omfanget dei forventar.

Kinn sjøtrafikkssentralteneste vart sett i drift 1. juni 2021, og etableringa er første steg i utvidinga av tenesta langs Vestlandet. Den er etablert for å styrke sjøsikkerheita, og skal overvake og organisere skipstrafikken i farvatnet mellom Florø og Måløy. Dette er eit farvatn som er spesielt risikoutsett, og som det er krevjande å navigere i.

Overvakingssatellitten NorSat-3 vart skoten opp i vår. Den er utvikla og produsert i Noreg og vil styrke norsk skipsovervaking betrakteleg. Satellitten har ny eksperimentell teknologi som skal kunne oppdage skip utan AIS-signal. Teknologien er framleis under utprøving, men vil kunne gjere overvakinga av norske havområde meir effektiv.

Handtering av hendinga med Eemslift Hendrika i april viser at samspelet mellom ressursar som inngår i det nasjonale beredskapssystemet fungerer. Dei rette tiltaka vart sett i verk til rett tid – og handteringa var effektiv og vellykka.

OMTALE AV NØKKELTAL OG RESSURSBRUK

Sjå tabell 1 (kapittel 2) og 3 for oversikt over nøkkeltal og indikatorar for drifts- og administrasjonseffektivitet dei siste tre åra. Av den samla aktiviteten er om lag 1/3 brukarfinansiert og 2/3 statsfinansiert.

Nøkkeltala (tabell 1) viser ein netto reduksjon på 28 tilsette sidan 2020, og dette skuldast i hovudsak tilsetningsstopp i samband med omorganiseringa og naturleg avgang. Dette påverkar utgifter til løn og annan personalkostnad. Sjukefråværet er noko høgare enn normalt, men framleis på eit akseptabelt nivå for denne type verksemd.

Utnyttingsgrada for postane 01–29 er på 92,8 prosent, som er noko lågare enn tidlegare år. Årsaka er i hovudsak mindreutgifter på post 21. Dette er ein post som er øyremerka hendingar innan beredskap mot akutt forureining, og det var ingen store og kostnadskrevjande hendingar i 2021.

Tabell 3 Indikatorar for drifts- og administrasjonseffektivitet (tal frå kontantrekneskapen)

	2019	2020	2021
Løn og sosiale utgifter	1 053 704 353	1 037 800 138	986 113 399
Totale utgifter ¹⁾	2 619 091 708	2 648 578 493	2 451 618 311
Administrasjonsutgifter ²⁾	201 208 078	196 127 587	220 055 634
Tal på faste årsverk	970	953	925
Tal på utførte årsverk ³⁾	1 052	1 001	946
KPI 1: Årsverksutgift	1 001 620	1 036 763	1 042 029
KPI 2: Totalutgift per årsverk ³⁾	2 489 631	2 645 933	2 590 632
KPI 3: Andel av lønsutgifter	0,40	0,39	0,40
KPI 4: Andel av administrative utgifter	0,08	0,07	0,09
KPI 5: Administrative utgifter per årsverk	191 262	195 932	232 533

1) Totale utgifter inkluderer investeringar post 45 (konto 1100–1299). Talet for 2020 er endra etter ein gjennomgang av talgrunnlaget. Dette får også konsekvensar for totalutgift per årsverk (tidlegare rapporterte tal for 2020 er høvesvis kr. 2 658 507 567 og kr. 2 655 852)

2) Konto 673 Andre konsulenttenester inngår ikkje i berekningsgrunnlaget.

3) Berekningane av KPI-ar er basert på utførte årsverk som definert i PM-2019-13 og SRS 25 Ytelser til ansatte.

Også i 2021 er nøkkeltala og indikatorane for drifts- og administrasjonseffektivitet noko påverka av pandemien. Den reduserte aktiviteten i lostenesta slår ut både i utgifter til løn (variable lønsutgifter) og i total omsetning. Enkelte administrasjonsutgifter (tabell 3), som mellom anna er knytt til møter og kurs, er redusert. Samstundes ser vi ei auke på postar som gjeld IKT-infrastruktur som ikkje berre er pandemirelaterte. Ei auka satsing på digitalisering fører til auka lisenskonstadar etter kvart som system blir utvikla og tatt i bruk. IKT-marknad er ein marknad med stor etterspørsel, noko som speglar seg i auka prisar til leige av lisensar og utvikling av nye programvarer. Dette er med på å auke administrasjonsutgiftene.

FORKLARINGAR OG KOMMENTARAR TIL VESENTLEGE MINDREUTGIFTER (TAL FRÅ KONTANTREKNESKAPEN)

Den samla mindreutgifta på kap. 1360, etter at det er tatt omsyn til meirinntektsfullmakta, er 615 millionar kroner i 2021. Av dette er 243 millionar kroner sett av for overføring til fylkeskommunane sitt rammetilskot ved eventuell inngåing av avtale om overtaking av staten sine fiskerihamnaneanlegg. Utover dette skuldast det vesentlegaste av mindreutgifta forseinkingar i farleisprosjekt, utbetalingane av tilskot og arbeidet med utviding av dekningsområdet til sjøtrafikkentraltenesta på Vestlandet og den generelle fornyinga av denne tenesta. Nokre av forseinkingane skuldast seine leveransar som følgje av pandemien, og etterslep frå 2020 av same årsak.

Mindreutgifta innanfor større utstyrsanskaffingar og vedlikehald (post 45) er på 78,1 millionar kroner. Dette skuldast i hovudsak forseinka leveransar som følgje av pandemien.

For hamne- og farleisprosjekta (post 30) er det ei mindreutgift på 317,6 million kroner, der meir enn halvparten (175 million kroner) er sett av for overføring til fylkeskommunane. Det vesentlegaste av mindreutgifta utover dette skuldast mindre forseinkingar i farleisprosjekta (sjå vedlegg 1) og til kostnader til førebuing av bygginga av Stad skipstunnel.

Innanfor dei to tilskotsordningane (post 72 og 73) er det ei samla mindreutgift på 81,1 millionar kroner. Det vart gitt tilsegn for det vesentlegaste av løyvingane og fullmaktene, men det er forseinkingar i utbetalingane. Nokre tilskot er trekt tilbake.

For informasjon om bruk av fullmakter viser vi til note B i årsrekneskapen (kapittel 6).

SAMFERDSELSDEPARTEMENTET SINE PRIORITERINGAR I TILDELINGSBREVET TIL KYSTVERKET

HOVUDMÅL 1 – FRAMKOME

PRIORITERING	KOMMENTAR	OMTALE ¹⁾
Teknologiutvikling for effektive og sikre transportløysingar	Vi utviklar og tar i bruk ny teknologi og nye løysingar som bidreg både til å effektivisere etaten og til å betre tenestene til brukarane.	H1 og H2 + Kap. 4
Effektiv og miljøvenleg sjøtransport	Tilskotsordningane som skal bidra til ein meir konkurransedyktig, effektiv og miljøvenleg sjøtransport er forvalta i samsvar med retningslinene. Tilskotsordninga for hamnesamarbeid er avvikla.	H1
Utbetringar i farvatnet	Planlagde tiltak er gjennomført, sjå vedlegg 1. Prosjektet Stad skipstunnel er starta opp.	H1
Fiskerihamneanlegg	Ansvar for dei statlege fiskerihamneanlegga er ikkje overført til dei fire nordlegaste fylka. Planlagde tiltak er gjennomført, sjå vedlegg 2.	H1
Forskotering av midlar til fiskerihamner og farleier	Ordninga er administrert etter avtale med Samferdselsdepartementet.	H1
Short Sea Promotion Centre	Tilskot utbetalt.	-

HOVUDMÅL 2 – TRANSPORTSIKKERHEIT

PRIORITERING	KOMMENTAR	OMTALE ¹⁾
Drift, vedlikehald og fornying av navigasjonsinfrastruktur	Delar av navigasjonsinfrastrukturen er modernisert, og vedlikehaldsetterlepet er redusert.	H2
Oppfølging av Statens havarikommisjon si undersøking av kollisjonen mellom KNM Helge Ingstad og Sola TS	Sikkerheitsrådingane til Statens havarikommisjon blir følgd opp.	H2
Overvakings- og rapporteringssystem	Ein overvakingssatellitt med ny teknologi er skoten opp. Stadig fleire bruker BarentsWatch sine tenester.	H2
Utvikling av intelligente transportsystem for maritim sektor	Vi tek del i utviklinga av intelligente transportsystem (ITS) og utviklar kunnskap og nye tenester i samarbeid med andre aktørar på området.	H2
Los og sjøtrafikksentralar	Utvidinga av tenesteområdet held fram, og Kinn sjøtrafikksentralteneste er sett i drift.	H2
Fartsforskrift	Ny forskrift om statlege fartsgrenser på sjøen er gjeldande frå 1. januar 2022.	H2

HOVUDMÅL 3 – KLIMA OG MILJØ

PRIORITERING	KOMMENTAR	OMTALE ¹⁾
Klimagassutslipp	Teknisk informasjon om operative infrastrukturanelegg for alternative drivstoff og energikjelder i sjøfarten blir kartlagt og samla inn.	H3
Naturmangfald og vasskvalitet	Alle utbyggingsprosjekt blir følgde opp med tanke på korrekt handtering av avfall. Dette inkluderer også innsamling av plast frå sprenging.	H3
Sediment	Forureina sediment knytt til tre utbyggingsprosjekt er forsvarleg handtert.	H3
Heilskaplege forvaltningsplanar for norske havområde	Vi deltar i Faglig forum si oppdatering av forvaltningsplanane for norske havområde.	-



HOVUDMÅL 4 – BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

PRIORITERING	KOMMENTAR	OMTALE ¹⁾
Testfasilitetar for oljevern på Fiskebøl	Eit alternativ til mogeleg løysing er utgreia vidare, og rapport er sendt departementet.	H4
Følgje opp evalueringar etter siste års uønska hendingar	Hendingar blir evaluert, og funn blir innarbeidd i planar og retningslinjer.	H4
Styrke kompetansen innan handtering av akutt forureining i islagte farvatn	Fleire forskings- og utviklingsprosjekt er sett i gang for å betre kompetansen.	H4
Miljøtiltak mot kvikksølvforureining ved U-864	Vi har ytt hjelp til ekspertutvalet som vurderer den vidare handteringa av vraket.	-
Nasjonal atomberedskapsøving	Utsett til våren 2022 grunna pandemien.	-

ANDRE FØRESETNADER OG KRAV – ADMINISTRATIVE FORHOLD

PRIORITERING	KOMMENTAR	OMTALE ¹⁾
Kunnskapsgrunnlag	Vi tar del i relevante FoU-aktivitetar, og har mellom anna utvikla egne analyseverktøy (AlSyRisk og EnviRisk) for å betre kunnskapsgrunnlaget innan våre ansvarsområde.	H1, H2, H3 og H4
Nasjonal transportplan 2022–2033 og vidare arbeid med gode avgjerdsgrunnlag	Vi held på med vidareutvikling av kunnskaps- og avgjerdsgrunnlag.	-
Samfunnssikkerheit	Vi er snart i mål med å revidere eigen strategi for samfunnssikkerheitsarbeidet.	Kap. 4
EØS-arbeid	Vi deltek i internasjonale forum som er relevante for våre ansvarsområde.	H2 og H4
Tilgjengeliggjering av offentlege data	Mellom anna Kystdatahuset og BarentsWatch gjer data om skipstrafikken og havområda tilgjengelege for alle.	Kap. 4
Kystverket si rolle som tilsynsmynde	Vi har utført rolla vår som tilsynsmynde i tråd med planane.	H1, H2 og H4
Risikovurderingar	Avdekt risiko er på eit akseptabelt nivå.	Kap. 4
Effektivisering	Vi arbeider kontinuerleg med å effektivisere drifta.	Kap. 4
Utvikling i tal på tilsette	Talet på årsverk er i perioden 2017–2021 redusert med 4,1 prosent	Kap. 4
Oppfølging av Riksrevisjonen sine rekneskaps- og forvaltningsrevisjonar	Vi følger opp Riksrevisjonen sine rapportar i samråd med Samferdselsdepartementet.	Kap. 4
Avgiftsfinansiering av offentlege tenester	Ein gjennomgang viser at avgiftene blir berekna i tråd med Finansdepartementets rundskriv R-112, men at det er enkelte forbetringpunkt.	-
Læringar	Vi bidreg til å auke talet på læringar.	Kap. 4
Likestilling – styrking av aktivitets- og utgreiingsplikta	Det er utarbeidd ein handlingsplan for arbeidet med likestilling og diskriminering.	Kap. 4
Fellesføring om inkluderingsdugnaden	Rekrutteringsprosedyrane sikrar av vi gjer vår del av inkluderingsdugnaden.	Kap. 4

1) Kolonnen Omtale viser til kvar i dokumentet prioriteringa i hovudsak er omtala. H1, H2, H3 og H4 er hovudmåla som er omtala i kapittel 3.

HOVUDMÅL 1 – FRAMKOME

MÅL:

Betre framkome for personar og gods i heile landet

ETAPPEMÅL	INDIKATOR	RESULTAT 2019	RESULTAT 2020 ⁴⁾	RESULTAT 2021
Transportsystemet skal bli meir robust og påliteleg	Pålitelegskap for containerskip i faste ruter	Statistikken er ikkje oppdatert i 2019	Auka frekvens og kapasitet og betra regularitet sidan førre rapport	Statistikken er ikkje oppdatert i 2021
	Ventetid på los ¹⁾	2,0 %	2,0%	2,1%
Kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet	Endring av seglingstid som følge av farleisiltak	Ingen farleisiltak med redusert seglingstid av betydning er avslutta i perioden	Tiltaket gjennomsegling Hjertøysundet reduserer seglingslengda med 2,5Nm. Tiltaket har også effekt for ferja mellom Molde og Sekken	Ingen farleisiltak med redusert seglingstid er tatt i bruk ²⁾
Transportkostnadar for godstrafikk skal reduserast, fortrinna for dei ulike transportmidla skal utnyttast og meir gods overførast frå veg til sjø og bane	Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSB sin prisindeks for transport og lagring ²⁾	Godsskip i innanriks fart: 4,1% kostnadsvekst Langtransport på veg: 4,2 % kostnadsvekst	Godsskip i innanriks fart: 5,8% kostnadsreduksjon Langtransport på veg: 1,3% kostnadsreduksjon	Godsskip i innanriks fart: 4,5% kostnadsvekst Langtransport på veg: 3,2% kostnadsvekst
	Utvikling i utvalde konkurranseflater sjø-veg: import på container vs. lastebil ³⁾	Endring frå 2018 til 2019: Container på sjø: 0,7% auke Lastebil: 2,3% reduksjon	Endring frå 2019 til 2020: Container på sjø: 0,1% auke Lastebil: 0,4% auke	Endring frå 2020 til 2021: Container på sjø: 0,1% reduksjon Lastebil: 5,9% auke

1) Indikator ventetid på los gjerast det greie for under hovudmål 2.

2) Ein prisindeks for innanriks sjøfart ligg enno ikkje føre frå SSB. Vi viser derfor utviklinga i kostnadane for høvesvis langtransport på veg og godsskip i innanriks fart. Tal for 2019, 2020 og dei tre første kvartal i 2021 (tal for 4. kvartal 2021 ligg enno ikkje føre).

3) Tal for 2019, 2020 og dei tre første kvartal i 2021 (tal for 4. kvartal 2020 ligg enno ikkje føre).

4) Resultat for 2020 er oppdatert i høve årsmelding for 2020 (endelege tal for 2020 ligg ikkje føre då årsmeldinga vart levert).

5) Redusert seglingstid etter utdjuing av innsegling Grenland blir ikkje realisert for ny farleisforskrift og nye sjømerker er på plass.

Ved å forvalte kystinfrastrukturen skal vi bidra til at sjøtransporten er ein attraktiv, sikker og effektiv del av dei nasjonale og internasjonale transportsystema. Vi skal også vere ein leverandør av kunnskap om skipstrafikk, sjøtransport og hamner, og sikre infrastruktur og arealtilgang for ulike interesser i kystsona.

Eit av verkemidla er planmedverknad og rettleiing/utøving av mynde etter hamne- og farvasslova. Behovet for tilgang til sjøareala er aukande både i kystnært og i meir eksponert farvatn. Det er både ei større politisk merksemd knytt til sjøareala og generelt fleire andre interessantar enn før, og dette gjer sakshandsaminga meir krevjande.

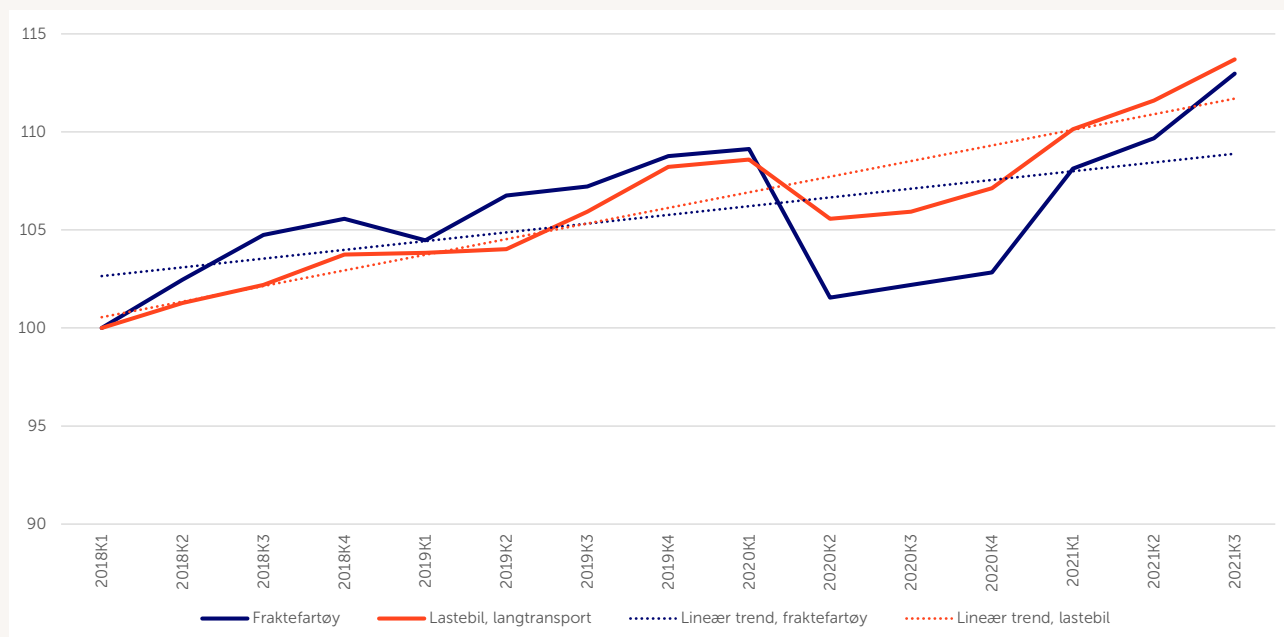
Prosjektet Godspilot i SafeSeaNet Norway utviklar løysingar som gjer det mogeleg å rapportere godsdata som tilfredsstillar krava frå statistikkdirektivet (direktiv 2009/42/EC) i meldeportalen. Målet er å få på plass ei digital og effektiv rapportering av godsomslag i hamner, som i dag blir rapportert manuelt til myndigheiter og Statistisk sentralbyrå (SSB). Som ein del av

prosjektet har eit utval reiarlag testa ei løysing for enklare rapportering av gods. Vår sluttrapport med forslag til vidare utvikling er forventa tidleg i 2022.

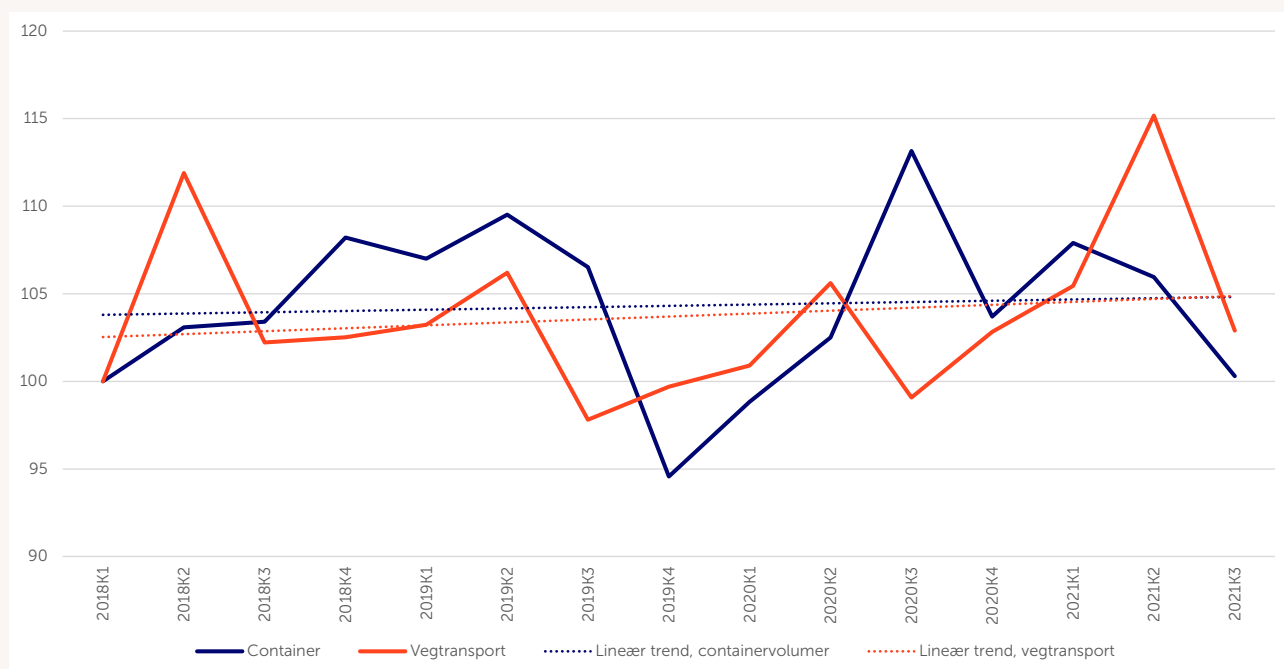
TRENDAR I GODSTRANSPORTEN

Pandemien og dei ulike smittevernstiltaka har påverka sjøtransport av passasjerar og gods på ulik måte – passasjertransporten har opplevd ein vesentleg trafikknedgang, medan godstransporten har omtrentleg gått som normalt. Våre tal viser at tal på anløp til Noreg med godsskip (kategoriane laste- og tankskip) auka både frå 2019 til 2020 og frå 2020 til 2021. Innan passasjertransport er det i hovudsak cruisetrafikken som har blitt sterkt råka av pandemien. Også marknadsgrunnlaget for utanriksferjene falt i stor grad bort, men delar av tilbodet vart oppretthalde sidan desse også fraktar gods. Samanlikna med tidlegare kriser ser det ut til at koronapandemien i liten grad har påverka godstransporten på sjø.

Figur 2 Utvikling i kostnader for godsskip i innenriks fart og for langtransport på veg (indeksert 2018K1 = 100)



Figur 3 Import på sjø og veg (indeksert 2018 K1 = 100)



Eit av måla i Nasjonal transportplan 2018–2029 (NTP) er at transportkostnader for godstrafikk skal reduserast, fortrinna for dei ulike transportmidla skal utnyttast og meir gods skal overførast frå veg til sjø og bane.

Tal for dei tre første kvartal i 2021 viser at kostnadsauken for godsskip i innenriks fart (4,5 prosent) var større enn for langtransport på veg (3,2 prosent) i 2021. Årsaka til kostnadsauken både på sjø og veg er gradvis aukande prisar på drivstoff i etterkant av oljeprisfallet våren 2020. For vegtransporten er det i tillegg auka kostnader til arbeidskraft og kapital. I inneverande NTP-periode har kostnadane for innenriks godstransport på sjø auka med 13 prosent, medan auken for langtransport på veg har vore på 14 prosent.

Det har vore ein vekst i importen med sjøcontainer i fleire år, medan importen på lastebil er noko redusert. Tal for 1-3. kvartal 2021 samanlikna med tilsvarande periode i 2020 viser at importen er redusert med 0,1 prosent for sjøcontainer, medan import med lastebil har auka med 5,9 prosent. I inneverande NTP-periode har importvoluma for sjøcontainer vore stabile, medan lastebilimporten har auka med tre prosent.

Ein lengre tidsserie (frå 2003) viser likevel at containerimporten har auka/vekse vesentleg raskare enn import på veg og at desse to marknadssegmenta har vekse i ulik takt utan at dette nødvendigvis skuldast at gods er overført frå ei transportform til ei anna.

STØTTEORDNINGAR

Ulike støtteordningar er viktige tiltak for å stimulere til betre konkurranseføresetnader for sjøtransporten, ein meir miljøvenleg sjøtransport og for å realisere ambisjonane om godsoverføring frå veg til sjø. Potensialet for overføring av gods frå veg til sjø er berekna til 5–7 millionar tonn i NTP-perioden 2018–2029.

I ordninga *tilskot for overføring av gods frå veg til sjø* kan reiarar søke tilskot til å etablere nye sjøtransporttilbod mellom

hamner i EØS-området, også norske, så framtidige gods blir flytta frå norske vegar til sjø. Kvar enkelt prosjekt kan få støtte i maksimalt tre år, og det er ein føresetnad for tilskot at sjøtransporttilbodet blir vurdert som levedyktig etter støtteperioden. Utbetaling av støtte skjer på grunnlag av dokumentert mengde overført gods.

Ordninga har vist seg krevjande både å følgje opp og å gjennomføre for brukarane. Færre søker om midlar frå ordninga, og fleire av dei pågåande prosjekta klarer ikkje å gjennomføre som planlagt. Hovudårsaka er at reiarlaga ikkje

Tabell 4 Status for aktive og avslutta prosjekt

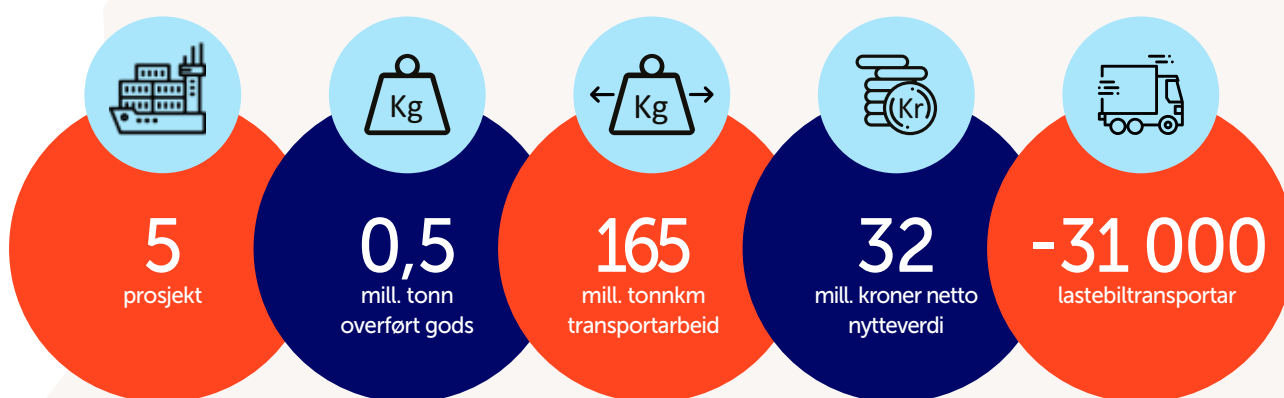
STØTTE INNVILGA	REIARLAG	NÆRARE OM PROSJEKTET
Aktive prosjekt i 2021		
2018	Havline Vessel AS	Godsrute for transport av fersk fisk direkte frå merdar langs Vestlandet til eige pakkeri i Hirtshals med fartøyet Norwegian Gannet. Fisken slaktast om bord i båten før transport. Støtteperioden avsluttast 31.12.2021.
2018	Color Line AS	Ro-ro rute mellom Oslo og Kiel som kan frakte farleg gods (fartøyet Color Carrier). Tilbodet korresponderer med togtransport frå Kiel og heilt til Verona i Italia. Støtteperioden avsluttast 31.12.2021.
2020	Sea-Cargo AS	Ro-ro rute mellom Bergen og Swinoujscie med fartøyet MV Bore. Ruta vart starta opp i januar 2021.
Aktivt, men ikkje starta opp		
2020	Eureka Shipping Ltd.	Containerrute mellom Bodø og Tromsø med tre avgangar i begge retningar i veka. Ruta skal korrespondere med Nordlandsbanen. Skal starte opp i 2022.
Avslutta prosjekt		
2017	Base Marine Norway AS	Støtteperioden til prosjektet var avslutta hausten 2020.
2017	DFDS Logistics AS (1)	Støtteperioden til prosjektet var avslutta hausten 2020. Sjøtransporttilbodet er ikkje vidareført etter støtteperioden.
2018	Viasea Shipping AS	Tilsegn trekt tilbake i 2020.
2020	North Sea Cont. Line (NCL)	NCL innstilte ruta i juni 2021, og tilsegn er derfor trekt tilbake.
2021	DFDS Logistics AS (2)	Ny ro-ro rute mellom Oslo og Hirtshals. Ruta vil ikkje bli starta opp, og tilsegna er derfor trekt tilbake.
2021	Smyril Line DK	Omgjering av dagens pilotrute for laksetransport mellom Rørvik/Hitra og Rotterdam til ordinær fast rute. Fartøyet vil ikkje bruke EØS-flagg, og tilsegna er derfor trekt tilbake.

Tabell 5 Oppnådd mengde gods overført frå veg til sjø i 2021 (aktive prosjekt i 2021)

STØTTE INNVILGA	REIARLAG	SKIPSTYPE	OVERFØRT GODS			
			TONN	MÅL-OPPNÅING ¹⁾	TONNKM I MILL. TONN	MÅL-OPPNÅING ¹⁾
2018	Color Line AS	Ro-ro	189 097	59%	43,3	59%
2018	Hav Line AS	Fiskefartøy	38 578	85%	19,9	80%
2020	Sea Cargo AS	Ro-ro	53 118	60%	27,1	65%
SUM			280 793		90,3	

1) Måloppnåing er berekna ut frå estimat som ligg til grunn for tilsegna, medrekna eventuelt nedjustert tilsegn.

Figur 4 Forventa varig årleg effekt etter støtteperioden



klarer å trekke til seg nye kundar (tur- eller returlast). Størrelsen på det enkelte tilskotet baserer seg i stor grad på søkar sine egne berekningar av moglege godsoverføring – og dermed samfunnsnytte. Som ein del av vår oppfølging og kontroll blir tilsegnene nedjustert undervegs i støtteperioden dersom det viser seg at prosjekta ikkje når dei estimerte overførte godsmengdene. Ei slik nedjustering er også aktuell dersom prosjekta avsluttast før støtteperioden er ferdig.

I 2021 fekk to reiarlag tilsegn om tilskot – og desse vart seinare trekt tilbake sidan sjøtransporttilboda ikkje vart sett i verk som forutsett. Det vil seie at det var tre prosjekt som var pågåande i 2021 – og to av desse vart avslutta ved utgangen av året. Desse tre prosjekta har i løpet av året overført om lag 281 000 tonn gods frå veg til sjø.

Sidan tilskotsordninga var oppretta har ti reiarlag fått tilsegn om tilskot. Ved byrjinga av 2022 er status at åtte prosjekt er avslutta, eit er pågåande og eit skal starte opp i mai. Av dei avslutta prosjekta har fire fått tilsegna trekt tilbake og fire er gjennomført. Av dei fire prosjekta som er gjennomført, er det eit som ikkje er vidareført etter støtteperioden. Det er utbetalt 80,1 millionar kroner i tilskot og overført om lag 1 million tonn gods.

Av dei ti prosjekta er det no fem som framleis er vurdert som levedyktige etter støtteperioden (Havline Vessel AS, Color Line AS, Sea-Cargo AS, Base Marine Norway AS og Eureka

Shipping Ltd.). Desse fem prosjekta kan samla sett overføre om lag 0,5 millionar tonn gods årleg etter at støtteperioden er avslutta forutsett at sjøtransportrutene drivast vidare etter støtteperioden. Denne overføringa av gods svarar til om lag 165 millionar tonnkilometer overført transportarbeid årleg og ein årleg netto nytteverdi på om lag 32 millionar kroner. Omrekna til lastebiltransportar utgjer godsoverføringa om lag 31 000 færre lastebiltransportar på norske vegar.

Tilskotsordninga bidreg til å styrke nærskipfarta, betre trafikkikkerheita, redusere vegslitasje og frigjere kapasitet på norske vegar. Når det gjeld skadekostnader, berekna Transportøkonomisk institutt (TØI) i 2019 nye skadekostnader i transportsektoren, og konkluderte med at dei marginale eksterne kostnadane ved vegtransport var lågare enn tidlegare anteke. Dette vil også seie at ein ikkje vil oppnå så stor nytte gjennom tilskotsordninga som tidlegare lagt til grunn. Denne endringa i føresetnader gjer at det ikkje er presentert ein reduksjon i CO2 for 2021, og reduksjonen inngår derfor ikkje i tabell 5 og figur 4 ovanfor. Berekningane viser også at næringa må omstillast til meir klima- og miljøvenleg framdriftsteknologi, og vi vil vurdere om tilskotsordninga kan justerast slik at den bidreg til denne omstillinga. Ordninga skal notiserast på nytt i 2022.

Ordninga tilskot til investering i effektive og miljøvenlege hamner, etablert i 2019, skal bidra til ein meir effektiv logistikk i hamnene. Det kan ystast støtte til investering

i hamneinfrastruktur, tilkomstinfrastruktur og mudring, men ikkje til investeringar i «superstruktur» som kraner og bygningar.

Ordninga er etterspurt, og vi får stadig fleire søknadar. I 2021 er 25 søknadar handsama og sju prosjekt har fått tilsegn om til saman 72 millionar kroner. Prosjekta har ein berekna netto noverdi per budsjettkrone (NNB) over ei 10-års periode på mellom sju og 30 – og dokumenterer dermed god effekt. Prosjekta omhandlar i hovudsak digitalisering og Smart Gate-system.

Målet er at prosjekta som er tildelt støtte, skal effektivisere hamnene ved å til dømes gi innsparingar av tid anten for skip eller lastebil i hamn. Tilskotsordninga bidreg til målet om å redusere transportkostnadane og til teknologiutvikling i transportsektoren.

UTBETRINGER I FARVATNET

Tiltak i farleia, som til dømes utdjuping og utviding, kan gi redusert seglingsdistanse, kortare seglingstid og redusert risiko for ulykker. Dette gir ein tryggare sjøveg og meir effektiv drift for brukarane.

For å bidra til gode løysingar for sjøtransporten tek vi del i lokale og regionale planprosessar. Vi er mellom anna ein støttespelar til hamnene i arbeidet deira for å sikre dei langsiktige arealbehova og til andre næringar som har behov for areal nær hamnene. Vi ser også til at det er tilstrekkeleg rom for manøvrering i farvatnet for fartøy som skal inn til hamna og at tilførselsvegane til hamneområdet er tilstrekkelege.

Vi har brukt 155 millionar kroner på planlegging og gjennomføring av farleistiltak i 2021. Nokre prosjekt er noko forseinka, men det vil berre gi marginale konsekvensar for når effektane knytt til auka framkome og reduksjon i risiko kan realiserast. Prosjekta innsegling Bodø og gjennomsegling Hjertøysundet er ferdig. I prosjekta innsegling Farsund og innsegling Grenland er vi ferdig med utdjupinga, og det som står att er ny merking av farleia.

Prosjekt innsegling Bulandet har starta opp, og vi forventar å vere ferdig tidleg i 2022. Prosjekt innsegling Leirpollen er satt på pause, og vi har tilrådd departementet å avslutte vidare utgreiing.

I revidert nasjonalbudsjett vart det løyva midlar til å gjere nødmudring i Borg hamn i 2021. Behova var større enn det som opphaveleg var lagt til grunn, og tiltaket vil difor ikkje gi ønska brukareffekt i seg sjølv. Tiltaket vil inngå i hovudprosjektet.

Stad skipstunnel

Ved handsaminga av budsjettet for 2021 vedtok Stortinget ei løyving til prosjektet Stad skipstunnel som skulle brukast til innløyving av eigedom, etablering av prosjektorganisasjon, utarbeiding av konkurransegrunnlag og gjennomføring av anbodskonkurranse. 4. mai 2021 vedtok Stortinget at investeringsprosjektet Stad skipstunnel kunne starte opp, jf. Prop. 97 S (2020–2021) og Innst. 389 S (2020–2021).

Overordna prosjektorganisasjon (prosjektstyre) er på plass, og består av både representantar frå Kystverket og eksterne personar med kompetanse og erfaring med denne type prosjekt. Kystdirektøren er prosjekteigar og leiar av

Tabell 6 Farleiprojekt (i millionar kroner ekskl. mva)

PROSJEKT	KOSTNADAR TOTALT I PROSJEKTET	FULLFØRINGSGRAD
Hammerfest Ren Havn	1	1%
Innsegling Leirpollen	18	14%
Innsegling Bulandet	14	45%
Innsegling Grenland	69	75%
Innsegling Maurholen	19	89%
Innsegling Bodø	170	93%
Innsegling Farsund	41	95%
Gjennomsegling Hertøysundet	36	100%
Sum farleistiltak	367	64%

For detaljert oversikt over farleistiltaka og status i desse viser vi til vedlegg 1.

prosjektstyret. Prosjektleiari er tilsett, og vi held på å bygge opp ein organisasjon som skal stå for den daglege drifta av prosjektet. Det tek tid å få tak i rett kompetanse, og alle roller vil ikkje vere fylt opp før seint på våren/sommaren 2022.

Hovudeigedomane er innløyst, og dersom ein ikkje kjem fram til minnelege løysingar i byrjinga av 2022, vil ein gå til ekspropriasjon av nokre fritidseigedomar og nausttomter.

Arbeidet med konkurransegrunnlag og planlegging av anbuds konkurranse er godt i gang. Kritiske faktorar er sakshandsaming knytt til plan- og reguleringsprosessar og nødvendige løyve hos kommunane og statsforvaltar. Det tek tid å få dette på plass – og vi kan i liten grad påverke framdrifta. Det er også ein del tekniske avklaringar som må på plass før konkurransen kan lysast ut.

Vi planlegg utlysing av konkurransegrunnlaget i andre halvdel av 2022 og signering av kontrakt med totalentreprenør innan utgangen av 2023. Vi har ikkje tilrådd endringar i budsjetta for 2022 og 2023, men tekniske avklaringar og dermed tidspunktet for signeringa kan føre til at det blir nødvendig å forskyve budsjettet i tid. Det blir arbeidd fortløpande med risikovurdering knytt til dei ulike delprosessane i prosjektet, og tiltak for å redusere risiko blir sette i verk.

FISKERIHAMNER

Tiltak i fiskerihamner – som til dømes utdjupeing av innseglinga til hamna, bygging av nye merker og bygging av ny molo – betrar tilgangen til hamnene og bidreg til å styrke lokalt næringsliv og busetnadsmønster langs kysten.

Tabell 7 Fiskerihamner (i millionar kroner ekskl. mva)

PROSJEKT	KOSTNADAR TOTALT I PROSJEKTET	FULLFØRINGS-GRAD
Breivikbotn fiskerihamn	25	87%
Gjerdsvika fiskerihamn	68	100%
Sum fiskerihamner	93	94%

For detaljert oversikt over fiskerihamnetiltaka og status i desse viser vi til vedlegg 2.

Vi har brukt 54,1 millionar kroner på fiskerihamner i 2021 der 52,8 millionar kroner gjeld vedlikehald og resten er investeringar. Prosjekt Gjerdsvika fiskerihamn var ferdig i 2020, men det manglar framleis ferdigattest frå kommunen. Breivikbotn fiskerihamn er også ferdig, men vi manglar sluttokumentasjon frå entreprenør. Arbeidet med å utbetre moloen på Breilandet i Moskenes er godt i gang, og vil bli avslutta tidleg i 2022.

Av midlane Stortinget i 2020 løyva til vedlikehaldsprosjekt for å styrke anleggsbransjen i samband med pandemien, vart det planlagt 21 vedlikehaldstiltak på hamner og moloar frå Møre og Romsdal og nordover. Arbeidet er no stort sett ferdig – det står att mindre arbeid på to av tiltaka, som vil bli avslutta i 2022.

Vi har stått for den administrative oppfølginga av ordninga med å forskotere midlar til fiskerihamner og farleier på vegne av Samferdselsdepartementet. Dei seks avtalane gjeld kommunane Gamvik, Nordkapp, Berg (no del av Senja kommune), lbestad, Herøy og Giske. Kommunane er i gang med tiltaka og nokre er forseinka av ulike årsaker.

Som ein del av regionreforma skulle eigarskapet og forvaltningsansvaret for dei statlege fiskerihamneanlegga overførast til fylkeskommunane. Fylkeskommunane i Sør-Noreg (Viken, Vestfold og Telemark, Agder, Rogaland og Vestland) tok over ansvaret frå 1. januar 2020, og det er i 2021 arbeidd vidare med å få på plass avtalar med dei resterande fylka. Vi har mellom anna kartlagt omfanget av staten sitt ansvar for moloane i fylka nord om Stad. Ifølgje Hurdalsplattforma ønsker regjeringa å føre ansvaret for fiskerihamnene tilbake til staten, og vi har derfor avslutta arbeidet med å overføre desse til dei resterande fylka.

Vi skal framleis selje ikkje-næringsaktive fiskerihamner. Ved utgangen av året var det 243 hamner att i porteføljen – fordelt på 211 næringsaktive og 32 ikkje-næringsaktive (alle nord for Stad).

HOVUDMÅL 2 – TRANSPORTSIKKERHEIT

MÅL

Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen

ETAPPEMÅL	INDIKATOR	RESULTAT 2018	RESULTAT 2019	RESULTAT 2020
Oppretthalde og styrke det høge sikkerheitsnivået i sjøtransport	Tal drepne og skadde og tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten ¹⁾			
	Tal på omkomne etter navigasjonsulykker med næringsfartøy ¹²⁾	0	0	0
	Tal på omkomne etter navigasjonsulykker med fritidsfartøy ¹²⁾	4	3	0
	Tal på omkomne i sjøtransporten, uavhengig av årsak ¹²⁾	0	8	4
	Tal på omkomne i fritidsbåtflåten, uavhengig av årsak ¹²⁾	28	20	23
	Tal på skadde i sjøtransporten, uavhengig av årsak ¹²⁾	193	184	199
	Tal på navigasjonsulykker i sjøtrafikken ¹³⁾	113	138	152
Oppetid på maritim infrastruktur	99,8%	99,7%	99,8%	
Unngå ulykker med akutt forureining	Tal på ulykker med akutt forureining i sjøtransporten ⁴⁾	90	99	112

1) Indikatoren som høyrer til etappemålet «Oppretthalde og styrke det høge sikkerheitsnivået i sjøtransporten» er «Tal på drepne og skadde og tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten». I tabellen er resultatene for drepne og skadde skilt mellom om dette er etter ei navigasjonsulykke eller ikkje, og type fartøy (næringsfartøy eller fritidsfartøy). Tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar er slått saman til tal på navigasjonsulykker i sjøtrafikken.

2) Indikatorane om tal på ulykker, omkomne og skadde i sjøtransporten og fritidsflåten er basert på ulykkesstatistikken til Sjøfartsdirektoratet.

3) Navigasjonsulykker er definert som ulykker av typen kollisjon, grunnstøyting og kontaktskader. Ulykker som er rapportert utanfor Norsk sektor/grunnlinje er ikkje med.

4) Utslepp frå hendingar med skip inkluderer kommersielle fartøy og fartøy med og utan IMO-nummer. Talgrunnlaget inneheld både opne og ferdig handsama hendingar, og det gjer at tala kan bli endra for alle åra i tidsserien. Hendingar med akutt forureining omtalast under hovudmål 4.

Opgåva vår er å oppretthalde og styrke sikkerheitsnivået i sjøtransporten, og tenestene skal innrettast slik at dei bidreg til å førebygge ulykker med risiko for tap av liv eller personskade og hendingar med stor risiko for miljøskade. Kombinasjon av tiltak – frå fysisk infrastruktur til maritim tenesteyting – gjer at vi kan oppretthalde og betre sjøsikkerheita.

Nivået på sjøsikkerheita i Noreg er generelt godt, og talet på navigasjonsulykker og omkomne i den profesjonelle trafikken er lågt. Talet på navigasjonsulykker har likevel auka noko samanlikna med tidlegare år, og vi antek at årsaka skuldast Sjøfartsdirektoratet sine kampanjar for å få fleire til å rapportere hendingar. Fleire av hendingane skjedd i ferjetrafikken og gjeld kontaktskader/kollisjon med kai, og ingen av desse var alvorlege.

Det var ingen som omkom som følgje av ei navigasjonsulykke med næringsfartøy i 2021. Derimot er talet på omkomne som følgje av ulykker med fritidsbåt høgt – det er registrert 23 omkomne i 2021. Ingen av desse omkom som følgje

av navigasjonsulykker. I samarbeid med aktørar som Sjøfartsdirektoratet og NTNU arbeider vi med å betre kunnskapsgrunnlaget om årsaker til ulykker med fritidsbåt slik at det kan utviklast nye førebyggjande verkemiddel.

Det har heller ikkje skjedd ulykker som har resultert i skada eller døde som følgje av at navigasjonsinnretningane ikkje har fungert slik dei skal.

Vi følgjer opp sikkerheitstilrådingane frå Statens havarikommisjon for transport etter kollisjonen mellom KNM Helge Ingstad og Sola TS. Mellom anna er sikkerheitskulturen i lostenesta og i sjøtrafikksentraltenesta kartlagt, og funna blir følgt opp. Vi har også oppgradert overvakingssystemet som sjøtrafikksentraltenesta brukar.

Maritim infrastruktur har høg kvalitet og leverer stabil navigasjonsrettledning til brukarane. Risikofartøy og område der skipstrafikk utgjer ein særleg risiko overvakast for å unngå kollisjonar eller grunnstøytingar.

Vi tar del i utviklinga av intelligente transportsystem (ITS) innanfor områda trafikkovervaking, autonome fartøy og transportløysingar. I samarbeid med andre aktørar på området utviklar vi ny kunnskap og nye tenester.

Det ligg no føre anbefalte digitale seglingsruter langs heile kysten (routeinfo.no) – og det blir stadig lagt til meir informasjon i rutene, mellom anna om ankringsplassar og regelverk. Tenesta inneheld kvalitetssikra seglingsruter som skip kan bruke i planlegginga av ein effektiv seglas.

Som sjøfartsnasjon og kyststat er Noreg eit føregangslan på fleire områda innan sjøsikkerheit, og det er viktig at vi påverkar den internasjonale reguleringa i tråd med norske interesser og praksis. Vi er med i relevante EU-organ og i ei rekke internasjonale organisasjonar, som til dømes IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities) og IMO (International Maritime Organization), der reguleringar som kan påverke vår praksis og sektor, blir handsama.

For å utvikle og vidareutvikle effektive og sikre transportløysingar deltek vi i nasjonale- og internasjonale prosjekt. Eit døme er Interreg-prosjektet BaltSafe der ein såg på digitale løysingar for auka sjøsikkerheit langs skipsruter frå Noreg og austover i Austersjøen. Formidling av digital informasjon om og langs rutene er ein viktig del av dette – og prosjektet resulterte mellom anna i eit felles digitalt skipsrapporteringssystem for desse rutene i heile regionen.

Eit anna døme er forskings- og utviklingsprosjektet BEAN – som er eit samarbeid mellom Kystverket, Forsvarets forskingsinstitutt (FFI) og Kongsberg Norcontrol – der vi utviklar eit nytt digitalt system for automatisert overvaking av skipstrafikk. Verktøyet gir sjøtrafikksentralane eit betre grunnlag for å kunne oppdage uønska trafikksituasjonar og setje i verk førebyggjande tiltak på eit tidleg tidspunkt. På den måten kan risikoen for at alvorlege hendingar oppstår reduserast. Vi held også på å teste ut sanntids informasjonstenester til skip basert på eksisterande AIS-teknologi.

Vi har ikkje mottatt søknader om løyve til autonom kystseglas etter hamne- og farvasslova – og vi ventar heller ikkje slike søknader i 2022. Årsaka er at den teknologiske utviklinga på området tek lenger tid enn kva som låg til grunn då den nye lova vart vedteken.

Det er berre ført to tilsyn med bulkterminalar i 2021 grunna pandemien. Tilsyn ved hjelp av digitale løysingar er ikkje mogeleg då EU-direktivet stiller krav om at enkelte tilsyn må gjennomførast umeld med båt til kai og under sjøve laste- eller losseoperasjonen.

NAVIGASJONSINNRETNINGAR

Navigasjonsinnretningar er fellesnemninga på dei ulike fysiske sjømerka i kystfarvatnet som nyttast ved visuell navigasjon - til dømes fyrlykter, lykter og andre sjømerke. Innretningane skal levere korrekt og stabil navigasjonsretteleiing til brukarane.

Det samla vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningane er redusert med 42 millionar kroner (3,2 prosent) i 2021, og reduksjonen er noko mindre enn tidlegare år. Årsaka er dels prioriteringar og dels tilhøve utanfor vår kontroll. Trass dette har vi ikkje registrert ulykker som har ført til omkomne eller hardt skadde som følgje av svikt ved innretningane – og oppetida for innretningar med lys er innanfor kravet.

Vi har prioritert å legge om fyrlykter til IALA-standard og å registrere tilstand på alle objekt med lys. Omlegginga til IALA-standard går raskare enn planlagt. Dei siste åra har vi også prioritert å modernisere navigasjonsinnretningane i staden for å vedlikehalde dei. Årsaka er at det er meir kostnadseffektivt å modernisere – moderne objekt med

Tabell 8 Vedlikehaldsetterslep (i millionar kroner)

	2019	2020	2021
Navigasjonsinnretningar	876	790	748
Fyrbygningar ¹⁾	561	539	539
Sum vedlikehaldsetterslep	1 437	1 329	1 287

1) Kartlegging av status på fyrstasjonar gjerast kvart andre år.

Tabell 9 Status og måltal for oppetid på Kystverket sine innretningar med lys

	2019	2020	2021
Tal på anlegg	6 565	6 675	6 782
Tal på sløkkingar	609	647	452
Tal på sløkkedøgn	5 885	6 009	4 094
Oppetid	99,8%	99,7%	99,8%

fjernovervaking treng ikkje like ofte tilsyn, krev mindre vedlikehald og gir auka sikkerheit for dei sjøfarande. Talet på sløkkingar er vesentleg lågare enn tidlegare, og dette tyder på at fornyinga har gitt resultat. Generell modernisering av objektene gir stadig lågare klimaavtrykk og effektiv drift av det totale merkesystemet.

Vi har endra på måten vi registrerer tilstand på alle objekt med lys – frå å registrere tilstanden på halvparten av objekta kvart år til å registrere tilstanden på alle objekt kvart andre år. Samla sett er dette meir effektivt, men vi får eit tilsynelatande auka etterslep det året tilstanden på objekta blir registrert.

Av tilhøve utanfor vår kontroll er det først og fremst den pågåande pandemien som har forseinka vedlikehaldsarbeidet. Vi har hatt utfordringar med å bemanne fartøya, forseinka leveransar av utstyr og problem med å få tak i delar.

IHO (den internasjonale hydrografiske organisasjon) held på å utarbeide ein ny generasjon ECDIS (kartplotter). Vi tek del i arbeide for å sikre at navigasjonsinnretningane blir betre presentert i denne versjonen, slik at sluttbrukar betre kan forstå og bruke den rettleiinga innretningane gir.

Det er laga ein overordna plan for forvaltning, vedlikehald og vern av fyrstasjonar. I denne er det lagt til rette for alternativ og berekraftig bruk som bygger på og fremjar engasjement i lokale lag og befolkninga elles.

LOS OG FARLEISBEVIS

Det overordna målet med lostenesta er å redusere sannsynet for skipsulykker langs kysten, og på den måten bidra til trygg

ferdsel på sjøen. Losordninga omfattar utøving av myndigheit etter hamne- og farvasslova, losing (seglas med los om bord) og farleisbevisordninga. Farleisbevis gir rett til å føre fartøy i lospliktig område utan los om bord.

Losordninga er i hovudsak brukarfinansiert der inntektene skal dekke både drifts- og investeringskostnader. Inntektene kjem frå losberedskapsavgifta, losingsavgifta og farleisbevisavgifta. Sidan 2016 har staten finansiert ordninga med 86 millionar kroner i året for å styrke rammevilkåra til nærskipfarta.

Pandemien har også i 2021 satt preg på aktiviteten i sjøfarten. Medan godstransporten har gått omtrent som normalt, har passasjertransporten – og då spesielt cruisesegmentet – opplevd ein vesentleg trafikknedgang. Normaliseringa av trafikken går sakte, og det vil truleg ta tid før trafikken er tilbake på eit nivå som før pandemien. I 2021 var den lospliktige trafikken 4,7 prosent høgare enn i 2020, men framleis lågare enn i åra før pandemien.

For våre tenester har reduksjonen i tal losingar av cruiseskip fått konsekvensar som gir utslag i losingstimar per oppdrag. Denne type oppdraga går gjerne over fleire dagar og har eit høgt volum i hovudsak i ei avgrensa periode av året.

Samanlikna med 2020 er tal på losoppdrag per los og losingstimer per los høgare, og det skuldast færre losar i 2021. Reduksjonen i talet på losar skuldast i hovudsak pensjonering. Dei siste åra er det rekruttert losar for å møte etterspurnaden i åra som kjem. Omlag 40-50 losar vil gå av med pensjon innan kort tid. Det tek tre til fem år å utdanne ein los til alle typar oppdrag. Grunna redusert trafikk situasjon er det ikkje teke inn nye losaspirantar i 2021.

Tabell 10 Nøkkeltal los

	2017	2018	2019	2020	2021
Lospliktige seglasar ¹⁾	110 982	118 151	121 502	112 940	118 273
Tal på losar	276	282	290	295	279
Tal på losingstimar	133 279	135 118	141 617	111 954	109 017
Losoppdrag per los	146	140	141	120	128
Losingstimar per los	483	479	488	380	391
Losingstimar per oppdrag	3,30	3,42	3,47	3,17	3,04
Ventetid i % (> 1 time venting)	1,4%	1,8%	2,0%	2,0%	2,1%
Tal på gyldige farleisbevis	3 218	3 496	3 818	3 733	3 900

¹⁾Tal på seglas med farleisbevis avgrensa til skip med lospliktig storleik

Tabell 11 Resultatindikatorar for losordninga

		2017	2018	2019	2020	2021
	AKTIVITETSINDIKATORAR					
L1:	Tal på losoppdrag	40 403	39 542	40 820	35 270	35 823
L2:	Tal på dispensasjoner	1 045	1 174	1 523	1 206	1 155
L3:	Tal på seglas med farleisbevis	81 203	90 067	95 856	94 437	100 791
L3N:	Tal på lospliktige seglas med farleisbevis ¹⁾	69 534	77 435	79 159	76 464	81 295
	Sum lospliktig trafikk (L1+L2+L3N) ¹⁾	110 982	118 151	121 502	112 940	118 273
	KOSTNADSINDIKATORAR (I 1 000 KRONER)					
L4:	Totalkostnad	777 956	798 426	890 252	844 052	842 573
L5:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag	19,255	20,192	21,809	23,931	23,520
	INDIKATORAR FOR SERVICEGRAD OG SIKKERHEIT					
L6:	Tal på ulykker ²⁾ med los om bord	6	7	11	7	6
L7:	Tal på ulykker ²⁾ med seglas på farleisbevis	10	10	11	10	12
	• Klasse 1	1	0	0	0	0
	• Klasse 2	9	9	8	9	10
	• Klasse 3	0	1	3	0	1
	• Kadettfarleisbevis	0	0	0	1	0
L8:	Tal på ulykker ²⁾ med skip som har fått dispensasjon	0	0	0	0	0
L9:	Tal på drepne og skadde ved ulykker ³⁾ på lospliktig seglas	0	7	0	0	0
L10:	Tal på oppdrag med ventetid over 1 time	563	729	796	708	748
	INDIKATORAR FOR KLIMAMÅL					
L11:	Tal på skip med ESI-rabatt	36	44	61	74	81

1) Tal på seglas med farleisbevis er avgrensa til skip med lospliktig storleik.

2) Navigasjonsrelaterte skipsulykker, som grunnstøyting, skipskollisjonar og kontakulykker med kai, bru eller liknande

3) Personulykker og skipsulykker

Tabell 12 Resultatindikatorar for tilbringartenesta

		2017	2018	2019	2020	2021
	AKTIVITETSINDIKATORAR					
T1:	Tal på tilbringaroppdrag med losbåt ¹⁾	35 630	35 387	37 054	32 117	32 127
T2:	Tal på tilbringaroppdrag med helikopter ¹⁾	1 197	1 095	1 073	1 058	1 030
	KOSTNADSINDIKATORAR (I 1 000 KRONER)					
T3:	Totalkostnad for båttjeneste	223 746	227 409	248 224	248 570	245 355
T4:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag for båttjeneste	6,28	6,43	6,70	7,74	7,64
T5:	Totalkostnad for helikoptertjeneste	115 225	98 548	108 394	103 533	89 099
T6:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag for helikoptertjeneste	96,26	90,00	101,02	97,86	86,50
	INDIKATORAR FOR SERVICE- OG SIKKERHEITSGRAD					
T7:	Tal på tilbringaroppdrag med losbåt som er meir enn 30 min. forseinka	3	0	4	1	6
T8:	Tal på ulykker knytt til tilbringaroppdrag med losbåt	0	0	-	-	-
T9:	Tal på drepne og skadde knytt til tilbringaroppdrag med losbåt	0	0	-	-	-
T10:	Tal på ulykker knytt til tilbringaroppdrag med helikopter	0	0	-	-	-
T11:	Tal drepne og skadde knytt til tilbringaroppdrag med helikopter	0	0	-	-	-

1) Det er ikkje utarbeidd statistikk for private tilbringaroppdrag då alle oppdrag skjer i Kystverket sin regi.



*Los 124 på veg ut på oppdrag.
(Foto: Staale Wattø)*

Andelen oppdrag med ventetid over éin time er på om lag same nivå som tidlegare år.

Det er ei auke i tal på gyldige farleisbevis. Ei av årsakene er at Hurtigruten vart lospliktig frå 01.01.2021 og at dei fleste av navigatørane om bord har fått utferda farleisbevis. Av i alt 118 237 lospliktige seglasar vart 69 prosent gjennomført med farleisbevis, 30 prosent med los om bord og éin prosent med dispensasjon. Trenden der talet på seglas med farleisbevis aukar, held fram.

Vi har arrangert færre kurs enn planlagt for assessorar grunna smittevernstiltaka, men har gjennomført tilsyn med utdanningsinstitusjonar som arrangerer kadettfarleisbeviskurs etter Kystverkets modell. Vi kontrollerer bruken av farleisbevis og etterleving av losplikta. I 2021 handsama vi 59 saker om brot på regelverket, der 25 har ført til åtvaring, tre har ført til lovbrotsgebyr og to til suspensjon av farleisbevis.

Talet på ulykker med lospliktige skip er lågt i høve til talet på seglas. Det var 18 ulykker i 2021, og talet har vore stabilt dei siste fem år. Seks av desse var med los om bord og 12 med navigatør med farleisbevis. Ulykkene hadde låg alvorgrad og førte verken til drepne eller skadde personar eller alvorleg forureining. Hendingane blir følgt opp for å finne årsak og moglege forbetringstiltak. Alle hendingar og ulykker som har skjedd under seglas med los om bord eller med farleisbevis blir vurdert og analysert for å finne eventuelle årsakssamanhengar.

I 2021 har 81 skip fått redusert losberedskapsavgift grunna høg verdi på skipsmiljøindeksen (ESI). Dette er sju fleire skip enn i 2020, og den samla reduksjonen har ein avgiftsverdi på 31,8 millionar kroner. ESI-rabatt skal bidra til å gjere skipsfarten meir miljøvennleg.

Totalkostnaden (drifts- og investeringskostnadar, inkludert meirverdiavgift) vart 842,6 millionar kroner, som er 0,2 prosent lågare enn i 2020. Reduksjonen skuldast lågare variable kostnadar som følgje av trafikknedgangen. Losordninga sine kostnadar er i stor grad faste, og kostnadsreduksjonen er derfor lågare enn reduksjonen i aktivitet.

Lostenesta er dimensjonert ut i frå ein aktivitet på 40 000 oppdrag i året. Ein stor del av kostnadane er faste, og det tek tid å redusere desse når det skjer reduksjon i aktiviteten. Totalkostnaden er derfor ikkje redusert tilsvarande nedgangen i talet på losoppdrag – og gjennomsnittskostnaden per oppdrag er derfor også høgare enn normalt.

Utviklinga i tal på tilbringaroppdrag følger utviklinga i tal på losoppdrag, og totalkostnaden for båttene er derfor lågare enn normalt. Gjennomsnittskostnaden er lågare enn i 2020, men 14 prosent høgare enn i 2019. Årsaka er at om lag 80 prosent av kostnadene ved avtalen er faste og prisjusteringar som følgje av kontrakten. Avtalen blir regulert etter SSB sin kostnadsindeks for innanriks sjøfart, delindeks små hurtigbåtar.

Talet på tilbringaroppdrag med helikopter er ikkje i så stor grad påverka av pandemien då desse i hovudsak utførast til og frå tankfartøy – som ikkje har hatt same trafikknedgangen som til dømes passasjertrafikken. Reduksjonen i talet på oppdrag skuldast at Equinor sitt produksjonsanlegg på Melkøya var stengt heile 2021 grunna brann og at det derfor ikkje har vore losingsaktivitet til og frå anlegget. Helikopteroppdrag til og frå Melkøya er også høgt prisa, og nedgangen i gjennomsnittskostnaden per oppdrag skuldast i hovudsak at dette oppdrag har falt bort.

Den samla inntekta frå avgifter etter periodiseringsprinsippet var 628,2 millionar kroner. Dette er ein auke på 0,5 prosent frå 2020. Løyvingane i statsbudsjettet var justert for dette, og trafikknedgangen har derfor ikkje ført til auka avgiftsnivå i 2021.

2021 hadde losordninga eit netto underskot på 214,4 millionar kroner. Av dette var 86 millionar kroner statsfinansiert ved inngangen til året, medan ytterlegare 100 millionar kroner er statsfinansiert som følgje av pandemien. Ved inngangen til 2021 hadde losordninga eit akkumulert overskot på 24,9 millionar kroner. Totalt gir dette eit akkumulert underskot på 3,5 millionar kroner ved utgangen av 2021, som går inn i avgiftsgrunnlaget for komande år.

SJØTRAFIKKSENTRALTENESTA (VTS)

Sjøtrafikksentraltenesta skal redusere risikoen for ulykker ved å organisere sjøtrafikken slik at uønska nærsituasjonar ikkje oppstår, gi fartøy navigasjonsassistans og varsle om farar og andre forhold som kan føre til skipsulykker. Sentralane i Horten, Brevik, Fedje og Kvitsøy er brukarfinansierte – og regulerer skipstrafikken i Vest og Sør-Noreg.

Sjøtrafikksentralen i Vardø er statsfinansiert, og har eit særleg ansvar for å overvake seglsalar med tankskip og anna risikotrafikk som følgjer seglingsleiene langs kysten. Ei eining ved sentralen analyserer aktivitetane og seglingsmønstra til fartøy for mellom anna å avdekke ureglementert fiske og transport av gods. Eininga er et samarbeid med Fiskeridirektoratet.

Kinn sjøtrafikksentralteneste, som blir utført av sjøtrafikksentralen i Brevik, vart sett i drift 1. juni 2021, og overvakar og regulerer skipstrafikken i farvatnet mellom Florø og Måløy. Etableringa er det første steget i utvidinga av sjøtrafikksentraltenesta langs Vestlandet. Neste utviding skjer i farvatnet mellom Ålesund og Kristiansund, som også vil omfatte overvaking og organisering av trafikken som skal gå gjennom Stad skipstunnel.

Farvatnet mellom Florø og Måløy har fleire tronge strekningar der det er auka risiko for grunnstøyting og kollisjon. Dei første sju driftsmånadane vart det gitt 12 095 seglingsklareringar og gjort inngrep i 384 seglsalar i dette området – og det er eit større volum enn i Grenland. Vi antek derfor at utvidinga av tenesteområdet vil betre sjøsikkerheita i eit krevjande område.

Det samla talet på seglingsklareringar i sjøtrafikksentralane sine ansvarsområde har dei siste to åra vore lågare enn normalt. Dette skuldast i hovudsak ein redusert aktivitet i sjøtransporten.

Sjølv om det er ein auke i tal på ulykker i 2021, er talet på ulykker i sjøtrafikksentralane sitt ansvarsområde lågt. Dei fleste av ulykkene skjer ved manøvrering i trengt farvatn eller i hamneområde (kontaktskade med kai). Ein kan derfor ikkje direkte relatere auken i talet på ulykker til

sjøtrafikksentraltenesta. Fleire av desse hendingane gjeld fartøy under lospliktig størrelse og har ei lav alvorsgrad. Auken i tal på hendingar vil bli følgt opp i samband med revisjon av lospliktforskrifta. Dei siste åra har prosentdelen inngrep i seglsalar i sjøtrafikksentralane sitt område vore stabil. Det er ein mindre auke i 2021, og noko av dette skuldast utvidinga av tenesteområdet til også å omfatte farvatnet mellom Florø og Måløy.

Inntektene til dei brukarfinansierte sentralane etter periodiseringsprinsippet var på 88,8 millionar kroner. Dette er ein auke på 5,9 prosent frå 2020, men inntektene er framleis lågare enn i åra før pandemien. Løyvingane i statsbudsjettet vart justert for dette, og trafikknedgangen har derfor ikkje ført til auka avgiftsnivå i 2021.

I 2021 hadde tenesta eit netto overskot på om lag 1 million kroner. Av dette var 8,1 millionar kroner statsfinansiert ved inngangen til året (omlegging i handteringa av pensjonskostnader), medan ytterlegare 11 millionar kroner er statsfinansiert som følgje av trafikknedgangen. Ved inngangen til 2021 hadde tenesta eit akkumulert overskot på 7,3 millionar kroner. Dette gir eit akkumulert overskot på 8,3 millionar kroner ved utgangen av 2021, som går inn i avgiftsgrunnlaget for komande år.

NAVIGASJONS- OG MELDETENESTER

Vi driftar fleire melde- og informasjonssystem for sjøfarande, og desse lar oss overvake all skipstrafikk langs kysten og i havområda. Overvakinga skjer på vegne av norske styresmakter og hamner som treng informasjon om skipa sin seglas og posisjonar. Vi formidlar også meldingar frå skip som skal anløpe hamner i Noreg til maritime styresmakter og til hamnene sjølv. Meldingane inneheld mellom anna informasjon om transport av farleg og forureinande last, landing av avfall og om varer og personar som kjem til Noreg.

Overvakingssatellitten NORsat-3 vart skoten opp i april 2021. Satellitten formidlar AIS-signal frå skip, men i tillegg har den ein eksperimentell navigasjonsradardetektor (NRD). Målet er at den nye typen detektor skal finne skip utan AIS ved å fange opp og

Tabell 13 Aktivitetsutvikling sjøtrafikksentralar

	2019	2020	2021 ¹⁾
Tal på seglingsklareringar	442 583	393 865 ²⁾	414 129
Tal på inngrep	7 154	6 602	8 028
Tal på ulykker i VTS-området	4	3	13
Prosentdel inngrep av alle seglas	1,6%	1,7%	1,9%

1) Inneheld tal for Kinn VTS frå 01.06.2021

2) Talet er justert (frå 393 786) då det er gjort ei endring i kva skip som skal inngå i talgrunnlaget.

Tabell 14 Oppetid navigasjons- og meldetenester

	2019	2020	2021	KRAV
Oppetid DGPS	99,7%	91,4%	68,5%	99,8% (siste to år)
Oppetid AIS-basestasjonar	99,7%	99,8%	99,9%	99,5%
Tilgjengelighet for EMSA LRIT webside	99,8%	99,8%	99,9%	99,0%
Oppetid SafeSeaNet Norway	99,9%	99,9%	99,9%	99,0%

lokalisere signal frå sivile navigasjonsradarar. Teknologien er framleis under utprøving.

Den nye teknologien vil gjere overvakinga meir effektiv, og bidra til at norske myndigheiter har ein god oversikt over skipstrafikken i norske havområde, rundt Svalbard og i resten av Arktis. Vi samarbeider med Forsvaret forskingsinstitutt (FFI) om å gjere desse data tilgjengelege i BarentsWatch og C-Scope slik at dei kan bli testa operativt.

Utbygginga av AIS-basestasjonar på Svalbard er noko forseinka grunna krevjande vèrtilhøve, men vil bli avslutta i 2022.

Oppetida til navigasjons- og meldetenestene er god, bortsett frå DGPS-tenesta. Dette skuldast i hovudsak at DGPS-infrastrukturen er sårbar for vind, og er lokalisert på stadar det er tidkrevjande å kome til for feilretting. Vi flytter no to av dei 12 DGPS-stasjonane til stadar det er enklare å kome til. Vi held også på med ei vurdering av tenesta si kost/nytte for å kunne gi ei anbefaling om den bør avviklast eller om fleire av dei 12 stasjonane bør flyttast til nye stadar og fornyast. Denne vurderinga blir lagt fram for departementet for endeleg avgjerd.

BARENTSWATCH

BarentsWatch-programmet skal samle, utvikle og dele informasjon om norske kyst- og havområde. Dette skal bidra til effektiv, berekraftig og koordinert bruk og forvaltning av norske hav- og kystområde.

Myndigheiter, næringsliv og enkeltpersonar får enkel tilgang til samanstilte, relevante, oppdaterte og pålitelege data. Ein slik måte å setje saman data på gir stordriftsfordelar og synergieffektar hos mange etatar. BarentsWatch leverer tenester som fleire etatar er avhengige av for å kunne dele informasjon og skape situasjonsforståing.

BarentsWatch består av ein open og ein lukka del. Opne tenester finnast i portalen www.barentswatch.no. Den lukka delen er eit skjerna overvakingssystem som bidreg til effektiv operativ innsats.

Tabell 15 Aktivitetsutvikling maritim sikring

	2019	2020	2021
Tal på godkjente ISPS hamnearlegg	626	625	630
Tal på tilsyn (inkl. verifikasjonar) ¹⁾	226	120	67
Tal på avvik ved tilsyn	426	102	106
Tal på sikringshendingar	27	33	28

1) Det vart ikkje gjennomført verifikasjonar i 2021

Kystverket leiar dagleg drift, medan prioritering av prosjekt og utvikling av tenester skjer i samarbeid med ti departement og ei rekke forvaltningsetatar og forskingsinstitutt.

Bruken av tenestene er framleis aukande, og i løpet av 2021 er tenestene vidareutvikla og dei fleste har fått ny funksjonalitet. Datasenteret for dei lukka tenestene vart flytta, noko som førte til at utviklingsarbeidet for nokre av desse tenestene måtte nedprioriterast. Det er ei kontinuerleg utfordring å finne den rette balansen mellom drift og nyutvikling.

Sidan det har blitt fleire og meir omfattande tenester, fleire brukarar og fleire etatar som er kritisk avhengig av BarentsWatch sine tenester, så aukar krava og kostnadane knytt til robustheit og sikker drift. Ei viktig prioritering framover er betre redundans for både dei opne og lukka tenestene.

BarentsWatch sine system vart mellom anna testa under ei fullskalaøving på Svalbard i oktober (Arctic Mass Rescue Operation/AMRO 2021) og den påfølgande oljevernøvinga. Alle involverte aktørar brukte BarentsWatch og funksjonalitetane i systemet vart testa. Dialogen mellom partane vart styrka og dei forbedringspunkta som vart funne vil blir følgt opp i den vidare utviklinga.

MARITIM SIKRING (ISPS)

Vi godkjenner, følgjer opp, fører tilsyn med og fastset sikringsnivå for norske hamner og hamnearlegg som er godkjent etter ISPS-koden (International Ship and Port Facility Security Code) og hamnesikringsregelverket. Desse hamnene har løyve til å ta imot skip i internasjonal fart.

Det har vore redusert tilsynsaktivitet også i 2021 grunna pandemien, og fleire at tilsyna er gjennomført digitalt. Talet på tilsyn er lågare enn normalt i 2021, og det skuldast at det ikkje er gjennomført verifikasjonar. Det blir vanlegvis ikkje avdekt avvik under verifikasjonar, og talet på avvik ved tilsyn er derfor ikkje høgare enn ein kan forvente.

Vi ser på moglegheitene som ligg i å digitalisere tilsyn ved å bruke analyser av data som blir rapportert inn frå skip og hamner i SafeSeaNet Norway. Digitale tilsyn kan derimot ikkje fullt ut erstatte fysiske tilsyn av etterleving av sikringstiltak i samsvar med forskrift og regelverk.

FARTSFORSKRIFTER

Vi har vedteke ny forskrift om statlege fartsgrenser på sjøen, som er gjeldande frå 1. januar 2022. Denne regulerer fart for fritidsfartøy i hovud- og biled og for næringsfartøy i 39 kommunar. Kommunen kan regulere fart for fritidsfartøy i kommunen sitt eige sjøområde, og vi hjelper kommunar i deira arbeid med å fastsette desse fartsforskriftene.

HOVUDMÅL 3 – KLIMA OG MILJØ

MÅL

Redusere utslepp av klimagassar i tråd med omstilling mot lågutsleppssamfunnet og redusere andre negative miljøkonsekvensar.

ETAPPEMÅL	INDIKATOR	RESULTAT 2019	RESULTAT 2020	RESULTAT 2021 ⁴
Redusere klimagassutslepp i tråd med Noreg sine klimamål	Endring i klimagassutslepp frå transportsektoren målt i CO ₂ -ekvivalentar, frå sjøtransporten ¹⁾	Auke på 149 000 CO ₂ -ekvivalentar (frå 2018 til 2019)	Reduksjon på 21 000 CO ₂ -ekvivalentar (frå 2019 til 2020)	-
Bidra til å oppfylle nasjonale mål for rein luft og støy	Tal på byar som overskrider nasjonalt mål for NO ₂ ²⁾	0	0	-
	Tal på byar med overskrider nasjonalt mål for PM ₁₀ ²⁾	0	2	-
	Tal på personar utsett for innandørs støynivå over 38 dB ³⁾	-	-	-
Avgrense tap av naturmangfald	Utbetring av konflikter mellom naturmangfaldet og transportnettet	0	0	-

1) SSB har revidert utsleppa for innanriks sjøfart og fiske, sjå eiga omtale

2) Ingen der sjøtransport/hamn er vesentleg kjelde.

3) Det finst ikkje nasjonal statistikk over støyplasser knytt til skipstrafikk eller hamnedrift. Ein gjennomgang av eksisterande støykartleggingar (2018) viste ikkje at nokon personar er utsett for innandørs støynivå over 38 dB grunna skipstrafikk eller hamnedrift.

4) Tal for 2021 ligg enno ikkje føre

Vi følgjer opp nasjonale mål for miljø og internasjonale avtalar om reduksjon av klimagassutslepp, både for sjøtransporten generelt og i vår eiga verksemd.

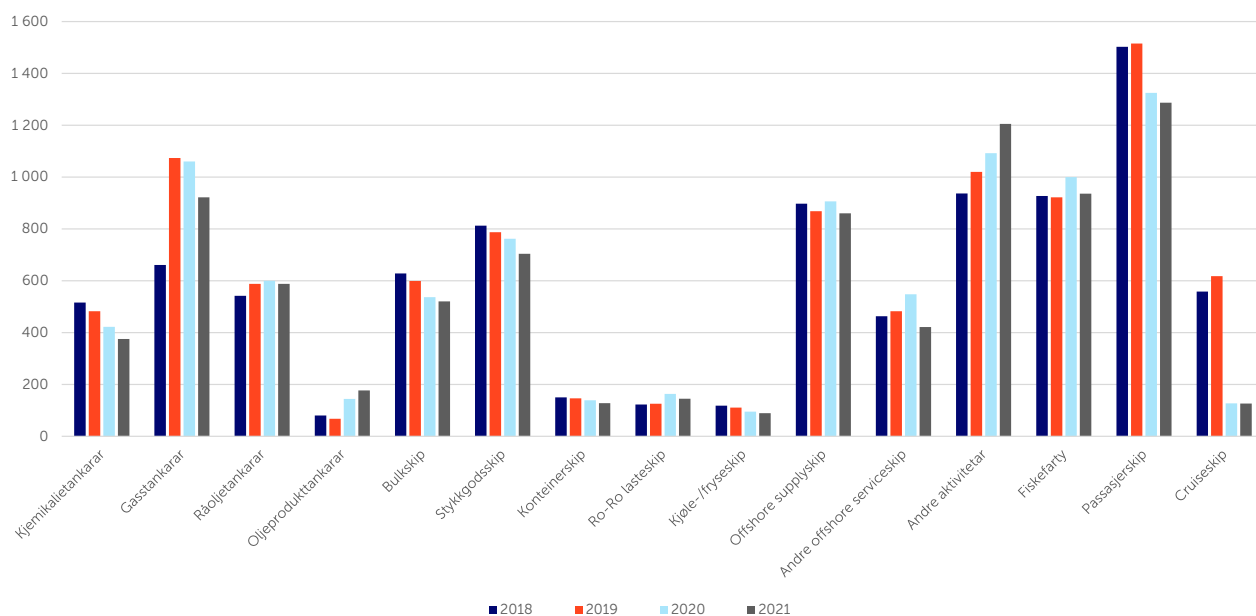
KLIMA

Sommaren 2021 melde Statistisk sentralbyrå (SSB) om to feil i datagrunnlaget og berekninga av klimagassutsleppa frå innanriks sjøfart og fiske. Dermed viste det seg at reduksjonen i utsleppa som tidlegare var observert frå 2012 til 2019 ikkje hadde funne stad, men at utsleppa var meir eller mindre stabile. Ifølgje dei reviderte tala var klimagassutsleppa frå innanriks sjøfart og fiske i 2020 på 3,71 mill. tonn CO₂-ekvivalentar. Ved tidlegare publisering var 2019-utsleppa frå innanriks sjøfart og fiske 19 prosent lågare enn i 2005, men med dei reviderte tala er utsleppa i 2020 16,2 prosent høgare enn i 2005. Korrigeringa medfører at for å nå måla i Paris-

avtalen må utsleppa kuttast enda meir fram mot 2030 enn regjeringa la til grunn i Meld. St. 13 (2020–2021) Klimaplan for 2021–2030.

Utsleppstala frå Havbase viser ein jamn auke i utsleppa frå 2015 til 2019 frå skipsfart og fiske i norsk økonomisk sone, og ein jamn reduksjon i utsleppa frå 2019 til 2021. Det er særleg den kraftige nedgangen i cruiseaktiviteten som følgje av koronapandemien som påverkar utsleppstala. Men lågare utslepp frå andre passasjerskip, gasstankskip og kjemikalie- og produktstankskip har også medverka til reduserte utslepp dei to siste åra. Samstundes har utsleppa frå kategorien «Andre aktivitetar» auka jamt og med heile 81 prosent sidan 2015. Denne kategorien omfattar mellom anna mobile riggar, forskingsskip, seismikkfartøy, brønnbåtar, taubåtar og andre spesialfartøy. Kategorien er no så stor at vi vil vurdere å dele han opp i fleire og mindre segment.

Figur 5 Klimagassutslepp i norsk økonomisk sone 2018–2021. I 1 000 tonn CO₂



Havbase har vore eit nyttig verktøy over fleire år, men det er no behov for oppgradering av løysinga. Systemet var stengt over ein lengre periode hausten 2021 for å rette opp feil i berekningane. Etter kvart som bruksområdet for Havbase har utvida seg er det større utfordringar med presisjonen i berekningane. Det er venta at desse utfordringane vil auke i takt med den tekniske og operasjonelle utviklinga i flåten og meir bruk av alternative drivstoff. I 2022 vil vi styrke satsinga på ein ny modell for berekning av utslepp frå skip basert på AIS-data.

Vi kartlegg og samlar inn teknisk informasjon om operative infrastrukturanelegg for alternative drivstoff og energikjelder i sjøfarten. Per 2021 er det registrert 162 landstraumanlegg, ti LNG-bunkringsanlegg og eitt metanolbunkringsanlegg. Tala for ladeanlegg for ferjer og hurtigbåtar er utfordrande å oppdatere, fordi det ofte går ein del tid frå eit låg- eller nullutsleppssamband vert starta opp og til ladeinfrastrukturen

faktisk er operativ. Ved slutten av 2021 skal det vere sett i drift om lag 90 ladeanlegg for bilferjer, passasjerferjer, hurtigbåtar og turistbåtar. Data er offentleg tilgjengeleg gjennom ei kartløyning på lavutslipp.kystverket.no.

Vi har også starta å samle inn informasjon om ladeanlegg for elektriske fritidsbåtar. Per 2021 er det 13 marinaer og gjestebrygger med hurtig- eller normalladingsanlegg for fritidsbåtar, og fleire anlegg er planlagde for 2022.

EU har i 2021 lansert ei klimatiltakspakke kalla *Fit for 55* med forslag til både nytt og revidert regelverk. Vi har i 2021 levert høyringssvar til fleire av tiltaka, halde ei rekke presentasjonar for relevante aktørar om tiltaka sin konsekvens for sjøfarten og hamnene i Noreg, og saman med Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet medverka i ei utgreiing om konsekvensane av tiltaka for utsleppa frå innanriks sjøfart i den norske klimagassrekneskapen.

KLIMAGASSUTSLEPP I EIGA VERKSEMD

Dei samla utsleppa frå båtane som inngår i tilbringartenesta for los var i 2021 på om lag 6 600 tonn CO₂. Dette er ein auke i utsleppa på om lag 900 tonn CO₂ eller 16 prosent samanlikna med i 2020. Auken heng saman med ein auke i aktivitet målt i utsegla distanse. Samstundes har fornying av båtane i tilbringartenesta og meir optimalisert køyring ført til at dei relative utsleppa til båtane (målt i gram CO₂ per nautisk mil) har gått ned med 28 prosent sidan 2016.

For å frakte losane til og frå oppdrag vart det i 2021 nytta 22 el-bilar med ei samla køyrelengd på om lag 264 000 km, noko som gir eit redusert CO₂-utslepp på om lag 30 tonn CO₂. I 2021 er det utvikla ein bildelings-app for losane som skal føre til auke i bruken av el-bilane.

Det tredje batterihybride multifunksjonsfartøy OV Hekkingen vart sett i ordinær drift i 2021. Dei samla utsleppa frå hovudfartøya var i 2021 på om lag 5 400 tonn CO₂, noko som er ein auke på om lag 185 tonn CO₂ eller 3,4 prosent frå førre året. Vi har i 2021 oppgradert landstraumkapasiteten ved depotet i Ålesund for i større grad å nytte batterikapasiteten til fartøya våre. Vi vil også vurdere å oppgradere landstraumkapasiteten ved andre kaier i landet som vi nyttar ofte.

Ved utbyggingsprosjekta vart det i 2021 forbrukt om lag 737 000 liter fossilt drivstoff, noko som svarer til om lag 2 000 tonn CO₂. Dette er om lag 15 prosent meir enn rapportert i førre årsrapport, men tala for 2020 mangla utsleppstal for nokre prosjekt.

Størstedelen av utsleppa frå utbyggingsprosjekta er direkte utslepp frå anleggsmaskiner. Det er relativt liten bruk av

byggematerial som har indirekte klimagassutslepp, slik som betong. Fornying av navigasjonsinstallasjonane er med på å redusere dei indirekte klimagassutsleppa gjennom å redusere behovet for vedlikehald og ved å nytte nye byggematerial som er mindre energikrevjande enn dei gamle.

KLIMATILPASSING

Den fysiske infrastruktur består mellom anna av fyr, lykter, stakar, lanterner, AIS basestasjonar, radarar, bygningar og eigne kaier. Levetida for infrastrukturen varierer frå 8-10 år og opp til 100 år, avhengig av type infrastruktur og kor vêrutsette dei er. Ny infrastruktur blir dimensjonert i tråd med gjeldande standardar, og ved naturleg fornying av eksisterande infrastruktur vil nye klimakrav bli inkluderte i planlegginga. Vi leverte i 2021 ei utgreiing til Samferdselsdepartementet om etatens arbeid med klimatilpassing. Blant anna legg vi opp til å starte ei kartlegging og registrering av klimarisikoen for kvart av dei om lag 22 000 objekta som utgjer navigasjonsinstallasjonane i løpet av 2022.

Vi har ikkje kartlagt kor stor del av tidlegare utførte fiskerihamneanlegg som er dimensjonerte for klimautviklinga som er forventa i åra som kjem. Tiltaka som har vore greidd ut, prosjekterte og gjennomførte dei siste åra har vore dimensjonerte i tråd med Kystverkets molohandbok, det vil seie å tole forventa effekt av klimaendringane av typen 200 år-bølgjer og stormflo. I samband med nye tilstandsvurderingar av moloar og kaier vil det også vere naturleg å vurdere behov for vedlikehald eller oppgradering sett opp mot klimaendringane.

MILJØ

Det er ikkje venta langvarig negativ verknad på naturmangfald frå prosjekt som har vore eller er i gjennomføring i 2021. Det er heller ikkje venta varig negativ verknad på vasskvalitet. Prosjektgjennomføring vil likevel kunne føre til mellombels og lokal forverring av vasskvaliteten. I 2021 blei det til saman handsama 48 200 kubikkmeter forureina sediment knytt til utbyggingsprosjekta Innsegling Maurholen, Innsegling Grenland og Innsegling Bodø. Alle utbyggingsprosjekt blir følgde opp med tanke på korrekt handtering av avfall. Dette inkluderer også innsamling av plast frå sprenging.

Vi har undersøkt verknaden av boblegardin mot spreieing av partiklar ved dumping av masser på innsida av gardina, og spreieing av partiklar ved graving av sprengsteinsmassar. Boblegardina kan være effektivt for å redusere spreieing av partiklar og redusere trykk frå sprengingar og også være eit verknadsfullt avbøtande tiltak under tilfredsstillande omstende (som til dømes straum og plassering i vassmassane). Det er også henta inn fleire erfaringar med modellering av støy under vatn/trykk i prosjektet innsegling Grenland.

I samband med prosjektet gjennomsegling Hjertøysundet vart om lag éin kubikkmeter med ruglbunn flytta til ein ny stad utanfor tiltaket sitt påverknadsområde. Vi vil framover undersøke korleis rugl har respondert på flyttinga i Hjertøysundet og effekten av tiltaket.

Vårt første offentlege ph.d.-prosjekt vart godkjend hausten 2021. I prosjektet skal vi forske på verdsetting av miljøgode generelt og på betalingsvilje for opprydding i marin forsøpling spesielt. Resultata frå forskinga vil bli nytta i framtidige samfunnsøkonomiske analysar.

Vi har deltatt i utarbeidinga av det faglege grunnlaget for revisjon og oppdatering av forvaltningsplanane for havområda, eksempelvis gjennom bidrag til grunnlagsrapportar for verdiskaping i næringane, risiko for og beredskap mot akutt forureining, og næringsaktivitet og påverking. Forvaltningsplanane for havområda blir oppdaterte kvart fjerde år, neste gong 2024.

HOVUDMÅL 4 – BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

MÅL

Hindre og avgrense miljøskade ved akutt forureining, eller fare for akutt forureining.

ETAPPEMÅL	INDIKATOR	RESULTAT 2019	RESULTAT 2020	RESULTAT 2021	MÅL
Effektiv handtering av akutte hendingar med forureining	Årleg trening, kurs eller øving av Kystverket sine innsatsstyrkar	83%	78%	84%	80%
	Årleg trening av fartøy som inngår i statleg beredskap mot forureining	84%	89%	87%	80%
	Beredskapsressursane skal vere operativt tilgjengelege	97%	98%	98%	90%
	Operativ tilgjengelegheit på fartøy i statleg slepeberedskap	100%	90%	100%	98%
Hindre og avgrense miljøskadelege utslepp frå skipsvrak	Alle skipsvrak som utgjer ein høg risiko for miljøskade skal ha overvakingstiltak	100%	100%	100%	100%
	Ingen alvorlege miljøskadelege utslepp frå skipsvrak med overvakingstiltak	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen

Oppgåva vår er å ta i vare staten sitt ansvar for beredskap mot akutt forureining i norske havområde og på norsk territorium. Dette ansvaret omfattar all akutt forureining – også hendingar som akutt plastforureining og akutte naturhendingar. Akutt forureining er forureining av betydning, som finn stad plutselig, og som ikkje er tillaten etter føresegnene i eller i medhald av forureiningslova. Akutte forureiningshendingar skal handterast effektivt, og statens beredskap mot akutt forureining skal til ein kvar tid vere tilpassa det gjeldande risikobiletet.

Privat, kommunal og statleg beredskap er samordna i eit nasjonalt beredskapssystem, leia av oss. Akutt forureining skal identifiserast og førebyggast, og vi skal sjå til at ansvarleg forureinar set i verk nødvendige tiltak når slike hendingar skjer og fører tilsyn med handsaminga - og kan aksjonere dersom ansvarleg forureinar ikkje gjennomfører nødvendige tiltak.

Våren 2021 vedtok sitjande regjering å endre formålet med Senter for oljevern og marint miljø (SOMM), og å flytte ansvar, oppgåver, ressursar og personell knytt til oljevern over til Kystverket med verknad frå 1. januar 2022. Vi fekk også ansvaret for å vidareføre arbeidet med å etablere testfasilitetar for oljevern på Fiskebøl. Eitt av alternativa frå konseptvalutgreininga, som var utført i 2020 saman med SOMM, er utgreia og rapporten vart sendt departementet i

november. Denne inneheld kostnadsoverslag og ein plan for gjennomføring og styring av prosjektet.

Etter hendinga med Trans Carrier er det avklart at akutt forureining i medhald av forureiningslova også omfattar naturhendingar som til dømes flaum og ras. Slike hendingar kan skje både knytt til store vassdrag og til sjøområde. Det har vist seg at vår aksjonskompetanse, utstyr og mannskap i hovudsak er godt eigna til å handtere slike hendingar på lik linje med ei oljeforureining, men vi har framleis behov for å auke kunnskapen og å investere i noko nytt utstyr.

Vi tar i vare norske interesser innan beredskap mot akutt forureining gjennom internasjonale forpliktande samarbeidsavtalar som Arktisk oljevernavtale, BONN-avtalen, Københavnavtalen, Noreg-Russland avtalen og gjennom EU og IMO. Felles for desse avtalane er at dei skapar internasjonalt samarbeid og utveksling av kunnskap og erfaring innan temaet beredskap mot akutt forureining. Vi deltek ikkje i utforming av regelverk i EU og IMO, men er involvert i utarbeiding av internasjonale retningslinjer.

Som følgje av pandemien har den internasjonale aktiviteten (øving, møter og andre aktivitetar) vore noko lågare enn tidlegare år. Atomberedskapsøvinga Arctic Reihn er utsett til 2022, medan andre øvingar stort sett er gjennomført etter gjeldande reglar for smittevern.

STATLEG BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

Vi skal sjå til at statens sin beredskap mot akutt forureining er tilpassa det til ein kvar tid gjeldande risikobiletet - og våre miljørisiko- og beredskapsanalyser er viktige grunnlag i dette arbeidet. Det går føre eit kontinuerleg arbeid for å sikre best mogleg kunnskap om miljørisikoen. Hendingar, både nasjonale og internasjonale, blir analysert og evaluert, og forbetringstiltak blir utarbeida og sett i verk.

Dei siste åra er det gjort ei rekke tiltak for å styrke beredskapen og auke kunnskapen om oljevern i nordområda. Fleire forskings- og utviklingsprosjekt er sett i gang, både i eigen regi og i samarbeid med aktørar både nasjonalt og internasjonalt, for å bygge kompetanse og kapasitet for handtering av akutt forureining i islagde farvatn.

Ei oppdatert beredskapsanalyse for fastlandet vil ligge føre første tertial 2022. Sentrale tema i denne er mellom anna ny kunnskap om nye drivstofftypar og nye energiberarar – og kva konsekvensar dette vil få for framtidig omfang og lokalisering av beredskapen mot akutt forureining. Nye energiberarar vil også utforde den eksisterande rolle- og ansvarsfordelinga innan beredskap mot akutt forureining, spesielt på sjø, og vil krevje ytterlegare samhandling mellom aktørane når uønska hendingar skjer.

Vi har lite kunnskap og erfaring med handtering av hendingar som gjeld fartøy med nye energiberarar og framdriftssystem. Mellom anna er nødhamnene valt ut med tanke på å handtere skip som lekk olje – og desse er ikkje eigna til å til dømes handtere ein batteribrann i eit fartøy. Ein batteribrann vil også involvere fleire aktørar enn ved ein oljevernaksjon – og aksjonen må leiast på ein annan måte og av andre aktørar enn Kystverket. Dette er verken vi eller dei andre beredskapsaktørane trena for.

Det er utvikla digitale verktøy som brukast i arbeide med å avdekke og påvise endring i risiko- og på den måten eit betre grunnlag for å tilpasse beredskapen. AISyRisk gir ein god oversikt over utviklinga i skipstrafikken og viser kvar det er mest sannsynleg at ulykker oppstår. EnviRisk bruker data frå AISyRisk og koplar desse mot data over miljøårbarare område og bereknar miljørisikoen ved ulike typar uhell.

Verktøya er dynamiske og oppdaterast kontinuerleg, og vil varsle dersom det skjer noko som fører til behov for omprioritering av beredskapen.

Vi leiar to internasjonale prosjekt der ein ser på nye drivstofftypar, og då lavsvoveloljar spesielt, sine eigenskapar og konsekvensar for beredskapen mot akutt forureining. I EU-prosjektet IMAROS (Improving response capacities and understanding the environmental impacts of new generation low sulphur Marine fuel Oil Spills) blir dei mest relevante drivstofftypane som blir brukt på skip i Europa kartlagt, oljane sine kjemiske og fysiske eigenskapar blir analysert og ulike metodar for fjerning av desse blir testa. Prosjektet avsluttast i 2022. Vi leiar også eit prosjekt i regi av Arktisk råd (PAME/EPPR) knytt til lågsvoveloljane sine kjemiske og fysiske eigenskapar under arktiske forhold.

Ressursane som inngår i statens beredskap mot akutt forureining (materiell, fartøy og personell) har i liten grad vore påverka av koronasituasjonen. 98 prosent av ressursane har vore operative og tilgjengelege (mål 90 prosent). Øvinga av eigne innsatsstyrkar og fartøy som inngår i statens beredskap er i hovudsak gjennomført som planlagt, og vi har nådd målet om at minst 80 prosent av desse ressursane skal øvast årleg (resultat 87 prosent).

Ei av oppgåvene våre er å samordne privat, kommunal og statleg beredskap i et nasjonalt beredskapssystem. Øving er viktig for å få til godt samvirke. I oktober vart *Øvelse Svalbard 2021* gjennomført, og hensikta var å øve dei statlege og private beredskapsressursane som finst på øygruppa i oljevern i Arktis. Dette var ei oljevernøving langs land og ute på fjorden ved Barentsburg på Svalbard, og involverte både mannskap og fartøy frå Kystverket, Sysselmeisteren og russiske aktørar.

Fartøy i oljevern – og slepeberedskap

Den samla beredskapen består av våre fartøy og fartøya til Kystvakten og Sysselmeisteren på Svalbard, innleigde fartøy som er i fast nasjonal beredskap og mindre fartøy som kallast inn ved behov (kystnær beredskap).

Målet er at 80 prosent av fartøya som inngår i den statlege beredskapen mot forureining blir trena i løpet av året – og resultatet vart 87 prosent.



Øvelse Svalbard: Utlegging av current buster på OV Bøkfjord.
(Foto: Gro Kibsgaard Petersen/Kystverket)

Kystverket er ansvarleg mynde, medan Kystvakten står for den operative utføringa av den statlege slepeberedskapen. Tenesta var 100 prosent operativ i 2021 (mål 98 prosent). Samarbeidet har fungert godt, og vi ser mellom anna at den tette operative dialogen mellom Vardø VTS og Kystvakten har ført til ei betre ressursallokering av den samla slepeberedskapen.

Miljøovervaking av sjøområda og skipsvrak

Sjøområda blir jamleg overvaka med fly og satellittar for å avdekke mogleg forureining, og ved hendingar blir desse ressursane brukt til å kartlegge utbreiing og spreining. Alle observasjonar blir følgd opp. Kjeldene til desse utleppa er mellom anna skip, offshoreinstallasjonar og anna industri. Flytenesta blir drive og finansiert saman med oljeselskapa ved Norsk oljevernforening for operatørselskap (NOFO) og Kystvakten.

Flytenesta overvakar også ei rekke kjende skipsvrak frå andre verdskrig som framleis kan ha ein del olje på tankane eller samla i skroget. I 2021 er seks prioriterte skipsvrak langs kysten overvaka. Det er observert mindre mengder oljeforureining frå fleire av desse, men ikkje av eit omfang som gjer det nødvendig å setje i verk tiltak.

HENDINGAR

I 2021 vart 927 uønska hendingar med utlepp melde til Kystverket, og av desse var 600 med forureining. Talet på uønska hendingar er om lag på same nivå som tidlegare år.

Tal på ulykker med akutt forureining i sjøtransporten har auka nok dei siste åra (sjå oversikt over etappemål og indikatorar under hovudmål 2 – transportsikkerheit). Det er ingen spesiell årsak til dette – og auken er relatert til ulike mindre ulykker fordelt på mange ulike skipstypar og hendingar.

Vi følger opp ansvarleg forureinar, og i dei siste åra har vi auka fokus på utøving av myndigheit og tilsyn. Det har ført til eit auka tal på skriftlege pålegg, tilsyn og meldingar av den ansvarlege forureinar til Politiet.

Det er ansvarleg forureinar som skal dekke kostnadane som oppstår når staten aksjonerer for å hindre forureining eller avgrense verknaden av den. Staten har dei siste åra vore

Tabell 16 Hendingar

	2019	2020	2021
Tal på hendingar meldt til Kystverket	1 023	924	927
Tal på hendingar med utlepp ¹⁾	608	624	600
• Hendingar knytt til skip ²⁾	94	99	112
• Landbaserte hendingar ³⁾	384	378	344
• Ikkje identifiserte oljeflak frå ukjente kjelder ⁴⁾	87	85	87
• Hendingar knytt til offshoreaktivitet	41	59	52
Tal på statlege aksjonar	0	1	1

1) Det er eit lite avvik mellom tal på hendingar med utlepp fordelt på type hending og totalt tal på hendingar. Årsaka er at ein eller fleire av hendingane er registrert med fleire typar hending.

2) Gjeld alle utlepp frå fritidsbåtar til større fartøy.

3) Gjeld alt frå trafikkulykker til hendingar i industrien.

4) Gjeld olje på hav, sjø og elvar.



Slepet av Emslift Hendrika på veg til Ålesund
(Foto: Stig Jacobsen/Kystverket)

involvert i fleire rettsprosessar som følgje av refusjonskrav der den ansvarlege og staten har vore ueinige om kravet. Dei fleste av desse er no avslutta, dommane er rettskraftige og sakene er gjort opp.

Emslift Hendrika

I april vart det sett i verk statleg aksjon for å hindre fartøyet Emslift Hendrika i å havarere ved Stadlandet. Ein lykkast med å få etablert slep, og fartøyet vart trygt losa i hamn i Ålesund. Dei rette tiltaka vart sett i verk til rett tid – og den vellykka aksjonen kunne avsluttast. Den interne evalueringa har avdekt forbetningsområde som vil bli innarbeidd i beredskapsplanane – mellom anna vil vi sjå nærare på korleis vi skal bruke dei ulike drivbanemodellane. Samhandlingsverktøy i BarentsWatch fungerte svært godt under aksjonen, men det er framleis behov for å vidareutvikle løysingane slik at dei er betre tilpassa statleg aksjonsleiing.

Brim

Ei anna vesentleg hending var brannen i batterirommet til hybridfartøyet Brim i mars som førte til utslepp av mellom anna flussyre. Hendinga er eit døme på kor krevjande brann om bord i fartøy med nye energiberarar og framdriftssystem er – både sett ut i frå perspektivet å hindre akutt forureining og samarbeid med andre beredskapsaktørar. Dette var den andre kjente brannen i batterianlegg om bord i eit fartøy i norsk farvatn, og både vi og andre beredskapsaktørar har lite erfaring med og kunnskap om handtering av slike hendingar. Lokale brannvesen er heller ikkje utrusta til å handtere kjemikalieutslepp. Hendinga er evaluert, og denne viser

mellom anna at det er behov for å betre kunnskapen om korleis ein skal handtere slike hendingar både i Kystverket og hos andre beredskapsaktørar, at det er behov for øving og at roller og ansvar hos statlege myndigheiter må tydeleggjerast og avklarast.

Tamango

I august var det brann om bord i den russiske trålaren Tamango, som låg til kai i Kirkenes. Brannen førte til utslepp av diesel, og det russiske reiarlaget vart pålagt å setje i verk tiltak for å hindre og avgrense forureining. Kystverket følger opp fjerninga av vraket. Hendinga skal evaluerast våren 2022.

Trans Carrier

Den statlege aksjonen etter hendinga med Trans Carrier (utslepp av plastpellets i februar 2020 i farvatnet mellom Danmark og Tyskland) vart avslutta i mars. Meir enn fire tonn plastpellets er samla opp og 434 stadar i Oslofjorden, Vestfold/Telemark og Agder er rydda. Miljøeffekten på sjøfugl og fleire fiskeartar er undersøkt utan negative funn. Det er laga ein plan for vidare opprydding av plastpellets som vil dukke opp som følgje av storm og springflo.

Parafinvoks

Kjelda til utsleppet av store mengde parafinvoks i november 2020 i same området som vart forureina av plastpellets er ikkje funne trass omfattande undersøkingar i Nordsjølanda. Meir enn 12 tonn parafinvoks er samla opp, og ein rakk å rydde alle badeplassar og friluftsområde før sommarsesongen.

Kapittel 4

STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA

I verksemdsstyringa bruker vi mål- og resultatstyring og kvalitetsstyring. Forholdet mellom desse prinsippa er klargjort og definert i overordna styringsdokument.

STYRING AV VERKSEMDA

Frå 1. januar 2021 er Kystverket organisert etter funksjon med fire verksemdsområde der oppgåvene som er nært knytt saman eller som inngår i same teneste- eller produksjonsprosess, er samla. I den nye organiseringa er det tydelegare ansvarsfordeling, klarare og kortare styringslinjer og meir robuste fagmiljø.

Endringa frå regionmodell til funksjonsorganisering har endra måten kystdirektøren styrer verksemda, og det nye styringssystemet er basert på kunnskap og langsiktig planlegging. Risikostyring og internkontroll er integrert i verksemdstyringa.

Styringshjulet, sjå figur 6, ligg til grunn for styringssystemet. Tre årlege styringsmøte i kystdirektøren si leiargruppe, knytt til kvart av elementa i hjulet, sikrar at hjulet går rundt. Tema for årets første møte er læring frå i fjor – kva har vi lært og kva må vi følgje opp og forbetre? I styringsmøte to er fokuset ny kunnskap – kva seier utviklinga, kva utfordringar møter vi og korleis skal vi innrette oss/planlegge for å møte utviklinga? I det tredje møtet blir innsatsen i eit

kort- og lengre tidsperspektiv prioritert og langtidsplanen (verksemdplan) blir oppdatert.

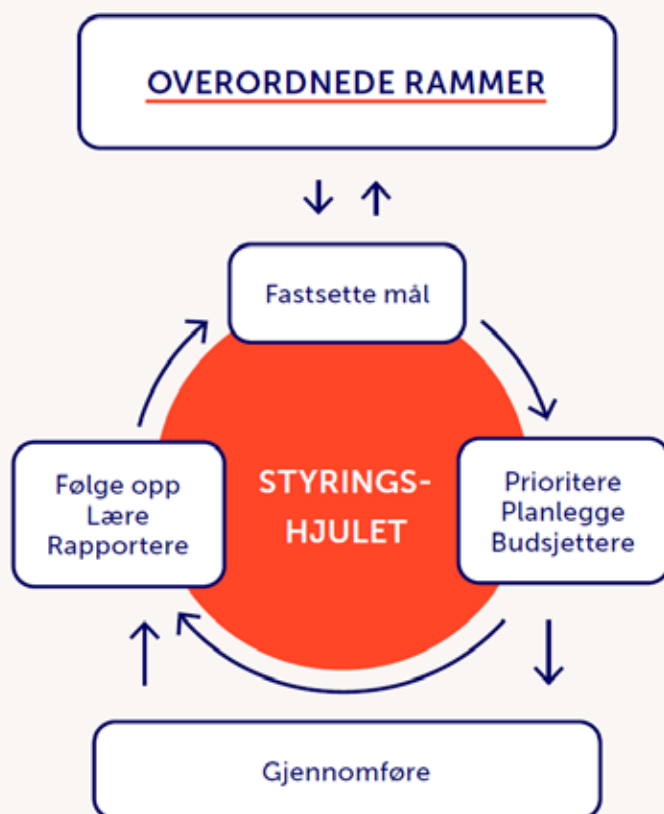
Prosessane i styringshjulet gjennomførast både for organisasjonen totalt sett og i kvar enkelt organisasjonseining.

Vi har utarbeidd ein målstruktur som består av strategiske mål og mål for produkt og tenester med tilhøyrande resultatindikatorar. Desse måla er ei operasjonalisering av dei overordna måla i tildelingsbrevet. Dei strategiske måla er forankra i det øvste interne plandokumentet, som er Kystverkets verksemdstrategi 2021–2025.

Av verksemdsplanen kjem det fram korleis vi skal prioritere innsatsen for å nå måla - og den inneheld mål, prioriteringar og budsjetttrammer både for komande år og for heile perioden. Planen rullerast årleg og drøftast med arbeidstakarorganisasjonane på verksemdsnivå.

Med utgangspunkt i verksemdplanen blir det utarbeidd resultatavtalar mellom kystdirektøren og direktørar for verksemdsområde og stabar. Dette er den årlege delegering av mål, krav, fullmakter og budsjett, og blir følgt opp i individuelle møter mellom kystdirektøren og den einskilde direktør.

Figur 6 Styringshjulet - elementa i verksemdsstyringa og samspelet mellom dei



2021 var første året der det nye systemet for verksemdsstyring med tilhøyrande styringsdokument vart prøvd ut. Erfaringa så langt er at systemet verkar, men at utstrekt bruk av resultatmåling krev modning i verksemda og at det framleis er behov for noko justering og tilpassing. Vidareutvikling av mål og resultatindikatorar er ei sentral oppgåve i 2022.

INTERNKONTROLL

Internrevisjonen har ikkje vore operativ i 2021 og det er ikkje gjennomført internrevisjonar. Handlingsplanar utarbeida i etterkant av tidlegare revisjonar er i stor grad følgd opp, fleire er avslutta og nokre er ikkje lenger relevante i ny organisering. Etter ei samla vurdering av evna til å oppretthalde internrevisjonsarbeidet i tråd med rundskriv *R-117 Internrevisjon i statlige virksomheter* har kystdirektøren vedteke å avvikle eininga frå 1. januar 2022. Funksjonen blir erstatta av ein kombinasjon av styrka eigen internkontroll og kjøp av eksterne internrevisjonstenester ved behov.

Det er ikkje mottatt saker i varslingskanalen som er vurdert å vere kritikkverdige.

Systemet for internkontroll er laga slik at det tar i vare krava i statens reglement og føresegner for økonomistyring, med hovudvekt på målretta og effektiv drift, påliteleg rapportering og å følgje lovar og reglar. Internkontrollen skal framleis styrkast og integrerast betre i styringssystemet. Vi har tatt i bruk eit kvalitetssystem som støttar krava i ISO 9001 og som sikrar ein strukturert, heilskapleg og dokumentert internkontroll.

Lostenesta har sidan 2019 vore sertifisert etter standardane ISO9001 og ISPO (International Standard for Maritime Pilot Organizations). Ved å følgje desse standardane kan vi dokumentere for brukarane at vi har fokus på kvalitet og vi kan samanlikne oss med andre tilbydarar av lostenester internasjonalt.

Vi har rutinar for månadleg oppfølging av økonomisk status og prognose. Oppfølginga er risiko- og tiltaksorientert. Auka fokus på økonomisk oppfølging har mellom anna bidrege til ein redusert mindreutgift. Det interne økonomireglementet er retta mot å motverke og avdekke økonomisk misleghald.

OPPFØLGING AV REVISJONAR

Den nye organiseringa har forbetra fleire av svakheitene som er påpeika i Riksrevisjonen sin rapport om Samferdselsdepartementet si etats- og verksemdstyring frå 2018. Det same gjer nytt system for verksemdstyring og verksemdsstrategien.

Den nye organiseringa har mellom anna gitt ei meir einenskapleg og tydelegare ansvarsfordeling, klarare og tydelegare styringslinjer, meir robuste fagmiljø og ei organisering som legg til rette for betre samhandling i oppgåveløysinga. Det nye styringssystemet har også utbetra vesentlege svakheiter i styringa.

Organisasjonen har vore gjennom store endringar siste tida, og det er framleis behov for modning og vidareutvikling av systemet og styringsinformasjonen. Det er elles gjort nærare greie for oppfølginga av Riksrevisjonen sin rapport i eige brev datert 21. februar 2022.

Riksrevisjonen si undersøking av myndigheitene sitt arbeid med å ta vare på miljø og fiskeri ved petroleumsverksemda i nordområda peiker på forbetringar på område Kystverket har ansvar for. Fleire av merknadane omhandla manglande samarbeid og bruk av felles ressursar mellom Kystverket og Miljødirektoratet. Desse forholda er det tatt fatt i, og samarbeidsrutinar er på plass.

EFFEKTIVISERING OG DIGITALISERING

Effektivisering og forbetring av produktivitet er sentrale element i arbeidet med å utvikle forvaltninga, og det er sett krav om at tildelte ressursar skal utnyttast effektivt og målretta.

Som følgje av ABE-reforma vart løyvingane til driftsutgifter redusert med 0,6 prosent i 2021, og vi har tilpassa aktiviteten til dette. Som det kjem fram av nøkkeltala i kapittel 2, er talet på tilsette ytterlegare redusert i 2021. Vi har dei siste åra hatt stillingskontroll/restriksjonar knytt til retilsettingar og omorganiseringa har også ført til ein noko høgare «turn-over»

enn normalt. Driftsutgiftene er også noko lågare enn tidlegare år, og dette skuldast i hovudsak eit lågare aktivitetsnivå i lostenesta som følgje av pandemien.

Å gjere offentlege data tilgjengeleg er eit ledd i arbeidet med å legge til rette for innovasjon, næringsutvikling og openheit i samfunnet – samstundes som dette kan gi gevinstar i offentlig og privat sektor. Vi har fleire tenester som bidreg til dette – til dømes SafeSeaNet Norway, Kystdatahuset, BarentsWatch, ulike karttenester og appen Båtfart.

SafeSeaNet Norway samlar inn informasjon frå skipsfarten og formidlar denne til norske myndigheiter og hamner. Dette bidreg til forenkla rapportering mellom fartøy og offentlege og private aktørar. Kystdatahuset inneheld data om skipstrafikken og norske kyst- og havområde som nyttast av mellom anna hamner, kommunale planleggjarar og saksbehandlarar og forskarar i deira arbeid. BarentsWatch har fleire tenester som er tilgjengeleg for alle – til dømes Bølgevarsel som viser bølgehøgde langs heile norskekysten. Portalen har også tenester som berre kan nyttast av operative etatar og som bidreg til ein effektiv operativ innsats, til dømes tenesta Sporing og samhandling som mellom anna vart nytta av forvaltnings- og beredskapsaktørar under ei større øving på Svalbard i haust. Vi har også karttenester som til dømes viser stadar ein finn alternativ drivstoff til sjøfarten (landstraumanlegg, ladeanlegg for ferjer og tankanlegg for bunkring av flytande naturgass (LNG) og metanol). Båtfart er ein app som gir oversikt over fartsgrenser til sjøs og som varslar brukar dersom båtførar køyrer for fort.

RISIKOVURDERINGAR

Manglande konkurranse og kapasitet i entreprenørmarknaden er ingen ny risiko, men den gjeld framleis. Det er få potensielle leverandørar til den type prosjekt vi har, og auka aktivitet i utlandet og pandemien gjer det vanskeleg å få tilstrekkeleg konkurranse når vi lyser ut prosjekt. Dette kan føre til kostnadsauke og at prosjekt må forskyvast mellom år, noko som vil redusere måloppnåinga. Det er gjort tiltak for å tilpasse plan for anbod og kontraktsstrategi til marknaden.

Omorganiseringa av verksemda har ikkje ført til tap av nøkkelkompetanse eller svekka måloppnåing. Innanfor enkelte fagområde, og da spesielt informasjons- og

kommunikasjonsteknologi, er det utfordrande å rekruttere ønska kompetanse. Dette er ein nasjonal trend, og gjeld også for våre underleverandørar. Over tid kan dette få konsekvensar for vår drift og måloppnåing.

Prosjektet Stad skipstunnel er spesielt når det gjeld organisering og gjennomføring, og det blir arbeidd med å få på plass nødvendige føresetnader for vellykka gjennomføring av prosjektet.

Desse risikoelementa vil også ha betydning for åra som kjem, og er tatt høgde for i planane våre.

SAMFUNNSSIKKERHEIT

Arbeidet med samfunnssikkerheit er integrert i verksemda vår, og tek utgangspunkt i Samferdselsdepartementet sin nyleg reviderte *Strategi for samfunnssikkerheit i samferdselssektoren*. Dei overordna måla i strategien er å oppretthalde eit høgt transportsikkerheitsnivå, å oppretthalde framkome og funksjonalitet i transportsystema og å oppretthalde ein robust sivil transportberedskap. For å nå desse måla er det vedteke fire prioriterte områder; sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjonar, digital sikkerheit, støtte til Forsvaret og klimatilpassing. Vi held på å revidere vår eigen strategi for samfunnssikkerheit, og vi forventar at denne vil bli vedteken tidleg i 2022.

Vi tar del i prosessar knytt til vidareutvikling av totalforsvaret, og aktivitetsnivået har vore noko redusert som følgje av pandemien. I 2021 har vi gjennomført høyring av ny forskrift om Kystverkets støtte til Forsvaret ved kriser og krig (Krigsnavigasjonstjenesten). Regelverket vil gjere dei rettslege rammene for bruk av Kystverkets personell og tenester i totalforsvaret meir tydeleg. Vi deltok i øvinga Polaris/Gram i oktober og medverkar i planlegginga av øvinga Cold Response 2022. Vi er også med i NATO si arbeidsgruppe for transport.

Klimatilpassing er eit anna prioritert område i arbeidet med samfunnssikkerheit. Ved planlegging og oppsetting av navigasjonsinstallasjonar, og planmedverknadsarbeidet tar vi alltid omsyn til mellom anna ekstremvær og auka framtidig havnivå. Vi tar også del i direktoratsgruppa for klimatilpassing. Vi bruker også ressursane våre til å rydde opp gjenstandar

som endar opp i farleier i samband med naturhendingar, og vi hjelper hamner og kommunar ved brann i skip, lyngbrann og andre akutte hendingar.

Det blir gjort regelfaste risikovurderingar og gjennomgangar av sikkerheita knytt til informasjons- og kommunikasjonsteknologi (IKT), og hendingar og avvik blir evaluert og følgt opp. Vi samarbeider med Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) om IKT-sikkerheit.

I samband med iverksetjing av ny sikkerheitslov har vi sett på konsekvensar for Grunnleggende Nasjonale Funksjoner (GNF). Vi har også hatt møter med andre etatar for å bli betre kjent med kvarandre si kompetanse, og bruke dette i vurdering av eigen sårbarheit.

Som eit ledd i arbeidet med å sikre kritiske objekt, system og funksjonar er planverket omarbeidd slik at det harmonerer med den ny organiseringa av etaten. For å betre moglegheitene for samhandling med naudetatar i oljevernaksjonar og i søk- og redningsaksjonar er det kjøpt inn naudnett til fartøya våre. Dette vil gjere oss meir robust – både som utøvar av våre kjerneoppgåver og som deltakar i samfunnet sine samla ressursar i kystsona. Utstyret vil bli montert i løpet av 2022.

FELLESFØRINGAR

OM Å MOTVERKE ARBEIDSLIVSKRIMINALITET

Vi har eit særskilt ansvar for å motverke arbeidslivskriminalitet. Arbeidslivskriminalitet er eit samansett felt – og sosial dumping er eitt av aspekta vi har hatt eit særskilt fokus på i våre kontraktar.

Våre kontraktar skal ha tydelege krav til løns- og arbeidsvilkår, og ein viktig aktivitet for å avdekkje sosial dumping er å gjere kontrollar av om desse krava blir følgt opp. Vi har kontraktar innan bransjar der det har vore tilfelle av sosial dumping, som reinhald, verftsindustri og bygg- og anlegg. Ingen av dei fire kontrollane vi gjennomførte i 2021 avdekte vesentlege funn eller avvik. Kontrollarbeidet blir vidareført utifrå risikovurderingar og FNs berekraftsmål.

INKLUDERINGSDUGNADEN

Regjeringa ønsker at fleire av dei som står utanfor arbeidslivet skal gå over i ordinære jobbar, og målet er at fem prosent av dei nytilsette i staten skal vere personar med nedsett funksjonsevne eller «hol» i CV-en.

Vi har i fleire år kalla inn minimum éin søkar med nedsett funksjonsevne, «hol» i CV-en eller innvandrarbakgrunn til intervju, under føresetnad at søker er kvalifisert for stillinga.

Om lag halvparten av våre tilsette jobbar i operative stillingar (stillingar på fartøy, tilsynslag og i lostenesta), og det er til desse stillingane vi rekrutterer mest. Det er forskriftsbestemte krav om helseattest for å kunne bli tilsett i desse typar stillingar. Helsekrava kan medføre utilsikta ekskludering av dei som ikkje oppfyller kriteria og medverke til at vi ikkje når målsettinga til inkluderingsdugnaden.

I 2021 har vi tilsett 66 personar i faste og mellombelse stillingar. 4,5 prosent av desse kjem under målgruppa til inkluderingsdugnaden.

PERSONALPOLITIKK OG LIKESTILLING

LÆRLINGAR

Vi bidreg til å utdanne fagarbeidarar til næringslivet og til det offentlege, og har mellom åtte og 12 lærlingekontraktar årleg. Ved utgangen av 2021 hadde vi åtte lærlingar innanfor faga IKT, matros og maskin – og vi er godt innanfor kravet om at alle statlege verksemder skal knytte til seg minst éin lærling.

Tidlegare har vi hatt fleire lærlingar innanfor faga matros og maskin. For tida er det mangel på lærlingar i maritime fag, og vi får derfor ikkje tak i så mange som vi ønsker.

Det føreligg ikkje konkrete planar om å tilby opplæring i nye lærefag.

HMS

Målet er at arbeidsmiljøet skal vere fullt forsvarleg med eit helsefremjande og inkluderande arbeidsmiljø.

Under pandemien har vi hatt ekstra merksemd på arbeidsmiljøet og smitteførebyggjande tiltak på arbeidsplassen. Tilsette som i periodar har jobba frå heimekontor og tilsette i operative stillingar med samfunnskritiske oppgåver er følgt tett opp i samarbeid med verne- og bedriftshelsetenesta.

LIKESTILLING OG DISKRIMINERING

Vi skal motverke diskriminering på alle område, og til ei kvar tid arbeide for å sikre mangfald og den einskilde sin eigenart. Som statleg etat skal vi også arbeide for at samansetninga av dei tilsette speglar mangfaldet i folket.

I 2021 er det utarbeida ein handlingsplan for arbeidet med likestilling og diskriminering som gjeld for perioden 2022–2026.

Per 31.12.2021 hadde vi 932 tilsette. Av dette er 17 prosent kvinner og 83 prosent menn, om lag dei same prosentane som tidlegare år.

I alle stillingskategoriar er det flest menn. Yrka skipsførarar, styrmenn, maskinistar, trafikkleiarar og losar utgjer om lag 44 prosent av alle tilsette. Av dei 409 tilsette innanfor desse yrka, er det samla sett 10 kvinner – noko som utgjer ein kvinneandel på 2,4 prosent. Denne andelen har vore relativt stabil dei siste åra. Innanfor desse tradisjonelt mannsdominerte yrka vil det være ei stor utfordring, både på kort og lang sikt, å auke kvinneandelen.

Talet på leiarar på direktørnivå er totalt ni, der tre er kvinner og seks er menn. Talet på mellomleiarar er 30. Her er det seks kvinner og 24 menn. Prosentandelen av kvinner på begge leiarnivå er 23,3 i 2021, ein auke i høve 2020 då andelen var 18,0.

UTVIKLING I TAL PÅ TILSETTE

Eitt av måla i Granavold-plattformen var at tal på tilsette i sentralforvaltninga (departement, direktorat m.m.) skulle vere lågare i 2021 enn i 2017. I Kystverket er talet på faste årsverk i denne perioden redusert frå 965 til 925, det vil seie ein reduksjon på 4,1 prosent. Om ein kategoriserer dei tilsette i gruppene leiarar, kontortilsette og operativt tilsette er reduksjonen høvesvis 20,9 prosent, 5,6 prosent og 1,5 prosent. Om vi definerer sentralforvaltning som leiarar og kontortilsette, så er reduksjonen 30,9 årsverk (7,5 prosent).

Sidan 2016 har vi praktisert ein form for stillingskontroll. På den måten har vi klart å unngå at talet på tilsette aukar. Reduksjonen i talet på faste årsverk har ikkje påverka effektiviteten merkbar eller ført til at vi ikkje har klart å utføre samfunnsoppdraget vårt.

Den relativt største endringa er i gruppene leiarar og kontortilsette. Talet på leiarar var stabilt fram til 2021 då ny organisasjonsmodell førte til ein vesentleg reduksjon særskilt i øvste leiarnivå (frå 15 til 9 leiarar).

Gruppa operativt tilsette, som omfattar tilsette på fartøy, fagarbeidarar, losformidlarar, statslosar og trafikkleiarar, har hatt ei relativt mindre endring i talet på tilsette (reduksjon på 1,5 prosent). Desse gruppene har heller ikkje vore omfatta av stillingskontrollen. Innan denne gruppa har talet på statslosar auka med 1,44 prosent (fire årsverk) i perioden. Talet på losar varierer noko frå år til år etter som kor mange losaspirantar som blir tekne inn og kor mange statslosar som går av med pensjon. Ved utgangen av 2021 er 28 statslosar 62 år eller eldre, og desse vil truleg gå av med pensjon i nær framtid dersom ikkje reglane for alderspensjon endrast for denne gruppa. Det vart ikkje teke inn nye losaspirantar i 2020 og 2021.

Tabell 17 Lønsoversikt 2020

		KJØNNSBALANSE ⁷⁾			GJENNOMSNIITTELEG BRUTTO MÅNADSLØN ⁸⁾		
		Kvinner (%)	Menn (%)	Tilsette i alt	Kvinner (kr)	Menn (kr)	I alt (kr)
I alt i verksemda	2021	17	83	932	57 784	70 855	68 753
	2020	18	82	960	54 715	67 624	65 311
Leiting ¹⁾	2021	33	67	9	81 805	106 116	100 038
	2020	20	80	15	80 491	91 480	89 282
Mellomleiting ²⁾	2021	20	80	30	77 295	86 846	85 078
	2020	17	83	30	73 315	80 632	79 412
Ingeniørar ³⁾	2021	25	75	134	50 957	61 821	59 243
	2020	38	62	342	53 333	59 561	57 194
Rådgivarar ⁴⁾	2021	42	58	203	56 942	62 504	60 179
Konsulentar ⁵⁾	2021	33	67	36	65 227	69 353	68 421
	2020	31	69	35	51 847	63 627	59 924
Skipførarar, styrmenn, maskinistar	2021	0	100	60	0	64 186	64 186
	2020	0	100	65	0	62 962	62 962
Statslosar	2021	2	98	282	67 425	81 053	80 810
	2020	2	98	279	70 805	81 260	81 073
Fagarbeidarar ⁶⁾	2021	12	88	111	44 299	48 257	47 893
	2020	12	88	113	44 252	47 449	47 081
Trafikkleiarar	2021	6	94	67	87 846	84 425	84 639
	2020	8	92	65	74 030	72 300	72 433
Statslosaspirantar	2021	0	0	0	0	0	0
	2020	0	100	16	0	36 217	36 217

1) 9106 Kystdirektør, 1061 Assisterande kystdirektør, 1060 Avdelingsdirektør

2) 1211 Seksjonssjef, 1407 Avdelingsleiar

3) 1083 Ingeniør, 1085 Avdelingsingeniør, 1087 Overingeniør, 1088 Sjeffingeniør, 1113 Prosjektleiar, 1181 Senioringeniør, 1211 Seksjonssjef, 1363 Seniorkonsulent, 1408 Førstekonsulent

4) 1364 Seniorrådgivar, 1434 Rådgivar, 1220 Spesialrådgivar

5) 1065 Konsulent, 0110 Losformidlar, 1119 Formann (tilsett med formann i stillingskode, men som ikkje er tilsett som formann, reknast inn i gruppe 5)

6) 1117 Fagarbeidar, 1119 Formann, 1129 Reinholdsbeijent, 1130 Reinholdar, 1136 Driftsteknikar, 1203 Fagarbeidar med fagbrev

7) Kjønnbalansen viser alle tilsette per 31.12.2021.

8) Berekning av løn: Alle vederlag er med, det vil seie faste, variable og skattepliktige naturallytingar i samsvar med aktivitets- og utgreiingsplikta. Fast tilsette, mellombels tilsette og vikarar som jobbar heiltid og hadde lønsutbetaling gjennom heile året er med i berekninga av gjennomsnittsløn.

Innhaldet i dei ulike stillingskategoriane er noko endra som følgje av omorganiseringa, mellom anna inneheld ikkje kategorien leiting lenger regiondirektørar. Kategorien ingeniørar inneheld no berre ingeniørar, medan tidlegare var også rådgivarar inkludert her.

Tabell 18 Kjønnsdelt personalstatistikk

	DELTID		MELLOMBELS TILSETTE (TAL)		OVERTID (%)		FORELDREPERMISJON (%)		LEGEMELDT SYKEFRÅVER (%)	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2021	12	3	18	28	10,9	89,1	37	63	4,45	4,04
2020	11	5	18	23	9	91	39	61	4,1	4

Kapittel 5

VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER

Noreg er ein av verdas leiande havnasjonar – og Kystverket har ansvaret for ei av verdas lengste kystlinjer, og særskilt å legge til rette for ein konkurransedyktig, trygg og miljøvenleg sjøtransport.

SAMANSETTE UTFORDRINGAR OG STOR USIKKERHEIT

Noreg og verda har vore prega av koronasituasjonen dei siste to åra, og vi veit ikkje kva dei langsiktige konsekvensane av pandemien blir. Nokre næringar har framleis store utfordringar, medan store delar av næringslivet i Noreg ventar høg vekst. Vareeksporten er allereie høgare enn før pandemien og fleire næringar slit med å få tak i kvalifisert arbeidskraft. Erfaringane så lang er at sjøtransporten, om ein ser vekk i frå passasjertransporten, i liten grad har vore påverka av pandemien.

Skifte i verdsøkonomien, det grønne skiftet, nye utfordringar for samfunnstryggleiken og ny teknologi kan endre trendane og transportsystema framover. Som ein leiande havbruksnasjon skal Noreg utvikle nye næringar, satse på grøn og trygg skipsfart og sikre ei miljøvenleg utvikling i hamner og farvatn. Moglegheitene er mange – men det er også utfordringane. Vi må ta i bruk ny teknologi, samarbeide på tvers av sektorar i større grad enn tidlegare og skaffe oss ny kunnskap.


Grøn omstilling skal redusere utslepp av klimagassar. I Nasjonal transportplan 2022–2033 viser framskrivinga mot 2050 ein auke i det generelle transportbehovet og at godstransporten framleis er dominert av transport på sjø. Næringa må utvikle ny

teknologi for å møte det grønne skiftet – og vi må tilpasse våre tenester både til den nye teknologien samstundes som vi må ha tenester som møter gamal teknologi.

Rivaliseringa mellom stormaktene påverkar tryggleiken også i Noreg. Situasjonen er krevjande og alvorleg. Kompetansen og industrien i Noreg er av interesse for andre, og som eit av verdas mest digitaliserte samfunn er vi sårbare. Kystverket skal halde sjøvegen trygg og operativ, med maritim infrastruktur og operative tenester, også i krisesituasjonar.

EIN EFFEKTIV ETAT SOM TEK SAMFUNNSOPPDRAGET PÅ ALVOR

Perspektivmeldinga frå 2021 (Meld. St. 14 (2020–2021)) tek utgangspunkt i ein strammare offentleg økonomi framover, med behov for effektivisering og eit godt kunnskapsgrunnlag for å prioritere. Det er eit uttalt mål at offentleg sektor skal styrke eigen kompetanse, og redusere bruk av konsulentar. Digitalisering i offentleg sektor skal styrkast. ABE-reforma vert erstatta med meir målretta effektivitetskrav frå 2023. I tillegg skal «det grønne skiftet» gjennomførast. Vi må både effektivisere og auke aktiviteten på mange område – samstundes. Det vert krevjande å balansere utvikling, auka aktivitet og drift i denne konteksten. For å løyse samfunnsoppdraget og møte krava må innsatsen settast inn på dei områda vi får mest att for pengane.



Det overordna målet for transportpolitikken er eit **effektivt, miljøvennleg og trygt** transportsystem i 2050. Den statlege beredskapen mot akutt forureining skal **hindre eller avgrense miljøskade** som følge av akutt forureining i norske havområde eller på norsk territorium.

For å nå dette skal transportetatane arbeide for:

- Ein enklare reisekvardag og betre konkurransevne for næringslivet
- Visjonen om null drepne og hardt skadde
- Å nå Noregs klima- og miljømål
- Effektiv bruk av ny teknologi
- Å få meir for pengane

(Målsettingar i Nasjonal transportplan 2022–2033)

Kapittel 6

ÅRSREKNESKAP

LEIAREN SINE KOMMENTARAR TIL ÅRSREKNESKAPEN

FØREMÅL

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining. Etaten ligg under Nærings- og fiskeridepartementet (Samferdselsdepartementet fram til 21.10.2021).

Kystverket jobbar for effektiv og sikker sjøtransport ved å ta i vare behovet transportnæringa har for framkomelege og effektive hamner. Oppgåvene er å drive førebyggjande sjøsikkerheitsarbeid, redusere skadeeffektane ved akutt forureining og medverke til ei berekraftig utvikling av kystsona. Etaten skal også bidra til å redusere klimagassutslepp og tapet av naturmangfald.

Som det går fram av prinsippnota til årsrekneskapen, er Kystverket eit ordinært forvaltningsorgan og fører rekneskap i samsvar med periodiseringsprinsippet. I tillegg rapporterer vi til den sentrale statsrekneskapen etter kontantprinsippet, jamfør note A og note B.

STADFESTING

Årsrekneskapen er utarbeidd i samsvar med dei statlege rekneskapsstandardane (SRS) som er fastsett av Finansdepartementet i rundskriv R-114.

Eg meiner rekneskapen gir eit dekkande bilete av løyvingane til Kystverket, rekneskapsførte kostnader, inntekter, egedelar og gjeld.

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER KONTANTPRINSIPPET

Samla bokførte utgifter på Kystverkets utgiftskapittel 1360 i 2021 er 2,5 milliardar kroner. Det er i tillegg bokført høvesvis 2,4 millionar kroner på Utanriksdepartementet sitt utgiftskapittel 118 og 292,2 millionar kroner på kapittel 1633 Nettoføringsordninga for mva.

Avsetningar i Svalbardrekneskapen på utgiftskapittel 8450 er 3,7 millionar kroner.

Den samla mindreutgifta på kapittel 1360 er på 615 millionar kroner etter omdisponering av meirinntekt i medhald av meirinntektsfullmakt. Av dette er om lag 243 millionar kroner sett av til overføring til fylkeskommunane sitt rammetilskot ved eventuell overtaking av staten sine fiskerihamneanlegg (delar av post 30 og post 60). Resten av mindreutgifta på post 30 skuldast forseinkingar i hamne- og farleisprosjekta på post 30.

Mindreutgifta innan store utstyrsanskaffingar og vedlikehald (post 45) er på 78,1 millionar kroner og gjeld i hovudsak forseinkingar i investeringar knytt til utviding og fornying av sjøtrafikksentraltenesta og ITS. Mindreutgifta på post 21 er på 19,8 millionar kroner.

Resten av mindreutgiftene gjeld tilskotsordningar og skuldast forseinkingar i utbetalingane.

Rapportert mellomvære med statskassa utgjør 191,1 millionar kroner per 31.12.2021. Størrelsen på mellomværa skuldast i hovudsak forskotsinnbetalingar i samband med refusjonskrav etter oljevernaksjonar på 139,2 millionar kroner, jamfør note 18. Note 7A og 7B syner kva for egedelar og gjeld som er del av mellomvære med statskassa.

Det er utbetalt 210,8 millionar kroner til investeringar i immaterielle egedelar og varige driftsmiddel i 2021. Dei vesentlegaste investeringane er NorSat-3 og 4, kjøp av tomter i samband med bygging av Stad skipstunnel, VTS-utstyr (AIS og OSS), nytt loshus på Hvasser, utvikling av SafeSeaNet Norway og Njord, samt oljevernssystem til kystvaktartøya KV Jan Mayen, KV Bjørnøya og KV Hopen.

Forvaltning og utbetaling av tilskot skjer i samsvar med eige regelverk sett av departementet. I 2021 betalte Kystverket ut tilskot til 20 ulike mottakarar. Rekneskapan viser ein nedgang på 13,5 millionar kroner samanlikna med fjoråret. Det er totalt utbetalt 92 millionar kroner.

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER PERIODISERINGSPRINSIPPET

Rekneskapan for 2021 viser ein auke i inntekter frå gebyr (losavgift, sikkerheitsavgift og årsavgift) på 8,2 millionar kroner frå 2020. Høgare gebyrinntekter skuldast at trafikken har auka noko i høve til 2020. Sal- og leigeinntektene er redusert med 6,9 millionar kroner.

Tilskotsforvaltning er presentert etter periodiseringsprinsippet og netto forplikning per utgangen av året er 166,9 millionar kroner, jamfør note 9.

Lønskostnadane er redusert med 37,9 millionar kroner frå fjoråret. Nedgangen skuldast i hovudsak nedgang i løn til vikarar og overtidsløn. Pensjonskostnadane er 13,5 millionar kroner lågare enn fjoråret, jamfør note 2. Andre driftskostnadar

(eksklusive avskrivningar) er 14,6 millionar kroner høgare enn fjoråret, og utgjør totalt 1,3 milliardar kroner.

Kostnadar til leige av tilbringartenesta er 2,6 millionar kroner lågare enn i 2020, og utgjør 240,7 millionar kroner. Reparasjon og vedlikehald av bygg, navigasjonssystem, datautstyr, maskinar, utstyr, inventar og skip utgjør til saman 67,5 millionar kroner, som er ein reduksjon på 8,3 millionar kroner frå fjoråret.

Kjøp av konsulenttenester og annan framand teneste har samla sett gått ned med 15,6 millionar kroner frå året før. Avtalen med Kystvakten om slepeberedskap utgjør 152,3 millionar kroner i 2021. Reisekostnader utgjør 75,8 millionar kroner, som er om lag på nivå med fjoråret.

Behaldning av varer og driftsmateriell er redusert med 5,9 millionar kroner frå 2020, medan uteståande hos kundar er 76,1 millionar kroner – og om lag på same nivå som fjoråret.

Kjøp av verktøy, inventar, utstyr og anna driftsmateriell som ikkje skal balanseførast utgjør totalt kr 142,3 millionar kroner.

TILLEGGSOPPLYSNINGAR

Riksrevisjonen er ekstern revisor og stadfestar årsrekneskapan for Kystverket.

Årsrekneskapan er ikkje ferdig revidert per dags dato. Revisjonsfråsegna blir publisert på nettsida til Kystverket samtidig med årsrapporten for 2021.

Ålesund, 15. mars 2022

Einar Vik Arset
kystdirektør

REKNESKAPSPRINSIPP NYTTA I OPPSTILLINGA AV LØYVINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORRAPPORTERING

OPPSTILLING AV LØYVINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORRAPPORTERING

Årsrekneskapen for statlege verksemder er utarbeidd og avlagt etter nærare retningslinjer fastsett i bestemmingar om økonomistyring i staten («bestemmingar»). Årsrekneskapen er i samsvar med krav i bestemmingane punkt 3.4.1, nærare bestemmingar i Finansdepartementet sitt rundskriv R-115 av desember 2019 og eventuelle tilleggskrav fastsett av overordna departement.

Oppstillinga av løyvings- og artskontorrapporteringa er utarbeidd med utgangspunkt i bestemmingane punkt 3.4.2 – dei grunnleggande prinsipp for årsrekneskapen:

- Rekneskapen følger kalenderåret.
- Rekneskapen inneheld alle rapporterte utgifter og inntekter for rekneskapsåret.
- Rekneskapen er utarbeidd i tråd med kontantprinsippet.
- Utgifter og inntekter er ført i rekneskapen med brutto beløp.

Oppstillingane av løyvingsrapportering og artskontorrapportering er utarbeidd etter dei same prinsippa, men gruppert etter ulike kontoplanar. Prinsippa samsvarar med krav i reglane punkt 3.5 til korleis verksemdene skal rapportere til statsrekneskapen. Sumlinjene *Netto rapportert til løyvingsrekneskapen* er lik i begge oppstillingane.

Verksemnda bruker staten si konsernkontoordning i Noregs bank i samsvar med krav i bestemmingane pkt. 3.7.1. Bruttobudsjetterte verksemder får ikkje likviditetstilførsel gjennom året, men har trekkrettigheit på sin konsernkonto. Ved overgangen til nytt år nullstillast saldoen på den enkelte oppgjerskonto.

LØYVINGSRAPPORTERINGA

Oppstillinga av løyvingsrapporteringa omfattar ein øvre del med løyvingsrapporteringa og ein nedre del som viser behaldningar verksemda står oppført med i kapitalrekneskapen. Løyvingsrapporteringa viser rekneskapstal som verksemda har rapportert til statsrekneskapen og dei blir stilt opp etter dei kapitla og postar i løyvingsrekneskapen verksemda har fullmakt til å disponere. Kolonnen *Samla tildeling* viser kva verksemda har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for kvar statskonto (kapittel/post). Oppstillinga viser i tillegg alle finansielle eigarar og forpliktingar verksemda står oppført med i kapitalrekneskapen til staten.

Mottatte fullmakter til å belaste kapitlet til ei anna verksemd/post (belastningsfullmakter) blir ikkje vist i kolonnen for samla tildeling, men er omtalt i note B til løyvingsoppstillinga. Utgiftene knytt til mottatte belastningsfullmakter er bokførte og rapporterte til statsrekneskapen, og blir vist i kolonnen for rekneskap.

Note A viser forklaring på samla tildeling på Kystverket sitt utgiftskapittel 1360.

Note B viser forklaring til brukte fullmakter og berekning av mogleg overføring til neste år.

Note C viser netto rapportert direkte i kapitalrekneskapen til Svalbardrekneskapen.

ARTSKONTORRAPPORTERINGA

Oppstillinga av artskontorrapporteringa har ein øvre del som viser kva som er rapportert til statsrekneskapen etter standard kontoplan for statlege verksemder, og ein nedre del som viser eigarar og gjeld som inngår i mellomværet med statskassa. Artskontorrapporteringa viser rekneskapstal verksemda har rapportert til statsrekneskapen etter standard kontoplan for statlege verksemder. Verksemda har ein trekkrett på konsernkonto i Noregs Bank. Tildelingane er ikkje rapportert som ei inntekt, og er derfor ikkje vist som inntekt i artskontorrapporteringa.

OPPSTILLING AV LØYVINGSRAPPORTERING 31.12.2021

UTGIFTS-KAPITTEL	KAPITTELNAMN	POST	POSTTEKST	NOTE	SAMLA TILDELING	REKNESKAP 2021	MEIRUTGIFT (-) OG MINDREUTGIFT
1360	Kystverket	01	Driftsutgifter	A, B	1 954 745 000	1 903 422 598	51 322 402
1360	Kystverket	21	Spesielle driftsutgifter	A, B	35 726 000	15 778 421	19 947 579
1360	Kystverket	30	Nyanlegg og større vedlikehold	A, B	612 130 000	296 890 996	315 239 004
1360	Kystverket	45	Større utstyrsanskaffingar og vedlikehold	A, B	257 545 000	199 953 907	57 591 093
1360	Kystverket	60	Tilskot til fiskerihamneanlegg	A, B	84 031 000	16 099 381	67 931 619
1360	Kystverket	72	Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø	A, B	56 019 000	21 866 221	34 152 779
1360	Kystverket	73	Tilskot til effektive miljøvennelege hamner	A, B	90 289 000	43 352 421	46 936 579
1360	Kystverket	74	Tilskot til kystkultur	A	10 800 000	10 800 000	0
0118	Utenrikspolitiske satsingar	70	Nordområdetiltak, samarbeid med Russland og atomsikkerheit		0	2 417 999	0
1633	Nettoføringsordningen for mva	01	Driftsutgifter		0	292 193 960	
Sum utgiftsført					3 101 285 000	2 802 775 904	

INNTEKTS-KAPITTEL	KAPITTELNAMN	POST	POSTTEKST		SAMLA TILDELING	REKNESKAP 2021	MEIRINNTÉKT OG MINDREINNTÉKT (-)
4360	Kystverket	02	Andre inntekter		13 100 000	16 578 276	3 478 276
5577	Sektoravgift under Samferdselsdepartementet	74	Sektoravgifter Kystverket		696 615 000	715 009 430	18 394 430
5605	Renter av statskassens kontantbeholdning og andre fordringar	83	Av alminnelege fordringar		0	472 630	0
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	4 267 109	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgivaravgift		0	100 978 346	
Sum inntektsført					709 715 000	837 305 791	

Netto rapportert til løyvingerekneskapan **1 965 470 113**

DEPOSITA OG AVSETTINGAR							
8450	Avsetningar i Svalbardrekneskapan	04	Svalbard	C		3 662 483	
Sum rapportert direkte i kapitalrekneskapan (gjennom S-rapport) til Svalbardrekneskapan						3 662 483	
Sum netto rapportert til løyvinges- og kapitalrekneskapan						1 969 132 596	

KAPITALKONTOAR							
60076901	Noregs Bank KK /innbetalingar					789 208 067	
60076902	Noregs Bank KK/utbetalingar					-2 748 862 866	
710720	Endring i mellomvære med statskassa					-9 477 797	
Sum rapportert						0	

BEHALDNINGAR RAPPORTERT TIL KAPITALREKNESKAPAN (31.12)							
KONTO	TEKST				2021	2020	ENDRING
136096	Aksjar i Framsenteret Drift AS				14 000	14 000	0
710720	Mellomvære med statskassa				-191 163 866	-181 686 069	-9 477 797

NOTE A

FORKLARING AV SAMLA TILDELING UTGIFTER

KAPITTEL OG POST	OVERFØRT FRÅ I FJØR	TILDELINGAR I ÅR	SAMLA TILDELING
1360 01	18 515 000	1 936 230 000	1 954 745 000
1360 21	17 661 000	18 065 000	35 726 000
1360 30	224 330 000	387 800 000	612 130 000
1360 45	63 767 000	193 778 000	257 545 000
1360 60	49 731 000	34 300 000	84 031 000
1360 72	24 419 000	31 600 000	56 019 000
1360 73	36 189 000	54 100 000	90 289 000
1360 74	0	10 800 000	10 800 000

NOTE B

FORKLARING TIL BRUKTE FULLMAKTER OG BEREKNING AV BELØP SOM KAN OVERFØRST TIL NESTE ÅR

KAPITTEL OG POST	STIKKORD	MEIR-UTGIFT(-) / MINDRE-UTGIFT	UTGIFTS-FØRT AV ANDRE I SAMSVAR MED AVGITTE BELASTINGS-FULLMAKTER(-)	MEIR-UTGIFT(-) / MINDRE-UTGIFT ETTER AVGITTE BELASTINGS-FULLMAKTER	MEIR-INNTEKTER /MINDRE-INNTEKTER(-) I SAMSVAR MED MEIR-INNTEKTS-FULLMAKT (JUSTERT FOR EVT. MVA.)	OMDISPONERING FRÅ POST 01 TIL 45 ELLER TIL POST 01/21 FRÅ LØYVING NESTE ÅR	INN-SPARING (-)	SUM GRUNNLAG FOR OVERFØRING	MAKSIMALT BELØP SOM KAN OVERFØRST *	BELØP SOM KAN OVERFØRST BEREKNA AV VERKSEMDA
1360 01	"kan nyttast under post 45"	51 322 402		51 322 402	19 528 706	-20 500 000		50 351 108	96 811 500	50 351 108
1360 21	"kan overførast"	19 947 579		19 947 579				19 947 579	19 947 579	19 947 579
1360 30	"kan overførast"	315 239 004		315 239 004	2 344 000			317 583 004	317 583 004	317 583 004
1360 45	"kan nyttast under post 01"	57 591 093		57 591 093		20 500 000		78 091 093	78 091 093	78 091 093
1360 60	"kan overførast"	67 931 619		67 931 619				67 931 619	64 600 000	64 600 000
1360 72	"kan overførast"	34 152 779		34 152 779				34 152 779	34 152 779	34 152 779
1360 73	"kan overførast"	46 936 579		46 936 579				46 936 579	46 936 579	46 936 579

*Maksimalt beløp som kan overførast er 5% av årets løyving på driftspostane 01–29, unntatt post 24 eller sum av løyvingar dei siste to åra for postar med stikkordet "kan overførast". Sjå årleg rundskriv R-2 for meir detaljert informasjon om overføring av ubrukte løyvingar.

FORKLARING TIL BRUK AV BUDSJETTFULLMAKTER

Mottatte belastningsfullmakter

Kystverket har mottatt fullmakt frå Utenriksdepartementet til å belaste kap. 118, post 70 med inntil kr 3 517 800. Unyttat beløp per 31.12.2021 er kr 1 099 801.

Stikkordet «kan overførast»

Kystverkets løyving på post 21, 30, 45, 60, 72 og 73 er gitt med stikkordet "kan overførast".

Kystverket har ansvar for beredskap mot akutt foreining. Kystverket betaler og bokfører alle kostnader som kjem til i samband med statlege aksjonar på kapittel 1360 (brutto inkl. mva.). I ettertid krev Kystverket refusjon fra eksterne parter brutto (kostnader inkl. mva).

Fullmakt til å overskride driftsløyving mot tilsvarande meirinntekter (meirinntektsfullmakt)

Kystverket har meirinntekter på kapittel/post 436002 og 557774 på totalt kr 21 872 706.

Meirinntekter på kapittel/post 436002 utgjer kr 3 478 276. Kr 1 134 276 er nytta under kap. 1360, post 01, mens kr 2 344 000 gjeld sal av ikkje-næringsaktive fiskerihammer og er nytta til å dekke kostnader knytt til sal og vedlikehald av fiskerihammer under kap. 1360, post 30.

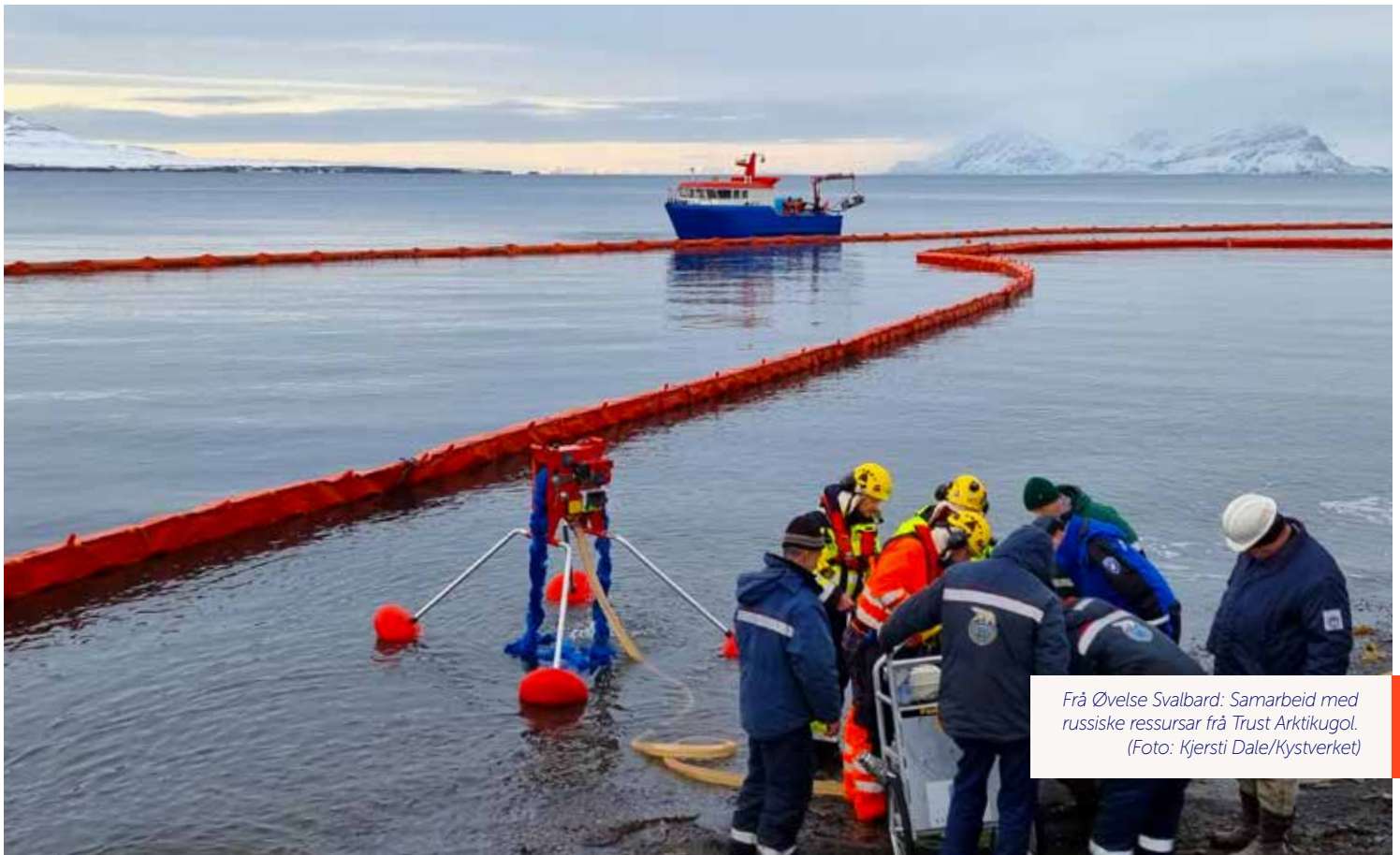
Meirinntekter på kap/post 557774 utgjer kr 18 394 430 og er i sin heilskap nytta under kap. 1360, post 01.

Stikkordet «kan nyttast under»

Kystverket er i tildelingsbrevet delegert fullmakt iht rundskriv R-110 til å disponere inntil fem prosent av løyvinga på kap. 1360, post 01 til post 45. Det er omdisponert kr 20 500 000 fra post 01 til post 45 i 2021.

Mogeleg overførbart beløp

Mogeleg overførbart beløp på kap. 1360 fremgår av tabellen over og utgjer totalt kr 611 662 142.



Frå Øvelse Svalbard: Samarbeid med russiske ressursar frå Trust Arktikugol.
(Foto: Kjersti Dale/Kystverket)

NOTE C DEL I

SPESIFISERING AV NETTO RAPPORTERT DIREKTE I KAPITALREKNESKAPEN (GJENNOM S-RAPPORT) TIL SVALBARDREKNESKAPEN ETTER KAPITTEL OG POST

UTGIFTSKAPITTEL I SVALBARDREKNESKAPEN	KAPITTELNAMN	POST	POSTTEKST	REKNESKAP 2021
0018	Navigasjonsinnretningar	01	Drift og vedlikehald	3 662 483
Sum utgiftsført i Svalbardrekneskapen				3 662 483

NOTE C DEL II

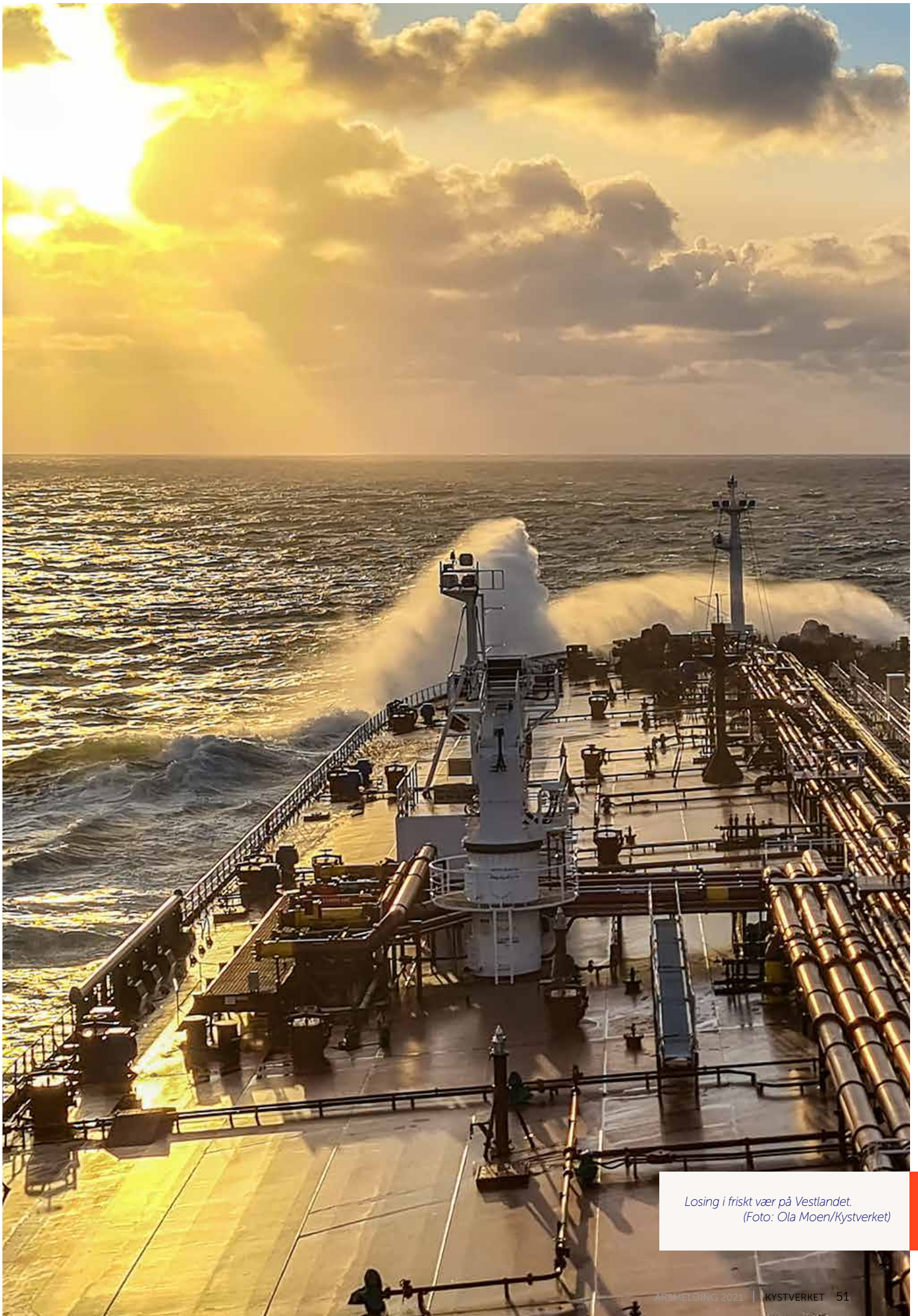
SPESIFISERING AV NETTO RAPPORTERT DIREKTE I KAPITALREKNESKAPEN (GJENNOM S-RAPPORT) TIL SVALBARDREKNESKAPEN ETTER ART

DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL SVALBARDREKNESKAPEN	2021	2020
Utbetalingar til løn	0	0
Andre utbetalingar til drift	3 662 483	4 182 530
Sum rapporterte driftsutgifter	3 662 483	4 182 530
Sum netto rapportert direkte i kapitalrekneskapen (gjennom S-rapport) til Svalbardrekneskapen etter art	3 662 483	4 182 530

OPPSTILLING AV ARTSKONTORAPPORTERINGA 31.12.2021

	31.12.2021	31.12.2020
DRIFTSINNEKTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Innbetalinger frå gebyr	714 801 972	705 921 169
Innbetalinger frå tilskot og overføringar	2 320 000	336 000
Sals- og leigeinnbetalningar	12 109 249	21 866 221
Andre innbetalningar	2 149 027	2 213 492
<i>Sum innbetalningar frå drift</i>	<i>731 380 247</i>	<i>730 336 881</i>
DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Utbetalningar til løn	959 983 982	1 008 164 032
Andre utbetalningar til drift	1 250 993 829	1 276 059 277
<i>Sum utbetalningar til drift</i>	<i>2 210 977 811</i>	<i>2 284 223 309</i>
Netto rapporterte driftsutgifter	1 479 597 564	1 553 886 428
INVESTERINGS- OG FINANSINNEKTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Innbetaling av finansinntekter	248 945	7 302 961
<i>Sum investerings- og finansinntekter</i>	<i>248 945</i>	<i>7 302 961</i>
INVESTERINGS- OG FINANSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Utbetaling til investeringar	210 784 035	303 888 438
Utbetaling av finansutgifter	406 045	286 990
<i>Sum investerings- og finansutgifter</i>	<i>211 190 080</i>	<i>304 175 428</i>
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	210 941 135	296 872 467
INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN		
Innbetaling av skattar, avgifter, gebyr m.m.	3 555 015	248 986
<i>Sum Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten</i>	<i>3 555 015</i>	<i>248 986</i>
TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN		
Utbetalningar av tilskot og stønader	92 118 023	105 585 700
<i>Sum tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten</i>	<i>92 118 023</i>	<i>105 585 700</i>
INNEKTER OG UTGIFTER RAPPORTERT PÅ FELLESKAPITTEL		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	1 184 724	1 244 800
Arbeidsgivaravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	100 978 346	104 979 776
Nettoføringsordning for meirverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	292 193 960	229 901 238
<i>Netto rapporterte utgifter på felleskapittel</i>	<i>190 030 891</i>	<i>123 676 662</i>
Netto rapportert til løyingsrekneskapen	1 969 132 596	2 079 772 271
OVERSIKT OVER MELLOMVÆRE MED STATSKASSA		
Fordringar på tilsette*	1 048 604	1 280 104
Kontantar	0	24 073
Bankkontoar med statlege midlar utanfor Noregs Bank	0	0
Anna langsiktig gjeld	-139 184 505	-130 000 000
Skuldig skattetrekk og andre trekk*	-41 156 050	-36 585 100
Skuldige offentlege avgifter*	-1 348 465	-74 975
Avsett pensjonspremie til Statens pensjonskasse*	-4 087 551	-10 755 118
Løn (negativ netto, for mykje utbetalt løn m.m.)*	161 499	100 486
Differansar på bank og uidentifiserte innbetalningar*	-6 597 399	-5 675 540
Sum mellomvære med statskassa	-191 163 866	-181 686 069

* Spesifikasjonen over mellomvære med statskassa er endra frå 2020 slik at den er tilpassa DFØ si oppstilling



*Losing i friskt vær på Vestlandet.
(Foto: Ola Moen/Kystverket)*

REKNESKAPSPRINSIPP NYTTA I REKNESKAPSRAPPORTERING ETTER PERIODISERINGSPRINSIPPET (SRS)

Verksemdsrekneskapsen er sett opp i samsvar med dei statlege rekneskapsstandardane (SRS).

TRANSAKSJONSBASERTE INNTEKTER

Transaksjonar resultatførast til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekt blir resultatført ved opptening. Inntektsføring ved sal av varer skjer på leveringstidspunktet der overføring av risiko og kontroll er overført til kjøpar. Sal av tenester blir inntektsført i takt med utføringa.

Inntekter frå gebyr (losavgifter og inntekter frå trafikkentralar) er klassifisert som driftsinntekter i kontogruppe 37 *Avgifter med vidare som inngår som driftsinntekt*. DFØ har eit pågåande arbeid med gjennomgang av sektoravgifter og rekneskapsføring og klassifisering av desse, men arbeidet er forseinka. DFØ tilrår Kystverket å vidareføre dagens praksis med å bokføre gebyr/avgifter som driftsinntekter fram til arbeidet er avslutta.

INNTEKTER FRÅ LØYVINGAR OG TILSKOT OG OVERFØRINGAR

Inntekter frå løyvingar og inntekter frå tilskot og overføringar resultatførast etter prinsippet om motsett samanstilling. Dette inneber at inntekter frå løyvingar og inntekter frå tilskot og overføringar resultatførast i takt med at aktivitetane som blir finansiert av desse inntektene blir utførte, det vil seie i same periode som kostnadane kjem (motsett samanstilling).

Bruttobudsjetterte verksemdar har ei forenkla praktisering av prinsippet om motsett samanstilling ved at inntekter frå løyvingar blir berekna som differansen mellom kostnadane for perioden og opptente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter frå tilskot og overføringar til verksemda. Ein konsekvens av dette er at resultat av aktivitetar i perioden blir null.

KOSTNADAR

Utgifter som gjeld transaksjonsbaserte inntekter blir kostnadsførte i same periode som tilhøyrande inntekt.

Utgifter som blir finansiert med inntekter frå løyving og inntekter frå tilskot og overføringar, blir kostnadsførte i same periode som aktivitetane er gjennomført og ressursane forbrukt.

Pensjonar

SRS 25 *Ytelse til ansatte* legg til grunn ei forenkla rekneskapsmessig tilnærming til pensjonar. Statlege verksemdar skal ikkje balanseføre netto pensjonsforpliktingar for ordningar til Statens pensjonskasse (SPK). Kystverket resultatfører arbeidsgivar sin andel av pensjonspremien som pensjonskostnad. Pensjon blir kostnadsført som om pensjonsordninga i SPK var basert på ein innskotsplan. Sjå note 2 for meir detaljert omtale av bokført pensjonspremie.

Leigeavtalar

Verksemda har valt å bruke forenkla metode i SRS 13 om leigeavtalar og klassifiserer alle leigeavtalar som operasjonelle leigeavtalar.

KLASSIFISERING OG VURDERING AV ANLEGGSMIDDEL

Anleggsmiddel er varige og betydelege eigedelar som blir disponert av verksemda. Varige eigedelar er eigedelar med utnyttbar levetid på tre år eller meir. Betydelege eigedelar er eigedelar med anskaffingskost på 50 000 kroner eller meir. Anleggsmiddel er balanseført til anskaffingskost fråtrekt avskrivningar.

Kystverket avvik delvis frå SRS 17 *Anleggsmidler* når det gjeld balanseføring av infrastruktureigedelar (farleier, navigasjonsinnretningar, moloar og hamneanlegg). Enkelte eigedelar som fell innanfor definisjonen av infrastruktureigedelar blir ikkje balanseført, mellom anna fordi det tidlegare er innvilga unntak frå regelverket.

Kystverket har i 2021 gjort ei vurdering av om dei ulike infrastruktureigedelane bør balanseførast eller ikkje, og har sendt ei tilråding til overordna departement for vidare oppfølging. Problemstillinga er ikkje avklart per 31.12.2021.

Kystverket har i 2021 fått i oppdrag å bygge Stad skipstunnel. Prosjektet har ei estimert kostnadsramme på 3,4 milliardar kroner, og skal etter planen avsluttast i 2026. Resultatet av den pågåande prosessen rundt SRS 17 vil gi svar på om kostnadane knytt til skipstunnelen skal balanseførast eller ikkje. Inntil vidare er kjøp av tomter balanseført. Anleggsarbeid er ikkje starta, og andre påkomne kostnader er ikkje balanseført.

Kontorinventar og datamaskiner med utnyttbar levetid på tre år eller meir er balanseført som eigne grupper.

Varige driftsmiddel blir nedskrivne til verkeleg verdi ved bruksendring, dersom verkeleg verdi er lågare enn balanseført verdi.

Eigenutvikling av programvare

Kjøp av ekstern bistand til programvareutvikling er balanseført. Utgifter som gjeld bruk av egne tilsette til applikasjonsutviklingsfasen er balanseført. For utvikling av programvara BarentsWatch er det brukt ein utviklingsmetodikk med kontinuerleg testing/bruk og vidareutvikling av system etter at minimumsløysing er sett i produksjon.

Investeringar i aksjar og andelar

Investeringar i aksjar er balanseført til kostpris på anskaffingstidspunktet.

KLASSIFISERING OG VURDERING AV OMLØPSMIDDEL OG KORTSIKTIG GJELD

Omløpsmiddel og kortsiktig gjeld omfattar postar som forfell til betaling innan eitt år etter anskaffingstidspunktet. Andre postar er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

Omløpsmiddel blir vurdert til det lågaste av anskaffingskost og verkeleg verdi. Kortsiktig gjeld balanseførast til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

Behaldning av varer og driftsmateriell

Behaldningar omfattar driftsmateriell som blir brukt i eller utgjør ein integrert del av verksemda si offentlege tenesteyting. Behaldningar av driftsmateriell i eininga for reiarlag, fyr og sjømerking er verdsett etter metoden for vegd gjennomsnitt ved tilordning av anskaffingskost. Ved vurdering av verdien av behaldninga av driftsmateriell på fartøy, blir det nytta anskaffingskost tilsvarande den til ei kvar tid gjeldande anskaffingskostnad for driftsmateriell i eininga for reiarlag, fyr og sjømerking.

Fordringar

Kundefordringar og andre fordringar er oppført i balansen til pålydande etter frådrag for avsetning til forventa tap. Avsetning til tap blir gjort på grunnlag av individuelle vurderingar av dei enkelte fordringane.

STATEN SIN KAPITAL

Staten sin kapital utgjør nettobeløpet av verksemda sine egedelar og gjeld, og kjem fram av rekneskapslinja for avrekningar i balanseoppstillinga. Bruttobudsjetterte verksemdar presenterer ikkje konsernkontoane i Noregs Bank som bankinnskot. Konsernkontoane inngår i rekneskapslinja *Avrekna med statskassa*.

INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN

Andre overføringar til staten blir presentert etter periodiseringsprinsippet i samsvar med SRS 10 *Inntekt fra bevilgninger, tilskudd og overføringer til virksomheten, samt overføringer til og fra staten*.

TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN

Tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten blir presentert etter periodiseringsprinsippet i samsvar med SRS 10 *Inntekt fra bevilgninger, tilskudd og overføringer til virksomheten, samt overføringer til og fra staten*.

STATLEGE RAMMEVILKÅR

Sjølvassurandørprinsippet

Staten opererer som sjølvassurandør. Det er følgeleg ikkje inkludert postar i balansen eller resultatrekneskapan som søker å reflektere alternative netto forsikringskostnadar eller forpliktingar.

Staten si konsernkontoordning

Statlege verksemdar er omfatta av staten si konsernkontoordning. Konsernkontoordninga inneber at alle innbetalingar og utbetalingar dagleg blir gjort opp mot oppgjerskontoane i Noregs Bank.

Bruttobudsjetterte verksemdar får ikkje likviditetstilførsel gjennom året, men har trekkrettigheit på sin konsernkonto. For bruttobudsjetterte verksemdar blir saldoen på den enkelte oppgjerskonto i Noregs Bank nullstilt ved overgang til nytt rekneskapsår.



Homborsund fyr.
(Foto: Anne Grethe Nilsen/Kystverket)

RESULTATREKNESKAP

	NOTE	31.12.2021	31.12.2020
Driftsinntekter			
Inntekter frå løyvingar	1	1 708 439 037	1 694 515 073
Inntekter frå tilskot og overføringar	1	2 320 000	336 000
Inntekter frå gebyr	1	716 238 057	708 021 166
Sals- og leigeinntekter	1	16 090 791	22 985 705
Andre driftsinntekter	1	2 149 027	2 145 900
<i>Sum driftsinntekter</i>		<i>2 445 236 911</i>	<i>2 428 003 843</i>
Driftskostnader			
Varekostnader	17	137 543	176 853
Lønskostnader	2	959 543 076	997 472 193
Avskrivningar på varige driftsmidlar og immaterielle eigedelar	3,4	213 715 293	180 332 810
Andre driftskostnader	5	1 272 107 513	1 257 502 486
<i>Sum driftskostnader</i>		<i>2 445 503 425</i>	<i>2 435 484 342</i>
Driftsresultat		-266 513	-7 480 499
Finansinntekter og finanskostnader			
Finansinntekter	6	664 385	7 721 843
Finanskostnader	6	397 872	241 344
<i>Sum finansinntekter og finanskostnader</i>		<i>266 513</i>	<i>7 480 499</i>
Resultat av aktivitetar i perioden		0	0
Avrekningar og disponeringar			
Avrekning med statskassa (bruttobudsjetterte)	7	0	0
<i>Sum avrekningar og disponeringar</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten			
Avgifter og gebyr direkte til statskassa	8	3 555 015	233 986
Avrekning med statskassa Innkrevjingsverksemd		3 555 015	233 986
<i>Sum Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten			
Utbetalningar av tilskot til andre	9	79 576 458	147 628 067
Avrekning med statskassa tilskotsforvaltning		79 576 458	147 628 067
<i>Sum tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten</i>		<i>0</i>	<i>0</i>

BALANSE

EIGEDLAR	NOTE	31.12.2021	31.12.2020
A. ANLEGGSMIDDEL			
I Immaterielle egedelar*			
Programvare og liknande rettar	3	188 002 494	80 820 717
Immaterielle egedelar under utføring	3	42 769 602	0
<i>Sum immaterielle egedelar</i>		230 772 096	80 820 717
II Varige driftsmiddel*			
Tomter, bygningar og annan fast eigedom	4	291 768 567	299 419 192
Maskiner og transportmiddel*	4	865 198 079	724 368 675
Driftslausøyre, inventar, verktoy og liknande*	4	72 879 726	110 252 878
Anlegg under utføring	4	61 683 984	412 743 027
Infrastrukturegedelar	4	105 498 179	0
<i>Sum varige driftsmiddel</i>		1 397 028 535	1 546 783 772
III Finansielle anleggsmiddel			
Investeringar i aksjar og andelar	10	14 000	14 000
Andre fordringar	19	42 750	42 750
<i>Sum finansielle anleggsmiddel</i>		56 750	56 750
Sum anleggsmiddel		1 627 857 381	1 627 661 239
B. OMLØPSMIDDEL			
I Behaldning av varer og driftsmateriell			
Behaldningar av varer og driftsmateriell	11	46 746 264	52 614 524
<i>Sum behaldning av varer og driftsmateriell</i>		46 746 264	52 614 524
II Fordringar			
Kundefordringar	12	76 085 637	76 392 421
Andre fordringar	14	20 434 928	15 546 586
<i>Sum fordringar</i>		96 520 565	91 939 007
III Bankinnskot, kontantar og liknande			
Kontantar og liknande	15	0	24 073
<i>Sum bankinnskot, kontantar og liknande</i>		0	24 073
Sum omløpsmiddel		143 266 829	144 577 604
Sum egedelar		1 771 124 210	1 772 238 843

* Det er gjort omgrupperingar i anleggskonti i inngående balanse for 2021 for tilpasning til standard kontoplan for statlege verksemder

BALANSE

STATEN SIN KAPITAL OG GJELD	NOTE	31.12.2021	31.12.2020
C. STATEN SIN KAPITAL			
I Avrekingar			
Avrekna med statskassa (bruttobudsjetterte)	7	1 161 608 262	1 182 454 279
<i>Sum avrekingar</i>		1 161 608 262	1 182 454 279
Sum staten sin kapital		1 161 608 262	1 182 454 279
D. GJELD			
I Anna langsiktig gjeld			
Anna langsiktig gjeld	18	139 184 505	130 000 000
<i>Sum anna langsiktig gjeld</i>		139 184 505	130 000 000
II Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		101 064 265	76 912 763
Skuldig skattetrekk		41 153 406	36 582 456
Skuldige offentlege avgifter		14 456 591	12 531 687
Avsette feriepengar		87 033 378	89 295 212
Mottatt forskotsbetaling	13	17 182 532	18 731 344
Anna kortsiktig gjeld	16	42 510 006	46 258 270
<i>Sum kortsiktig gjeld</i>		303 400 178	280 311 733
Sum gjeld		442 584 682	410 311 733
Sum staten sin kapital og gjeld drift		1 604 192 944	1 592 766 012
III Gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringar			
Gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten	9	166 931 266	179 472 831
<i>Sum gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringar</i>		166 931 266	179 472 831
Sum staten sin kapital og gjeld		1 771 124 210	1 772 238 843

NOTE 1 DRIFTSINNTEKTER

	31.12.2021	31.12.2020
INNTEKTER FRÅ LØYVINGAR*		
Inntekter frå løyvingar	1 708 439 037	1 694 515 073
Sum inntekter frå løyvingar	1 708 439 037	1 694 515 073
* * Etter dei statlege rekneskapstandarane blir inntekt frå løyvingar for bruttobudsjetterte verksemdar rekna som differansen mellom kostnadane for perioden og opptente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter frå tilskot og overføringar til verksemda. Ein konsekvens av dette er at resultat av aktivitetane til perioden blir null.		
INNTEKTER FRÅ TILSKOT OG OVERFØRINGAR		
Tilskot frå andre statlege verksemdar	1 750 000	196 000
Tilskot frå EU	570 000	140 000
Sum inntekt frå tilskot og overføringar	2 320 000	336 000
INNTEKTER FRÅ GEBYR		
Losavgift	627 447 800	624 206 639
Sikkerheitsavgift	88 790 256	83 814 527
Sum inntekter frå gebyr	716 238 057	708 021 166
SALS- OG LEIGEINNTEKTER		
Avgiftspliktig sal av varer og tenester	5 767 264	4 498 098
Avgiftsfritt sal av varer og tenester	6 654 152	6 993 443
Salsinntekter, unntatt avgiftsplikt*	2 344 000	7 995 691
Leigeinntekter	1 325 375	3 498 472
Sum sals- og leigeinntekter	16 090 791	22 985 705
ANDRE DRIFTSINNTEKTER		
Gevinst ved avgang anleggsmiddel	2 006 501	2 145 900
Andre driftsinntekter	142 526	0
Sum andre driftsinntekter	2 149 027	2 145 900
SUM DRIFTSINNTEKTER	2 445 236 911	2 428 003 843

* I årsrekneskapen for 2020 vart diverse tilfeldige inntekter på kr 15 000 spesifisert som Andre driftsinntekter. For å tilpasse noteopplysninga til DFO si oppstilling inngår inntekta no på linja Salsinntekt, unntatt avgiftsplikt.

NOTE 2 LØNSKOSTNADAR

	31.12.2021	31.12.2020
Løn	712 772 330	740 635 593
Feriepengar	87 002 813	90 402 457
Arbeidsgivaravgift	101 067 250	104 333 912
Pensjonskostnadar*	73 566 448	87 037 397
Løn balanseført ved eigenutvikling av anleggsmiddel (-)**	-999 814	-4 250 439
Sjukepengar og andre refusjonar (-)	-26 321 244	-32 419 583
Andre ytingar	12 455 293	11 732 856
Sum lønskostnadar	959 543 076	997 472 193
Talet på utførte årsverk ***	946	1 001
Tal årsverk	925	953
Tal tilsette	932	960

* Pensjonar blir kostnadsførte i resultatrekneskapen basert på faktisk påløpt premie for rekneskapsåret. Premiesats for 2021 er 12,3 % for lostilsette og 14 % andre tilsette. Premiesatsen for 2020 var 14,4 % for lostilsette og 14 % for andre tilsette.

** Inneheld løn og sosiale kostnadar (feriepengar, arbeidsgivaravgift og pensjonskostnadar).

*** Talet på utførte årsverk er berekna etter definisjon i PM-2019-13 og SRS 25 Ytelser til ansatte.

NOTE 3 IMMATERIELLE EIGEDELAR

	PROGRAMVARE OG LIKNANDE RETTAR	IMMATERIELLE EIGEDELAR UNDER UTFØRING	SUM
Anskaffingskost 01.01.*	0	0	0
Tilgang i året	0	68 083 502	68 083 502
Avgang anskaffingskost i året (-)	0	0	0
Frå immaterielle eigedelar under utføring til anna gruppe i året	337 454 797	-25 313 900	312 140 897
Anskaffingskost	337 454 797	42 769 602	380 224 399
Akkumulerte nedskrivningar 01.01.	0	0	0
Nedskrivningar i året	0	0	0
Akkumulerte avskrivningar 01.01.	0	0	0
Ordinære avskrivningar i året	149 452 303	0	149 452 303
Akkumulerte avskrivningar avgang i året (-)	0	0	0
Balanseført verdi 31.12.2021	188 002 494	42 769 602	230 772 096

* Det er gjort omgrupperingar innan konti for anlegg i inngående balanse for 2021 for å tilpasse til standard kontoplan for statlege verksemdar. Anskaffingskost per 01.01. vil derfor ikkje samsvare med noteopplysninga i årsrekneskapen for 2020.

NOTE 4

VARIGE DRIFTSMIDDEL

	TOMTER	BYGNINGAR OG ANNA FAST EIGEDOM	MASKINER OG TRANSPORT-MIDDEL	DRIFTS-LAUSØYRE, INVENTAR, VERKTØY O.L.	ANLEGG UNDER UTFØRING	INFRASTRUKTUR-EIGEDLAR	SUM
Anskaffingskost 01.01.*	203 700	487 095 342	1 370 760 254	350 520 070	412 743 027	0	2 621 322 394
Tilgang i året	11 846 135	0	20 892 217	1 803 443	111 334 252	0	145 876 047
Avgang anskaffingskost i året (-)	0	0	-8 162 719	-82 603	0	0	-8 245 322
Frå anlegg under utføring til anna gruppe i året	0	18 554 662	211 685 729	-221 271 236	-462 393 295	141 283 243	-312 140 897
Anskaffingskost	12 049 835	505 650 004	1 595 175 480	130 969 674	61 683 984	141 283 243	2 446 812 221
Akkumulerte nedskrivningar 01.01	0	0	0	0	0	0	0
Nedskrivningar i året	0	0	0	0	0	0	0
Akkumulerte avskrivningar 01.01.	0	187 879 850	646 391 578	159 446 476	0	0	993 717 905
Ordinære avskrivningar i året	0	38 051 421	91 745 192	-101 318 688	0	35 785 065	64 262 990
Akkumulerte avskrivningar avgang i året (-)	0	0	-8 159 369	-37 839	0	0	-8 197 208
Balansført verdi 31.12.2020	12 049 835	279 718 733	865 198 079	72 879 726	61 683 984	105 498 178	1 397 028 534

* Det er gjort omgrupperingar innan konti for anlegg i inngående balanse for 2021 for å tilpasse til standard kontoplan for statlege verksemdar. Anskaffingskost per 01.01. vil derfor ikkje samsvare med noteopplysninga i årsrekneskapen for 2020.

AVSKRIVINGSSATSAR (LEVETIDER)	INGEN AVSKRIVING	10–60 ÅR DEKOMPONERT LINEÆRT	3–15 ÅR LINEÆRT	3–15 ÅR LINEÆRT	INGEN AVSKRIVING	VERKSEMDS-SPESIFIKT	
Avhending av varige driftsmiddel i året							
Salssum ved avgang anleggsmidler anlegg 10206	0	0	2 417 500	0	0	0	2 417 500
Korrigert mva ved sal anlegg 100067 frå 2020*			-410 999				-410 999
- Bokført verdi avhenda anleggsmiddel anlegg 10206 og 11112	0	0	-48 114	0	0	0	-48 114
= Rekneskapsmessig gevinst/tap	0	0	1 958 387	0	0	0	1 958 387

* Sal av fartøyet MS Trænen vart bokført som avgiftsfritt sal i 2020. Salet er avgiftspliktig og er korrigert i rekneskapen for 2021. Mva er berekna, innberetta og betalt 1. termin 2021 (sjå bokført konto 3805).

NOTE 5

ANDRE DRIFTSKOSTNADAR

	31.12.2021	31.12.2020
Husleige	62 613 124	58 515 411
Vedlikehald egne bygg og anlegg	13 899 323	23 665 761
Vedlikehald og ombygging av leigde lokale	1 546 508	876 577
Andre kostnader til drift av eigedom og lokale	21 760 932	24 144 864
Leige maskiner, inventar og liknande	36 806 145	25 624 142
Mindre utstyrsanskaffingar	142 269 968	134 326 981
Reparasjon og vedlikehald av maskiner, utstyr mv.	52 077 978	51 275 951
Kjøp av konsulenttenester	33 203 828	37 187 335
Kjøp av andre framande tenester, av dette:	505 878 221	517 449 551
<i>Kjøp av framande tenester knytt til tiltak i sjø</i>	<i>190 935 736</i>	<i>232 059 567</i>
<i>Kjøp av framande tenester knytt til beredskap</i>	<i>198 965 155</i>	<i>197 156 794</i>
Reiser og diett	75 765 271	73 895 619
Tap og liknande*	352 920	5 299 298
Andre driftskostnader, av dette:	325 933 293	305 240 995
<i>Leige tilbringarteneste Buksér og Berging</i>	<i>240 753 632</i>	<i>243 361 934</i>
Sum andre driftskostnader	1 272 107 513	1 257 502 486

* I årsrekneskapen for 2020 vart tap ved avgang anleggsmidlar på kr 245 630 spesifisert på eiga linje i resultatrekneskapen. For å tilpasse noteopplysninga til DFØ si oppstilling inngår kostnaden no på linja Tap og liknande.

TILLEGGSSINFORMASJON OM OPERASJONELLE LEIGEAVTALER						
GJENVERANDE VARIGHEIT	TYPE EIGEDEL					SUM
	IMMATERIELLE EIGEDELAR	TOMTER, BYGNINGAR OG ANNAN FAST EIGEDOM	MASKINER OG TRANSPORTMIDDEL	DRIFTSLAUSØYRE, INVENTAR, VERKTØY OG LIKNANDE	INFRASTRUKTUR- EIGEDELAR	
Varigheit inntil 1 år	-	282 000	-	-	-	282 000
Varigheit 1–5 år	17 137 988	8 507 965	5 154 826	275 788	-	31 076 567
Varigheit over 5 år	-	54 705 932	-	-	1 224 417	55 930 349
Kostnadsført leigebetaling for perioden	17 137 988	63 495 897	5 154 826	275 788	1 224 417	87 288 916

Det er gjort ei vurdering av vesentlegheit knytt til kva leigeavtaler som skal framgå i tabellen som tilleggsinformasjon om operasjonelle leigeavtaler. Det er kun leigeavtaler med kostnadsført leigebeløp som overstig kr 50 000 (eks. mva) som kjem fram av tabellen. Kostnadsført leige knytt til immaterielle eigedeler gjelder hovudsakleg leige av datasystem/lisensar/støttesystem og bruksrett. Kystverket har husleigeavtaler med varigheit inntil eitt år, mellom eitt og 5 år og over 5 år. Bokført kostnad knytt til vesentlege leigeavtaler utgjer 63,5 millionar kroner. Leigeavtaler maskiner og transportmiddel gjeld i all hovudsak leige av kjøretøyer, medan leige av infrastruktureigedelar hovudsakeleg gjeld linjeleige AIS basestasjonar.

NOTE 6

FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADAR

	31.12.2021	31.12.2020
FINANSINNTEKTER		
Renteinntekter	535 406	7 523 152
Valutagevinst (agio)	33 979	198 691
Anna finansinntekt	95 000	0
Sum finansinntekter	664 385	7 721 843
FINANSKOSTNADAR		
Rentekostnad	71 133	71 983
Valutatap (disagio)	326 739	169 213
Anna finanskostnad	0	148
Sum finanskostnader	397 872	241 344

NOTE 7

SAMANHENG MELLOM AVREKNA MED STATSKASSA OG MELLOM- VÆRE MED STATSKASSA (BRUTTOBUDSJETTERTE VERKSEMDER)

A) FORKLARING TIL AT RESULTATET I PERIODEN IKKJE ER LIK ENDRING I AVREKNA MED STATSKASSA I BALANSEN (KONGRUENSAVVIK)

	31.12.2021	31.12.2020	ENDRING*
AVREKNA MED STATSKASSA I BALANSEN	1 161 608 262	1 182 454 279	-20 846 017

Bakgrunnen for at resultatet i perioden ikkje er lik endring i avrekna med statskassa i balansen for bruttobudsjetterte verksemdar er at konsernkontoane i Noregs Bank inngår som ein del av avrekna med statskassa i balansen. I tillegg blir det tatt hensyn til enkelte transaksjonar som ikkje er knytt til drifta av verksemda og transaksjonar som ikkje medfører ut- eller innbetaling. Nedanfor viser dei ulike postene som er grunnen til at endring i avrekna med statskassa i balansen ikkje er lik balansens resultat.

ENDRING I AVREKNA MED STATSKASSA		
KONSERNKONTOAR I NOREGS BANK		
- Konsernkonto utbetaling		-2 748 862 866
+ Konsernkonto innbetaling		789 208 067
<i>Netto trekk konsernkonto</i>		-1 959 654 799
INNBETALINGAR OG UTBETALINGAR SOM IKKJE INNGÅR I DRIFTA AV VERKSEMDA (ER GJENNOMSTRØYMINGSPOSTAR)		
- Innbetaling innkrevjingsverksemd og andre overføringar		-3 555 015
+ Utbetaling tilskotsforvaltning og andre overføringar		79 576 458
BOKFØRINGAR SOM IKKJE GÅR OVER BANKKONTO, MEN DIREKTE MOT AVREKNING MED STATSKASSA		
+ Inntektsført frå løyving (underkonto 1991)		1 708 439 037
- Gruppeliv/arbeidsgivaravgift (underkonto 1985 og 1986)		-102 163 070
+ Nettoordning, statleg betalt merverdiavgift (underkonto 1987)		298 203 406
ANDRE AVSTEMMINGSPOSTAR		
Spesifikasjon av andre avstemmingspostar		0
FORSKJELL MELLOM RESULTATFØRT OG NETTO TREKK PÅ KONSERNKONTO		20 846 017
Resultat av aktivitetar i perioden før avrekning med statskassa (konto 1999)		0
Sum endring i avrekna med statskassa		20 846 017

B) DIFFERANSEN MELLOM AVREKNA MED STATSKASSA OG MELLOMVÆRE MED STATSKASSA

	31.12.2021	31.12.2021	DIFFERANSE
	SPESIFISERING AV BOKFØRT AVREKNING MED STATSKASSA	SPESIFISERING AV RAPPORTERT MELLOMVÆRE MED STATSKASSA	
IMMATERIELLE EIGEDELAR, VARIGE DRIFTSMIDDEL OG FINANSIERING AV DESSE			
Immaterielle egedelar	230 772 096		230 772 096
Varige driftsmidler	1 397 028 535		1 397 028 535
Sum	1 627 800 631	0	1 627 800 631
FINANSIELLE ANLEGGSMIDDEL			
Investeringar i aksjar og andelar	14 000	0	14 000
Andre fordringar	42 750	0	42 750
Sum	56 750	0	56 750
OMLØPSMIDDEL			
Behaldningar av driftsmateriell	46 746 264	0	46 746 264
Kundefordringar	76 085 637	0	76 085 637
Andre fordringar	20 434 928	1 048 604	19 386 324
Sum	143 266 829	1 048 604	142 218 225
LANGSIKTIGE FORPLIKTINGAR OG GJELD			
Anna langsiktig gjeld	-139 184 505	-139 184 505	0
Sum	-139 184 505	-139 184 505	0
KORTSIKTIG GJELD			
Leverandørgjeld	-101 064 265	0	-101 064 265
Skuldig skattetrekk og andre trekk	-41 153 406	-42 172 642	1 019 236
Skuldige offentlege avgifter	-14 456 591	-1 348 465	-13 108 127
Avsette feriepengar	-87 033 378	0	-87 033 378
Mottatt forskotsbetaling	-17 182 532	0	-17 182 532
Anna kortsiktig gjeld	-42 510 006	-9 506 858	-33 003 147
Gjeld knytt til tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten	-166 931 266	0	-166 931 266
Sum	-470 331 444	-53 027 966	-417 303 478
Sum	1 161 608 262	-191 163 866	1 352 772 128

Mellomvære med statskassa er sett saman av kortsiktige fordringar og gjeld som etter økonomiregelverket er rapportert til statsrekneskapan (S-rapport). Avrekna med statskassa viser finansieringa av verksemda sine netto egedelar og gjeld.

NOTE 8

INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN

AVGIFTER OG GEBYR DIREKTE TIL STATSKASSA	31.12.2021	31.12.2020
Andre refusjonsinntekter	3 555 015	233 986
Sum avgifter og gebyr direkte til statskassa	3 555 015	233 986

Innkrevjingsverksemda vert presentert etter same prinsipp som dei er bokført, og er vist som ein resultatnøytral gjennomstrøymingspost i resultatrekneskapen.

NOTE9

TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN

	31.12.2021	31.12.2020
Tilskot til fiskerihamner - post 60	-161 098	-3 091 171
Tilskot til hamnesamarbeid - post 71	0	8 643 325
Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø - post 72 *	574 708	71 858 445
Tilskot effektive og miljøvennlege hamner - post 73	68 362 848	59 717 468
Tilskot til etatsmuseum - post 74	10 800 000	10 500 000
Sum tilskot til andre*	79 576 458	147 628 067

* Det er betalt ut tilskot til 20 ulike mottakarar i 2021 (38 ulike mottakarar i 2020)

Tilskotsforvaltning er presentert etter dei same prinsippa som dei er bokført, og er vist som ein resultatnøytral gjennomstrøymingspost i resultatrekneskapen.

GJELD VEDRØRANDE TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN	31.12.2021	31.12.2020
Tilskot til fiskerihamner - post 60	-	16 260 479
Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø - post 72	106 034 338	127 325 851
Tilskot effektive og miljøvennlege hamner - post 73	60 896 928	35 886 501
Sum gjeld tilskot til andre	166 931 266	179 472 831

NOTE 10

INVESTERINGAR I AKSJAR OG ANDELAR

	ERVERVS-DATO	TAL AKSJAR	EIGARDEL	STEMME-DEL	ÅRETS RESULTAT I SELSKAPET *	BALANSEFØRT EIGENKAPITAL I SELSKAPET *	BALANSEFØRT VERDI KAPITAL-REKNESKAP	BALANSEFØRT VERDI VERKSEMD-REKNESKAP
Aksjar								
Framsenteret Drift AS	12.02.2013	14	11,5%	11,5%	194 058	3 067 583	14 000	14 000
Balansført verdi 31.12.2021							14 000	14 000

* Siste avlagte årsrekneskap per 31.12.2020

NOTE 11

BEHALDNING AV DRIFTSMATERIELL

	31.12.2021	31.12.2020
ANSKAFFINGSKOST		
Driftsmateriell forsyningseininga - RFS	28 861 084	42 398 714
Navigasjonsutstyr - besøkssenter Alnes fyr	85 000	85 000
Driftsmateriell fartøy - RFS	17 800 180	10 130 810
Sum anskaffingskost	46 746 264	52 614 524

Det er gjort ei vurdering av ukurans av driftsmateriell på fartøy og eininga for reiarlag, fyr og sjømerke, og det er ingen varer som er vurdert som ukurante per 31.12.2021.

NOTE 12

KUNDEFORDRINGAR

	31.12.2021	31.12.2020
Kundefordringar til pålydande	79 241 995	79 409 972
Avsett til venta tap (-)	-3 156 357	-3 017 551
Sum kundefordringar	76 085 637	76 392 421

NOTE 13

OPPTENTE, IKKJE FAKTURERTE INNTEKTER / MOTTATT FORSKOTSBETALING

OPPTENTE, IKKJE FAKTURERTE INNTEKTER (FORDRING)	31.12.2021	31.12.2020
Andre inntektsperiodiseringar	0	0
Sum opptente, ikkje fakturerte inntekter	0	0

MOTTATT FORSKOTSBETALING (GJELD)	31.12.2021	31.12.2020
Losavgift, årsavgift	14 425 609	15 326 713
Sikkerheitsavgift, årsavgift	2 756 923	3 404 631
Sum mottatt forskotsbetaling	17 182 532	18 731 344

NOTE 14

ANDRE KORTSIKTIGE FORDRINGAR

	31.12.2021	31.12.2020
Forskotsbetalt løn	37 685	18 000
Reiseforskot	28 681	81 017
Personallån	212 118	354 467
Andre fordringar på tilsette	746 000	802 500
Forskotsbetalt leige*	3 912 201	1 367 455
Andre forskotsbetalte kostnader*	11 572 803	8 741 962
Andre fordringar	3 925 439	4 181 184
Sum andre kortsiktige fordringar	20 434 928	15 546 586

* I årsrekneskaper for 2020 var forskotsbetalt husleige (inkl. straum og andre kostnader lokaler), samt forskotsbetalt tilbringarteneste Buksér og Berging spesifisert på eigne linjer i note 14. For å tilpasse noteopplysningane til DFØ si oppstilling inngår desse kostnadane no på linja Forskotsbetalt leige og Andre forskotsbetalte kostnader.

NOTE 15

BANKINNSKOT, KONTANTAR OG LIKNANDE

	31.12.2021	31.12.2020
Kontantbeholdningar	0	24 073
Sum bankinnskot, kontantar og liknande	0	24 073



Direktør i DSB, Elisabeth Sørbøe Aarsæther, var gudmor då OV Hekkingen vart døyppt i Bergen 2. september 2021.
(Foto: Anders Røeggen/Kystverket)

NOTE 16 ANNA KORTSIKTIG GJELD

	31.12.2021	31.12.2020
Skuldig løn	-60 173	-100 939
Anna gjeld til tilsette	26 476 092	24 095 155
Pålopte kostnader*	10 926 275	17 348 598
Avstemningsdifferansar ved rapportering til statsrekneskapen	5 167 812	4 915 457
Sum anna kortsiktig gjeld	42 510 006	46 258 270

* I årsrekneskapen for 2020 vart det satt av kostnader knytt til flyovervaking og diverse sluttoppgjer spesifisert på eigne linjer i note 16. For å tilpasse noteopplysningane til DFØ si oppstilling inngår desse kostnadane no på linja Pålopte kostnader

* Det skal settast av for påkomne kostnader over kr 50 000 eks. mva. Dette gjeld både for mottatte, men enno ikkje behandla faktura og for påkomne kostnader sjølv om faktura ikkje er tatt i mot per 31.12. Per 31.12.2021 har vi mottatt faktura som overstig kr 50 000 på totalt 71,5 milliona kroner. Faktura som det ikkje er satt av for gjeld i hovudsak utbyggingsprosjektet innsegling Bodø, der vi er ueinige med leverandør om sluttoppgjer. Det er vurdert som lite truleg av Kystverket skal dekke krava frå leverandør.

NOTE 17 VAREKOSTNAD

	31.12.2021	31.12.2020
Innkjøp av driftsmateriell	122 375	119 936
Frakt, toll og spedisjon	15 168	56 917
Sum varekostnad	137 543	176 853

NOTE 18 ANNA LANGSIKTIG GJELD

	31.12.2021	31.12.2020
Førebels oppgjer "Server" (Assuranceforeningen)	130 000 000	130 000 000
Førebels oppgjer "Trans Carrier" (Gard P & I LTD)	4 500 000	0
Førebels oppgjer "Bukhta" (Assuranceforeningen)	4 684 505	0
Sum anna langsiktig gjeld	139 184 505	130 000 000

A-konto innbetalningar/førebels oppgjer frå forsikringsselskap knytt til oljevernaksjonar. Innbetalningar inntektsførast på det tidspunkt rettsprosessar er avslutta og endeleg oppgjer kan stadfestast.

NOTE 19 ANDRE LANGSIKTIGE FORDRINGAR

	31.12.2021	31.12.2020
Depositum (leilighet Trondheim)	42 750	42 750
Sum andre langsiktige fordringar	42 750	42 750

VEDLEGG 1

OVERSIKT OVER FARLEISTILTAK I 2021

(tal i millionar kroner)

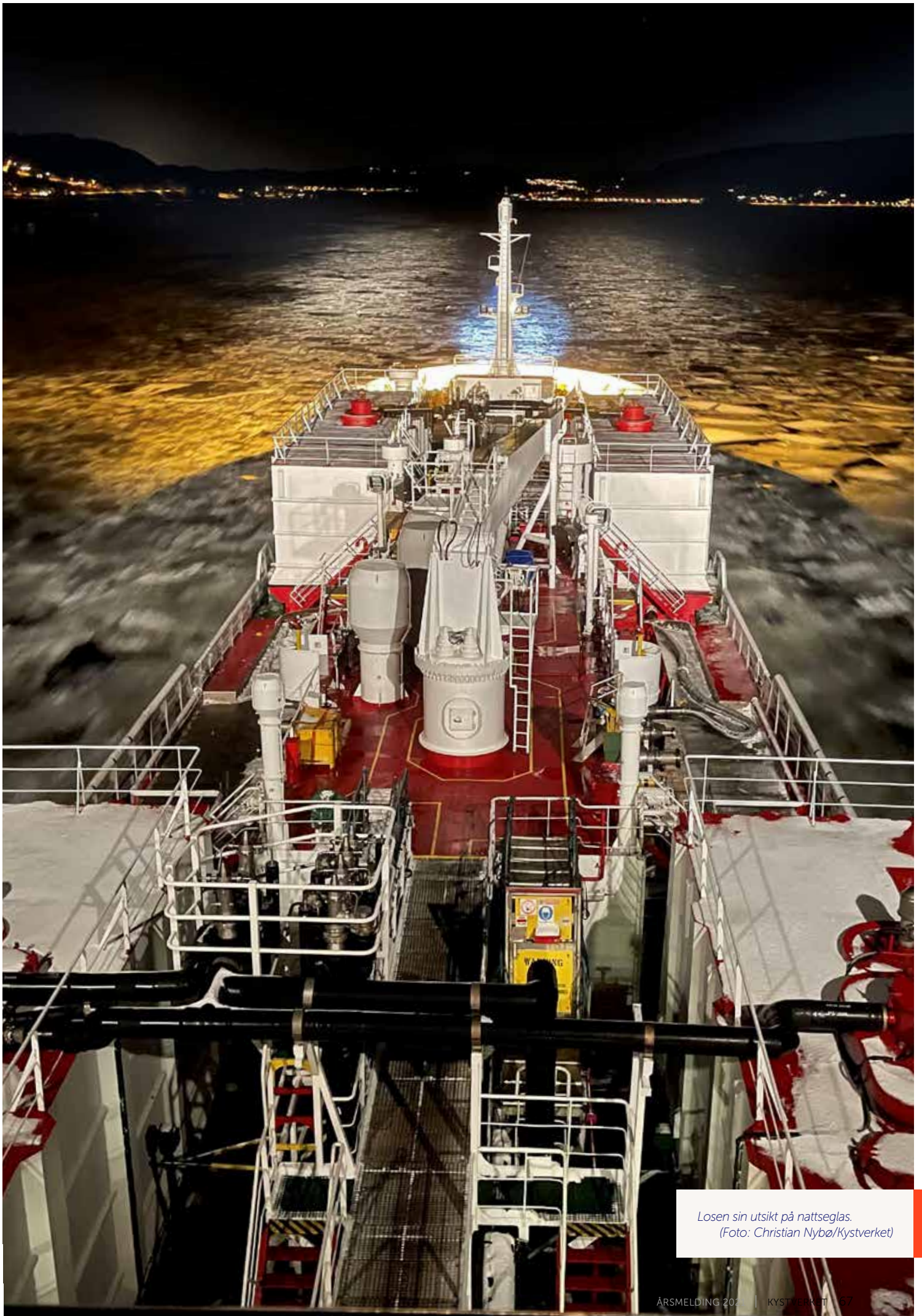
FARLEISTILTAK	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 01.01.21	ENDRING I KALKYLE	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 31.12.21	FULL-FØRINGS-GRAD I %	STATUS FRAMDRIFT	STATUS ØKONOMI	STATUS
Hammerfest Ren Havn	61	15	76	1%	Ei klage på anskaffingsprosessen forseinka oppstarten av prosjektet.	Kalkylen er auka med 15 mill. kr. på grunn av auka kostnader knytt til val av entreprenør og merking.	Gult grunna forsinka igangsetjing
Innsegling Leirpollen	131	0	131	14%	Tiltaket ligg i eit område med fleire verneområde og med faktorar som gjer prosjektet si gjennomføring utfordrande. Kystverket har tilrådd departementet å avslutte vidare utgreiing.		Raudt grunna usikler framdrift
Innsegling Bulandet	34	-2	32	45%	Prosjektet er noko forseinka, men ventast ferdig tidleg i 2022.		
Innsegling Grenland	90	1	91	75%	Prosjektet omfattar utdjuping og merking av farleia gjennom Kalvenløpet og Gamle Langesund. Utdjupinga er ferdig, men bygginga av fundament til merka er noko forseinka. Prosjektet vil vere ferdig i 2022.		Gult grunna forseinkingar
Innsegling Maurholen	29	-8	21	89%	Utdjupinga er ferdig og merking vil bli utført i 2022.		
Innsegling Bodø	175	8	183	93%	Prosjektet er ferdig. Ansvarsforholdet knytt til kollaps på ei spuntdeponicelle er ikkje avklart. Kystverket er stemna av entreprenør som meiner Kystverket er skuldig beløp utover inngått kontrakt. Kystverket har saksøkt ansvarleg prosjekterande for mogleg regresskrav om entreprenør får medhald.	Dei økonomiske konsekvensane av kollapsen er ikkje avklart. Omtvista beløp er om lag 45 mill. kr. ekskl. mva.	Gult grunna auka kostnader
Innsegling Farsund	46	-3	43	95%	Utdjupinga er ferdig. Betongfundament for merka er laga, men med vesentlege manglar. Kontrakt med entreprenør er heva og ny fundament skal etter planen utbetrast i 2022.		Gult grunna forseinkingar
Gjennomsegling Hjertøysundet	38	-2	36	100%	Prosjektet er avslutta.		
SUM	604	9	613	57%			

VEDLEGG 2

OVERSIKT OVER FISKERIHAMNETILTAK I 2021

(tal i millionar kroner)

FISKERI-HAMNETILTAK	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 01.01.21	ENDRING I KALKYLE	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 31.12.21	FULL-FØRINGS-GRAD I %	STATUS FRAMDRIFT	STATUS ØKONOMI
Breivikbotn	31	-2	29	87%	Prosjektet omfattar utdjuping av innseglinga til hamna og etablering av eit nytt hamneareal. Prosjektet er avslutta, men det manglar sluttokumentasjon frå entreprenør.	Etter plan.
Gjerdsvika	68	0	68	100%	Prosjektet omfattar utdjuping av innseglinga til hamna og etablering av to nye strandkantdeponi som skal brukast som næringsområde. Prosjektet er avslutta, og søknad om ferdigattest er sendt kommunen. Ferdigattest må ligge føre for vi kan fakturerer kommunen for deira del av deponiet.	Etter plan.
SUM	99	-2	97	93%		



Losen sin utsikt på nattseglas.
(Foto: Christian Nybø/Kystverket)



KYSTVERKET