

## Kystverkets porteføljeprioritering for 2023

### 1. Innledning

Kystverket viser til overordnet omtale av porteføljestyring og ordningen med årlig porteføljeprioritering i Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033* og Prop. 1 S (2021-2022) for Samferdselsdepartementet. Videre viser vi til brev fra Nærings- og fiskeridepartementet av 22. februar 2022 om nærmere føringer for framstilling av porteføljeprioriteringen. I tildelingsbrevet for 2023 til Kystverket er fristen for leveranse av porteføljeprioriteringen i 2023 satt til 2. mai. Denne oversendelsen utgjør Kystverkets besvarelse på oppdraget om årlig porteføljeprioritering i 2023.

### 2. Nærmere om porteføljen

Kystverkets portefølje av farvannstiltak defineres i stor grad av Nasjonal transportplan 2022-2033. I tabell 12.2 er alle farvannstiltak med investeringskostnad over 100 mill. kroner oppgitt. Det er i hovedsak disse tiltakene som inngår i Kystverkets portefølje. I tillegg til de navngitte tiltakene, består Kystverkets portefølje av en rekke mindre farvannstiltak. Disse er ikke navngitt i Nasjonal transportplan 2022-2033 og inngår følgelig ikke i porteføljeprioriteringen. Like fullt utgjør de en viktig del av Kystverkets samlede portefølje, ettersom de gir fleksibilitet i gjennomføringen av porteføljen og tillater at Kystverket kan gjennomføre større og tilpassede konkurranser i leverandørmarkedet. Kystverket kan i prinsippet også inkludere nye tiltak i porteføljeprioriteringen, dersom tiltakets lønnsomhet og modenhet tilsier det.

Kystverket viser til at flere av tiltakene som er navngitt i kap. 12.2 i NTP 2022-2033 allerede er igangsatt. Disse tiltakene er ikke inkludert i porteføljeprioriteringen. For ordens skyld er alle navngitte tiltak fra NTP 2022-2033 oppgitt i tabellen nedenfor, hvor det kommer frem hvilke tiltak som er inkludert i porteføljeprioriteringen for 2023.

Tabell: Status for navngitte tiltak fra kap. 12.2 fra NTP 2022-2033

Korr.	Tiltak	Status per 2023	Inkludert i porteføljeprioriteringen
1	Innseiling Borg havn	Under utførelse	Nei
3	Gjennomseiling Torsbergrenna	Ikke igangsatt	Ja
3	Innseiling Kragerø	Under utførelse	Nei
4	Stad skipstunnel	Under utførelse	Nei
4	Gjøvsund fiskerihavn (forskuttering)	Under utførelse	Ja
4	Fosnavåg fiskerihavn (forskuttering)	Ikke igangsatt	Ja
4	Røyrasundet - Svædet	Ikke igangsatt	Ja
7	Mo i Rana	Ikke igangsatt	Ja
8	Andenes fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Røst fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Gamvik fiskerihavn (forskuttering)	Under utførelse	Ja
8	Kamøyvær fiskerihavn (forskuttering)	Under utførelse	Ja
8	Innseiling Senjahopen (forskuttering)	Under utførelse	Ja
8	Engenes fiskerihavn (forskuttering)	Under utførelse	Ja
8	Vardø fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Årviksand fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Kjøllefjord fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Værøy fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Innseiling Leirpollen	Ikke igangsatt	Ja
8	Svolvær-Raftundet	Under utførelse	Nei
8	Bognes-Tjeldsundet-Harstad	Under utførelse	Nei

### Om kostnadsvekst og påvirkning på porteføljen

Det har vært en betydelig kostnadsvekst de siste årene. Kystverket vil trekke fram to implikasjoner dette gir for porteføljeprioriteringen. For det første stiger investeringskostnaden på de navngitte tiltakene som inngikk i porteføljeprioriteringen for 2022. Gitt utilstrekkelig prisjusterte rammer, vil det medføre en generell forsinkelse i realiseringen av porteføljen.

For det andre har flere tiltak som fram til nylig har vært regnet som mindre farvannstiltak, nå overskredet terskelen på 100 mill. kroner for å bli navngitt i Nasjonal transportplan. Disse tiltakene inngår dermed i porteføljeprioriteringen, ettersom terskelen ikke er justert i takt med prisutviklingen. Selv om tiltakene ikke var navngitt i Nasjonal transportplan 2022-2033, er de en viktig del av Kystverkets samlede portefølje. Videre viser vi til at tiltakene er definert som navngitte farledstiltak i Kystverkets leveranse på prioriteringsoppdraget fra 31. mars. Tabellen nedenfor gir en oversikt over de aktuelle tiltakene. Bømlo fiskerihavn er også inkludert i tabellen. Prosjektet er et forskutteringsprosjekt som Kystverket har overtatt ansvaret for i forbindelse med tilbakeføringen av ansvaret for statlige fiskerihavner.

Tabell: «Nye» tiltak med investeringskostnad over 100 mill. kroner (mill. kroner)

Korridor	Tiltak	Investeringskostnad
1	Innseiling Halden*	99
1	Håøya vest / Drøbakundet	109
3	Feistein-Tungenes	110
4	Bømlo fiskerihavn	164
4	Innseiling Haugesund	101
4	Mortingbåen	105
4	Innseiling Florø	114
4	Florø-Frøysjøen	116
4	Skatestraumen-Fåfjorden-Vågsfjorden-Måløy sør	147

\* Investeringskostnaden vil overstige terskelen ved omregning til 2024-kroner, og er derfor inkludert.

### 3. Nærmere om leveransen

Kystverkets vurdering av gjennomføringsrekkefølge av tiltakene i porteføljen baseres på definerte føringer og kriterier. Overordnet blir tiltakene i porteføljen kategorisert etter modenhet. Deretter blir tiltakene innad i hver modenhetskategori prioritert etter de aktuelle kriteriene, som er samfunnsøkonomisk lønnsomhet, ikke-prissatte virkninger og vurdering av usikkerhet. Om prioriteringen avviker fra disse prinsippene, skal Kystverket begrunne dette eksplisitt.

### Om pågående analysearbeid og grunnlaget for Nasjonal transportplan 2025-2036

I føringene fra departementet av 22. februar 2022 oppgis det at Kystverket skal sørge for at de samfunnsøkonomiske analysene er tilstrekkelig oppdatert når porteføljeprioriteringen leveres. Departementet oppgir at for prosjekter hvor det ikke har skjedd særlige endringer i forutsetninger eller prosjektomfang vil en ren teknisk oppdatering av analysen være tilstrekkelig. Ved større endringer oppgir departementet at det normalt bør utføres ny og fullstendig beregning av virkninger og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Kystverket viser til leveransen av prioriteringsoppdraget til Nasjonal transportplan 2025-2036, som ble levert til Nærings- og fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet 31. mars 2023. Til grunn for denne leveransen har Kystverket gjort nye analyser og utredningsarbeid. Dette arbeidet fortsetter fram til den oppdaterte leveransen i oktober 2023. Det er gjort nye vurderinger av investeringskostnader for store deler av farvannsporteføljen. Det er gjennomført nye

samfunnsøkonomiske analyser og nyttevurderinger av alle farvannstiltak med investeringskostnad over 25 mill. kroner. Disse analysene inngår i det faglige grunnlaget for prioriteringene i både prioriteringsoppdraget og porteføljeprioriteringen. Alle analysene er utført av Kystverkets egne ressurser, gjennom avdeling for transportplanlegging og mobilitet. Vi viser til leveransen på prioriteringsoppdraget for mer informasjon om den metodiske tilnærmingen.

Det er også gjennomført nye nautiske risikoanalyser for en rekke tiltak. Samlet innebærer dette vesentlige endringer i kostnader og nytte, sammenlignet med leveransen av årlig porteføljeprioritering for 2022. Beregningene av nytten i porteføljen har endret seg markant, på bakgrunn av nye vurderinger av endringer i verdsatt risiko. De nye anslagene på investeringskostnad og beregning av nytte som ligger til grunn for leveransen på prioriteringsoppdraget, er også lagt til grunn for leveransen av porteføljeprioriteringen for 2023.

#### Generelt om usikkerhet i porteføljen

I departementets føringer for fremstilling av porteføljeprioritering bes det om at det gjøres vurderinger av usikkerhet i sentrale forutsetninger for tiltakene og den tilhørende samfunnsøkonomiske analysen. Alle samfunnsøkonomiske analyser bygger på forutsetninger og data det er knyttet usikkerhet til. Det er derfor viktig å vurdere usikkerheten rundt de mest sentrale forutsetningene og data for å se hvor sterke resultatene er for mulige endringer i disse.

For å vurdere denne usikkerheten gjennomføres det følsomhetsanalyser knyttet til sentrale parametere i analysene (med +/- 20 prosent), knyttet til investeringskostnader, drifts- og vedlikeholdskostnader, trafikkgrunnlag og ulykkesrisiko.

Det er ofte knyttet usikkerhet til forventede investeringskostnader. På tidspunkt ved beregning av kostnadsanslaget har man ikke full informasjon om prosjektet. Det kan blant annet være usikkerhet i prisutvikling på anleggskomponenter, usikkerhet i entreprenørmarkedet og usikkerhet rundt prosjekteringen. Ved prosjektets igangsettelse kan man også avdekke kostnadsøkende faktorer som for eksempel dårlige grunnforhold eller forurensede sedimenter som må deponeres.

Trafikkgrunnlaget er en sentral parameter i samfunnsøkonomiske analyser siden trafikkgrunnlaget er drivkraften på nyttesiden. Trafikkgrunnlaget driver spesielt vurdering av ulykkesrisikoen, og begge elementer vil naturlig ha usikkerhet ved seg utover i analyseperioden. Trafikkgrunnlaget framskrives i tråd med grunnprognoser som ligger til grunn for Nasjonal transportplan. Også disse har en usikkerhet ved seg, jf. omtale av dette i leveransen på prioriteringsoppdraget.

Kystverket viser til at det kun er tiltak/prosjekt over 100 mill. kroner som inkludert i porteføljeprioriteringen. Større investeringsprosjekter/tiltak vil alltid være beheftet med en generell usikkerhet, knyttet til kostnadsutvikling og trafikkgrunnlag. I denne leveransen har vi derfor valgt å synliggjøre usikkerheten for tiltak/prosjekt som går ut over denne generelle usikkerheten. I leveransetabellen vil det for de aktuelle tiltakene stikkordsmessig være oppgitt særlig usikkerhet knyttet til kostnads- og nyttevirksomheter. I kap. 5 er denne særlige usikkerheten forklart nærmere under omtalen av de aktuelle tiltakene/prosjektene.

#### **4. Årlig porteføljeprioritering for 2023**

Kystverket porteføljeprioritering for 2023 er vedlagt. Tabellen viser de aktuelle tiltakene kategorisert etter modenhet, og hovedsakelig prioritert etter lønnsomhet. Der det er aktuelt er utviklingen i kostnader og nytte sammenlignet med Nasjonal transportplan 2022-2033 synliggjort. I tillegg oppsummerer tabellen i stikkordsform vurderinger av ikke-prissatte virkninger og usikkerhet. En utvidet omtale av disse forholdene finnes i kap. 5, hvor alle tiltak er gitt en nærmere beskrivelse.

#### 4.1. Forklaring av prioriteringstabellen

Det er nødvendig å forklare innholdet i prioriteringstabellen nærmere, for å klargjøre hvordan informasjonen i leveransen skal forstås.

##### Prioritering

Kolonnen «*Prioritet 2023*» viser prioriteringen av tiltak/prosjekt i årets leveranse. Kolonnen «*Prioritet 2022*» viser prioriteringen av tiltaket/prosjektet i fjorårets leveranse. Det er lite hensiktsmessig å sammenligne disse tallene, ettersom det har kommet til en rekke nye tiltak, men de er inkludert for å gi et helhetlig bilde. Rekkefølgen av tiltak i kombinasjon med endringen i kategoriseringen av modenhet gir et bedre bilde av tiltakets/prosjektets endring i prioritet fra fjorårets leveranse.

##### Modenhet

I leveransen har vi lagt til grunn følgende forståelse av de ulike fargekategoriene for modenhet:

- **Grønn** - tiltak som er klare for oppstart/utlysning: Grønt indikerer at tiltaket er ferdig utredet, planlagt og optimalisert, og dermed klart for igangsetting innen kort tid.
- **Gul** – tiltak under planlegging: Gult indikerer at tiltaket kan være ferdig utredet, planlagt og optimalisert og klart for igangsetting/utlysning innen om lag to år.
- **Rødt** – tiltak under utredning: Rødt indikerer at det vil kreve mer enn to år for å utrede, planlegge og optimalisere et tiltak, før tiltaket er klart for igangsetting/utlysning.

I fjorårets leveranse var de aller fleste tiltakene/prosjektene vurdert med gul modenhet. I årets leveranse blir det en mer naturlig fordeling av tiltakene på modenhetskategoriene, ettersom vi definerer modenhet noe annerledes. Vi viser til at for forskutteringsprosjektene så er definisjonen av modenhetskategoriene annerledes enn for de øvrige tiltakene. Disse prosjektene regnes som grønne dersom de er under utførelse, gule dersom vi forventes at de igangsettes innen to år og røde dersom vi forventer at de vil igangsettes etter mer enn to år.

Kolonnen «*Per mai 2023*» angir vår vurdering av modenhet for tiltakene/prosjektene i porteføljen, og er dermed en av de mest sentrale vurderingene i porteføljeprioriteringen. Kolonnen «*Endring fra i fjor*» angir endringen i modenhetskategori sammenlignet med fjorårets leveranse. Grønn pil viser at tiltaket/prosjektet har «rykket opp» i modenhetshierarkiet og rød pil viser et tilsvarende «nedrykk». Gul pil viser at tiltaket/prosjektet befinner seg innen samme modenhetskategori som i fjorårets leveranse. Denne kolonnen angir også de tiltakene som er nye i årets porteføljeprioritering.

Kolonnen «*Prognose per mai 2024*» angir vår vurdering av tiltakenes/prosjektene antatte modenhet i mai 2024. Det er altså vår vurdering av modenhet ved neste års leveranse av porteføljeprioriteringen. Videre utvikling i modenhet er et viktig kriterium i Kystverkets prioritering av tiltak/prosjekt.

##### Lønnsomhet

Tiltakenes/prosjektene lønnsomhet, definert som netto nåverdi per budsjettkrone (NNB), er oppgitt i kolonnen «*NNB*». Det er de samfunnsøkonomiske analysene som er gjort i forbindelse med grunnlaget for Nasjonal transportplan 2025-2036 som er benyttet. For enkelte av tiltakene/prosjektene er det ikke gjort vurderinger av lønnsomhet. Dette gjelder blant annet forskutterings- og fiskerihavneprosjektene, utenom Andenes fiskerihavn. Kolonnen «*Endring fra NTP*» angir endring i NNB for tiltakene/prosjektene siden Nasjonal transportplan 2022-2033.

##### Kostnader

Kolonnen «*Prognose*» angir tiltakenes/prosjektene prognose for sluttkostnad. Kostnadene er oppgitt i 2023-kroner. Kolonnen «*Endring fra NTP*» angir endringen i kostnader sammenlignet med

Nasjonal transportplan 2022-2033. Kystverket viser til at det her er endringen i nominelle kroner som er oppgitt. Med tanke på den store prisveksten de senere årene, vil derfor endringen sammenlignet med kostnadene i Nasjonal transportplan synes større enn den reelt sett er.

#### Ikke-prissatte virkninger

I kolonnen «Ikke-prissatte virkninger» er det brukt følgende kategorisering:

- + / - Liten positiv/negativ virkning
- ++ / -- Middels positiv/negativ virkning
- +++ / --- Stor positiv/negativ virkning

#### Usikkerhet

Kolonnene «Kostnadsvirkninger» og «Nyttevirksomheter» angir stikkordsmessig usikkerheten knyttet til et tiltaks/prosjekts kostnads- og nyttevirksomheter. Ut over dette viser vi til at usikkerhet er omtalt generelt i kap. 3, samt for hvert aktuelle tiltak i kap. 5.

#### Fullfinansiert i første planperiode

Kolonne «Fullfinansiert i første planperiode» angir hvorvidt et tiltak/prosjekt er planlagt fullfinansiert i første planperiode i Nasjonal transportplan 2022-2033. Det vil si at tiltaket/prosjektet ifølge transportplanen skal kunne være ferdigstilt innen 2027. Føringer fra departementet er at tiltak/prosjekt som er fullfinansiert i første planperiode i utgangspunktet skal prioriteres først for utførelse, alt annet likt. Det er to år siden transportplanen ble lagt fram og behandlet av Stortinget, og Kystverkets portefølje har endret seg. Derfor er det prioriterte tiltak i porteføljen som ikke er fullfinansiert i første planperiode i NTP 2022-2033. Som omtalt over er det en rekke tiltak som inntil nylig var regnet som mindre farvannstiltak. Disse har nå oversteget terskelen på 100 mill. kroner, og navngis derfor i porteføljeprioriteringen. Disse tiltakene/prosjektene er markert med to stjerner i denne kolonnen.

#### 4.2. Endringer i modenhet sammenlignet med fjorårets leveranse

Departementet har avklart at porteføljeprioriteringen skal vise endringer i rekkefølge i forhold til fjorårets leveranse, og at Kystverket på en transparent måte begrunner endringer. Kystverket mener at endringer i modenhet er et bedre mål på endringer i porteføljen enn selve endringen i rekkefølge. Dette på bakgrunn at det har kommet til en rekke nye tiltak i porteføljeprioriteringen, jf. omtale i kap. 2, som endrer på tiltakenes rekkefølge sammenlignet med fjorårets leveranse. De nye tiltakene har ulik modenhetskategori og er markert i leveransetabellen, samt i egen tabell i kap. 2. Nedenfor har vi delt inn tiltakene etter hvorvidt de har blitt mer eller mindre modne siden fjorårets leveranse.

#### Tiltak/prosjekt som har blitt mer modne

Mo i Rana er kategorisert med grønn modenhet, kontra gul modenhet i fjorårets leveranse. Tiltaket regnes som tilsvarende klart til utlysning/oppstart. Videre er seks forskutteringsprosjekter kategorisert med grønn modenhet. Med unntak av Bømlo fiskerihavn, som er et nytt tiltak i porteføljen, var de øvrige forskutterings-prosjektene kategorisert med gul modenhet i fjorårets leveranse. Forskutteringsprosjektene vurderes som modne i den forstand at kommunene er i ferd med å ferdigstille arbeidene, og at Kystverket med dette kan iverksette prosessen med tilbakebetaling for de aktuelle prosjektene.

Det er Kystverkets vurdering at forskutteringsprosjektene, med unntak av Fosnavåg havn, i utgangspunktet burde holdes adskilt fra de ordinære tiltakene/prosjektene i porteføljeprioriteringen. Prosjektene er reelt sett allerede igangsatt eller gjennomført, og det er ikke mulig for Kystverket å påvirke utførelsen av prosjektene. Dette er regulert gjennom enkeltvis avtaler med de aktuelle kommunene. Kystverket er også avtalemessig forpliktet til å prioritere ressurser til prosjektene.

Prosjektene er likevel inkludert i porteføljeprioriteringen på bakgrunn av at departementet etterspurte dette i fjor.

#### Tiltak/prosjekt som har blitt mindre modne

Forskuttering av Fosnavåg havn er kategorisert med rød modenhet, kontra gul modenhet i fjorårets leveranse. Endringen skyldes forsinkelser i prosjektet, på grunn av vansker med å avklare godkjent område for sjøbunnsdeponi. Havne- og farledsprosjektet i Longyearbyen er kategorisert med rød modenhet, kontra gul modenhet i fjorårets leveranse. Det er uklart hvilket prosjekt som skal planlegges i Longyearbyen. Prosjektet inkluderes i porteføljeprioriteringen kun på bakgrunn av at prosjektet er prioritert i Nasjonal transportplan 2022-2033. De samme vurderingene gjelder Innseiling Leirpollen, hvor det opphavelige prosjektet ikke har vist seg mulig å gjennomføre.

Røst, Værøy og Årviksand fiskerihavn er kategorisert med rød modenhet, kontra gul modenhet i fjorårets leveranse. Endringen i modenhet skyldes en endring hvordan Kystverket definerer modenhetskategoriene. Kystverket mener rød modenhet er en mer realistisk vurdering av disse prosjektene, ettersom det vil kreve mer enn to års utredning, planlegging og optimalisering før disse prosjektene er klare for utlysning.

#### 4.3. Begrunning for avvik fra prioritering etter NNB

Kriteriene for porteføljeprioritering tilsier at tiltakene innenfor hver modenhetskategori skal rangeres etter lønnsomhet (NNB). I enkelte tilfeller vil Kystverkets prioritering avvike fra dette, blant annet på grunn av usikkerhet og antakelser av videre utvikling av modenhet i tiltakene/prosjektene. For disse tilfellene har departementet gitt føringer om at Kystverket skal begrunne prioriteringen eksplisitt.

#### Tiltak/prosjekt med grønn modenhet

For tiltakene/prosjektene som er definert med grønn modenhetskategori, er det ingen avvik fra prioritering etter NNB.

#### Tiltak/prosjekt med gul modenhet

For tiltakene/prosjektene som er definert med gul modenhetskategori, er det flere avvik fra prioritering etter NNB. Innseiling Florø og Andenes fiskerihavn er alle prioritert høyere enn Gjennomseiling Torsbergrenna, til tross for at sistnevnte har høyere NNB enn de førstnevnte. Prioriteringen av Innseiling Florø og Andenes fiskerihavn over de andre tiltakene/prosjektene med gul modenhet er først og fremst begrunnet i en vurdering av utvikling i modenhet. Disse tre tiltakene/prosjektene antas å være klare for utlysning i 2024, og vil dermed være kategorisert med grønn modenhet. Kystverket har lagt vekt på dette i prioriteringen. Det er også flere positive ikke-prissatte virkninger i Andenes fiskerihavn. Gjennomseiling Torsbergrenna, som antas å være klar for gjennomføring først i 2025, er beheftet med usikkerhet knyttet til deponiløsning.

Den videre prioriteringen av tiltak/prosjekt med gul modenhet prioriteres etter NNB. Kjøllefjord og Vardø fiskerihavn mangler anslag på NNB. Det pågår et arbeid med samfunnsøkonomiske analyser av disse tiltakene som etter planen skal inkluderes i Kystverkets oppdaterte leveranse av prioriteringsoppdraget i oktober. Kystverket antar, med en generell grad av usikkerhet, at disse tiltakene kan være klare for utlysning innen et par år.

#### Tiltak/prosjekt med rød modenhet

For tiltakene/prosjektene som er definert med rød modenhetskategori, er det tilsvarende avvik som under gul modenhetskategori. Skatestraumen-Fåfjorden-Vågsfjorden-Måløy og Florø-Frøysjøen er prioritert høyere enn Innseiling Halden, til tross for at sistnevnte har vesentlig høyere NNB enn de førstnevnte. Årsaken er todelt. For det første antar vi at Skatestraumen-Fåfjorden-Vågsfjorden-Måløy og Florø-Frøysjøen vil bli mer planmessig modne i løpet av 2023, slik at de kan defineres med gul

modenhet ved årets slutt. For det andre er Innseiling Halden beheftet med stor usikkerhet, knyttet til aksept fra svenske myndigheter til å utføre tiltak i området. Kystverket har vektlagt dette i prioriteringen. Kystverket vurderer at også forskutteringsprosjektet av Fosnavåg havn vil modnes i løpet av året, etter at Herøy kommune har fått utsatt frist til å regulere et godkjent sjøbunnsdeponi. Også dette prosjektet prioriteres høyere enn Innseiling Halden, på bakgrunn av denne antatte utviklingen i modenhet.

For Røst, Værøy og Årviksand fiskerihavn er investeringskostnad og nytte fremdeles ukjent, og tiltakene/prosjektene er dermed prioritert etter tiltak/prosjekt hvor disse størrelsene er kjent, som Innseiling Halden.

Håøya vest / Drøbak er prioritert lavere enn beregningene enn nytte skulle tilsi, og under fiskerihavnetiltakene med rød modenhet, grunnet den store usikkerheten som er knyttet til tiltaket. Dette gjelder den store negative ikke-prissatte virkningen for kulturminner.

Innseiling Leirpollen er prioritert sist i porteføljen, ettersom det på nåværende tidspunkt ikke er utarbeidet en tiltaksbeskrivelse, samt at det mangler anslag på investeringskostnad og nytte. Kystverket arbeider med å utarbeide en tiltaksbeskrivelse som vil sendes departementet i oktober.

## **5. Nærmere omtale av de aktuelle tiltakene**

Nedenfor gis det en kort omtale av hvert tiltak, i prioritert rekkefølge og sortert etter modenheitskategori. Kystverket viser til leveransen på prioriteringsoppdraget fra 31. mars, hvor det er utarbeidet supersider for flere av tiltakene som nevnes nedenfor.

### **5.1. Tiltak som er klare for oppstart (grønn kategori)**

Kategorien omfatter tiltak/prosjekt som er klare for oppstart/utlysning. Tiltaket er ferdig utredet, planlagt og optimalisert, og dermed klart for igangsetting innen kort tid.

#### *Mortingbåen (Kinn kommune)*

Mortingbåen ligger midt i hovedleden vest for Florø. Grunnen ligger i et trafikkert kryss. Her er det stor gjennomgangstrafikk i retning nord/sør som går på begge sider av Mortingbåen, samtidig som det er stor trafikk til og fra Florø. Området er en flaskehals for større fartøy innaskjærs. Videre utgjør grunnen en risiko for skipstrafikken i området. Tiltaket innebærer utdyping av Mortingbåen og fire omkringliggende grunner til sikker dybde for fartøy som trafikkerer området.

Usikkerhet: Ut over generell usikkerhet knyttet til kostnader og trafikkgrunnlag, omtalt i kap. 3, er det ingen særlige usikkerheter knyttet til dette tiltaket.

#### *Innseiling Mo i Rana (Rana kommune)*

Innerst i Ranafjorden ligger Mo i Rana hvor flere store eksportrettede industriaktører er lokalisert. Leden inn til Mo i Rana har god dybde og selve havna er naturlig skjermet for stor bølgepågang. Havneområdet utenfor den offentlige Toraneskaia mangler dybde og setter begrensninger for en effektiv drift. For skip med dypgående over 5,5 meter, må en vente på flo før en kan anløpe kaianlegget. Store industrietableringer på Mo i Rana krever større dybde og regularitet enn det havna kan tilby i dag. Målet med statens tiltak er å øke fremkommelighet og regularitet ved ferdsel inn til den offentlige kaia i Mo i Rana havn.

Tiltaket som Kystverket planlegger for havnen i Mo i Rana i samarbeid med Rana kommune går ut på å utdype områdene foran Toraneskaia og den planlagte nyetablerte dypvannskaia ved Langneset. Tiltaket innebærer etablering av deponi for forurensede sedimenter. Det skal så etableres dypvannskai på deponiet. Tiltaket inkluderer også etablering av nye navigasjonsinstallasjoner.

Usikkerhet: Usikkerhetene i tiltaket er knyttet til både ventetid og trafikkutvikling. Til førstnevnte er usikkerheten knyttet til hvor stor den reelle ventetiden for fartøyene er, og dermed nytten av tiltaket. Til sistnevnte er usikkerheten knyttet til forventninger om økt godsvolum, blant annet knyttet til etablering av batterifabrikk og økt omfang av containertransport.

#### Forskutteringsprosjekter (Senja, Nordkapp, Giske, Gamvik, Ibestad og Bømlo kommuner)

Forskuttering av Innseiling Senjahopen, Kamøyvær fiskerihavn, Gjøvsund fiskerihavn, Gamvik fiskerihavn, Engenes fiskerihavn og Bømlo fiskerihavn i hhv. Senja, Nordkapp, Giske, Gamvik, Ibestad og Bømlo kommuner er vurdert som klare for tilbakebetaling, og det gis ingen ytterligere omtale av prosjektene her.

Usikkerhet: For forskutteringsprosjektene er all økonomisk risiko plassert hos de aktuelle kommunene.

#### 5.2. Tiltak under planlegging (gul kategori)

Kategorien omfatter tiltak under planlegging. Tiltaket kan være ferdig utredet, planlagt og optimalisert og klart for igangsetting/utlysning innen om lag to år.

#### Innseiling Florø (Kinn kommune)

Dagens innseiling til Florø med dybden på -16 meter legger begrensninger på hvilke rigger som kan anløpe verftet i Florø. Dagens dybdebegrensninger i farvannet fører til at verftet i Florø ikke kan ta imot de største riggene. Utfordringene tiltar fordi riggene blir stadig større. Trenden for kortere verftsopphold, hvor seilingsdistansen spiller en enda større rolle, ser ut til å øke. Tiltaket innebærer utdyping av flere områder for å gi tilstrekkelig bredde og dybde over en strekning på 3,2 kilometer. Tiltaket omfatter også nye navigasjonsinstallasjoner.

Usikkerhet: For dette tiltaket er usikkerheten knyttet til logistikkostnader for næringslivet, nærmere bestemt hvorvidt tiltaket vil utløse mer konkurransekraft i riggmarkedet.

#### Andenes fiskerihavn (Andøy kommune)

Andenes havn er skjermet mot storhavet av et omfattende moloanlegg. Innenfor moloene er det i dag store arealer som verken er seilbare, opparbeidet eller tilrettelagt for næringsutvikling. Strøm, bølger og drag gjør at det er vanskelig å ferdes mellom havnedelene og det er svært urolig å ligge ved kaiene i østre havn. I innseilingen i øst er det oppgrunning på grunn av sandvandring i området.

Målet med tiltaket er å oppnå en tryggere innseiling til Andenes havn og sikre fremkommeligheten inn til havnen og mellom havnedelene slik at det ikke blir nødvendig å ta seg rundt havnen på utsiden ved dårlige forhold. Tiltaket skal også bedre roligheten i havna, liggeareal og legge til rette for økt næringsaktivitet.

Prosjektet er sammensatt av flere tiltak for å sørge for en roligere, mer tilgjengelig og tryggere havn. De ytre moloene forlenges for å forbedre skjerming av havna og innseiling. Innseilingen og store deler av havnen utdypes til ulike dybder for å sikre tilstrekkelig seilingsdybde, manøverareal og dybde i liggehavn. Etablering av moloer i vestre havn samt masseutfylling skal redusere drag i havna. Overskuddsmasser skal benyttes til utfylling for å opprette nye landarealer som kan utvikles til næring.

Usikkerhet: Usikkerheten er knyttet til forutsetningene som er lagt til grunn for beregning av produktivetsforbedringene for næringslivsaktørene i det aktuelle området.

#### Gjennomseiling Torsbergrenna (Porsgrunn, Skien og Bamble kommuner)

Innseilingen via Torsbergrenna ved Herøya Industripark i Porsgrunn er grunn, strømuttsatt og har redusert manøvreringsrom. Bruken av kaianleggene er utfordrende. Forholdene er i noen tilfeller begrensende for aktørene. Det er blant annet behov for bruk av taubåt for å trekke fartøyet ut fra kai og deretter akterover før fartøyet kan snu. Kun mindre fartøy under 200 meter kan i dag anløpe kaianleggene. Det største problemet for brukerne av kaianleggene er begrensningene på dyptgående. Fartøyene som anløper kaianleggene, kan ikke laste til potensielt dyptgående. Dette fører til høyere fraktrater og konkurranseulempe for bedrifter i området. Dagens begrensninger i farleden hindrer effektiv utnyttelse av eksisterende skip og begrenser muligheten for større skip.

Tiltaket som Kystverket planlegger innebærer utdyping av farvannet i Torsbergrenna og etablering av strandkantdeponi i Gunnekleivfjorden til landvinning i regi av Herøya Industripark. Innseilingen vil få ny sjømerking.

Usikkerhet: Usikkerhetene i tiltaket er knyttet til både deponiløsning og logistikkostnader for næringslivet. Til førstnevnte er usikkerheten knyttet til samarbeid om mottak av masser til Herøya industripark i Gunnekleivfjorden. Til sistnevnte er det usikkerhet rundt økt lastekapasitet ved overgang fra små til store lastefartøy.

Kostnadsanslaget for tiltaket er redusert vesentlig fra tidligere beregninger. Hovedårsaken til kostnadsutviklingen er at vi har vurdert andre metoder for mudringen som medfører vesentlig kortere gjennomføringstid med tilhørende reduksjon i kostnadene. Metoden forutsetter at planlagt deponiløsning får tilstrekkelig kapasitet til å ta imot store mengder mudringsmasser på kort tid.

#### Røyrasundet til Svædet (Herøy og Ulstein kommuner)

Hovedleden fra Røyrasundet til Svædet er stedvis grunn, trang, svingete og tett trafikkert. Området vest av Torvikholmen er særlig ulykkesutsatt. Grunner i området gjør at trafikken må gå i en krapp sving fra Røyrasundet rundt Hatløya, som kan føre til at motgående trafikk oppdages sent. Vest for grunnene, på Leinøya, ligger Herøyterminalen. Inn- og utseilinger fra terminalen fører til utstrakt fletting av trafikk i et allerede smalt og svingete område. Dette kan resultere i kurskonflikt mellom fartøy og venteproblematikk. Manøvrering lenger nord langs hovedleden ved Flø og billeden mot Rundafjorden, anses som utfordrende på grunn av eksponering for krapp sjø inn fra Norskehavet. Langs hovedleden er det dessuten stedvis dårlig radarland og en rekke grunner som gjør passasjen smal.

Det er behov for å redusere ulykkesrisikoen og å bedre fremkommeligheten i farleden. De trafikale utfordringene i dette farvannsområdet har ledet fram til det valgte løsningskonseptet. I farleden mellom Røyrasundet og Svædet er det planlagt utdyping av flere grunner og etablering av nye navigasjonsinnretninger. Hovedleden skal bl.a. flyttes fra dagens plassering vest for Torvikholmen til Skinnabrokleia.

Usikkerhet: For dette tiltaket er det usikkerhet rundt trafikkvolum. Dette omhandler usikkerhet knyttet til flytting av trafikk i forbindelse med Stad skipstunnel.

#### Innseiling Haugesund (Haugesund og Karmøy kommuner)

Farleden gjennom Karmsundet begrenses i sør av Karmsund bro som har en seilingshøyde på 46 meter. Grunna ved Trollholmen vest for Vibrandsøy, begrenser størrelsen på rigger og spesialfartøy som kan anløpe Aibel i Haugesund. Nord for Haugesund er det flere grunner i Skårerenne som utgjør en risiko i innseilingen. Farvannet ved Skårerenne er utfordrende å seile i for de største cruiseartøyene som anløper Haugesund fra nord.

Tiltakspakken består av utdyping og etablering av nye navigasjonsinnretninger i en farledsstrekning på 3,6 km. Det er behov for å forbedre fremkommeligheten og redusere risikoen for grunnstøtinger og kollisjoner i nordlig innseiling til Haugesund. Dette løses ved å øke dybden og bredden samt forbedre navigasjonsmerkingen i farvannet. Uten dybde- og breddebegrensningen ved Trollholmen, vil kranfartøy i større grad kunne anløpe Haugesund, løfte plattformmodul ombord og seile mot Nordsjøen uten omlasting. Ved å utdype grunnene ved Kråkeflua vil man på et tidligere tidspunkt enn i dag ha mulighet for å legge fartøyene på kurs inn mot Osnesgavlen, og dermed oppnå en sikrere seilas.

Usikkerhet: For dette tiltaket er usikkerheten knyttet til logistikkostnader for næringslivet. Usikkerheten er knyttet størrelsen på næringslivets besparelser knyttet til mer effektiv riggdrift.

#### Kjøllefjord fiskerihavn (Lebesby kommune)

Tungsjø fra vest til nord dreier inn i havna og rammer nordsiden, men reflekterer også over til sørsiden av havnebassenget. Vind fra vest til nord-vest tar også godt på nordsiden. Vindskapte bølger har mindre energi enn havdønninger og skaper ikke like mye refleksjon til sørsiden. Under sterke vinder vil også sjøtrafikken være redusert av naturlige årsaker. Tungsjø er et større problem da dette også kan inntreffe på vindstille dager med mye sjøtrafikk.

I havnebassenget på sørsiden er det dybdeforholdene som begrenser trafikken. Fartøy som stikker dypere enn 4 meter vil ha vanskeligheter ved tilkomst og er begrenset med tanke på liggeplasser. De mer eksponerte liggeplassene på sørsiden er også her utsatt for bølger og drag, produsert av vær eller refleksjon fra nordsiden. Utformingen og forholdene rundt dagens havn gir ikke tilstrekkelig med liggeplasser.

Prosjektet består av to moloer i ytre havn samt en utdyping og utfylling i indre havn og er under utredning.

#### Vardø fiskerihavn (Vardø kommune)

Uvær fra nordvest til nordøst og sterke strømmer i havnebassenget gjør det utfordrende for fartøy å ligge i Vardø havn store deler av året. Det har oppstått flere skader på fartøy som har ligget til kai i Vardø som følge av uvær. I tillegg er det deler av havna som er blitt grunn, som følge av at større fartøy har virvlet opp løsmasser som har blitt avsatt på andre steder i havnebassenget. Det gjør at enkelte fartøy må vente til det høyt tidevann før de kan anløpe deler av havna.

Et annet moment som omfatter større fartøy er at etableringen av flere objekter inne i havnebassenget medfører økt risiko, og kan føre til hyppigere kanselleringer. Forstøtningsmuren på østsiden av kaia reflekter bølge og strømen energi, som gjør at energien ender opp andre steder i havna. Det mekaniske verkstedet som er lokalisert på østsiden av havna kan ikke gjøre reparasjoner fra august til mai fordi havneforholdene er krevende. Det har vært tilfeller hvor redningsskøyta har måttet hente fartøy hos verkstedet, på grunn av urolig sjø.

Prosjektet består av merking, utdyping og skjerming, og er under utredning.

#### 5.3. Tiltak under utredning (rød kategori)

Kategorien omfatter tiltak under utredning. Det vil kreve mer enn to år med utredning, planlegging og optimalisering før tiltaket kan være klart for igangsetting/utlysning.

#### Skatestraumen-Fåfjorden-Vågsfjorden-Måløy (Bremanger og Kinn kommuner)

I Skatestraumen er strømmen tidvis sterk. Strømforholdene er imidlertid uregelmessige, da vind og vær kan øve stor innflytelse både på retning og fart. Ved Hornelflua er det spesielt trangt, og i hele farleden er det utfordrende med møtende trafikk. Fjellet Hornelen ligger tett på farleden og gjør at

man kan miste satellittkommunikasjonen. På veg mot Måløybrua og Ulvøysundet må man runde Kariskjeret for å kunne rette kursen inn mot Måløysundet. Fartøy kommer litt for langt vest i forhold til ny kurs og har i mange tilfelle ikke tilstrekkelig distanse til å rette opp fartøyet for å styre mot østre led under Måløybrua.

Innseilingen til Nordfjord går gjennom Vågsfjorden er en viktig innseiling for cruiseskipene som skal til Olden og Loen. Passasjertrafikken her forventes å få en betydelig økning framover. Inn/utseiling med de største cruiseskipene til Vågsfjorden kan være krevende ved sterk vind og i mørke.

Det er behov for å redusere risikoen for grunnstøtinger og kollisjoner. Dette løses ved å øke dybden og bredden samt bedre navigasjonsmerkingen i farvannet. Tiltakspakken Skatestraumen, Fåfjorden, Vågsfjorden og Måløy består av utdyping og merking i Skatestraumen samt like sør for Måløybrua. Det skal også etableres to bunnfaste navigasjonsinnretninger i henholdsvis Fåfjorden og Vågsfjorden.

Usikkerhet: For dette tiltaket er det usikkerhet knyttet til tidsavhengige kostnader, nærmere bestemt hvorvidt tiltaket vil utløse spart reisedistanse for cruisetrafikken.

#### Florø-Frøysjøen (Kinn og Bremanger kommuner)

Navigatører på større fartøy unngår å møte andre fartøy i området ved Tekneskærflua, like nord for Florø. Dersom møtende fartøy slakker av på farten for å flytte møtepunktet, kan fartøyet komme under styrefart og få avdrift, noe som kan skape faresituasjoner. I farvannet lenger nord hender det at nordgående fartøy går for langt vest ved runding av Drågjaskjerflu. Fartøyet kan da komme på kollisjonskurs med sørgående fartøy. Vest for Botnane må fartøy med stor dypgang gå vest for Olaskjeret. For transitt-trafikken vil dette bli en omvei og føre til økt distanse (ca. 1 nautisk mil).

Det er behov for å redusere risikoen for grunnstøtinger og kollisjoner i denne delen av farleden. Tiltakspakken Florø - Frøysjøen består av utdyping samt etablering av nye navigasjonsinnretninger langs farleden. Ved å øke dybden og bredden samt forbedre navigasjonsmerkingen, vil man ikke lenger ha de samme utfordringene navigatørene opplever i dag. Ved at flere fartøy kan gå hovedleden øst for Olaskjeret, vil man få færre kryssende fartøy tett opp mot en farledssving nord for Olaskjeret der hovedleden og billeden møtes.

Usikkerhet: Ut over generell usikkerhet knyttet til kostnader og trafikkgrunnlag, omtalt i kap. 3, er det ingen særlige usikkerheter knyttet til dette tiltaket.

#### Forskuttering av Fosnavåg havn (Herøy kommune)

Herøy kommuner skal utføre prosjektet etter avtale med Kystverket. Kommunen har utfordringer med å finne et godkjent deponiområde, og har nylig fått en siste utsettelse for utførelse av prosjektet.

#### Innseiling Halden (Halden kommune)

Hovedleden til Halden går gjennom Ringdalsfjorden, forbi Svinesund og over i Iddefjorden ved Halden. Innseilingen til Halden fremstår i dag som en av de mest krevende på Sør- og Østlandet. Området er ansett som ett høyrisikoområde, der faren for grunnstøting med påfølgende oljeutslipp anses som stor. Seilingsreglene gir betydelige begrensninger i bruk av leden, dette gjelder både i mørke og tåke. I tillegg begrenser bredden og tersklene i fjorden at kabelskipene til Nexans ikke kan utnytte lastekapasiteten. Det er en betydelig småbåttrafikk i farvannet.

Det er behov for å utbedre farleden til Halden for å øke sikkerheten ved seilas og tilgjengeligheten for næringslivet i Halden. Tiltaket består i å etablere ny merking, utdype og utvide bredden ved tre terskler i innseilingen til Halden.

Usikkerhet: For dette tiltaket er det en større generell usikkerhet knyttet til reguleringen av området, ettersom dette forutsetter aksept av svenske planmyndigheter. Dette er en terskelfjord, og svenske myndigheter utøver en streng regulering knyttet til området. Videre er det usikkerhet knyttet til logistikkostnader for næringslivet. Dette gjelder usikkerhet knyttet til næringslivets effektiviseringsgevinst og økte konkurransekraft ved å gjennomføre tiltaket. Kystverket utreder tiltaket med tanke på videre optimalisering. I dette arbeidet inngår det en vurdering om hvorvidt tiltaket/prosjektet kan deles i to trinn. Det første trinnet kan bestå av merketiltak, mens det andre trinnet kan bestå av utdypninger.

#### Havne- og farledsprosjekt i Longyearbyen (Svalbard)

Det er for liten kapasitet i Longyearbyen havn for å håndtere et stadig økende antall skip og passasjerer innenfor reiselivssegmentet, samt for å understøtte behovet for anløpsplass og liggekai for andre aktuelle fartøystyper. Et mulig tiltak er etablering av flytekai. Prosjektet er ikke i en aktiv utredningsfase, og er ikke oppdatert siden fjorårets leveranse på prioriteringsoppdraget.

#### Feistein-Tungenes (Klepp, Sola og Randaberg kommuner)

Farleden nord for Feistein fyr er regulert med trafikkseparasjonssone. Fartøy har problemer med å se eksisterende merker visuelt på radaren under dårlige værforhold i området. Flytestaker uten lys legger seg flatt og ofte under vannoverflaten. Bølger fra sørvest og nordvest skaper grov sjø i et område med flere grunne partier. Kvitsøy sjøtraffikksentral har ved flere anledninger justert kursen til fartøy i dette farvannet. Med bakgrunn i at merkingen ikke er optimal ved Tungenes, velger mange fartøy å gå hovedleden rundt Tungefluene i stedet for bileden rundt Tungenes til/fra Stavanger.

Tiltaksutløsende behov er derfor knyttet til økt sjøsikkerhet og effektiv trafikkflyt i farleden. Farledens yttergrenser og hindringer skal markeres tydeligere navigasjonsinnretninger (HIB). Navigasjonsinnretningene skal merke grunner langs farleden og plasseres så langt det er mulig i ytterkant av en hindring. Tiltaket skal gi bedre rom for møtende trafikk og innhenting. Det vil være lettere for fartøy å holde sin side av farleden ettersom HIBene fungerer som et godt visuelt referansepunkt.

Usikkerhet: For dette tiltaket er det usikkerhet knyttet til tidsavhengige kostnader. Usikkerheten er knyttet til en forutsetning om trafikkoverføring mellom farleder.

#### Røst fiskerihavn (Røst kommune)

Sjøområdet i og rundt Røst fiskerihavn er preget av mange grunner og generelt liten dybde. Mangel på liggeplasser var det som startet Røst-prosjektet i 2008. De fleste lokale fiskerne har ikke egen båtplass, og ligger hos fiskemottakene, noe som oppleves problematisk. Ved skreifiske i februar til april er det svært trangt om plassene og båter blir liggende utenpå hverandre.

For lastebåter og større kystfiskere blir innseilingen til Røst enten vurdert som ikke gjennomførbar, eller særs utfordrende. Flere grunner samt smal lei, problematiserer manøvreringen inn til havna.

For ferga er innseilingen problematisk, og snuarealet ved fergeleiet svært begrenset. Vind fra nordvest blir beskrevet som spesielt utfordrende, da det presser ferja mot grunnene på Lyngvær under tilkomst og avgang ved fergeleiet. Store mengder av fiskeeksporten fra Røst skjer via lastebiler og ferga. En kansellering gir derfor forringet kvalitet på produktet.

Lokalbefolkningen er helt avhengig av havna for varetransport og passasjertransport ved bruk av ferga, og opplever regularitet som helt nødvendig for dagliglivet. Havna ligger utsatt til for ekstremvær fra vest, og det vil være fornuftig å skjerme havna for å unngå mulige ødeleggelse.

Det planlegges utdyping av innseilingen for å få en bredere og rettere seilingsled med tilstrekkelig dybde. I alt syv grunner skal sprenges ned. Flere nye merker skal opp, noen skal fjernes og andre skal fornyes. Det vil også etableres et viktig snuareal ved fergeleiet, hvor blant annet grunnene nord for Lyngvær skal fjernes. Videre planlegges etablering av liggehavn nord for Glea. Dette tiltaket innebærer fjerning av fjell og løsmasser og etablering av strandkantdeponi som skal legge til rette for nye næringsareal for kommunen. Det planlegges også to nye moloer for å skjerme havna.

#### Værøy fiskerihavn (Værøy kommune)

De to havnene på Værøy, Sørlandsvågen og Røssnesvågen tar begge imot ulike typer fartøy, men har også hver sine ulike problemstillinger. Røssnesvågen er smal og har en utforming som gjør at fartøy må gjøre en manøvrering inni vågen ved anløp til havna. Dersom det er bølger og/eller vind fra sør, er det utfordrende å anløpe Røssnesvågen. I tillegg er vågen såpass smal at større fartøy må bakke ut. Hvis større fartøy ligger til kai, blir det også trangt om plassen for fartøy som skal anløpe helt nord i vågen. Dette gjør at fiske- og fraktestartøy må ta stilling til økonomi og risiko hvis de skal lande, levere eller hente fisk i Røssnesvågen.

Sørlandsvågen er mottakshavn for fergesambandet Bodø – Værøy – Røst – Moskenes. For fergesambandet blir det skissert at ferga tidvis må kansellere innseilingen på grunn av vær og sjøforhold.

Sørlandsvågen og Røssnesvågen på Værøy er i dag separert med en molo, og de to delene av havnen benytter to forskjellige innseilinger. Det er i dag ugunstige forhold og svært begrenset manøvrerareal for de større fartøyene som går inn til Røssnesvågen, hvor blant annet Lofoten Viking holder til.

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

#### Årviksand fiskerihavn (Skjervøy kommune)

Større fartøy med dybde på mer enn 6,5 meter er for dype for innseiling, havnebasseng og kai. Fartøy som ikke stikker fullt så dypt, 5-6,5 meter, kommer inn, men bare på flo. Det er ikke kostnadseffektivt for fiskebåtene å vente lenge og disse båtene velger da gjerne å levere i annen havn. Prosjekt består av utdyping av ytre og indre havn, samt etablering av en sandfangermolo sør for havna, og er under utredning.

#### Håøya vest / Drøbaksundet (Frogn og Asker kommuner)

Hovedleden gjennom Drøbaksundet øst for Oscarsborg festning preges av grunt og trangt farvann. Begrenset manøvreringsareal og manglende mulighet for trafikkseparasjon bidrar til risiko for kollisjon og grunnstøting. Leden er høyt trafikkert med ca. 8 000 passeringer i året. Dette er trafikk som skal inn og ut av det indre havnebassenget i Oslofjorden. I tillegg er det et betydelig antall fritidsbåter i området. Passering gjennom Drøbaksundet er regulert av Horten VTS og pga. begrenset kapasitet i farvannet kan det bli ventetid for enkelte fartøyer.

En økning i trafikkgrunnlaget jf. trafikkprognoser ventes å legge økende press på eksisterende farled og kan gi økt ventetid og risiko i fremtiden. For å opprettholde sjøsikkerhet og fremkommelighet er det behov for å bedre kapasiteten for trafikk inn og ut Oslofjorden. Tiltaket er å åpne opp i de undersjøiske forsvarsverkene (Sjetéen) sørvest for Oscarsborg festning og utdype ved Stedgrunnen slik at større fartøyer kan passere vest for Håøya i deler av etablert biled.

Usikkerhet: En vesentlig usikkerhetsfaktor i tiltaket er knyttet til den store negative ikke-prissatte virkningen på kulturminner, som dermed påvirker realismen i å gjennomføre tiltaket. Videre er det usikkerhet knyttet til trafikkvolum. Dette gjelder usikkerhet knyttet til framtidig trafikkvekst i Oslofjorden, og dermed omfanget av ventetid.

#### Innseiling Leirpollen (Tana kommune)

Innseilinga til Leirpollen passerer munningen til elven Tana. De største fartøyene som seiler i leia i dag kan bare lastes med cirka 80 prosent av full kapasitet på grunn av at dybden ikke er tilstrekkelig for å gå med full last. Store deler av innseilinga til Leirpollen er dessuten smal og kronglete. En ulykke, som gir oljesøl, kan bli katastrofal for lakseelva, og dermed også for kommunen.

Usikkerhet: Kystverket skal i forbindelse med den oppdaterte leveransen på prioriteringsoppdraget i oktober 2023 levere en vurdering av et mulig merketiltak i innseilingen til Leirpollen, ettersom det virker lite realistisk å gjennomføre mudring i området av hensyn til det sårbare dyrelivet i innseilingen.

### **6. Fiskerihavnetiltak i planstadiet**

Ut over fiskerihavnetiltakene som er inkludert i porteføljeprioriteringen, utreder Kystverket ytterligere åtte fiskerihavnetiltak som kan være aktuelle for realisering på lengre sikt. Dette er tiltak som ikke er modne nok til å bli vurdert i forbindelse med porteføljeprioriteringen, ettersom det gjenstår å utarbeide tiltaksbeskrivelse, og dermed også anslag for kostnader og lønnsomhet.

Kystverket bygger nå opp utrednings- og planleggingskapasitet for å forvalte ansvaret som følger med tilbakeføringen av ansvaret for de statlige fiskerihavnene. I denne sammenhengen viser vi til oversendelsen av en rekke utredningsnotater til departementet samtidig som leveransen på prioriteringsoppdraget. Utredningsnotatene gir beskrivelser av tiltakene, og denne informasjonen gjentas derfor ikke her. Noen av disse fiskerihavnetiltakene er inkludert i porteføljeprioriteringen. De øvrige blir inkludert i porteføljen når de er tilstrekkelig modne. Tabellen nedenfor viser de aktuelle fiskerihavnetiltakene som det ble sendt utredningsnotater til departementet om 31. mars.

Korridor	Tiltak	Inkludert i porteføljeprioriteringen
4	Kalvåg fiskerihavn	Nei
7	Roan fiskerihavn	Nei
8	Ballstad fiskerihavn	Nei
8	Brensholmen fiskerihavn	Nei
8	Havøysund fiskerihavn	Nei
8	Kjøllefjord fiskerihavn	Ja
8	Røst fiskerihavn	Ja
8	Skarsvåg fiskerihavn	Nei
8	Sørvær fiskerihavn	Nei
8	Årviksand fiskerihavn	Ja
8	Vadsø fiskerihavn	Nei
8	Vardø fiskerihavn	Ja
8	Værøy fiskerihavn	Ja

#### Tiltak/prosjekt i fjorårets porteføljeprioritering som er utelatt i denne leveransen

Kystverket viser til at det ble oversendt en liste med en rekke ytterligere fiskerihavnetiltak til departementet i forbindelse med oppfølgingsspørsmål til fjorårets leveranse. Det ble også levert en kort omtale av tiltakene. Kystverket vurderer at disse tiltakene har en planmessig status som gjør at det er ikke naturlig å inkludere de i porteføljeprioriteringen. Disse tiltakene er derfor utelatt fra

årets leveranse. Dette gjelder Kiberg, Gjesvær, Harøysund, Hasvik, Torhop, Arnøyhamn, Kvaløyvågen, Tromvik, Fredvang, Vengsøy, Torsvåg, Kongsfjord, Oldervik, Svartnes, Veidnesklubben, Lebesby og Storekorsnes fiskerihavn.