



KYSTVERKET

Nærings- og fiskeridepartementet
Postboks 8090 Dep
0032 OSLO

Deres ref	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2022/1810-9		Anders Gram Giskemo	02/05/2024

Kystverkets porteføljeprioritering for 2024

1. Innledning

Kystverket viser til overordnet omtale av porteføljestyling 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. Denne oversendelsen utgjør Kystverkets besvarelse på oppdraget om årlig porteføljeprioritering i 2024. I tildelingsbrevet til Kystverket for 2024 er årets oppdrag omtalt slik:

Investeringstiltakene på Kystverkets område kommer frem av tabell 12.2 i NTP 2022-2033. Prosjektene som er omtalt i Prop. S (2023-2024) skal ligge til grunn for Kystverkets arbeid med farvannsutbedringer og fiskerihavnetiltak i 2024. Kystverket skal arbeide videre med optimalisering av prosjektene i NTP og levere en offentlig porteføljeprioritering innen 2. mai 2024. Porteføljeprioriteringen skal omfatte prosjekter med oppstart i første seksårsperiode.

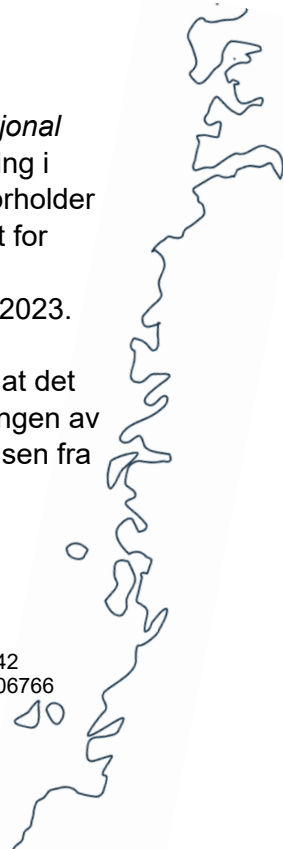
Om sammenhengen med Nasjonal transportplan 2025-2036

Etter at Kystverket mottok tildelingsbrevet for 2024 er Meld. St. 14 (2023-2024) *Nasjonal transportplan 2025-2036* lagt fram av regjeringen. Stortingsmeldingen er til behandling i Stortinget, og vedtas ventelig i juni. For leveransen av porteføljeprioritering i 2024 forholder Kystverket seg fremdeles til gjeldende NTP 2022-2033 og ordlyden i tildelingsbrevet for 2024. I årets porteføljeprioritering har Kystverket tatt utgangspunkt i det samme kunnskapsgrunnlaget som lå til grunn for den oppdaterte NTP-leveransen i oktober 2023. Kystverket har ikke prioritert å oppdatere kunnskapsgrunnlaget, herunder samfunnsøkonomiske analyser, til årets porteføljeprioritering, særlig med hensyn til at det foregår en behandling av Meld. St. 14 (2023-2024) i Stortingets vårsesjon. Prioriteringen av investeringstiltak i denne leveransen vil derfor være tilnærmet lik som i NTP-leveransen fra oktober 2023.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



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 har inngått i Kystverkets portefølje de siste årene. 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 fullført eller under utførelse. 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 2024.

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

Korr.	Tiltak	Status	Inkludert i porteføljeprioriteringen
1	Innseiling Borg havn	Under utførelse	Nei
3	Innseiling Kragerø	Under utførelse	Nei
3	Gjennomseiling Torsbergrenna	Ikke igangsatt	Ja
4	Stad skipstunnel	Under utførelse	Nei
4	Gjøsund fiskerihavn (forskuttering)	Utbetalt	Nei
4	Fosnavåg fiskerihavn (forskuttering)	Ikke igangsatt	Ja
4	Røyrasundet - Svædet	Ikke igangsatt	Ja
7	Mo i Rana	Under utførelse	Nei
8	Kamøyvær fiskerihavn (forskuttering)	Ferdigstilt*	Nei
8	Innseiling Senjahopen (forskuttering)	Ferdigstilt*	Nei
8	Engenes fiskerihavn (forskuttering)	Ferdigstilt*	Nei
8	Kjøllefjord fiskerihavn	Under utførelse	Nei
8	Svolvær-Raftsundet	Under utførelse	Nei
8	Bognes-Tjeldsundet-Harstad	Under utførelse	Nei
8	Gamvik fiskerihavn (forskuttering)	Under utførelse	Ja
8	Andenes fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja

8	Røst fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Vardø fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Årviksand fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Værøy fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Innseiling Leirpollen	Ikke igangsatt	Ja
8	Havne- og farledsprosjekt i Longyearbyen	Ikke igangsatt	Ja

* Forskutteringsprosjektet er (nært å være) ferdigstilt, men per april/mai 2024 ikke utbetalt.

Endringer i porteføljen siden fjorårets leveranse

Kalvåg fiskerihavn er et nytt tiltak i porteføljeprioriteringen. I fjorårets leveranse viste vi til at flere tiltak som ble regnet som mindre farvannstiltak ifm. NTP 2022-2033 på grunn av generell kostnadsøkning hadde overskredet terskelen for å bli navngitt i Nasjonal transportplan på 100 mill. kroner. I årets leveranse har det ikke tilkommet flere slike tiltak. Ni tiltak fra fjorårets leveranse er derimot ikke en del av denne leveransen. Mortingbåen, Mo i Rana, Innseiling Florø og Kjøllefjord fiskerihavn er enten igangsatt eller ferdigstilt. Forskutteringsprosjektene Gjørund fiskerihavn, Innseiling Senjahopen, Kamøyvær fiskerihavn, Engenes fiskerihavn og Bømlo fiskerihavn er enten ferdigstilt eller nær ved å være ferdigstilt. Refusjon av disse forskutteringsprosjektene planlegges gjennomført i 2024.

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 samfunnsøkonomisk lønnsomhet, ikke-prissatte virkninger og vurdering av usikkerhet. Om prioriteringen avviker fra disse prinsippene begrunnes 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 at det ble gjennomført samfunnsøkonomiske analyser av alle farleds- og fiskerihavnetiltak med investeringskostnad på over (om lag) 25 mill. kroner ifm. den oppdaterte NTP-leveransen i oktober 2023. Det er ikke gjort oppdaterte analyser etter dette. Kystverket ønsker ikke å presentere resultater som potensielt kan avvike fra kunnskapsgrunnlaget som ligger til grunn for NTP 2025-2036, samtidig som Stortinget behandler framlegg til ny nasjonal transportplan. En konsekvens av dette er at de nye vedtatte CO2-prisene ikke er hensyntatt i denne leveransen, ettersom disse ikke var inkludert i analysene som lå til grunn for NTP-leveransen i oktober. Effekten av ny CO2-pris vil bare i svært marginal grad påvirke resultatene fra de samfunnsøkonomiske analysene. Vi anser derfor at porteføljeprioriteringen er basert på et tilstrekkelig oppdatert kunnskapsgrunnlag. Til årlig porteføljeprioritering i 2025 vil Kystverket gjennomføre en

oppdatering av de samfunnsøkonomiske analysene som ligger til grunn for investeringstiltakene som er inkludert i porteføljen.

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 nyttevirkninger. I kap. 5 er denne særlige usikkerheten forklart nærmere under omtalen av de aktuelle tiltakene/prosjektene.

4. Årlig porteføljeprioritering for 2024

Kystverket porteføljeprioritering for 2024 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 2024*» viser prioriteringen av tiltak/prosjekt i årets leveranse. Kolonnen «*Prioritet 2023*» viser prioriteringen av tiltaket/prosjektet i fjorårets leveranse. Det er lite hensiktsmessig å sammenligne disse tallene, ettersom en rekke tiltak fra fjorårets leveranse ikke lenger er inkludert, 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 nær ferdig utredet, planlagt og optimalisert, og dermed klart for igangsetting innen kort tid (ifm. neste års statsbudsjett).
- **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.

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 2024*» angir vår vurdering av modenhet for tiltakene/prosjektene i porteføljen per nå, 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 2025*» angir vår vurdering av tiltakenes/prosjektene antatte modenhet i mai 2025. Det er altså vår vurdering av modenhet ved neste års leveranse. 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 forskutteringsprosjektene og tiltak som er konseptuelt svært umodne. Kolonnen «*Endring fra NTP*» angir endring i NNB for tiltakene/prosjektene siden anslaget i Nasjonal transportplan 2022-2033.

Kostnader

Kolonnen «*Prognose*» angir tiltakenes/prosjektene prognose for sluttkostnad. Kostnadene er oppgitt i 2024-kroner. Kolonnen «*Endring fra NTP*» angir endringen i kostnader sammenlignet med anslaget i Nasjonal transportplan 2022-2033. Kystverket viser til at det her er endringen i nominelle kroner som er oppgitt. Med tanke på 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 «Nyttevirkninger» 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 fullfinansiert i første planperiode i Nasjonal transportplan 2022-2033. Det vil si at tiltaket/prosjektet ifølge transportplanen skal være ferdigstilt innen 2027. Føringsen fra departementet er at tiltak/prosjekt som er fullfinansiert i første planperiode i utgangspunktet skal prioriteres først for utførelse, alt annet likt. Det er tre 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. Tiltak som tidligere var regnet som mindre farvannstiltak, men som har oversteget terskelen på 100 mill. kroner, 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 forklarer endringer. Endringer i modenhet er et bedre mål på endringer i porteføljen enn selve endringen i rekkefølge. 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

Andenes fiskerihavn er kategorisert med grønn modenhet, kontra gul modenhet i fjorårets leveranse. Tiltaket regnes som klart til utlysning/oppstart ved årsskiftet, gitt tilgjengelige budsjetttrammer og vedtatt kostnadsramme av Stortinget. Røst fiskerihavn er kategorisert med gul modenhet, kontra rød modenhet i fjorårets leveranse. Tiltaket regnes som klart til utlysning/oppstart innen to år.

Tiltak/prosjekt som har blitt mindre modne

For Gjennomseiling Torsbergrenna er det gjennomført en geoteknisk stabilitetsanalyse som viser at Kystverket må holde stor avstand til kaiene når utdypningen gjennomføres for å unngå potensiell skade på infrastrukturen. Kystverket kan ikke anbefale å gjennomføre utdypningen uten å kunne sikre tilstrekkelig dybde inn mot kaianleggene for å utløse nytten i tiltaket. Etter vårt syn faller hele formålet med tiltaket bort dersom fartøyene ikke kan anløpe kaianleggene. Det er kaieier sitt ansvar å sørge for stabilisering av infrastrukturen. I Torsbergrenna er det to kaieiere, Grenland havn og Eramet. Videre utredning følger, men utfordringene for tiltaket medfører at det kategoriseres med rød modenhet, kontra gul modenhet i fjorårets leveranse.

4.3 Begrunnelse 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 og gul modenhet

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

Tiltak/prosjekt med rød modenhet

For tiltakene/prosjektene som er definert med rød modenhetskategori er det avvik fra prioritering etter NNB. Disse avvikene er begrunnet i en vurdering av utvikling i modenhet, som Kystverket har vektlagt i prioriteringen. Skatestraumen-Fåfjorden-Vågsfjorden-Måløy, Røst fiskerihavn, Årviksand fiskerihavn, Værøy fiskerihavn og Florø-Frøysjøen er prioritert høyere enn Innseiling Halden og Gjennomseiling Torsbergrenna. De førstnevnte tiltakene antas å være prosjekt- og planmessig mer moden enn de sistnevnte, noe vi synliggjør ved at prognosen for disse vil innebære gul modenhet i neste års porteføljeprioritering. Vi understreker at det i dette tilfellet dreier seg om utdypningsdelen av Innseiling Halden. For Røst fiskerihavn og Værøy fiskerihavn er det også flere positive ikke-prissatte virkninger som tilsier høyere prioritering.

De fire tiltakene som har store konseptuelle usikkerheter og/eller hvor det ikke er gjennomført oppdaterte samfunnsøkonomiske analyser, er plassert sist i prioriteringen. Kystverket vurderer at rekkefølgen av disse fire tiltakene i porteføljeprioriteringen er av mindre betydning. Dette gjelder Forskuttering av Fosnavåg havn, Håøya vest/Drøbakundet, Havne- og farledsprosjektet i Longyearbyen og Innseiling Leirpollen.

5. Nærmere omtale av de aktuelle tiltakene

Nedenfor gis det en kort omtale av hvert tiltak, i prioritert rekkefølge og sortert etter modenhetskategori. 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 (ifm. neste statsbudsjett).

Forskuttering av Gamvik fiskerihavn (Gamvik kommune)

Forskuttering av Gamvik fiskerihavn i Gamvik kommune er vurdert som nær ferdigstilt og klar for tilbakebetaling i 2025.

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 bedre roligheten i havna 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 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: Det er usikkerhet knyttet til at grunnverv sikres av kommunen. Videre er det usikkerhet knyttet til forholdet mellom løsmasser og fjell i utdypningsområdene. Det er også usikkerhet knyttet til konkurransegjennomføring. Kystverket har en strategi for styring av resterende usikkerhet i prosjektet. Det pågår for tiden en KS2-prosess, som vi ikke kjenner resultatene fra. Dette er usikkerhet for prosjektet.

Usikkerheten for nyttevirkningene i prosjektet er knyttet til forutsetningene som er lagt til grunn for beregning av produktivetsforbedringene for næringslivsaktørene i det aktuelle området, samt det militære behovet for investeringen.

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.

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 gjør at trafikken må gå i en krapp s-sving fra Røyrasundet rundt Hatløya, som kan føre til at motgående trafikk oppdages sent. Vest for grunnene 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 bileden 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 området har ledet fram til det valgte konseptet. 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. Beregnet kostnad og nytte tar utgangspunkt i at utdypingsmassene kan leveres til planlagt utfylling med landvinning.

Vardø fiskerihavn (Vardø kommune)

Urolige værforhold og utfordringer med dagens bølgesituasjon er en belastning og begrensning for brukerne av Vardø havn. Værforholdene medfører risiko ved lasting og lossing, samt slitasje og skader på både fartøy og kaianlegg. Det brukes mye tid på å sikre fartøy under dårlig vær, i tillegg til ekstrakostnader på reparasjoner og vedlikehold. Det er behov for å bedre bølgesituasjonen i havnen, tilgjengeliggjøre utsatte kaiområder og

liggeplasser, bedre havnefasilitetene, samt legge til rette for næringsutvikling og bosetting. Tiltaket består av en ny ytre molo for skjerming av havnen. Moloen er prosjektert til å bygges 300 m nord for eksisterende moloanlegg, og strekker seg fra vestlig del av øyen 595m mot øst.

Usikkerhet: Nyttevirkningen av investeringen påvirkes av trafikkvolum og karbonpris, og dette gir usikkerhet knyttet til den samfunnsøkonomiske lønnsomheten av tiltaket. Videre er det stor usikkerhet knyttet til hvor mye tiltaket vil påvirke landingen av fisk i Vardø. Prosjektet ser på utdypingsmulighetene i området innenfor den nye moloen for å hente fyllings- og kjernemasser til prosjektet. Muligheten vil kunne gi konsekvenser for kostnader, logistikk, klimagassutslipp under anleggsperioden og fremtidig utvikling av området.

Kalvåg fiskerihavn (Bremanger kommune)

Det meste av næringsaktiviteten i Kalvåg er knyttet til fiskeri- og sjømatnæringen. Større kystfiskefartøy har resultert i at den tidligere liggehavnen i Kalvåg er blitt for liten og ineffektiv. Problemet forsterkes ved vanskelige værforhold og perioder med høy aktivitet. Enkelte grunne partier i innseilingen gjør at større fartøy som anløper fiskemottaket kan oppleve innseilingen utfordrende, spesielt under vanskelige værforhold og lavvann.

Prosjektet skal bedre fremkommeligheten og redusere risikoen for ulykker i innseilingen, samt bidra til effektivisering av sjørelaterte næringer. Utslipp fra fartøy skal reduseres som følge av redusert avstand mellom fiskefelt og havn. Prosjektet innebærer etablering av to nye moloer og utdyping av det nye havnearealet innenfor moloene. Innseilingen til Kalvåg utbedres med nye navigasjonsinnretninger og utdyping av to grunner. Utdyppingsmassene planlegges benyttet til utfylling av et areal i forbindelse med utbyggingen av havnen.

Usikkerhet: For nyttevirkningene av tiltaket er det usikkerhet knyttet til karbonprisbanen. Den samfunnsøkonomiske nåverdien blir mindre negativ ved en høy karbonprisbane.

Røst fiskerihavn (Røst kommune)

Sjøområdet i og rundt Røst fiskerihavn er preget av mange grunner og generelt liten dybde. Det er mangel på liggeplasser. De fleste lokale fiskerne har ikke egen båtplass og ligger hos fiskemottakene. Dette 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 gjennomførbart, eller særs utfordrende. Flere grunner samt smal led, 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 ødeleggelser.

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.

Usikkerhet: For nyttevirkningene er det noe usikkerhet knyttet til hvor mye investeringen kan skape økt landing av fisk og reduserte reisekostnader. Kommunen har informert Kystverket om at det høsten 2026 blir satt inn ferger med større dyptgående i sambandet. Dette kan påvirke regularitet fram til at prosjektet blir realisert.

Nordlig 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 cruiseferdøytene 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 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. Beregnet kostnad og nytte tar utgangspunkt i at utdypingsmassene kan leveres til planlagt utfylling med landvinning.

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. Ved Hornelflua er det spesielt trangt. I hele farleden er det utfordrende med møtende trafikk. Fjellet Hornelen ligger tett på farleden og gjør at man kan miste satellittkommunikasjonen. Mot Måløybrua og Ulvøysundet må man runde Kariskjeret for å 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.

Kystverket ser tiltaket i sammenheng med *Florø-Frøysjøen* (omtale lengre ned) og det mindre farvannstiltaket *Ulvesundet-Sildefjorden*.

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

Reguleringsplanarbeidet for tiltaket planlegges å starte opp i 2024. Eventuelle endringer som følge av planprosessen kan ha noe å si for kostnadsanslaget.

Årviksand fiskerihavn (Skjervøy kommune)

Fartøy med dybde på mer enn 6,5 meter er for dype for innseilingen, havnebassenget og kai. Fartøy som ikke stikker fullt så dypt kommer inn, men bare på flo. Det er ikke kostnadseffektivt for fiskebåtene å vente lenge. Disse båtene velger ofte 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.

Usikkerhet: For nyttevirkningene er det noe usikkerhet knyttet til hvor mye investeringen kan skape økt landing av fisk og reduserte reisekostnader.

Værøy fiskerihavn (Værøy kommune)

De to havnene på Værøy, Sørlandsvågen og Røssnesvågen, har sine ulike problemstillinger. Røssnesvågen er smal og har en utforming som gjør at fartøy må manøvrere inni vågen ved anløp til havna. Dersom det er bølger og/eller vind fra sør, er det utfordrende å anløpe Røssnesvågen. I tillegg må større fartøy bakke ut. Hvis større fartøy ligger til kai, er det trangt 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. Ferga må tidvis 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.

Manøvreringsforholdene for større fartøy som skal inn og ut av Røssnesvågen skal forbedres. 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.

Usikkerhet: For nyttevirkningene av tiltaket er det usikkerhet knyttet til hvordan tiltaket kan påvirke og endre markedet for pelagisk fisk i hele landet. Vi observerer at tiltaket vil føre til økt pris på sild, og at det kan påvirke konkurransesituasjonen også til de andre aktørene i dette markedet. Ut fra den informasjonen vi hadde tilgjengelig per høsten 2023, kan vi ikke fastslå hvilke samfunnsøkonomiske virkninger, om noen, som kan tilskrives endringene i markedet for sildeauksjoner.

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.

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 bileden møtes. Kystverket ser tiltaket i sammenheng med *Skatestraumen-Fåfjorden-Vågsfjorden-Måløy* (omtalt lengre opp) og det mindre farvannstiltaket *Ulvesundet-Sildefjorden*.

Usikkerhet: Ut over generell usikkerhet knyttet til kostnader og trafikkgrunnlag, omtalt i kap. 3, er det ingen særlige usikkerheter knyttet til dette tiltaket. Reguleringsplanarbeidet for tiltaket planlegges å starte opp i 2024. Eventuelle endringer som følge av planprosessen kan ha noe å si for kostnadsanslaget.

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.

Gjennomseiling Torsbergrenna (Porsgrunn, Skien og Bamble kommuner)

Innseilingen via Torsbergrenna ved Herøya Industripark i Porsgrunn er grunn, strømutsett 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: Det er stor usikkerhet knyttet til gjennomførbarheten av tiltaket, som følge av at utdypning kan medføre geoteknisk ustabilitet og skade på infrastruktur. Videre framdrift i prosjektet forutsetter at kaieier sørger for stabilisering av infrastrukturen.

Øvrige usikkerheter er knyttet til både deponiløsning og logistikkostnader for næringslivet. Førstnevnte er knyttet til samarbeid om mottak av masser til Herøy industripark i Gunnekleivfjorden. Til sistnevnte er det usikkerhet rundt økt lastekapasitet ved overgang fra små til store lastefartøy.

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 sjøtrafikksentral 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.

Det er behov for 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.

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 fikk i 2023 en siste utsettelse for utførelse av prosjektet. Kystverket har oppfattet at det foregår en politisk prosess i kommunen knyttet til spørsmålet om prosjektet skal gjennomføres av kommunen. Kystverket avventer ev. henvendelse fra kommunen vedr. videre prosess.

Håøya vest / Drøbaksundet (Frogn og Asker kommuner)

Kystverket har arbeidet med utredning av mulig utdypingstiltak i Håøya vest/Drøbaksundet i forbindelse med de strekningsvise utredningene som vi startet i 2017. Forslaget om ny led vest for Håøya ble spilt inn under farledsgjennomgangene som et tiltak for å løse trafikale utfordringer i Drøbaksundet.

Det foreslåtte tiltaket vil kunne ha påvirkning på vannutskifting i Indre Oslofjord, som videre vil kunne ha konsekvenser for vannkvalitet og naturmangfold i fjorden. Kystverket arbeider med kunnskapsinnhenting i tråd med K 15 i Helhetlig tiltaksplan for en ren og rik Oslofjord med et aktivt friluftsliv:

Utrede problemstillinger knyttet til vannutskifting til Indre Oslofjord gjennom Drøbaksundet v/Oscarsborg og mulige tiltak for eventuelt å bedre vannutskiftingen. Mulige tiltak må vurderes opp mot andre hensyn, herunder jetéens kulturhistoriske verdier.

Kystverket besluttet i 2023 å legge videre planlegging av utbyggingstiltaket til siden i påvente av at kunnskapsgrunnlaget om vannutskifting tas frem. Kunnskapsgrunnlaget vil være relevant for hvilke tiltak som kan gjøres i området rundt Håøya og Drøbaksundet.

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. På grunn av usikkerhet knyttet til havnebehovet i Longyearbyen vil Kystverket i det videre arbeidet avklare hvilke behov som nå foreligger, og deretter foreta en ny vurdering av omfang, innretning og tidsplan for et mulig havneprosjekt i Longyearbyen.

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: Det er urealistisk å gjennomføre mudring i området av hensyn til det sårbare dyrelivet i innseilingen. Mulige merketiltak kan utredes.

Med hilsen

Einar Vik Arset
kystdirektør

Sven Martin Tønnessen
direktør transport, havn og farlei

Dokumentet er elektronisk godkjent