



KYSTVERKET

Nærings- og fiskeridepartementet  
Postboks 8090 Dep  
0032 OSLO

Deres ref	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2022/1810-10		Anders Gram Giskemo	29/04/2025

## Kystverkets porteføljeprioritering for 2025

### 1. Innledning

Kystverket viser til overordnet omtale av porteføljestyring og ordningen med årlig porteføljeprioritering i Meld. St. 20 (2020-2021) *Nasjonal transportplan 2022-2033*, Prop. 1 S (2021-2022) for Samferdselsdepartementet og Meld. St 14 (2023-2024) *Nasjonal transportplan 2025-2036*. 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 2025. I tildelingsbrevet til Kystverket for 2025 er årets oppdrag omtalt slik:

*Investeringstiltakene på Kystverkets område kommer frem i Kap. 15 i NTP 2025-2036. Prosjektene som er omtalt i Prop. 1 S (2024-2025) skal ligge til grunn for Kystverkets arbeid med farvannsutbedringer og fiskerihavnetiltak i 2025. Kystverket skal samtidig arbeide videre med optimalisering av prosjektene omtalt i NTP og levere en offentlig porteføljeprioritering innen 2. mai 2025. Porteføljeprioriteringen skal omfatte navngitte prosjekter som er prioritert med oppstart i første seksårsperiode i NTP.*

### 2. Nærmere om porteføljen

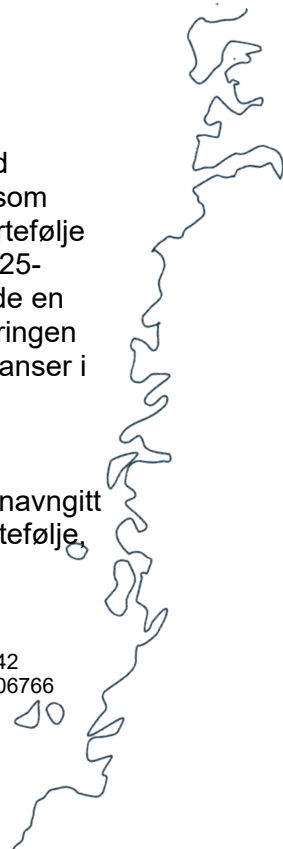
Kystverkets portefølje av farvanns- og fiskerihavnetiltak defineres av Nasjonal transportplan 2025-2036. I tabell 15.1 er alle nye farvanns- og fiskerihavnetiltak med investeringskostnad over 100 mill. kroner oppgitt. Det er i hovedsak disse tiltakene som utgjør Kystverkets portefølje. I tillegg til de navngitte tiltakene består Kystverkets portefølje av en rekke mindre farvannstiltak. Disse er ikke navngitt i Nasjonal transportplan 2025-2036 og inngår følgelig ikke i den offentlige 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 dere er flere større farvanns- og fiskerihavnetiltak som ikke er navngitt i tabell 15.1 i Nasjonal transportplan 2025-2036 som likevel inngår i Kystverkets portefølje.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,  
6025 ÅLESUND

Telefon: 07847  
E-post: [post@kystverket.no](mailto:post@kystverket.no)  
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242  
Bankgiro: 7694 05 06766



ettersom de er regnet som bindinger. Dette gjelder Stad skipstunnel, Innseiling Florø, Innseiling Mo i Rana, Stamsund-Risøyrenna med gjennomseiling Raftsundet, Bognes-Tjeldsund-Harstad med innseilinger, Innseiling Borg havn, Husøy fiskerihavn, Kjøllefjord fiskerihavn, Fosnavåg fiskerihavn og Gamvik fiskerihavn. Herøy kommune har stanset sitt arbeid med Fosnavåg fiskerihavn, og forskutteringsavtalen mellom staten og kommunen har falt bort. Prosjektet inngår dermed i Kystverkets ordinære utbyggingsportefølje. For prosjektet Innseiling Halden gjennomføres det i 2025 et merketiltak som gir forbedringer i innseilingen. Kystverket vurderer at det ikke er realistisk å gjennomføre den planlagte utdypingsdelen av prosjektet, grunnet svenske myndigheters motstand mot utdypning i fjorden. Kystverket har dermed stanset arbeidet med prosjektet.

Kystverket viser til at tiltakene i utbyggingsporteføljen som allerede er fullført eller under utførelse ikke inkluderes i porteføljeprioriteringen. For ordens skyld er alle aktuelle tiltak oppgitt i tabellen nedenfor, hvor det kommer frem hvilke tiltak som er inkludert i porteføljeprioriteringen for 2025.

*Tabell: Status for farleds- og fiskerihavnetiltak fra NTP 2025-2036*

Korr.	Tiltak	Status	Inkludert i porteføljeprioriteringen
1	Innseiling Borg havn	Ikke igangsatt	Ja
1	Innseiling Halden	Stanset	Nei
3	Gjennomseiling Torsbergrenna	Ikke igangsatt	Ja
4	Feistein - Tungenes	Ikke igangsatt	Ja
4	Nordlig Innseiling Haugesund	Ikke igangsatt	Ja
4	Innseiling Florø	Under utførelse	Nei
4	Florø-Frøysjøen	Ikke igangsatt	Ja
4	Kalvåg fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
4	Skatestraumen-Måløy sør mv.	Ikke igangsatt	Ja
4	Stad skipstunnel	Under utførelse	Nei
4	Fosnavåg havn	Ikke igangsatt	Ja
4	Røyrasundet - Svædet	Ikke igangsatt	Ja
7	Innseiling Mo i Rana	Under utførelse	Nei
8	Røst fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Værøy fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Stamsund-Risøyrenna mv.	Under utførelse	Nei
8	Bognes-Tjeldsundet-Harstad mv.	Under utførelse	Nei
8	Andenes fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Husøy fiskerihavn	Under utførelse	Nei
8	Årviksand fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Kjøllefjord fiskerihavn	Under utførelse	Nei
8	Gamvik fiskerihavn (forskuttering)	Under utførelse	Ja
8	Vardø fiskerihavn	Under utførelse	Nei

#### Endringer i porteføljen siden fjorårets leveranse

Flere tiltak som var oppgitt i fjorårets leveranse er ikke inkludert lengre. Dette gjelder Innseiling Kragerø og forskutteringsprosjektene Gjøvsund fiskerihavn, Kamøyvær fiskerihavn, Innseiling Senjahopen og Engenes fiskerihavn. Disse prosjektene er å regne som ferdigstilte. Innseiling Leirpollen, Longyearbyen (havne- og farledstiltak) og Håøya vest/Drøbaksundet har utgått fra den offentlige porteføljeprioriteringen i påvente av ytterligere utredninger og behovskartlegging.

### Videre utvikling av porteføljen

Nasjonal transportplan 2025-2036 omtaler også mulighetene i andre seksårsperiode under kap. 15.5, herunder strekningsvise utredninger og potensielle fiskerihavnetiltak. Kystverket gjennomførte høsten 2024 digitale brukermøter med aktuelle aktører for strekningene Mo i Rana – Bodø, Tromsø – Nordkapp og Nordkapp – Kirkenes. Videre utredningsarbeid for disse strekningene kan resultere i farleds- og fiskerihavnetiltak som inkluderes i porteføljen i senere år. Kystverket utreder også mulige tiltak i Vadsø, Skarsvåg, Kiberg, Hasvik, Sørvær og Havøysund, Botnhamn, Torsvåg, Ballstad, Straumsjøen, Uthaug og i innseilingen til Leirpollen. Brensholmen er også navngitt i kap. 15.5, men Kystverket anser at utfordringen i denne havnen er løst, og at det ikke er aktuelt med noe investeringstiltak her. Noen av disse havnene har et trafikkomfang som tilsier at det bør gjennomføres fullstendige samfunnsøkonomiske analyser for å belyse nytteeffektene av en potensiell investering. Andre havner har et trafikkomfang som tilsier at det er tilstrekkelig med en forenklet samfunnsøkonomisk analyse. Kystverket arbeider for tiden med trafikkanalyser, idéfasenotater og konseptskisser for flere av disse havnene. På sikt kan det være muligheter for at disse havnene inkluderes i porteføljen. Mange av de mulige tiltakene som er nevnt i kap.15.5 i Nasjonal transportplan 2025-2036 inngår nettopp i strekningen Tromsø-Nordkapp, jf. omtale av strekningsvise utredninger over.

### **3. Nærmere om leveransen**

Kystverkets vurdering av gjennomføringsrekkefølge av tiltakene i porteføljen baseres på definerte føringer og kriterier gitt av departementet. 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 skal det begrunnes eksplisitt.

#### Om pågående analysearbeid

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. NTP-leveransen i oktober 2023. I fjorårets leveranse til av porteføljeprioriteringen var det ikke gjennomført nye analyser av porteføljen, ettersom denne kom tett opp til NTP-leveransen og vi vurderte at kunnskapsgrunnlaget var tilstrekkelig oppdatert.

Til årets leveranse har Kystverket gjennomført en teknisk oppdatering av de samfunnsøkonomiske analysene av flere av investeringstiltakene som er inkludert i porteføljen. De nye vedtatte CO<sub>2</sub>-prisene er hensyntatt. Disse var ikke inkludert i analysene som lå til grunn for NTP-leveransen i oktober 2023. For Årviksand fiskerihavn, Feistein-Tungenes, Nordlig Innseiling Haugesund, Florø-Frøysjøen, Skatestraumen-Måløy sør mv., og Værøy fiskerihavn er det tatt utgangspunkt i kostnad fra tidligere gjennomført usikkerhetsanalyse. For Andenes fiskerihavn er det tatt utgangspunkt i kostnadene fra KS2-rapporten fra 2024. For disse overnevnte tiltakene er det gjennomført en teknisk oppdatering, som blant annet innebærer ny karbonprisbane og prisjustering til 2025-kroner. For Kalvåg fiskerihavn, Røst fiskerihavn og Røyrasundet-Svædet er det gjennomført ny usikkerhetsanalyse og dermed endrede kostnader. Også for disse tiltakene er den nye karbonprisbanen hensyntatt.

### 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 i hovedsak er tiltak/prosjekt over 100 mill. kroner som inkludert i porteføljeprioriteringen<sup>1</sup>. 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 2025**

Kystverket offentlige porteføljeprioritering for 2025 er vedlagt. Tabellen viser de aktuelle tiltakene kategorisert etter modenhet og prioritert etter lønnsomhet. Der det er aktuelt er utviklingen i kostnader og nytte sammenlignet med Nasjonal transportplan 2025-2036 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 2025*» viser prioriteringen av tiltak/prosjekt i årets leveranse. Kolonnen «*Prioritet 2024*» viser prioriteringen av tiltaket/prosjektet i fjorårets leveranse. Det er lite hensiktsmessig å sammenligne disse tallene, ettersom tiltak fra fjorårets leveranse ikke

---

<sup>1</sup> Unntaket er forskutteringsprosjektet Gamvik fiskerihavn og Årviksand fiskerihavn.

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 – 2026-budsjettet).
- **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 (ifm. statsbudsjettene for 2027 eller 2028).
- **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.

Kolonnen «*Per mai 2025*» 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 2026*» angir vår vurdering av tiltakenes/prosjektene antatte modenhet i mai 2026. 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 teknisk oppdatering av de samfunnsøkonomiske analysene som er gjort i forbindelse med grunnlaget for Nasjonal transportplan 2025-2036 som er benyttet. Kolonnen «*Endring fra NTP*» angir endring i NNB for tiltakene/prosjektene siden anslaget i Nasjonal transportplan 2025-2036.

### Kostnader

Kolonnen «*Prognose*» angir tiltakenes/prosjektene prognose for sluttkostnad. Kostnadene er oppgitt i 2025-kroner. Kolonnen «*Endring fra NTP*» angir endringen i kostnader sammenlignet med anslaget i Nasjonal transportplan 2025-2036. Kystverket understreker at endringen er oppgitt i nominelle kroner.

### 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 2025-2036. Det vil si at tiltaket/prosjektet ifølge transportplanen skal være ferdigstilt innen 2030. Føringsen fra departementet er at tiltak/prosjekt som er fullfinansiert i første planperiode i utgangspunktet skal prioriteres først for utførelse, alt annet likt.

#### 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 som har blitt mer modne

Det er en rekke tiltak som har blitt mer modne siden fjorårets leveranse. Røyrasundet-Svædet og Kalvåg fiskerihavn er nå kategorisert med grønn modenhet, kontra gul modenhet i fjorårets leveranse. Tiltakene regnes som klare til utlysning/oppstart i 2026, gitt tilgjengelige budsjettammer og fullmakter. Skatestraumen-Måløy, Årviksand fiskerihavn, Værøy fiskerihavn og Florø-Frøysjøen er nå kategorisert med gul modenhet, kontra rød modenhet i fjorårets leveranse. Tiltakene regnes som klare for utlysning/oppstart i årene 2027-2028.

#### Tiltak som har blitt mindre modne

Det er ingen tiltak i porteføljen som har blitt mindre modne siden 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 modenhet

For tiltakene/prosjektene som er definert innen grønn modenhetskategori, er det ingen avvik fra prioritering etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet (NNB).

#### Tiltak/prosjekt med gul modenhet

For tiltakene/prosjektene som er definert innen gul modenhetskategori, er det ingen avvik fra prioritering etter samfunnsøkonomisk lønnsomhet (NNB).

#### Tiltak/prosjekt med rød modenhet

For tiltakene/prosjektene som er definert innen rød modenhetskategori, er det ingen avvik fra prioritering etter NNB. For Fosnavåg havn er investeringskostnad ukjent, og det er ikke gjennomført samfunnsøkonomisk analyse. Dermed plasseres prosjektet sist i prioriteringen.

## 5. Nærmere omtale av de aktuelle tiltakene

Nedenfor gis det en kort omtale av hvert tiltak, i prioritert rekkefølge og sortert etter modenheitskategori.

### 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.

#### 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 fordeles mellom planlagt utfylling med landvinning og sjøbunnsdeponi.

#### 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. Utdypningsmassene planlegges benyttet til utfylling av et areal i forbindelse med utbyggingen av havnen.

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

### Innseiling Borg havn (Fredrikstad kommune)

Utbedring av innseilingen til Borg havn ved Fredrikstad har som formål å ta farvannet i Røsvikrenna tilbake til samme standard som etter mudringen i 1995. Røsvikrenna er smal med til tider sterk strøm. I situasjoner med sidevind er denne delen av seilassen krevende. Trafikken er i dag strengt regulert med begrensninger blant annet på sikt, natt- og dagseilas, bruk av taubåt, farlig last og skipstørrelse. Tiltaket innebærer mudring og oppgradering av navigasjonsinnretninger i farvannet.

Tiltaket har ikke tidligere vært inkludert i porteføljeprioriteringen, ettersom det ble besluttet igangsatt ifm. statsbudsjettet for 2023. I NTP 2025-2036 er tiltaket regnet som en binding. En større kostnadsøkning for tiltaket ifm. anbudsutlysning i 2024 medførte at konkurransen måtte stanses. Kostnaden for tiltaket overskrider nå terskelen for kvalitetssikring etter statens prosjektmodell. Det er igangsatt en KS2-prosess som starter april 2025.

Usikkerhet: For dette tiltaket er det i hovedsak håndtering av forurensede masser som utgjør den største usikkerheten og kostnadsdriveren.

### 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 knyttet usikkerhet 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.

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.

### 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. Prosjektet består av utdyping av ytre og indre havn og er under planlegging.

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

#### 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 ble startet opp i 2024. Eventuelle endringer som følge av planprosessen kan ha noe å si for kostnadsanslaget.

#### 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 gjennomførbar, 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.

#### 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 fraktefartøy 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 fartøytene 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 manøverareal 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 billeden 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 ble startet opp i 2024. Eventuelle endringer som følge av planprosessen kan ha noe å si for kostnadsanslaget.

#### 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.

#### 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 utdypning 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.

#### Fosnavåg havn (Herøy kommune)

Forskutteringsavtalen mellom Herøy kommune og staten har falt bort, og dermed er Fosnavåg havn en del av Kystverkets ordinære utbyggingsportefølje. Prosjektet regnes som en binding i NTP 2025-2036. Kystverket har foreløpig ikke hatt kapasitet til å planlegge prosjektet videre, men vil ha dialog med Herøy kommune om kunnskapsgrunnlaget for prosjektet i løpet av 2025.

Med hilsen

Einar Vik Arset  
kystdirektør

Sven Martin Tønnessen  
direktør transport, havn og farlei

*Dokumentet er elektronisk godkjent*