



KYSTVERKET

Nærings- og fiskeridepartementet
Postboks 8090 Dep
0032 OSLO

Deres ref	Vår ref	Arkiv nr	Saksbehandler	Dato
	2022/1810-11		Anders Gram Giskemo	08/05/2026

Kystverkets porteføljeprioritering for 2026

1. Innledning

Kystverket viser til overordnet omtale av porteføljestyling 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 2026. I hovedinstruksen til Kystverket, fastsatt 22. desember 2025, er oppgaven med porteføljeprioritering omtalt slik:

Kystverket skal optimalisere prosjektene i den til enhver tid gjeldene NTP, og hvert år, i månedsskiftet april/ mai, legge frem for departementet en offentlig porteføljeprioritering.

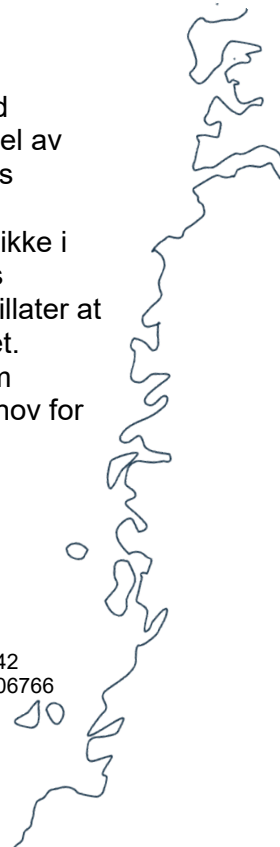
2. Nærmere om porteføljen

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. Disse prosjektene utgjør en stor del av Kystverkets utbyggingsportefølje. I tillegg til de navngitte tiltakene består Kystverkets portefølje av en rekke mindre farvannstiltak, herunder vedlikeholdstiltak. Mindre farvannstiltak 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. Prosjekter som omhandler militære behov for transportinfrastruktur, jf. supplerende tildelingsbrev til Kystverket nr. 4/2025, kan i prinsippet også bli inkludert i porteføljen i framtiden.

Sentral postadresse: Kystverket, postboks 1502,
6025 ÅLESUND

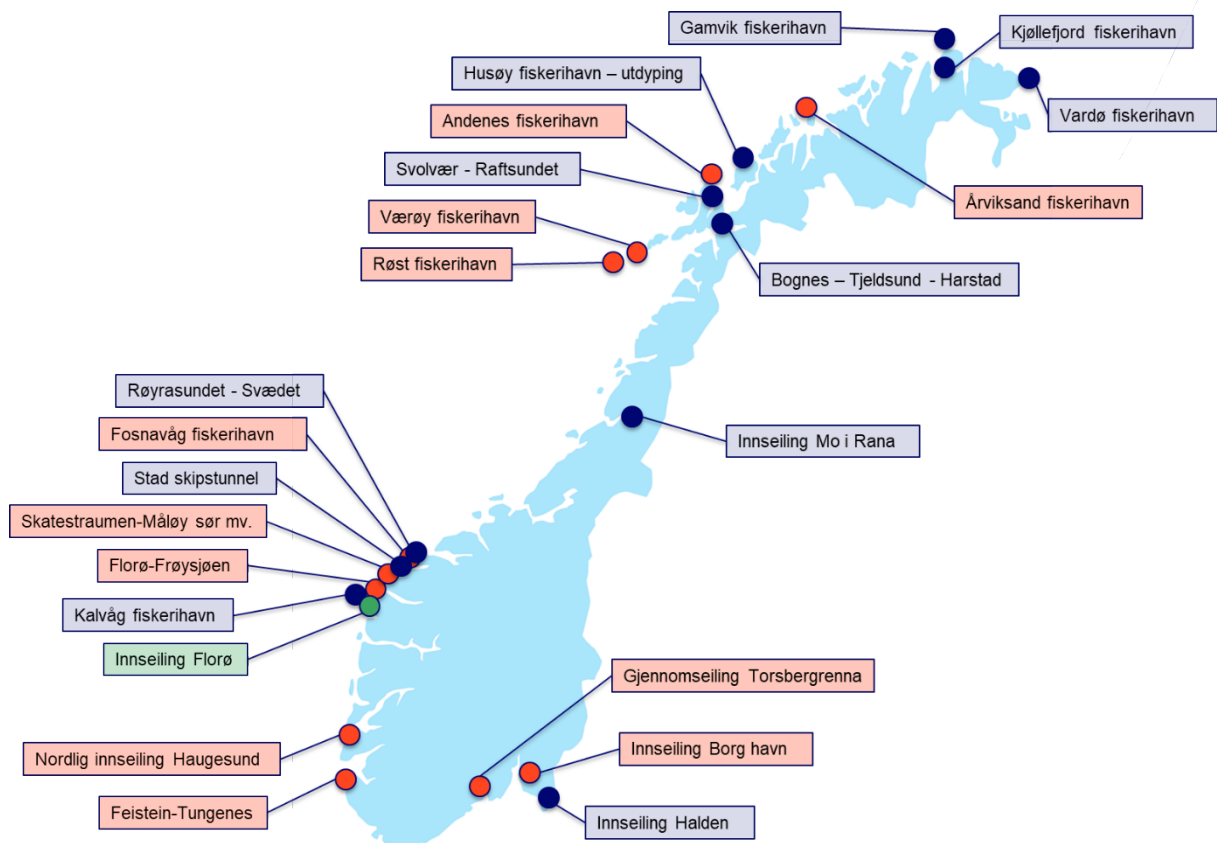
Telefon: 07847
E-post: post@kystverket.no
Internett: <https://kystverket.no>

Org.Nr.: 874783242
Bankgiro: 7694 05 06766



Kystverket viser til at det 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, 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 ble det i 2025 påbegynt et merketiltak som gir forbedringer i innseilingen. Merkearbeidet fortsetter i 2026. Kystverket vurderer at det ikke er realistisk å gjennomføre den planlagte utdypingsdelen av prosjektet, grunnet svenske myndigheters motstand mot sjøarbeid i fjorden. Kystverket har dermed stanset arbeidet med det opprinnelige utdypningsprosjektet.

Figur 1 viser et kart med oversikt over Kystverkets portefølje. Oransje viser at prosjektet ikke er igangsatt, blå at det er under utførelse og grønn at det er ferdigstilt.



Figur 1: Status for farleds- og fiskerihavnetiltak fra NTP 2025-2036

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 2026. I figuren over er det prosjektene med oransje markering som inngår i porteføljeprioriteringen.

Tabell 1: Status for farleds- og fiskerihavnetiltak fra NTP 2025-2036

Korr.	Tiltak	Status	Inkludert i portefølje-prioriteringen
1	Innseiling Borg havn	Ikke igangsatt	Ja
1	Innseiling Halden	Stanset/Under utførelse ¹	Nei
3	Gjennomseiling Torsbergrenna	Ikke igangsatt	Ja
4	Feistein - Tungenes	Ikke igangsatt	Ja
4	Nordlig Innseiling Haugesund	Ikke igangsatt	Ja
4	Innseiling Florø	Ferdigstilt	Nei
4	Florø-Frøysjøen	Ikke igangsatt	Ja
4	Kalvåg fiskerihavn	Under utførelse	Nei
4	Skatestraumen-Måløy sør mv.	Ikke igangsatt	Ja
4	Stad skipstunnel	Under utførelse	Nei
4	Fosnavåg fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
4	Røyrasundet - Svædet	Under utførelse	Nei
7	Innseiling Mo i Rana	Under utførelse	Nei
8	Røst fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Værøy fiskerihavn	Ikke igangsatt	Ja
8	Svolvær-Raftsundet	Under utførelse	Nei
8	Bognes-Tjeldsundet-Harstad	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

2.1. Endringer i porteføljen sammenlignet med fjorårets leveranse

Kalvåg fiskerihavn og farledsprosjektet Røyrasundet-Svædet er igangsatt i 2026, og dermed er disse prosjektene tatt ut av årets porteføljeprioritering.

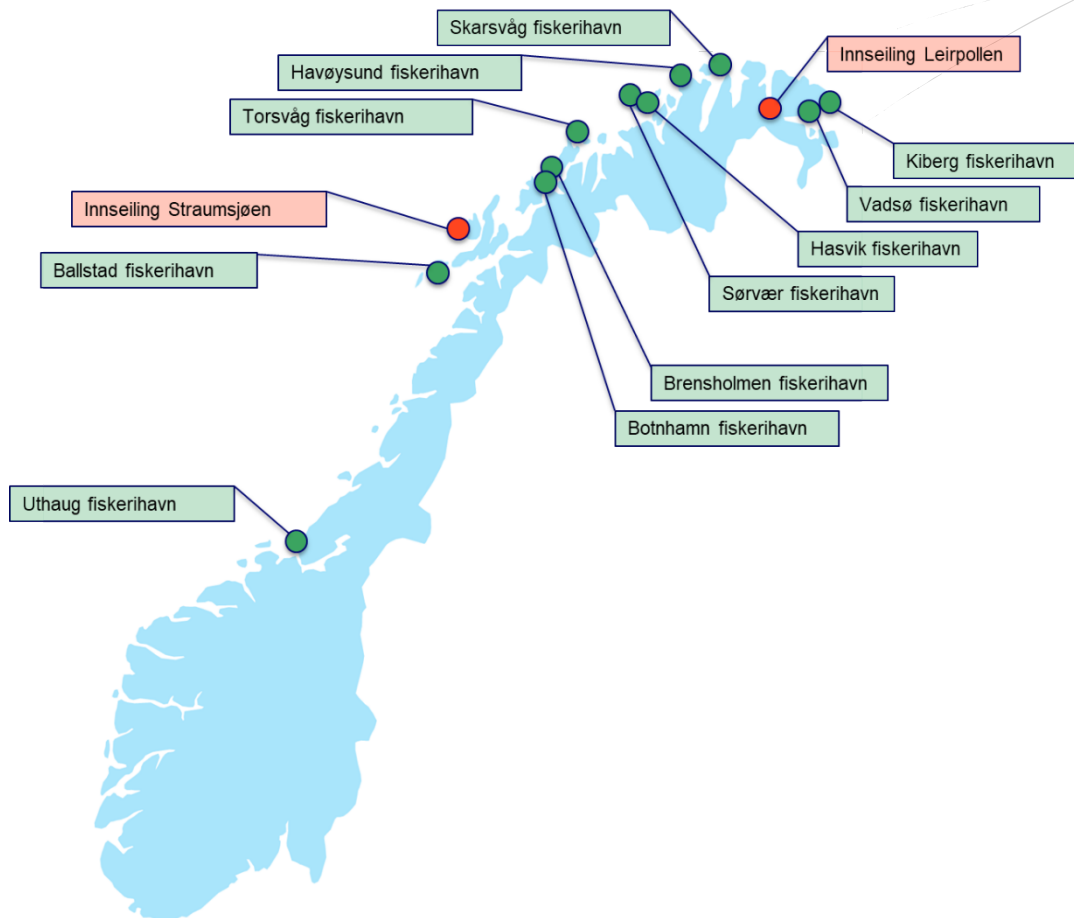
2.2. Oppfølging av oppdrag i kap. 15.5

Nasjonal transportplan 2025-2036 omtaler også mulighetene i andre seksårsperiode under kap. 15.5, herunder strekningsvise utredninger og potensielle fiskerihavnetiltak. Her står det omtalt at Kystverket skal gjennomføre utredninger av strekningene Nordkapp–Kirkenes, Tromsø–Nordkapp og Mo i Rana–Bodø. I tillegg skal Kystverket utrede og vurdere i Vadsø, Skarsvåg, Kiberg, Hasvik, Sørvær og Havøysund, Botnhamn, Brensholmen, Torsvåg, Ballstad, Straumsjøen, Uthaug og i innseilingen til Leirpollen. 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.

¹ Utdyppingsarbeidet er stanset, merkearbeidet pågår.

Kystverket har i 2025 og så langt i 2026 arbeidet med trafikkanalyser, idéfasenotater og konseptfaserapporter for flere av disse havnene. Noen av havnene har gått over fra konseptfase til planleggingsfase, jf. enkeltvis omtale av hver havn etter tabellen under. På sikt kan det være muligheter for at enkelte av disse havnene inkluderes i porteføljen. Mange av de mulige tiltakene som er nevnt i kap.15.5 i Nasjonal transportplan 2025-2036 inngår i strekningen Tromsø-Nordkapp, jf. omtale av strekningsvise utredninger nedenfor.

Figur 2 gir en oversikt over tiltakene som er nevnt i kap. 15.5 i NTP 2025-2036. Grønt symboliserer et mulig fiskerihavnetiltak og rødt et mulig farleds- eller innseilingstiltak.



Figur 2: Oversikt over mulige tiltak fra kap. 15.5

2.2.1. Mulige fiskerihavnetiltak fra kap. 15.5

Tabell 2 gir en oversikt over mulige fiskerihavnetiltak som er omtalt i kap. 15.5, og deres utredningsstatus. Nærmere omtale av hvert enkelt tiltak finnes nedenfor.

Tabell 2: Status for mulige fiskerihavnetiltak fra kap. 15.5

Korr.	Tiltak	Kommune	Utredningsstatus
8	Ballstad fiskerihavn	Vestvågøy kommune	Konseptfase/Planleggingsfase
8	Botnhamn fiskerihavn	Senja kommune	Konseptfase

8	Brensholmen fiskerihavn	Tromsø kommune	Avsluttet
8	Hasvik fiskerihavn	Hasvik kommune	Konseptfase
8	Havøysund fiskerihavn	Måsøy kommune	Konseptfase/Planleggingsfase
8	Kiberg fiskerihavn	Vardø kommune	Avsluttet
8	Skarsvåg fiskerihavn	Nordkapp kommune	Planleggingsfase
8	Sørvær fiskerihavn	Hasvik kommune	Konseptfase/Planleggingsfase
8	Torsvåg fiskerihavn	Karlsøy kommune	Konseptfase
7	Uthaug fiskerihavn	Ørland kommune	Planleggingsfase
8	Vadsø fiskerihavn	Vadsø kommune	Konseptfase/Planleggingsfase

- Ballstad fiskerihavn, Vestvågøy kommune: Prosjektet er i overgang mellom konsept- og planleggingsfase og konseptfaserapporten er nær ferdigstillelse. Det er noe usikkerhet knyttet til om vi rekker å utvikle et kunnskapsgrunnlag som er tilstrekkelig til å kunne analysere og prioritere tiltak i tide til rullering av kommende NTP.
- Botnhamn fiskerihavn, Senja kommune: Prosjektet er i konseptfase, og konseptfaserapporten skal ferdigstilles sommeren 2026. Det er noe usikkerhet knyttet til om vi rekker å utvikle et kunnskapsgrunnlag som er tilstrekkelig til å kunne analysere og prioritere tiltak i tide til rullering av kommende NTP.
- Brensholmen fiskerihavn, Troms kommune: Problemene og utfordringene som lå til grunn for at Brensholmen fiskerihavn er nevnt i NTP 2025-2036 vil bli løst av prosjektet som ledes av Tromsø kommune der staten bidrar med finansiering gjennom tilskudd for kommunale fiskerihavner. Mulige fremtidige utfordringer og problem knyttet til utviklingsplaner for Brensholmen og tilgrensede områder kan danne grunnlag for fremtidige utredninger. Det kan være aktuelt å åpne en ny utredning når disse planene konkretiseres.
- Hasvik fiskerihavn: Prosjektet er i konseptfase, og konseptfaserapporten skal ferdigstilles sommeren 2026. Det er usannsynlig at vi rekker å utvikle et kunnskapsgrunnlag som er tilstrekkelig til å kunne analysere og prioritere tiltak i tide til rullering av kommende NTP.
- Havøysund fiskerihavn: Prosjektet er i konseptfase, og konseptfaserapport skal ferdigstilles mai 2026. Det er stor usikkerhet til om det er mulig å utvikle et kunnskapsgrunnlag som er tilstrekkelig til å kunne analysere og prioritere tiltak i tide til rullering av kommende NTP.
- Kiberg fiskerihavn: Idefaserapport er ferdigstilt og prosjektet er ikke videreført til konseptfase. Problemene som er identifisert i havna, inkl. innseiling, dreier seg hovedsakelig om oppgrunning. Det kan være aktuelt med vedlikeholdsmudring i havna som må prioriteres gjennom vedlikeholdsprogrammet.
- Skarsvåg fiskerihavn: Konseptfaserapport ble ferdigstilt januar 2026. Prosjektet er i planleggingsfase. Det er noe usikkerhet til om det er mulig å utvikle et

kunnskapsgrunnlag som er tilstrekkelig til å kunne analysere og prioritere tiltak i tide til rullering av kommende NTP.

- Sørvær fiskerihavn: Prosjektet er i overgang mellom konsept- og planleggingsfase og konseptfaserapporten er nær ferdigstillelse. Det er stor usikkerhet til om det er mulig å utvikle et kunnskapsgrunnlag som er tilstrekkelig til å kunne analysere og prioritere tiltak i tide til rullering av kommende NTP.
- Torsvåg fiskerihavn: Prosjektet er i konseptfase, og konseptfaserapport skal ferdigstilles oktober 2026. Det er usannsynlig at vi rekker å utvikle et kunnskapsgrunnlag som er tilstrekkelig til å kunne analysere og prioritere tiltak i tide til rullering av kommende NTP
- Uthaug fiskerihavn: Prosjektet er i planleggingsfase. Kommunen har fått tilsagn om tilskudd til investering i effektive og miljøvennlige havner for å etablere ny kai i kombinasjon med utdyping i havna. Utforming og plassering av det kommunale tiltaket har betydning for fiskerihavneprosjektet som Kystverket utreder, og det er knyttet usikkerhet til om løsning og omfang avklares i tilstrekkelig grad før rullering av kommende NTP.
- Vadsø fiskerihavn: Prosjektet er i overgang mellom konsept- og planleggingsfase og konseptfaserapporten er nær ferdigstillelse. Det er usannsynlig at det er mulig å utvikle et kunnskapsgrunnlag som er tilstrekkelig til å kunne analysere og prioritere tiltak i tide til rullering av neste NTP.

2.2.2. Mulige farledstiltak fra kap. 15.5

Tabell 3 gir en oversikt over mulige farledstiltak som er omtalt i kap. 15.5, og deres utredningsstatus. Nærmere omtale av hvert enkelt tiltak finnes nedenfor.

Tabell 3: Status for mulige farledstiltak fra kap. 15.5

Korr.	Tiltak	Kommune	Utredningsstatus
8	Innseiling Leirpollen	Tana kommune	Konseptfase
8	Innseiling Straumsjøen	Bø kommune	Konseptfase

- Innseiling Leirpollen: Prosjektet er i konseptfase, og konseptfaserapport skal ferdigstilles mai 2026. Vi forventer at vi i løpet av sommeren 2026 har vurdert hvordan vi vil ta prosjektet videre, med bakgrunn i vurderinger som ble gjort i 2021 og ny informasjon fra konseptfaserapport.
- Innseiling Straumsjøen: Prosjektet er i konseptfase, og konseptfaserapport skal ferdigstilles juni 2026. Det er noe usikkerhet til om det er mulig å utvikle et kunnskapsgrunnlag som er tilstrekkelig til å kunne analysere og prioritere tiltak i tide til rullering av kommende NTP.

2.2.3. Strekningsvise utredninger

Kystverket gjennomførte høsten 2024 digitale brukermøter med aktuelle aktører for strekningene Mo i Rana – Bodø, Tromsø – Nordkapp og Nordkapp – Kirkenes. Vi har identifisert flere områder hvor det er aktuelt å utvikle nye farleds- og fiskerihavnetiltak.

Kystverket vil initiere idé- og konseptfase for disse mulige prosjektene etter hvert utredningene av de navngitte prosjektene i kap. 15.5 har gått videre til planleggingsfase. Videre utredningsarbeid for disse strekningene kan derfor resultere i farleds- og fiskerihavnetiltak som inkluderes i porteføljen i senere år.

2.3. Forventet omfang av leveranse på kommende prioriteringsoppdrag

I forbindelse med utarbeidelse av neste Nasjonale transportplan 2029-2040 forventer Kystverket å motta et prioriteringsoppdrag fra Nærings- og fiskeridepartementet og Samferdselsdepartementet i løpet av 2026, men antatt leveransefrist i løpet av våren 2027. Kystverket skal levere en relevant portefølje i denne forbindelse, og fortrinnsvis bestående av prosjekter som er samfunnsøkonomisk lønnsomme. Kystverket har prioritert å utvide omfanget av idé- og konseptfase sammenlignet med tidligere NTP-rullinger. Dette vil bidra til at Kystverket kan utarbeide mer treffsikre prosjekter, som løser de faktiske utfordringene på mest mulig effektiv måte og dermed bidrar til høyere måloppnåelse. En mer omfattende konseptfase gjør at det tar lengre tid før et prosjekt går over i planleggingsfase. Konsekvensen er at antallet prosjekter som har gjennomgått konseptfase og som har kommet tilstrekkelig langt nok i planleggingsfasen til å kunne vurderes ifm. leveransen på prioriteringsoppdraget, er lavt per april 2026.

Per april 2026 vurderer vi at det kan være mulig å utvikle tilstrekkelig kunnskapsgrunnlag i prosjektene Ballstad fiskerihavn, Botnhamn fiskerihavn, Skarsvåg fiskerihavn og Innseiling Straumsjøen med tanke på prioritering i kommende NTP, men dette hefter det fortsatt betydelige usikkerheter ved. Fiskerihavnene i Sørvær og Havøysund kan også være aktuelle, men på grunn av komplekse problemsammensetninger og stort spenn i mulige tiltaksutforminger vil disse prosjektene kreve mer planlegging før man kan avklare hvilke løsninger som er realistiske og gir best effekt.

Kystverket legger til grunn at arbeidet i idé-, konsept- og planleggingsfasen skal være grundig og faglig forsvarlig. Det vurderes ikke som hensiktsmessig å fremskynde prosjekter gjennom disse fasene for å øke antallet prosjekter tilsynelatende klare til vurdering i prioriteringsoppdraget våren 2027. En slik tilnærming vil kunne gå på bekostning av kvaliteten på de utredningene som danner grunnlaget for prioriteringene, og dermed svekke måloppnåelsen. Kystverket vil derfor holde fast ved en systematisk og etterprøvable tilnærming til prosjektutviklingen, der prosjektene modnes i tråd med gjeldende metodikk og krav. Konsekvensen er at porteføljen til prioriteringsoppdraget kan bli mer avgrenset, men samtidig bedre underbygd og mer robust som beslutningsgrunnlag.

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.

3.1. Om samfunnsøkonomiske analyser

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 2024-leveransen ble det ikke gjennomført nye analyser av porteføljen, ettersom denne kom tett opp til framleggelsen av NTP 2025-2036 og vi vurderte at kunnskapsgrunnlaget var tilstrekkelig oppdatert. I 2025-leveransen ble det gjennomført en teknisk oppdatering av de samfunnsøkonomiske analysene for flere av investeringstiltakene som er inkludert i porteføljen. De nye vedtatte CO2-prisene ble hensyntatt. Disse var ikke inkludert i analysene som lå til grunn for NTP-leveransen i oktober 2023. I årets leveranse er det gjennomført en prisjustering for å reflektere endringer i prisnivå slik at resultatene gir et oppdatert bilde av tiltakets samfunnsøkonomiske virkninger. For de analysene som har hatt endring i tiltaksalternativ, er det også gjort oppdaterte beregningsgrunnlag på virkningene.

For Nordlig innseiling Haugesund, Værøy fiskerihavn, Årviksand fiskerihavn, Skatestraumen-Måløy sør mv. og Florø-Frøysjøen er det gjennomført nye usikkerhetsanalyser og dermed endrede kostnader. For Røst fiskerihavn er det utarbeidet et nytt kostnadsoverslag.

For øvrige prosjekter, som Innseiling Borg havn, Andenes fiskerihavn og Feistein-Tungenes, er det tatt utgangspunkt i kostnad fra KS2-rapporter og tidligere gjennomførte usikkerhetsanalyser. For disse overnevnte prosjektene er det gjennomført en teknisk oppdatering, som blant annet innebærer ny karbonprisbane og prisjustering til 2026-kroner.

3.2. 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.

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 2026

Kystverket offentlige porteføljeprioritering for 2026 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.

4.1.1. Prioritering

Kolonnen «*Prioritet 2026*» viser prioriteringen av tiltak/prosjekt i årets leveranse. Kolonnen «*Prioritet 2025*» viser prioriteringen av tiltaket/prosjektet i fjorårets leveranse. Det er lite hensiktsmessig å sammenligne disse tallene, ettersom tiltak fra fjorårets leveranse ikke lenger er inkludert, men de er inkludert for å gi et helhetlig bilde. Rækkefølgen av tiltak i kombinasjon med endringen i kategoriseringen av modenhet gir et bedre bilde av tiltakets/prosjektets endring i prioritet fra fjorårets leveranse.

4.1.2. Modenhet

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

- **Grønn** - tiltak som er klare eller nærmer seg 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 – 2027-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 2028 eller 2029).
- **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 2026*» 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 2027*» angir vår vurdering av tiltakenes/prosjektene antatte modenhet i mai 2027. 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.

4.1.3. 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.

4.1.4. Kostnader

Kolonnen «*Prognose*» angir tiltakenes/prosjektene prognose for sluttkostnad. Kostnadene er oppgitt i 2026-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.

4.1.5. Ikke-prissatte virkninger

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

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

4.1.6. 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.

4.1.7. 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.

4.2.1. Tiltak som har blitt mer modne

Det er to tiltak som har blitt mer modne siden fjorårets leveranse. Røst fiskerihavn og Nordlig innseiling Haugesund er nå kategorisert med grønn modenhet, kontra gul modenhet i fjorårets leveranse. Tiltakene regnes som klare til utlysning/oppstart i 2027, gitt tilgjengelige budsjetttrammer og fullmakter.

4.2.2. 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.

4.3.1. Tiltak/prosjekt med **grønn** modenhet

Vi viser til at Røst fiskerihavn er prioritert over Nordlig innseiling Haugesund, til tross for at sistnevnte er marginalt mindre ulønnsomt enn førstnevnte, NNB -0,8 kontra -0,9. Begge prosjektene er om lag tilsvarende ulønnsomme, men Røst fiskerihavn prioriteres først grunnet den store positive ikke-prissatte virkningen knyttet til samfunnssikkerhet og beredskap.

4.3.2. Tiltak/prosjekt med **gul** og **rød** modenhet

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

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).

5.1.1. Forskuttering av Gamvik fiskerihavn (Gamvik kommune)

Forskuttering av Gamvik fiskerihavn i Gamvik kommune er vurdert som nær ferdigstilt og klar for tilbakebetaling i 2026.

5.1.2. 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. Prosjektet vil kunne bidra til bedre regularitet for ferga, også ifm. de nye hydrogenfergene som skal settes inn. Disse er større og vil ha større utfordringer i innseilingen enn dagens ferger.

Det planlegges utdyping av innseilingen for å få en bredere og rettete 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 dypgang i sambandet. Dette kan påvirke regularitet fram til at prosjektet blir realisert.

5.1.3. 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 Skårerenna som utgjør en risiko i innseilingen. Farvannet ved Skårerenna er utfordrende å seile i for de største cruiseferdene 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.

5.1.4. 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 seilasen 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.

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 overskred terskelen for kvalitetssikring etter statens prosjektmodell. Det ble derfor gjennomført en KS2-prosess i 2025. Prosjektet er klart for utlysning i 2026 og oppstart i 2027, med forbehold om et vedtak om kostnadsramme fra Stortinget ifm. RNB 2026.

Kystverket vil understreke at det kan bli utfordrende å gjennomføre/igangsette prosjektet dersom oppstart utsettes ut over 2027/2028. Årsaken er at tillatelsene som er gitt for prosjektet utgår og må fornyes. Det er mange interessenter som har sterke, motstridende interesser i prosjektet. Gjeldende rammevilkår og betingelser utfordres stadig og nye godkjeningsprosesser er derfor forventet å bli omfattende og ta lang tid. Dersom prosjektet må vente flere år før det kan realiseres, regner vi med det vil bli krevende å opprettholde de rammevilkårene vi har i dag.

Usikkerhet: For dette tiltaket er det i hovedsak håndtering av masser i tilstandsklasse 4 og 5 som utgjør den største usikkerheten og kostnadsdriveren.

5.1.5. 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.

Prosjektet kan per april 2026 gjøres klart for oppstart i 2027 dersom vedtak om kostnadsramme fra Stortinget gjøres ifm. RNB 2026. Kystverket setter videre arbeid med prosjektet på pause, fram til en ev. bestilling fra departementet om videre fremdrift i prosjektet foreligger. På sikt vil modenheten til prosjektet reduseres.

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. Kostnaden for prosjektet er beregnet ut fra KS2-rapporten, og fremskrevet med generell indeksjustering. Det er usikkerhet knyttet til om denne metoden fanger opp den reelle kostnadsutviklingen. Fram mot leveranse av prioriteringsoppdraget vil Kystverket vurdere om siste års utvikling i anleggsmarkedet tilsier at Kystverket må utarbeide et nytt kostnadsanslag.

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.

5.2.1. 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 reisedistans for cruisetrafikken.

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

5.2.2. 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.

5.2.3. 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 manøverareal 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 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.

Kystverkets siste usikkerhetsanalyse for Værøy fiskerihavn viser en betydelig kostnadsøkning, med P50 på 700 mill. kroner mot 499 mill. kroner i fjor, og prosjektet nærmer seg KS2-nivå. Økningen skyldes særlig høyere priser på sentrale innsatsfaktorer og generelle markedsendringer, i tråd med utviklingen i sammenlignbare prosjekter.

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.

5.2.4. 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 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.

5.3.1. 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.

5.3.2. 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 billeden 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.

5.3.3. 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 er regnes som en binding i NTP 2025-2036. Kystverket har foreløpig ikke hatt kapasitet til å planlegge prosjektet videre, men vil ha videre dialog med Herøy kommune om kunnskapsgrunnlaget for prosjektet i løpet av 2026.

Med hilsen

Einar Vik Arset
kystdirektør

Dokumentet er elektronisk godkjent

Sven Martin Tønnessen
direktør transport, havn og farlei

