



**KYSTVERKET**

# Årsmelding 2025

## Kystverket

---

## Merknader

- Denne årsrapporten er utarbeidd og publisert i [Framsikt](#), som er ei skybasert løysing for verksemdsstyring i offentleg sektor.
- Årsrapporten for 2025 er utarbeidd med same overordna struktur som årsrapporten for 2024. Bruk av Framsikt føreset etablering av ein målstruktur med fleire nivå og tilhøyrande indikatorar. For 2025 kan målstrukturen difor avvike noko frå føringane i tildelingsbrevet for 2025.
- Som følge av utprøving av funksjonalitet i Framsikt førekjem det noko dobbeltrappering på enkelte indikatorar. Dette vil bli korrigert før offentleggjering av årsrapporten.
- Indikatortabellane som blir genererte i Framsikt, viser ikkje krav der slike er etablerte. Krava er difor presenterte i tekstbeskrivinga over tabellane.
- I webutgåva framstår kulepunkt med utheva skrift. Dette er ein kjend feil som vil bli retta i ei komande oppdatering.
- Det kan bli gjort redaksjonelle justeringar av tabellar og layout etter at rapporten er oversend til NFD. Slike justeringar vil ikkje påverke innhaldet i rapporteringa.
- Webversjonen finn du her: <https://pub.framsikt.net/2025/kystverket/mr-202512-arsrapport2025#/>

## Innhold

<b>Merknader</b> .....	2
<b>Leders beretning (del 1)</b> .....	5
<b>Inntroduksjon til verksemda og hovudtal (del 2)</b> .....	7
<b>Aktivitetar og resultat (del 3)</b> .....	12
<b>Overordna vurdering av måloppnåing og ressursbruk</b> .....	12
<b>Oppsummering av årets aktiviteter og resultater</b> .....	12
<b>Omtale av nøkkeltall og ressursbruk</b> .....	12
<b>Svalbardrekneskapen</b> .....	15
<b>1. Enklare kvardag for reisande og auka konkurransevne for næringslivet</b> .....	16
<b>Skildring av hovudmål</b> .....	16
<b>NTP-indikatorar</b> .....	16
<b>Måloppnåing og indikatorar per delmål</b> .....	16
<b>2. Nullvisjon for drepne og hardt skadde</b> .....	28
<b>Skildring av hovudmål</b> .....	28
<b>NTP-indikatorar</b> .....	28
<b>Overordna måloppnåing for hovudmålet</b> .....	29
<b>Måloppnåelse og indikatorer per delmål</b> .....	29
<b>3. Bidra til oppfyljing av Noregs klima- og miljømål</b> .....	44
<b>Skildring av hovudmål</b> .....	44
<b>NTP-indikatorar</b> .....	44
<b>Måloppnåing og indikatorar per delmål</b> .....	45
<b>4. Beredskapen mot akutt forureining er tilpassa miljøtruslane</b> .....	52
<b>Skildring av hovudmål</b> .....	52
<b>Måloppnåing og indikatorar per delmål</b> .....	52
<b>Status oppdrag</b> .....	57
<b>5. Effektiv bruk av ny teknologi</b> .....	59
<b>Skildring av hovudmål</b> .....	59
<b>Måloppnåing og indikatorar per delmål</b> .....	59
<b>6. Meir for pengane</b> .....	63
<b>Skildring av hovudmål</b> .....	63
<b>Måloppnåing og indikatorar per delmål</b> .....	63

<b>7. Nasjonal tryggleik, samfunnstryggleik og beredskap</b> .....	66
Skildring av hovudmål.....	66
Måloppnåing og indikatorar per delmål .....	66
Status for oppdrag.....	70
<b>Styring og kontroll i verksemda (del 4)</b> .....	72
Styring av verksemda .....	72
Internkontroll .....	72
Risikovurderingar .....	73
Oppfølging frå Riksrevisjonen .....	74
<b>Tryggleik og beredskap</b> .....	75
<b>Fellesføringar frå regjeringa</b> .....	75
Redusere konsulentbruken.....	75
Systematisk og heilskapleg arbeid for å redusere klimagassutslepp, naturfotavtrykk og energibruk.....	77
Positiv utvikling i talet på tilsetjingar av personar med funksjonsnedsetjing og/eller fråvær frå arbeid, utdanning eller opplæring .....	77
<b>Personalpolitikk og likestilling</b> .....	77
Helse, miljø og tryggleik (HMS) .....	77
Overtid .....	77
Mangfald og likestilling .....	78
Utvikling i talet på tilsette .....	80
<b>Vurdering av framtidsutsikter (del 5)</b> .....	81
<b>Årsrekneskap (del 6)</b> .....	83
Leiingskommentarar til årsrekneskapen .....	83

## Leders beretning (del 1)

### *God framdrift i 2025*

Kystverket hadde høg aktivitet og stabile tenester i 2025, med god oppetid i infrastrukturen og positiv utvikling for sjøsikkerheit. Lostenesta, sjøtrafikksentralane og digitale navigasjonstenester leverte solid drift trass i auka trafikk.

Tiltak i farleier, fiskerihamner og navigasjonsanlegg gav viktige forbetringar. Klima- og miljøarbeidet vart styrkt med nye klimamål, betre kunnskapsgrunnlag samt igangsette og planlagte tiltak som hybridisering av fartøy. Samtidig førte krevjande reguleringsprosessar, kapasitetsutfordringar og marknadsforhold til svakare framdrift for fleire utbyggingsprosjekt.

### *Trygg lei i uroleg farvatn*

Også 2025 har vore prega av geopolitisk uro. Noreg møter trusselbildet med å styrke totalberedskapen og totalforsvaret. Kystverket skal kunne understøtte både sivil og militær forsyning i alle situasjonar. Sjøvegen skal fungere også når transportsystemet blir sett på prøve. Det krev robuste tenester, høg kompetanse og ei tydeleg forståing av ansvaret Kystverket har i totalberedskapen.

Arbeidet med maritim sikring, hamneberedskap og samarbeid med Forsvaret er styrka det siste året. Med verdikartlegginga av hamner betrar vi grunnlaget for å vurdere kva hamnefunksjonar som er strategisk viktige nasjonalt.

Vi skal halde fram med å bidra til trygg og effektiv sjøtransport på både sjø og land. Presset på areala aukar, både i hamner som blir påverka av byutvikling og i sjøområda der havbruk, verneinteresser, infrastruktur og andre næringar konkurrerer om plass. Samtidig er totalberedskapen ikkje godt nok tilpassa eit meir krevjande risikobilete. Og samanhengane mellom hav, hamn og vidare landtransport er ikkje gode nok. Det gjer krisehandtering og dagleg logistikk sårbar.

Hamnesektoren er fragmentert med mange aktørar og lite koordinering, det kan hindre omstilling og heilskapleg utvikling. Sjøikkerheita er høg, men føreset vedlikehald og oppgradering av infrastruktur og ny teknologi for å handtere nye fartøy, nye energiberarar og eit klima i endring.

Samtidig ser vi at samansettinga av fartøy i kyst- og havområda våre også endrar seg. Havbruket brukar større og meir avanserte fartøy i fjordane. Cruisetrafikken aukar stadig og spreier seg til nye område. Ny teknologi fører til skipstypar med andre behov enn før. Ein særleg risiko utgjer skuggeflåten, med dårleg regulerte fartøy som gjer overvaking, beredskap og miljøhandtering vanskelegare.

### *Skuggar i horisonten*

Øving på å handtere tankskip med sanksjonert last gav viktig læring for oss i 2025. Trafikken av sanksjonerte tankskip med olje og gass – det vi kallar skuggeflåten – har auka det siste året. Desse skipa kan vere i dårleg teknisk stand, ha mangelfull bemanning, kan operere med bevisst skjulte posisjonsdata og i nokre tilfelle mangle forsikring.

Skuggeflåten seglar kontinuerleg langs kysten vår. Det gjer ulykkesrisikoen i norske farvatn høgare no enn for få år sidan, sjølv om den ordinære flåten held høg standard. Denne utviklinga er bekymringsfull. Situasjonen krev at vi følger trafikken tett, vidareutviklar overvakinga og øver på å handtere slike skip saman med andre aktørar.

Storulykker til sjøs skjer sjeldan. Men dei kan få svært store konsekvensar for liv, miljø, infrastruktur og samfunn. For Kystverket må arbeidet mot storulykker omfatte heile breidda, frå førebygging til beredskap. Effektiv trafikkovervaking, risikobasert stasjonering av slepekraft, føreseielege regelverk og god risikoforståing er viktige barrierar mot at alvorlege hendingar skjer. Samstundes må vi sikre at konsekvensane blir så små som råd dersom noko likevel skjer. Det gjer vi med eigna fartøy og utstyr, trent mannskap, klare roller og eit tett samspel mellom offentlege og private aktørar, nasjonalt og internasjonalt.

Erfaringar frå andre høgrisiko-sektorar – som petroleum, kjernekraft og luftfart – viser kor viktig det er å følgje utviklinga i sikkerheitsbarrierane nøye. Det handlar om å vurdere både tekniske, organisatoriske og menneskelege faktorar. Også i den maritime sektoren treng vi eit betre kunnskapsgrunnlag. Difor ønskjer Kystverket å utvikle eit meir systematisk arbeid med risikobaserte prioriteringar i nullvisjonsarbeidet.

*Vel blåst!*

Kystverket skal halde fram med å vere det faglege tyngdepunktet for sjøtransporten, samtidig som vi tek ei endå meir aktiv rolle i totalberedskapen og totalforsvaret. Med sikker, effektiv og motstandsdyktig sjøtransport står Noreg sterkare i ei meir utrygg verd. Med årvakne og kompetente medarbeidarar som trottig gjer sin del av jobben, får vi det til saman.

Stor takk til alle for innsatsen i 2025!



Einar Vik Arset  
kystdirektør

## Innroduksjon til verksemda og hovudtal (del 2)

Kystverket er eit ordinært forvaltningsorgan under Nærings- og fiskeridepartementet (NFD) (fiskeri- og havministeren). Stortinget fastset budsjetttrammene gjennom vedtak i dei årlege budsjettproposisjonane. Rammene blir delegerte til etaten gjennom tildelingsbrev frå departementet. Om lag ein fjerdedel av verksemda er finansiert av avgifter som blir betalte av brukarar av tenestene våre.

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining. Vi skal leggje til rette for ein effektiv og sikker sjøtransport ved å ta vare på transportnæringa sitt behov for framkome og effektive hamner. Vi driv førebyggjande arbeid og reduserer skadeverknadene ved akutt forureining, og vi bidreg til ei berekraftig utvikling av kystsona. Vi skal òg bidra til å redusere klimagassutslepp og tap av naturmangfald.

Samfunnsoppdraget blir utøvd gjennom tre roller: som myndigheitsorgan, fagorgan og som statleg utbyggjar, drivar og forvaltar av maritim infrastruktur, maritime tenester og statlege beredskapsressursar.

Vi utøver myndigheit og fører tilsyn etter reglane i hamne- og farvasslova, delar av forureiningslova og svalbardmiljølova, og vi bidreg i planprosessar etter plan- og bygningslova.

For å løyse oppdraget samarbeider vi med ei rekkje offentlege etatar, styresmakter, forskings- og næringsverksemdar og interesseorganisasjonar, både nasjonalt og internasjonalt. Kystverket er ein del av totalforsvaret.

Vi har òg ansvar for å følgje opp internasjonale forpliktingar Noreg har innan kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining.

Det overordna målet for den nasjonale transportpolitikken er eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem innan 2050.

Målet for statleg beredskap mot akutt forureining er å hindre eller avgrense miljøskade som følgje av akutt forureining i norske havområde eller på norsk territorium.

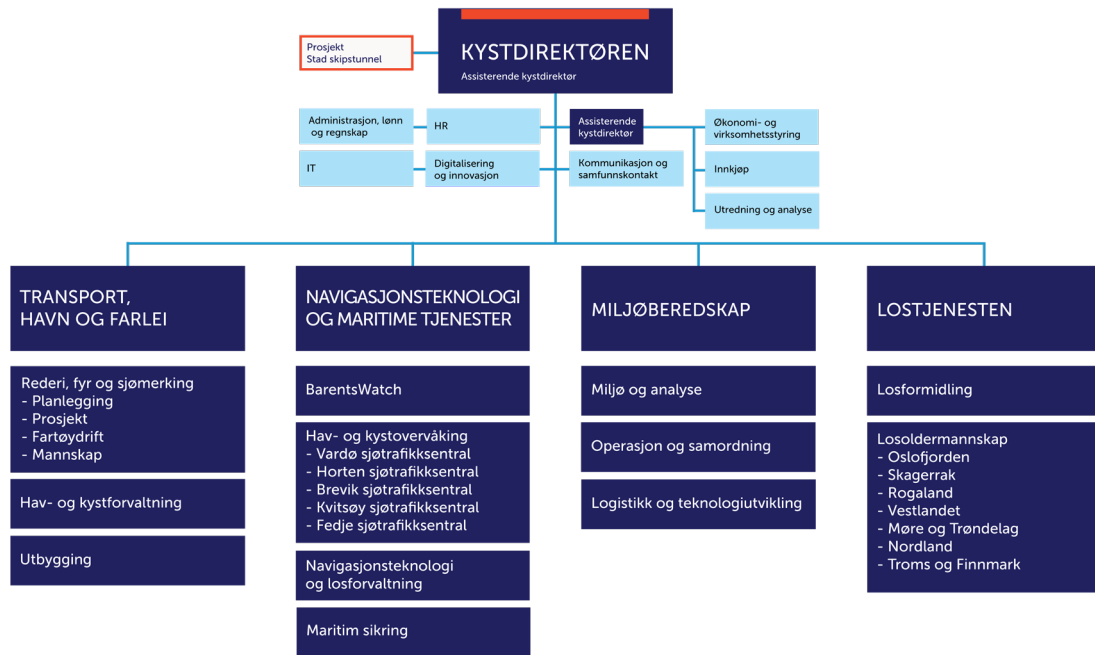
Kystverket skal òg bidra til at FNs berekraftsmål blir nådde innanfor eigen sektor.

### *Organisasjon og leiing*

Kystverket er organisert i fire verksemdsområde, og kystdirektøren er øvste leiar.

Direktørane for verksemdsområda og stabane inngår i leiargruppa til kystdirektøren.

# Årsmelding 2025



Per 31.12.2025 var talet på fast tilsette 981 (998 utførte årsverk), der om lag halvparten hadde ei operativ stilling (tilsett på fartøy, los eller trafikkleiar).

## Øvste leiing i 2025

Kystdirektør: Einar Vik Arset

Assisterende kystdirektør: Per Jan Osdal

Direktører for verksemdsområda

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

Stabsdirektører

- Staben for digitalisering og innovasjon: Elise Bakke
- HR-staben: Anne Gunn Mostad
- Staben for kommunikasjon og samfunnskontakt: Anette Bonnevie Wollebæk

Lokalisering



Kystverket har tilsette langs heile kysten, og det er éi eller fleire faglege leiarstillingar ved kontorlokasjonane. Vi har kontorlokasjonar i Ålesund, Horten, Arendal, Haugesund, Kabelvåg, Tromsø og Honningsvåg.

*Eit utval av nøkkel- og volumtal for verksemda*

Administrative nøkkeltal og volumtal blir nærare forklarte i del 3.

Tabell: Administrative nøkkeltal (alle beløp i tusen kroner, tal frå kontantrekneskapen)

	2023	2024	2025
Talet på faste tilsette per 31.12	966	975	981
Talet på faste årsverk per 31.12	960	969	966
Talet på utførte årsverk *)	990	987	999
Sjukefråvær	4,70 %	4,65 %	4,28 %
Samla tildeling post 01-99	3 900 511	4 355 269	5 152 406
Utnyttingsgrad post 01-29	98,3 %	95,1 %	91,5 %
Driftsutgifter	3 016 833	3 087 141	2 978 066
Del løn av driftsutgifter	0,39	0,38	0,42
Lønsutgifter per årsverk *)	1 196	1 195	1 238
Del løn av total omsetning	1,07	1,03	0,98
Del konsulent av total omsetning **)	0,05	0,03	0,05

\*)Berekningane er baserte på utførte årsverk slik dei er definerte i PM-2019-13 og SRS 25 Ytingar til tilsette.

\*\*)Omfattar kjøp av konsulenttenester, men ikkje kjøp av andre eksterne tenester.

Tabell: Volumtal for verksemda

	2023	2024	2025
Ventetid på los (del med ventetid over 1 time)	2,4 %	2,8 %	2,7 %
Vedlikehaldsetterslep for navigasjonsinnretningar (i millionar kroner) *)	633	484	523
Vedlikehaldsetterslep for fyrstasjonar/-bygningar (i millionar kroner) *)	561	737	676

Årsmelding 2025

	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>
Oppetid for maritim infrastruktur	99,8 %	99,8 %	99,8 %
Talet på lospliktige seglingar	124 388	120 733	126 237
Del seglingar med farleidsbevis	68 %	67 %	67 %
Talet på seglingsklareringar via VTS	428 896	430 927	431 200
Talet på meldingar om akutt forureining	649	964	1 022
Talet på statlege aksjonar	0	0	0
Talet på ulukker med akutt forureining	115	148	138
Talet på miljøskadelege utslepp frå skipsvrak	0	0	0

\*)Rekna etter ny metode teken i bruk i 2024 (og indeksjustert)

## Aktivitetar og resultat (del 3)

### Overordna vurdering av måloppnåing og ressursbruk

#### Oppsummering av årets aktiviteter og resultater

Aktiviteten i 2025 har vore høg på tvers av Kystverket sine ansvarsområde, og etaten har levert stabile og sikre tenester innan sjøtransport, sjøsikkerheit og beredskap gjennom året. Den maritime infrastrukturen har hatt høg oppetid, og lostenesta, sjøtrafikksentralane og navigasjons- og meldingstenestene har halde oppe gode resultat trass i auka trafikk og har hatt høg ressursutnytting. Det er ikkje registrert omkomne etter navigasjonsulukker med næringsfartøy i 2025, og fleire indikatorar viser ei positiv utvikling i sjøsikkerheita.

Innan utbygging og vedlikehald har aktiviteten vore omfattande, men fleire prosjekt er forseinka som følge av krevjande reguleringsprosessar, behov for nye deponiløysingar, kapasitetsutfordringar eller marknadsforhold. Dette har bidrege til mindreutgifter på investeringspostane og auka vedlikehaldsetterslep på enkelte område. Samstundes er fleire store prosjekt vidareførte, og arbeidet med farleier, fiskerihamner og vedlikehald av moloar, kaier og navigasjonsinnretningar har gitt viktige forbetringar i infrastrukturen langs kysten.

Lostenesta handterte ein tydeleg trafikkauke utan negativ utvikling i ventetid. Sjøtrafikksentralane har levert operative tenester med høg kvalitet og har i fleire tilfelle bidrege til å hindre uønskte hendingar. Arbeidet med digitalisering og modernisering av tenester – som vidareutvikling av SafeSeaNet, innføring av nye overvåkingsløysingar og fullføring av IALA-omlegginga – styrkjer både tryggleik og effektivitet.

På klima- og miljøområdet har Kystverket vidareutvikla kunnskapsgrunnlaget for utslepp frå sjøtransporten og jobba systematisk med eigne utslepp. Klimagassrekneskapen viser at dei største utsleppa kjem frå eigne fartøy, tilbringartenesta og utbyggingsaktivitetane. Det er fastsett konkrete klimamål for 2030 og 2045, og fleire tiltak for utsleppsreduksjon er sette i gang eller planlagde, mellom anna hybridisering av fartøy. Arbeidet med naturrisiko er vidareført gjennom fullføring av Kystverket si første naturrisikoanalyse, som gir eit meir heilskapleg grunnlag for å handtere påverknad og risiko knytt til natur.

Samla sett viser 2025 eit år med høg operativ leveranse, god ressursutnytting og målretta innsats for å styrkje tryggleik, infrastruktur og beredskap. Samstundes påverkar forseinkingar i større utbyggingsprosjekt, aukande vedlikehaldsbehov og krav til klima- og naturomsyn dei langsiktige prioriteringane. Kystverket står godt rusta for vidare arbeid, men fleire område vil krevje tett oppfølging og strategisk styring i åra som kjem.

#### Omtale av nøkkeltall og ressursbruk

Sjå tabell *Administrative nøkkeltall* i del 2 og tabell *Indikatorer for drifts- og administrasjonseffektivitet* i del 3 for oversikt over administrative nøkkeltal og indikatorar for drifts- og administrasjonseffektivitet. Av den samla aktiviteten er om lag ein fjerdedel brukarfinansiert og tre fjerdedelar statsfinansiert.

## Årsmelding 2025

Utnyttingsgraden er i gjennomsnitt 97,3 prosent for driftpostane 01 og 22. Post 21 er hendingbasert og har låg utnyttingsgrad i 2025, i hovudsak som følgje av at arbeidet med kartlegging og undersøking av U-864 skal halde fram i 2026 og som følgje av færre hendingar.

Både lønnsoppgjeret for 2024, som blei forseinka, og lønnsoppgjeret for 2025 blei utbetalte i 2025, og dette forklarar auken i lønsutgifter frå 2024 til 2025. Tilsvarande var auken frå 2023 til 2024 kunstig låg. Dette påverkar òg auken i årsverksutgifter og delen av lønsutgifter frå 2024 til 2025. Det er ikkje større variasjonar i talet på årsverk, og utviklinga er stabil. Det er god utnytting av tilgjengelege ressursar, og talet på utførte årsverk er høgt. Høgare aktivitet i mellom anna lostenesta har ført til høgare utgifter til overtid. Det er òg høgare utgifter til overtid knytte til andre delar av verksemda. Administrasjonsutgifter har auka noko, og det gjeld utgifter knytte til leige og utvikling av datasystem og løysingar.

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

	2023	2024*)	2025
Løn og sosiale utgifter	1 220 923 139	1 212 164 609	1 272 548 861
Totale utgifter	3 262 906 416	3 268 811 518	3 301 061 214
Administrasjonsutgifter **)	288 159 494	287 449 078	313 668 494
Talet på faste årsverk	960	969	966
Talet på utførte årsverk ***)	990	987	999
KPI 1: Årsverksutgift	1 233 293	1 227 583	1 273 912
KPI 2: Totalutgift per årsverk	3 295 965	3 310 390	3 304 597
KPI 3: Del av lønsutgifter	0,37	0,37	0,39
KPI 4: Del av administrasjonsutgifter	0,09	0,09	0,10
KPI 5: Administrasjonsutgifter per årsverk	291 079	291 105	314 004

\*)Ved ein inkurie viser talet for 2024 som er oppgitt i årsrapporten 2024 administrative utgifter per fast årsverk, og ikkje utført årsverk. Talet for 2024 er korrigert i tabellen, slik at det viser administrative utgifter per utført årsverk.

\*\*)Konto 673 Andre konsulenttenester inngår ikkje i berekningsgrunnlaget.

\*\*\*)Berekningane av utførte årsverk er baserte på utførte årsverk slik dei er definerte i PM-2019-13 og SRS 25 Ytingar til tilsette.

### *Forklaringar og kommentarar til kontantrekneskapen*

I saldert budsjett for 2025 er det løyvd 3,8 milliardar kroner på kap. 916 i Kystverket. Den samla mindreutgifta, etter at det er teke omsyn til fullmaktene, er på om lag 1,78 milliardar kroner. 70 prosent av mindreutgifta skuldast mindreutgifta på post 30, som er på 1,2 milliardar kroner.

Tilskotsordningane på post 60 og 71 har ei samla mindreutgift på om lag 330 millionar kr. Resten av mindreutgifta fordeler seg på andre postar.

For tabellarisk oversikt over løyvingar, rekneskap og mindreutgifter, sjå oppstilling av løyvingsrapportering 31.12.2025 i del 6.

Mindreutgifta på post 01 etter omdisponering til post 45 er på 23,1 millionar kroner. Mindreutgifta skuldast lågare løns- og pensjonsutgifter som følgje av ikkje-besette ledige stillingar og lågare pensjonspremie, samt lågare utgifter knytte til mellom anna materiell i Kystverket sitt reiarlag grunna kapasitetsutfordringar, mindreutgift knytt til isbrytingstenester, lågare FoUI-aktivitet på beredskapsområdet, samt at isbryting gir lågare aktivitet på enkelte område. Det er omdisponert 36,1 millionar kroner til post 45, for å gjennomføre investeringar som bidreg til betre driftsstabilitet.

Løyvinga på post 21 er ei årleg løyving til mindre aksjonar mot akutt forureining, fjerning av gjenstandar i eller nær farleiene som kan medføre fare for skipstrafikken, samt overvaking, undersøking og kartlegging av ubåtvraket U-864 i Vestland. Det er ei mindreutgift på om lag 64,8 millionar kroner, som i stor grad skuldast tidsforskyvingar i den pågåande kartleggings- og undersøkingsprosessen knytt til U-864, der leverandøren skal gjennomføre arbeidet i 2026. Posten er hendingbasert, og resten av mindreutgifta skuldast færre hendingar og dermed lågare bruk av løyvinga.

Løyvinga på post 22 og 46 gjeld dei brukarfinansierte tenestene i verksemda, som i hovudsak blir finansierte gjennom sektoravgiftene på kap. 5574, post 77. Det er ei samla mindreutgift på postane på 33,7 millionar kroner, mellom anna som følgje av lågare driftsutgifter.

Mindreutgifta på post 30 er på om lag 1,2 milliardar kroner, etter at det er omdisponert 0,7 millionar kroner frå kap. 3916, post 02 i tråd med fullmaktene. Om lag 674 millionar kroner av mindreutgifta skuldast forseinkingar i farleidsprosjekta Bognes-Tjeldsund-Harstad med innseglingar, innsegling Borg havn, Bergen-Sognesjøen, samt merking i Vestergapet og Ullerøysunder. Det er ulike grunnar til forseinkingane i desse prosjekta; nokre av forseinkingane skuldast krevjande avklaringar av deponiløysingar, andre skuldast kostnadsaukar som krev KS2-prosess, konkurs hos entreprenør og prosjektoptimalisering som forseinkar gjennomføringa. Det er òg ei mindreutgift på om lag 248 millionar kroner som gjeld fiskerihavneporteføljen. Mellom anna er prosjekta Kjøllefjord fiskerihavn, Mehamn fiskerihavn og Husøy fiskerihavn forseinka. Utbetaling av forskotteringsavtale i Gamvik fiskerihavn på 72 millionar kroner er utsett til sluttdokumentasjon frå kommunen ligg føre. Mindreutgift knytt til vedlikehaldtiltak på moloar og kaier på rundt 80 millionar kroner skuldast i hovudsak at fleire av dei planlagde og kontraherte prosjekta først har oppstart i 2026.

Anbuds konkurransen i prosjektet Stad skipstunnel er ikkje ferdigstilt, og det er ei mindreutgift på om lag 216 millionar kroner knytt til prosjektet.

Det er ei mindreutgift på 41,7 millionar kroner knytt til etablering av test- og treningscenter mot akutt forureining på Lofoten og Vesterålen. Utgiftene knytte til Statsbygg sitt konseptnotat for etableringa var på fire millionar kroner.

Etter omdisponeringa frå post 01 har post 45 ei mindreutgift på 70,9 millionar kroner. Vi har ei bestillingsfullmakt for å inngå forpliktingar knytte til ombygging og batteriskifte på vårt eldste hybridfartøy OV Bøkfjord, og 62,6 millionar kroner av mindreforbruket er knytt til dette og kjem først til utbetaling i 2026. Det er òg ein del av mindreutgifta knytt til mellom anna dispergeringssystem og radarar som blir leverte i 2026.

Den samla mindreutgifta knytt til dei to tilskotsordningane våre er på om lag 337 millionar kroner. Av dette gjeld 246 millionar kroner post 71 *Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner*, medan 90,8 millionar kroner gjeld post 60 *Tilskudd til fiskerihavneanlegg*. Mindreutgifta på post 60 skuldast i hovudsak forseinkingar og utsetjingar i prosjekta som har fått tilsagn om tilskot. Tilsagnsfullmakta på posten er nytta fullt ut ved utgangen av året. Prosjekta som får tilsagn om tilskot på post 71 går over endå fleire år enn for post 60. Dette, saman med enkelte forseinkingar og fristutsetjingar, fører til mindreforbruk. Det er relativt god utnytting av tilsagnsfullmakta på posten sjølv om ho ikkje er nytta fullt ut.

På kapittel 3916 Kystverket post 02 Andre inntekter er det ei meirinntekt på 5,4 millionar kroner. Det er omdisponert 0,7 millionar kroner av inntektene frå sal av ikkje-næringsaktive hamner til post 30, i tråd med fullmakta som er gitt. Det er ei meirinntekt på 26,5 millionar kroner på kap. 5574, post 77 Sektoravgifter. Meirinnekta skuldast høgare inntekter frå losavgifter og tryggleikavgifter som følgje av auka aktivitet.

### Svalbardrekneskapen

Det er utgiftsført 4,72 millionar kroner på svalbardrekneskapen i 2025, som er innanfor fullmakta på 4,75 millionar kroner. Fordelinga av utgifter mellom postane går fram av note D i del 6.

Målsetjinga med arbeidet vårt med navigasjonsinnretningar på Svalbard er å ta vare på eksisterande objekt, og fornye objekta der drifta blir vanskeleg på grunn av dårleg tilstand. Arbeidet med navigasjonsinnretningar på Svalbard blei gjennomført i tråd med målsetjinga. Objektet på Grotten blei flytta som planlagt, og det er gjennomført ordinært vedlikehald og inspeksjonar av objekta.

## 1. Enklare kvardag for reisande og auka konkurransevne for næringslivet

### Skildring av hovudmål

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementet sitt tildelingsbrev til Kystverket:  
 «Kystverket skal bidra til eit meir robust og påliteleg transportsystem med kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet.»

### NTP-indikatorar

Styringsinformasjon	Resultat 2023	Resultat 2024	Resultat 2025
Endring i seglingstid som følge av farleids-tiltak	Utdjupinga i Svartsundet (del av prosjektet Stamsund–Risøyrenna med gjennomsegling gjennom Raftsundet) har gjort det mogleg for reiarlag som opererer kystruta å redusere seglingsdistansen med 4,0 nautiske mil når dei skal besøkje Trollfjorden. Reduksjonen gjeld både nordgåande og sørgåande segling under gunstige vêrforhold.	Overføring av trafikk til Stanggapet etter stenginga av leia ved Rødskjærgapet har gitt ein auka seglingsdistanse på 1,08 nautiske mil.	Ingen farleidstiltak er slutførte og har resultert i redusert seglingstid.
Utvikling i effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSB sin prisindeks for transport og lagring	Godsskip i innanriksfart: 1,2% kostnadsvekst. Langtransport på veg: 7,5% kostnadsvekst.	Godsskip i innanriksfart: 3,8% kostnadsvekst. Langtransport på veg: 4,2% kostnadsvekst.	Godsskip i innanriksfart: 2,9 % kostnadsvekst. *) Langtransport på veg: 3,2 % kostnadsvekst. *)

\*)Tal per tredje kvartal 2025

### Måloppnåing og indikatorar per delmål

#### 1.1 Bidra til sjøtransporten og hamnene sine rammevilkår

Ved å forvalte Kystverket sin infrastruktur bidreg vi til at sjøtransporten er ein attraktiv, trygg og effektiv del av dei nasjonale og internasjonale transportsystema. Kystnære areal, både på land og på sjøen, er attraktive – og det er eigarane sjølve, til dømes kommunane, som bestemmer korleis desse skal brukast. Oppgåva vår er å vareta sjøtransporten sine interesser når kommunane utarbeider

planar for desse areala, og når kommunar vurderer å dele ut midlar frå den kommunale hamneverksemda.

Gjennom planmedverknad etter plan- og bygningslova, og gjennom rettleiing og tilsyn med økonomiforvaltninga i hamnene, bidreg vi til at sjøtransporten har tilstrekkeleg plass til å ferdast trygt og effektivt, at navigasjonsinfrastrukturen fungerer etter føremålet, og at hamnene sine moglegheiter for kontinuerleg drift og nødvendig utvikling ikkje blir hindra.

### **1.1.1 Planmedverknad og myndigheitsutøving**

Kampen om areal på sjø og land aukar. Vi jobbar for at sjøtransporten og hamnene får best moglege vilkår gjennom planmedverknad etter plan- og bygningslova og myndigheitsutøving etter hamne- og farvasslova. Vi jobbar òg for gode vilkår i større prosessar som forvaltningsplanar for norske havområde, nasjonal transportplan og konseptvalutgreiingar. Vi representerer òg Kystverket og sjøtransporten sitt behov for trygg og effektiv ferdsel i ei rekkje samarbeidsorgan og forum.

Saksinngangen er høg, særleg innan myndigheitsutøving, og dette har over tid gitt kapasitetsutfordringar og lengre saksbehandlingstid. Tiltak som blei sette i gang i tredje tertial, er venta å bidra til noko betring, og potensielt noko redusert saksbehandlingstid i 2026. Dette trengst, sidan saksmengda og kompleksiteten ser ut til å auke jamt.

Vi har prioritert tid og ressursar på digitaliserings-, utviklings- og forbetningsprosjekt som kan betre kvaliteten på søknader om tiltak, styrkje datadriven beslutningsstøtte, effektivisere saksbehandlinga og gjere oss betre i stand til å møte forventingar om auka konkurranse om areal på sjø og land.

Gjennom året har vi hatt dialog og formelle prosessar med fleire infrastruktureigarar om etablering og forvaltning av luftspenn over sjø. I fleire tilfelle er det avdekt avvik mellom seglingshøgda som er oppgitt i løyve og faktisk målt høgde, inkludert mangelfull merking. Endringar i slike anlegg som påverkar trygg vertikal klaring, er søknadspliktige, og avvik representerer ein potensiell risiko for sjøsikkerheita. Vi har gitt pålegg om retting og vil følgje opp desse sakene systematisk framover.

Vi har òg løpande dialog med bru- og vegeigarar i samband med planlegging av vedlikehald, riving og nybygging av bruer. Seglingshøgde er eit sentralt tema i desse prosessane. Nokre aktørar uttrykkjer forventningar om tidlege signal frå Kystverket om framtidig dimensjonering. Kystverket skal både i plan- og myndigheitsfasen vareta tryggleik og framkome på sjøen. Etablering av bruer over farvatnet utgjer permanente hinder for ferdsla og næringslivet. Kystverket skal vareta sjøtransporten og hamnene sine behov, no og framover.

### **1.1.2 Tilsyn med farvassavgift og kapitalforvaltning**

#### *Tilsyn med farvassavgift*

Vi har gjennomført tilsyn hos Vestvågøy, Vågan, Hadsel og Karmsund hamn IKS, høvesvis to små, ei mellomstor og ei stor hamneverksemd. Dei tre førstnemnde tilsyna viste mellom anna at kommunane dekkjer fjerning av gjenstandar både i kommunen sitt sjøområde og i hovud- og biled med farvassavgift, noko det ikkje er høve til. Til Karmsund hamn IKS er det sendt eit utkast til rapport som viser at hamneverksemda i hovudsak handterer farvassavgifta riktig. Sjølv om alle hamneverksemdene/kommunane har enkelte feil, gjeld dette relativt sett små beløp. Bruken av farvassavgifta framstår som betydeleg forbetra samanlikna med situasjonen under tidlegare lovgiving.

*Tilsyn kapitalforvaltning*

Vi har opna tilsyn hos Ålesund kommune og Kristiansund kommune. Begge sakene handlar om korvidt kommunen har gjennomført utdeling av verdiar frå hamneverksemnda, og om krava til prosess i hamne- og farvasslova § 32 er følgde. Begge tilsyna er framleis opne.

Reine pengeutbytte har hatt ein tendens til eksponentiell stiging frå 2022. I tillegg ser vi at fleire kommunale hamneigarar omdisponerer areal til andre kommunale eller private formål. Dersom dette arealet òg er det inntektsgivande arealet til hamnene, vil dette over tid få svært negative konsekvensar for framtidige inntekter i hamn.

**1.2 Tilskotsordning for effektive og miljøvennlege hamner (post 71)**

*Om ordninga*

Tilskotsordninga for investeringar i effektive og miljøvennlege hamner skal bidra til å redusere transportkostnader ved å leggje til rette for meir effektiv logistikk i hamnene. Det kan givast støtte til investeringar i hamneinfrastruktur, tilkomstinfrastruktur og mudring, men ikkje til investeringar i overbygning i hamna, som kranar og bygningar.

*Prosjekt som har fått tilsagn i 2025*

Prosjekt som får innvilga tilsagn, er prosjekt som er samfunnsøkonomisk lønnsame. I søknadsrunden i 2025 fekk vi 19 søknader frå 18 aktørar. Det er søkt om tilskot for ca. 320 millionar kroner. Søknadene er behandla, og ni er innvilga med eit samla tilsagnsbeløp på 155,5 millionar kroner. Av dei ni prosjekta har to frist for ferdigstilling i 2026, og dei resterande sju i 2027. Tilsagnsfullmakta var i 2025 på 176 millionar kroner, og ho blei auka til 250 millionar kroner gjennom revidert nasjonalbudsjett i 2025. Fleire prosjekt som søkte om midlar, var ikkje samfunnsøkonomisk lønnsame og fekk difor avslag.

Utbetalingar i 2025 er i hovudsak knytte til tilsagn som er gitt i 2022, 2023 og 2024, og blir omtala nærare i tabellen under. I tillegg er det gjort nokre delutbetalingar for tilsagn gitt i 2025.

*Tabell: Prosjekt som har fått tildelt tilsagn i 2025*

Søklar	Tilsagn	Frist for ferdigstilling	Prosjekttipe
Harstad havn KF	5 266 800	30.11.2027	Harstad hamn skal koplast på ein digital plattform som styrkjer samhandlinga mellom hamner og aktørane i hamna, med sikte på betre utnytting av eksisterande infrastruktur.
Bodø havn KF	3 990 000	30.11.2027	Bodø hamn skal koplast på ein digital plattform som styrkjer samhandlinga mellom hamnene og aktørane i hamna, med sikte på betre utnytting av eksisterande infrastruktur.
Ørland kommune	54 287 000	30.11.2027	Mudring og forbetring av kai og bakareal for redusert ventetid og auka trafikk ved Uthaug hamn i Ørland kommune.
Føresvikvegen 40 AS	28 210 730	30.11.2026	Utviding av kaifront og etablering av roro-rampe for å redusere ventetid og meir effektive laste- og losseoperasjonar ved Førsvik i Bokn kommune.

Søkjjar	Tilsagn	Frist for ferdigstilling	Prosjekttype
Kristiansand havn IKS	37 440 582	30.11.2027	Oppgradering av tilkomstveg for auka trafikkmengde og betre trafikkflyt ved Ringknuteodden.
Moss havn KF	4 348 000	30.11.2027	Installasjon av smart gate-system for betre adgangsstyring og utvida kontroll i inn-/utkøyringa til Moss hamn.
Oslo havn KF	8 000 000	30.11.2027	Oppgraderingar på Tankskiputstikkeren i Oslo hamn. Gjennom investering i betre betongkonstruksjonar og fending skal kaia kunne ta imot større tankskip.
Oslo havn KF	4 144 000	30.11.2026	Kartlegging og kartfesting av kvalitetssikra og høgoppløyslege djupedata i hamnene i Listerhavnene IKS, Tvedestrand, Sirevåg, Stord, Åfjord, Balsfjord, Vestvågøy, Vindafjord, Skjervøy, Båtsfjord, Hjelmeland, Solund og Senja.
Yilport Oslo Terminal Investments AS	9 792 848	30.11.2027	Oppgradering av smart gate-løysing ved utviding av talet på køyrefelt og oppgradert teknologi.
<b>Sum tilsagn</b>	<b>155 479 960</b>		

*For prosjekt som har fått tilsagn tidlegare år*

Ved inngangen av året hadde vi 12 aktive prosjekt og ståande forpliktingar på 139,6 millionar kroner, alle med ferdigstillingsfrist i 2025. Det blei betalt ut tilskot for 83,6 millionar kroner i 2025.

Åtte av desse 12 pågåande prosjekta blei ferdigstilte i 2025, medan fire har fått innvilga søknad om fristforlenging til 2026. Forseinkingane i desse prosjekta, i tillegg til at vi har mangla gode nok søknader til å innvilge tilskot for heile fullmakta vi har hatt tilgjengeleg, utgjer mindreforbruket på posten i 2025.

*Døme på prosjekt som er gjennomførte*

**Oslo Havn** – tildelt tilsagn i 2024 til oppgradering av hamneinfrastruktur gjennom etablering av detaljerte djupedata i hamnene i Alta, Aurland, Bø i Vesterålen, Bremanger, Brønnøy, Hadsel, Helgeland, Horten, Kragerø, Kvinesdal, Moss, Narvik, Nordkapp, Øksnes, Sortland, Stad og Stord. Tildelt midler: 4 999 619 kroner

Gevinster: Dei positive gevinstane består av reduksjon i liggetid og hamnekø ved stormvêr. Ved rangering av søknader baserer dei seg på gevinstar i dei to første åra etter ferdigstilling. Totalt gir dette 444 286 kroner i år 1 og 940 715 i år 2 i prosjektet. Klima- og miljøgevinstar er berekna til 17 tonn spart CO<sub>2</sub> i år 1 og 40,1 tonn spart i år 2.

**Kristiansund og Nordmøre hamn** – tildelt tilsagn i 2023 til etablering av ny kai med tilknytt bakareal ved Vikan hamn i Smøla kommune.

Tildelte midler: 6 040 000 kroner

Gevinster: Dei positive gevinstane med prosjektet er først og fremst ei meir effektiv handtering av skipsanløp, redusert tidsbruk ved kortare køyretid, effektivisering av lastehandtering og å førebu Høgset Terminalen på den venta auken i trafikk til og frå terminalen.

[Pressemelding om tildelinga](#)

### 1.3 Utbetringar i farvatnet

Kystverket har eit overordna ansvar for å halde oppe og vidareutvikle farleier og ein anløpsstruktur som sikrar både havbaserte næringar og anna næringsliv eit effektivt, trygt og miljøvennleg sjøtransporttilbod i heile landet. Tiltak i farleia, til dømes utdjuping og utviding, kan gi redusert seglingsdistanse, kortare seglingstid og lågare risiko forulukker.

Det har vore høg aktivitet på området – prosjekt som gjekk føre seg i 2024 er vidareførte, og nye prosjekt er sette i gang.

Behovskartlegginga i Longyearbyen hamn blei gjennomført som planlagt. For å sikre eit godt kunnskapsgrunnlag har vi sett i gang ein brei prosess der relevante aktørar og interessentar har gitt innspel om noverande og framtidige behov for hamneinfrastruktur.

Ifølgje årsplanen vår skulle vi ferdigstille konseptfase i følgjande to farleidsprosjekt:

Farleidsprosjekt	Status
Innseiling Straumsjøen	Konseptfasen er noko forseinka, og er planlagd ferdigstilt i mars 2026.
Innseiling Leirpollen	Utgreiinga skal avklare om behovet for tiltak har endra seg sidan planlegginga av prosjektet blei stansa i 2021. Utgreiinga er omfattande, og vi har lagt til grunn eit utvida kunnskapsgrunnlag for å kunne konkludere om behov og venta effekt. For å sikre dette har vi utsett fristen for å ferdigstille konseptfasen i prosjektet til mars 2026.

Ifølgje årsplanen vår skulle vi ferdigstille planlegginga av fem farleidsprosjekt:

Farleidsprosjekt	Status
Vestergapet og Ullerøysundet	I prosjektet er det vedteke at tre av dei fire fundamenta som opphavleg var planlagde lyste ut, skal etablerast i eigenregi. Avgjerda er kostnadssparande for prosjektet, men medfører ytterlegare forseinking. Konkurransgrunnlaget for det siste fundamentet er gjort om og er planlagt lyst ut tidleg 2026 med gjennomføring i 2026.
Stamsund – Risøyrenna med gjennomseiling Raftsundet (siste del)	Den siste kontrakten i prosjektet er inngått med frist for ferdigstilling i april 2026. Prosjektet er planlagt ferdigstilt i sin heilskap i 2026.

Farleidsprosjekt	Status
Bognes-Tjeldsund-Harstad med innseilinger	<p>Planleggingsfasen har vore langt meir krevjande enn føreset. Konkurransetlysing har blitt utsett fleire gonger på grunn av reguleringsplanarbeid som har teke svært lang tid. Det er særleg knytt uvisse til regulering av kommunen sitt reguleringsplanarbeid for nødvendig utfyllingsområde som er planlagt å ta imot massar frå utdjupinga. Regulering av eige sjøbotndeponi har vore utfordrande med omsyn til miljø og naturmangfald. Sjøbotndeponiet er utgreidd som ei reserveløysing dersom deponering i kommunen sitt strandkantdeponi ikkje let seg realisere. Denne uvissa gjer at prosjektet greier ut moglegheita for alternative løysingar for handtering av overskotsmassar frå utdjupinga saman med Forsvarsbygg. Handsaming av mudre- og dumpesøknad er vidare avhengig av planavklaring. Gjeldande prognose er at utlysing av anboda på utdjupingsarbeida ikkje er realistisk før tidlegast seint i 2026.</p>
Gjennomseiling Herøy og Ulstein til Ålesund (inkl. Røyrasundet til Svædet)	<p>Framdrifta i prosjektet er justert i tråd med planlagt utlysing våren 2026. Det er planlagt og regulert sjøbotndeponi for mudringsmassane, men prosjektet er i dialog med Herøy kommune om mogleg gjenbruk av massane for betre ressursutnytting. Endeleg deponiløysing blir vald før utlysing.</p>
Innseiling Arendal	<p>Reguleringsplanen for prosjektet blei utarbeidd i 2025, og kommunen planlegg endeleg politisk handsaming i februar 2026. Innhenting av offentlege løyve og ferdigstilling av konkurransegrunnlag er planlagt gjennomført i 2026.</p>

Sjå vedlegg 1 Farleidstiltak for meir detaljert status.

### **1.3.1 Stad skipstunnel**

I 2025 har arbeidet med Stad skipstunnel i hovudsak vore retta mot anbodskonkurransen for etableringa av skipstunnelen. I juni mottok vi dei første tilboda frå tre tilbydarar: norske AF, franske Eiffage og svensk-norske Skanska – i samarbeid med Vassbakk & Stol. Innkomne tilbod før forhandlingar låg betydeleg høgare enn Stortinget si vedtekne kostnadsramme for prosjektet. Vi skal fullføre forhandlingsprosessane med mål om at saka kan leggjast fram for Stortinget i samband med revidert nasjonalbudsjett 2026. Kystverket skal oversende til NFD eit tilstrekkeleg grunnlag som inneheld forslag til oppdatert styringsramme (P50) og kostnadsramme (P85) for prosjektet, og gjere greie for handlingsrom og moglege kuttlistar for kostnadsreduksjon.

Som del av arbeidet med å oppdatere beslutningsgrunnlaget for prosjektet har vi nyleg fullført ein revisjon av den samfunnsøkonomiske analysen basert på det grunnlaget som låg føre per oktober 2025. Analysen viser at netto nytte per budsjettkrone (NNB) er  $-0,95$ . NNB er dermed forholdsvis konsistent med tidlegare samfunnsøkonomiske analysar, og viser at både nytte- og kostnadssida har auka sidan førre berekning.

Sidan Kystverket fekk oppdraget om Stad skipstunnel i 2021, er det brukt om lag 300 millionar kroner på prosjektet fram til utgangen av 2025.

## 1.4 Fiskerihamneanlegg

Fiskerihamnene er ein viktig infrastruktur for næringslivet i mange lokalsamfunn langs kysten, og er òg viktige for sjøsikkerheita og beredskapen. Tiltak i fiskerihamnene, til dømes utdjuving av innseglinga til hamna, bygging av nye merke og vedlikehald av moloar, forbetrar tilgangen til hamnene og bidreg til å styrkje lokalt næringsliv og busetnadsmønsteret langs kysten.

### 1.4.1 Tiltak i fiskerihamner

Gjennom kapittel 15.5 i NTP 2025-2036 er det peikt på at det kan vere mogleg med prosjekt i fleire namngitte fiskerihamner. I løpet av 2025 skulle vi ifølgje årsplanen ferdigstille konseptfase i ei rekkje fiskerihamner. Dei som er fullførte, er:

Fiskerihamn	Status
Uthaug fiskerihavn	Konseptfasen er gjennomført, og prosjektet er overlevert til planleggingsfase. I ettertid har Ørland kommune søkt og fått tilsagn om tilskot over post 71 for å gjennomføre store delar av tiltaka som er relevante i prosjektet som vi har under planlegging. Det er naturleg å avklare grensesnitt og eventuell restnytte i NTP-prosjektet før vi fører vidare ressursbruk i planleggingsfasen.
Skarsvåg fiskerihavn	Konseptfasen er gjennomført, og prosjektet er overlevert til planleggingsfase.

Dei fiskerihamnene der vi ikkje er ferdige med konseptfase, er Havøysund fiskerihavn, Hasvik fiskerihavn, Sørvær fiskerihavn, Vadsø fiskerihavn, Ballstad fiskerihavn, Torsvåg fiskerihavn og Botnhamn fiskerihavn. I tillegg skulle vi arbeide med konseptutgreiing for prosjektet Fosnavåg fiskerihavn, for å sikre vidare framdrift i prosjektet etter at Herøy kommune trekte seg frå forskotteringsavtalen i 2024. Arbeidsmetodane og kunnskapsgrunnlaget som blir etablerte i idé- og konseptfase, er nyleg utvikla. Vi har vore nøydde til å justere fristene på dei fleste konseptfaserapportane til første tertial 2026, og enkelte inn mot andre tertial 2026.

Vi planlegg å utarbeide tilstrekkeleg kunnskapsgrunnlag for å vurdere prosjekta nemnde over i samband med innspel til komande NTP. Framdrifta for konseptfaserapportane har vore lågare enn planlagt, men kvaliteten på rapportane er god.

I løpet av 2025 skulle vi ifølge årsplanen ferdigstille planlegginga av sju fiskerihavneprosjekt:

Fiskerihavneprosjekt	Status
Kjøllefjord fiskerihavn	Lyst ut før sommaren. Dei innkomne tilboda var langt høgare enn kostnadsramma for prosjektet. Anbudskonkurransen blei avlyst i juli, og vi inviterte til marknaddialog for å lære meir om kva som gjorde at entreprisen blei prisa så høgt. Tilbakemeldingane frå dialogen viste mellom anna at entreprenørane treng betre tid til å etablere nødvendige avtalar og avklaringar, mellom anna for å tilføre massar, særleg mht. blokk med rett kvalitet. Anbudskonkurransen i prosjektet var den første som omfattar molobygging sidan ansvaret for fiskerihavnene blei tilbakeført til staten, og viste at kostnadsanslaget i prosjektet var for lågt. Nye berekningar ligg til grunn for auka kostnadsramme i prosjektet. Kontrakten blei lyst ut på nytt i november med anbudsfrist i mars 2026.
Husøy fiskerihavn – utdyping	Lyst ut før sommaren. Kontrahert og starta opp, og skal etter planen ferdigstillast i 2026.
Andenes fiskerihavn	Vi har arbeidd med å gjere ferdig planlegging, prosjektering og konkurransegrunnlag så langt det let seg gjere utan vedtak om kostnadsramme. Postskildringa er utarbeidd av konsulent, men intern kvalitetssikring er ikkje gjennomført. Overvakingsprogram er under utarbeiding, og søknad om løyve etter hamne- og farvasslova er under behandling.
Kalvåg fiskerihavn	Prosjektet er i slutfasen av planlegginga. Alle undersøkingar er gjorde, prosjektering er fullført, og vi er i ferd med å utarbeide konkurransegrunnlaget. Prosjektet vil bli publisert våren 2026 og ferdigstilt i løpet av 2027.
Vardø fiskerihavn	Prop. 1 S (2024-2025) slår fast at Kystverket skal gjennomføre anbuds-konkurranse i prosjektet Vardø fiskerihavn i 2025. Med bakgrunn i nytt kostnadsanslag i 2024, som viste stor sannsynlegheit for auka kostnader, starta vi 2025 med å optimalisere den planlagde moloen i Vardø. Optimaliseringa innebar å korte ned molodekket frå å gå heilt ut til molohovudet til å stoppe ca. halvvegs på moloen. Endringa gir ein betydeleg reduksjon i mengda stein som må tilførast. Konkurransgrunnlaget blei revidert parallelt med at vi søkte om dispensasjon frå gjeldande reguleringsplan. Vi hadde planlagt å lyse ut entreprisen for prosjektet i oktober, med sikte på oppstart i 2025, under føresetnad av at søknad om mudre- og dumpeløyve blei behandla og gitt før sommaren 2025. Mudre- og dumpeløyvet blei motteke i september, men med betydeleg strengare vilkår om tillaten arbeidsperiode enn prosjektet har basert planane for gjennomføring på. Vilkåra vil vere kostnadsdrivande og tilføre auka risiko i gjennomføringsfasen. Utlysinga er utsett til 2026, med sikte på oppstart i 2027, parallelt med å avklare moglege tilpassingar og risikoreduserande tiltak, som utvida arbeidsperiode gjennom året.
Røst fiskerihavn	Planlagt ferdig for mogleg utlysing tidleg 2027. Kommunen sitt arbeid med reguleringsendring har teke lengre tid enn opphavleg tenkt, og

Fiskerihamneprosjekt	Status
	Statsforvaltaren i Nordland har gitt tilbakemelding om at søknaden vår om mudre- og dumpeløyve ikkje blir behandla før planavklaringa ligg føre.
Mehamn fiskerihavn	Er under planlegging, og det er ikkje venta at prosjektet vil vere klart for utlysing før tidlegast mot slutten av 2026.

Fleire av dei interne og eksterne ressursane som arbeider med prosjektet Andenes fiskerihavn, har òg vore djupt involverte i prosjekta Kjøllefjord fiskerihavn og Husøy fiskerihavn. Vi har prioritert ressursar for å få framdrift i Kjøllefjord og Husøy framfor å ferdigstille Andenes heilt.

Sjå vedlegg 2 Fiskerihamnetiltak for meir detaljert status.

#### 1.4.2 Forskottering av midlar til fiskerihamner og farleier

Framdrifta i forskotteringsprosjekta har i hovudsak vore god og innanfor dei justerte fristene, med unntak av forskotteringsprosjektet Fosnavåg i Herøy kommune, som er definerte i avtalane. Seks av sju prosjekt er ferdigstilte, eller nær ferdigstilling.

Prosjekt	Status
Bømlo fiskerihavn	Ferdigstilt, og attverande tre millionar kroner blei refundert i tredje tertial.
Gamvik fiskerihavn	Prosjektet blei nesten heilt fullført i 2022, men kommunen retta krav mot entreprenør som følgje av eit vesentleg avvik i konstruksjon av molo. Entreprenøren gjekk konkurs seinare same år, og kommunen har gjennomført anbodskonkurranse for å få opprettingsarbeida utførte. Kommunen fekk inn eitt tilbud med for høg pris og valde difor å avlyse konkurransen. Kommunen har vidare gjennomført marknadsdialog sommaren 2025 med bakgrunn i den avlyste konkurransen, og opplyser at dei planlegg å få ferdigstilt opprettingsarbeida i 2026. Forskotterte midlar på 72 millionar kroner er ikkje refundert.

#### Vedlikehaldstiltak

Behovet for vedlikehald av Kystverket sin infrastruktur er betydeleg, og tiltak med størst skadeomfang og høgast konsekvens blir prioriterte først. Dette omfattar mellom anna utbetring av moloskadar, tiltak på allmenningskaier og vedlikehaldsmudring. Planen for 2025 blir vurdert som ambisiøs, både med omsyn til talet på prosjekt og uvisse knytt til kostnader.

Vedlikehaldsprosjekt er ressurskrevjande og blir ofte kjenneteikna av at nye utfordringar oppstår undervegs, ettersom nye forhold blir avdekte og skadeomfang og reparasjonsbehov blir betre kjende. Som det går fram av trafikklystabelen, er fleire vedlikehaldsprosjekt forseinka samanlikna med planen for 2025. Samstundes blei det òg gjennom året sett i gang nye vedlikehaldsprosjekt for å sikre best mogleg utnytting av budsjettet.

I 2025 styrkte vi kapasiteten for planlegging og gjennomføring av vedlikehaldstiltak gjennom tilsetjing av dedikerte ressursar. Samstundes blei interne rutinar endra for å sikre betre handtering av innmelde skadar og ei meir målretta prioritering av tiltak.

Aktivitetsnivået innan vedlikehald har vore høgt gjennom året. Likevel blei det gjennomført færre prosjekt enn opphavleg planlagt. Dette skuldast mellom anna at det er tidkrevjande å klargjere prosjekt for utlysing, og at fleire prosjekt kravde ytterlegare avklaringar før dei kunne lysast ut,

kontraherast og gjennomførast. Fleire av prosjekta det er arbeidd med i 2025, blir gjennomførte i 2026, parallelt med at nye prosjekt blir førebudde for utlysing. Forseinkingane og den lågare gjennomføringa i 2025 må sjåast i samanheng med prosjektmodenleik, ressursbehov og uvisse knytt til skadeomfang og kostnader.

Sjå vedlegg 3 Vedlikehaldstiltak for meir detaljert status.

#### *Tilstandskartlegging og vedlikehaldsetterslep molo/kaier*

Vi har over ein periode på 4 år kartlagt tilstanden på alle moloar og kaier, og har som mål å befare objekta minst kvart femte år. Kartleggingane viser at vedlikehaldsbehovet er betydeleg.

Berekningane viser eit estimert vedlikehaldsetterslep (TG2+TG3) for moloar og kaier på 2950 millionar kroner. Etterslepet auka med 171 millionar kroner i 2025, hovudsakleg fordi tilstandsvurderingar no blir gjennomførte kvart femte år. I 2025 blei desse vurderingane utførte meir omfattande enn tidlegare. Vi ventar framleis vekst i berekna etterslep etter vurderingane i 2026, men ikkje i same omfang som veksten i 2025.

I 2025 blei det sett i gang vedlikehaldsprosjekt med eit samla budsjett på 106 millionar kroner, medan den faktiske belastninga i året var 25 millionar kroner. For 2026 er det planlagt både å ferdigstille og starte opp ei rekkje nye vedlikehaldstiltak.

Kostnadsgrunnlaget byggjer på erfaringstal etter tilbakeføringa av fiskerihamneansvaret, men datagrunnlaget er avgrensa, og estimata har difor uvisse. Nye tilstandskartleggingar og erfaringar frå komande tiltak vil bidra til å kalibrere berekningane og redusere uvissa over tid.

*Tabell Vedlikehaldsetterslep moloar og kaier (beløp i millionar kroner)*

Vedlikehaldsetterslep	2024		2025	
	Tal	Kostnad	Tal	Kostnad
Molo	598	1,972	598	2,082
Molo TG0	47	-	49	-
Molo TG1	363	363	352	352
Molo TG2	173	1,384	175	1,400
Molo TG3	15	225	22	330
Kai	204	1,170	204	1,220
Kai TG0	4	-	3	-
Kai TG1	89	45	89	45
Kai TG2	73	365	71	355
Kai TG3	38	760	41	820
<b>Totalt utbetningsbehov</b>		<b>3,142</b>		<b>3,302</b>
Vedlikehaldsetterslep for molo og kai (TG2+TG3)		2,734		2,905
Utvikling frå året før				171

#### **1.4.3 Avhending av ikkje-næringsaktive fiskerihamner**

I løpet av året blei to fiskerihamneanlegg selde: Ersfjord i Senja kommune for 450000 kroner og veimoloen i Rindarøy fiskerihavn i Aukra kommune for 250000 kroner. Det går føre seg åtte avhendingsprosessar, og det er bestilt takst for eit niande objekt.

Brev med anmodning om offentlig avklaring blir sende fortløpande til relevante statlege institusjonar, kommunar og fylkeskommunar. I tillegg blir rørte grunneigarar varsla gjennom informasjonsbrev om at avhendingsprosessane er starta.

## 1.5 Tilskotsordning for kommunale fiskerihamneanlegg (post 60)

*Om tilskotsordninga*

[Tilskot til kommunale fiskerihamnetiltak](#)

*For prosjekt som har fått tilsagn i 2025*

I søknadsrunden for 2025 mottok vi 18 søknader. Søknadene har ein samla kostnad på ca. 439 millionar kroner, og det blei søkt tilskot på totalt 220 millionar kroner. Det er gitt tilsagn til elleve prosjekt på til saman 85,2 millionar kroner, og samtlige har frist for ferdigstilling i 2026. Tilsagnsfullmakta var på 85,2 millionar kroner i 2025, og heile fullmakta er difor nytta. Ein tilskotsmottakar fekk ei avkorting i tilskotsbeløpet grunna avgrensing i tilsagnsfullmakta. Dei resterande søknadene som ikkje blei innvilga, fekk avslag grunna manglande oppfylte retningslinjer eller for låg gjennomføringsevne.

Utbetalingar gjennom ordninga i 2025 relaterer seg i hovudsak til tilsagn som er gitt i 2023 og 2024, og blir omtala nærare under. I tillegg er det gjort éi delutbetaling for tilsagn gitt i 2025.

*Tabell: Tilsagn gitt i 2025*

Fiskerihamn	Kommune	Fylke	Prosjektkostnad	Tilsagn	Tiltak
Austertana	Tana	Finnmark	18 306 737	6 300 000	Fast kai, utdjuピング og bølgedemping
Honningsvåg	Nordkapp	Finnmark	12 000 000	6 000 000	Flytekai
Rypefjord	Hammerfest	Finnmark	4 400 000	2 200 000	Flytekai
Storekorsnes	Alta	Finnmark	5 650 000	2 825 000	Fast kai
Andenes	Andøy	Nordland	2 082 000	1 041 000	Flytekai
Ballstad	Vestvågøy	Nordland	83 274 003	41 637 000	Fast kai, utdjuピング og flytekai
Bodø	Bodø	Nordland	24 135 000	12 067 500	Fast kai
Reipå	Meløy	Nordland	6 506 000	3 253 000	Fast kai
Rørvik	Nærøysund	Trøndelag	4 730 000	2 365 000	Flytekai
Bekholmen	Aure	Møre og Romsdal	1 625 000	812 500	Flytekai
Larsnes	Sande	Møre og Romsdal	13 500 000	6 750 000	Fast kai
<b>SUM</b>				<b>85 251 000</b>	

*For prosjekt som har fått tilsagn tidlegare år*

Ved inngangen til 2025 hadde vi 19 tilsagn med ståande restforpliktingar på til saman 111,3 millionar kroner. Alle hadde frist for ferdigstilling i 2025. Totalt blei ni prosjekt ferdigstilte, der åtte òg blei utbetalte i 2025, medan det siste blei utbetalt i 2026. Det blei betalt ut tilskot for ca. 37 millionar kroner i 2025.

For dei resterande 10 prosjekta har åtte fått innvilga søknad om fristforlenging til 2026. For dei siste to prosjekta er det sendt varsel om tilbaketrekking som følgje av at dei ikkje har kome i gang.

Mindreforbruket på posten i 2025 utgjer dei ti omtalte prosjekta.

*Kartfesting av historiske tilsagn*

Vi har kartfesta alle tilsagn frå 2005 og fram til og med 2025. Føremålet med kartlegginga er å gjere informasjon om tilsagn og prosjekt tilgjengeleg som eit eige kartlag i [Kystinfo](#) slik at vi får betre oversikt og betre forvaltning av ordninga.

*Døme på prosjekt som er gjennomførte*

**Nordkapp kommune - Skarsvåg fiskerihavn - Etablering av flytebryggeanlegg**

Tildelt midler: 4 587 500 kroner i 2024

Gevinst: Tiltaket har bidrege til fleire liggjeplassar i hamna, og hamna er no tilrettelagd for nye og større fiskefartøy, som det er venta at det kjem fleire av i åra som kjem. Anlegget er no dimensjonert for å kunne tilby båt plassar for fartøy i fartøygruppa 11 og 15 meter. Dette er nytt og unikt i Nordkapp og vil over tid styrkje Skarsvåg som fiskerisamfunn gjennom auka råstofftilgang og forhåpentlegvis bidra til å styrkje ungdom sin interesse for fiskaryrket.

**Ibestad kommune - Engenes fiskerihavn - Utdjuping av hamna frå 7 meter til 9,5 meter LAT**

Tildelt midler: 6 743 000 kroner i 2023

Gevinst: Utviklinga i næringa viser at fleire fartøytypar vil bli bygde med større djupn enn tidlegare, både fiskefartøy, brønnebåtar og ensilasjefartøy. Prosjektet styrkjer det lokale næringslivet og den maritime satsinga i regionen, og skaper nye arbeidsplassar.

## 2. Nullvisjon for drepne og hardt skadde

### Skildring av hovudmål

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementet sitt tildelingsbrev til Kystverket:

*"Nasjonal transportplan 2025–2036 har som mål at ingen skal omkome eller bli hardt skadd i transportsektoren (nullvisjonen). Regjeringa har òg etablert ein nullvisjon om ingen omkomne eller hardt skadde på fartøy og innretningar underlagt Sjøfartsdirektoratet sitt forvaltnings- og tilsynsansvar. Kystverket skal leggje begge nullvisjonane til grunn i sitt arbeid med sjøsikkerheit. Kystverket sitt sjøsikkerheitsarbeid skal verne samfunnet mot skipsulukker som kan føre til tap av liv, personskade, miljøskadar og økonomiske konsekvensar. Sjøsikkerheitsarbeidet blir innretta slik at det bidreg til størst mogleg reduksjon av risiko knytt til ulukker innanfor gjeldande budsjetttrammer. Den maritime trafikkovervakinga skal gi eit tilfredsstillande situasjonsbilete av skipstrafikken."*

### NTP-indikatorar

NTP-indikator: Endring i talet på drepne og hardt skadde

Styringsinformasjon	2023	2024	2025
Talet på drepne og skadde samt talet på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten *).			
Talet på omkomne etter navigasjonsulukker med næringsfartøy	0	1	0
Talet på omkomne i sjøtransporten, uavhengig av årsak	6	4	5
Talet på skadde i sjøtransporten, uavhengig av årsak	203	212	245
Talet på navigasjonsulukker i sjøtrafikken	128	114	147
Oppetid på maritim infrastruktur	99,8 %	99,8 %	99,8 %
Talet på ulukker med akutt forureining i sjøtransporten **)	115	148	138
Ventetid på los	2,4 %	2,8 %	2,7 %
Sjå eigne tabellar for resultatindikatorar for lostenesta			

\*) Indikatoren «Talet på drepne og skadde samt talet på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten» er delt opp slik at ein skil mellom om dette er etter ei navigasjonsulukke eller ikkje. Talet på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar er slått saman til talet på navigasjonsulukker i sjøtrafikken. Talet på ulukker, omkomne og skadde i sjøtransporten er basert på ulukkesstatistikken

til Sjøfartsdirektoratet. Navigasjonsulukker er definerte som ulukker av typen kollisjon, grunnstøyting og kontaktskadar. Ulukker som er rapporterte utanfor norsk sektor/grunnlinje er ikkje med.

\*\*) Utslepp frå hendingar med skip inkluderer kommersielle fartøy og fartøy med og utan IMO-nummer. Talgrunnlaget inneheld både opne og ferdig behandla hendingar, og det gjer at tala kan bli endra for alle åra i tidsserien. Hendingar med akutt forureining blir omtala under målet beredskap mot akutt forureining.

## Overordna måloppnåing for hovudmålet

Det er ikkje registrert omkomne etter navigasjonsulukker i sjøtransporten i 2025. Dette inneber ei positiv utvikling samanlikna med 2024, då éin omkom. Talet på omkomne i sjøtransporten uavhengig av årsak var fem, som er ein meir enn i 2024. Det var 245 skadde i sjøtransporten uavhengig av årsak i 2025, ein auke på 33 frå 2024. Talet på navigasjonsulukker i sjøtrafikken var 147 i 2025, dette er ein auke på 33 ulukker frå 2024.

## Måloppnåelse og indikatorer per delmål

### 2.1 Navigasjonsinnretningar

Navigasjonsinnretningar er ei fellesnemning på dei ulike fysiske sjømerka i farvatnet som blir brukte ved visuell navigasjon, til dømes fyrlykter, lanterner og andre sjømerke. Innretningane skal gi korrekt og stabil navigasjonsrettleiing til brukarane.

#### 2.1.1 Utvikling i tilstandsgrad

Tabell: Utvikling i tilstandsgrad (tal i millionar kroner)

	Des 2024	Jan 2025*	Des 2025
Navigasjonsinnretningar	470	484	523
Fyrstasjon/fyrbygningar	703	737	676
<b>Sum vedlikehaldsetterslep</b>	<b>1173</b>	<b>1221</b>	<b>1199</b>

\*justert for kostnadsutvikling 2025

For å kunne samanlikne utviklinga i tilstandsgrad over tid, blir kostnadene indeksjusterte til 2025-kroner slik at etterslepet blir vist på same kostnadsnivå. Dette gjer at endringar i rapportert etterslep i større grad speglar den reelle tilstandsutviklinga.

Samla sett er vedlikehaldsetterslepet redusert med 22 millionar kroner i 2025.

#### Navigasjonsinnretningar

Vi har prioritert dei største prosjekta, mellom anna fullføringa av IALA-omlegginga, sentrale utbyggingsprosjekt og å sikre høg oppetid på innretningar med lys. Når større endringar i merkinga blir gjennomførte i eit område, er det viktig å ferdigstille arbeidet raskt for å sikre ei einsarta og tydeleg navigasjonsrettleiing. Fullføring av IALA-omlegginga er òg viktig for at sjøfarande skal kunne ta i bruk standardiseringa som planlagt.

Denne prioriteringa har redusert kapasiteten til planlagde vedlikehaldsprosjekt, særleg for faste merke utan lys. Året har òg vore prega av kapasitetsutfordringar og tidvise forseinkingar både frå leverandørar og i prosjektporteføljen. Dette påverka gjennomføringa i andre halvår 2025. Som følgje av dette har vedlikehaldsetterslepet for navigasjonsinnretningar auka, tilsvarande ei forverring i teknisk tilstand på 39 millionar kroner.

#### *Fyrstasjonar/fyrbygningar*

Vi har prioritert vedlikehald av fyr høgt i 2025. Ved inngangen til året var det planlagt ein portefølje på om lag 64 millionar kroner. Gjennom året har vi justert og utvida porteføljen for å sikre god framdrift og forbetre den tekniske tilstanden. Ved utgangen av året er det gjennomført vedlikehaldsprosjekt for om lag 88 millionar kroner.

Vedlikehaldsetterslepet for fyr og fyreigedomar er redusert, med ei forbetring i teknisk tilstand tilsvarande 61 millionar kroner.

Det høge aktivitetsnivået gjennom året har gitt nyttig erfaring med både kompleksiteten i denne typen vedlikehald og dei varierende marknadsforholda langs kysten. Talet på tilgjengelege tilbydarar varierer betydeleg mellom regionar og påverkar både gjennomføringa og prisnivået. Denne læringa blir teken med inn i planlegginga av prosjekt dei komande åra.

#### **2.1.2 Drift, vedlikehald og fornying av navigasjonsinnretningane**

2025 var det siste året med omlegging til IALA, og det siste objektet blei skjerma om som planlagt 11. november. Markeringa fekk brei positiv omtale, mellom anna gjennom NRK-TV, som følgde OV Ryvingen for å vise kva endringa betyr for sjøfarande. Vi er no i driftsfasen for ei av dei største endringane i Kystverket sin infrastruktur sett frå dei sjøfarande sitt perspektiv – den største sidan innføringa av IALA-systemet for flytande merke på byrjinga av 1980-talet.

Det er viktig å vidareføre både fornying og utskifting av vedlikehaldsintensive anlegg, og samstundes styrkje standardiseringa av produktporteføljen, for å kome i betre kapasitetsmessig balanse med utviklinga i tilstandsgraden. Eit sentralt tiltak i dette arbeidet er utviklinga av nye navigasjonsinnretningar. Det er no sett ut fleire prototypar av det nyaste sjømerket frå nord til sør. Prototypane blir testa på vêrutsette lokasjonar gjennom hausten og vinteren. I løpet av 2026 vil vi evaluere monteringsvennlegheit, drift og robusteilek før anskaffinga blir lyst ut. Dei nye merka er planlagde å erstatte fleire av dagens produkt og gi oss komponentar som òg kan brukast til delvis fornying av eksisterande installasjonar med lang restlevetid. Dette vil bidra til ein meir einsarta og standardisert produktportefølje.

*Tabell: Oppetid maritim infrastruktur*

	2021	2022	2023	2024	2025
Talet på anlegg med lys	6 782	6 903	7 073	7 160	7 270
Talet på sløkkingar	452	535	420	462	542
Talet på sløkkedøgn	4 094	4 896	4 379	5 459	4 690
<b>Oppetid (%)</b>	<b>99,8</b>	<b>99,8</b>	<b>99,8</b>	<b>99,8</b>	<b>99,8</b>

Over tid er det ein auke i talet på anlegg, med auke i talet på sløkkingar for 2025. Gjennom prioritert innsats med korrigerande tiltak, feilretting og varsling av sløkkingar har vi likevel oppnådd ein reduksjon i talet på sløkkedøgn i 2025. Gjennomsnittleg nedetid per sløkking er redusert.

Tabell: Oppetid 2025 fordelt per kategori

Kategori	Krav	Tal	Sløkkingar	Døgn sløkt	Resultat	Avvik
Kategori 1	99,8 %	2 405	257	1 991	99,8 %	
Kategori 2	99,0 %	4 491	276	2 608	99,8 %	+ 0,8 %
Kategori 3	97,0 %	374	9	91	99,8 %	+ 2,9 %
<b>Samlet</b>		<b>7 270</b>	<b>542</b>	<b>4 690</b>	<b>99,8 %</b>	

### 2.1.3 Vedlikehald av fyrbygningane

I 2025 har vi intensivert arbeidet med å sikre at fyra framleis skal vere trygge, velfungerande og levande kulturminne.

Gjennom året har vi gjennomført over 30 større vedlikehaldsprosjekt og ei rekkje mindre tiltak langs heile kysten – frå Ryvingen i sør til Fruholmen og Helnes i nord. Arbeidet har omfatta tak- og fasaderehabilitering, oppgradering av elektriske anlegg, fjerning av asbesthaldig materiale, måling av tårn samt utbetring av kaier og bølgebrytarar. Blant prosjekta er restaureringa av Markøy, som feira 300-årsjubileum i år, rehabilitering av trebryggene på Oksøy og totalrenovering av betjentbustaden på Helnes. Fleire fyrstasjonar – som Ryvingen, Torbjørnskjær og Hekkingen – har fått omfattande oppgraderingar av tak, fasadar og tekniske installasjonar.

Miljøsaneringa etter diesellekkasjen på Vardø fyr nærmar seg fullføring. Det står att endelege jordsmonnmålingar og formelle justeringar av instruksar før saka kan avsluttast i samråd med Miljødirektoratet.

Brannvernarbeidet ved fyrstasjonane er godt i gang. Det er starta fleire grunnleggjande tiltak, mellom anna utarbeiding av planar for å vareta brannsikkerheit i bygg (brannkonsept), handtering av bruksendringar, rømmingsstigar og nytt sløkkjeutstyr. Det står att rundt 20 brannkonsept og branntekniske vurderingar før vi har eit komplett og dekkjande grunnlag på stasjonar som har krav om dette. Dette er viktig for å kunne opne for auka bruk av stasjonane, inkludert overnatting, basert på godkjende brannkonsept.

### 2.2 Losordninga

Losordninga skal sikre trygg segling ved å sørge for at fartøy har tilstrekkeleg nautisk kompetanse om bord. Ordninga omfattar myndigheitsutøving etter hamne- og farvannsloven, losing (seglingar med los om bord) og farleidsbevisordninga. Eit fartøy oppfyller losplikta ved å ta los om bord eller ved å bruke farleidsbevis.

Farleidsbevis gir rett til å føre fartøy i lospliktig farvatn utan los om bord. Det kan òg givast løyve til autonom kystseilas, som gir rett til å segle i lospliktig område utan los og utan farleidsbevis.

Det er i hovudsak passasjerskip, tankskip samt offshore- og spesialfartøy som tek los om bord, medan lasteskip og fiskefartøy i hovudsak oppfyller losplikta ved bruk av farleidsbevis.

Tabell: Resultatindikatorar for losordninga

		2021	2022	2023	2024	2025
<b>AKTIVITETSINDIKATORAR</b>						
L1:	Talet på losoppdrag	35 823	38 077	38 647	38 228	39 576
L2:	Talet på dispensasjonar	1 155	1 471	1 366	1 588	1 800
L3N:	Talet på lospliktige seglas med farleisbevis <sup>1)</sup>	81 295	83 473	84 375	80 917	84 861
	Sum lospliktig trafikk <sup>1)</sup>	118 273	123 021	124 388	120 733	126 237
<b>KOSTNADSINDIKATORAR (I 1 000 KRONER)</b>						
L4:	Totalkostnad	842 573	975 566	1 133 177	1 125 271	1 179 050
L5:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag	23,520	25,621	29,321	29,436	29,792
<b>INDIKATORAR FOR SERVICEGRAD OG SIKKERHEIT</b>						
L6:	Talet på ulykker <sup>2)</sup> med los om bord	6	5	9	7	2
L7:	Talet på ulykker <sup>2)</sup> med seglas på farleisbevis	12	17	17	17	15
	• Klasse 1	0	0	1	0	0
	• Klasse 2	10	12	9	9	9
	• Klasse 3	1	4	6	7	5
	• Kadettfarleisbevis	0	1	1	1	1
L8:	Talet på ulykker <sup>2)</sup> med skip som har fått dispensasjon	0	0	0	0	0
L9:	Talet på drepne og skadde ved ulykker <sup>3)</sup> – lospliktig seglas	0	0	0	0	0
L10:	Talet på oppdrag med ventetid over 1 time	748	964	923	1 056	1 069
<b>INDIKATORAR FOR KLIMAMÅL</b>						
L11:	Talet på skip med ESI-rabatt	81	86	99	108	96

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

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

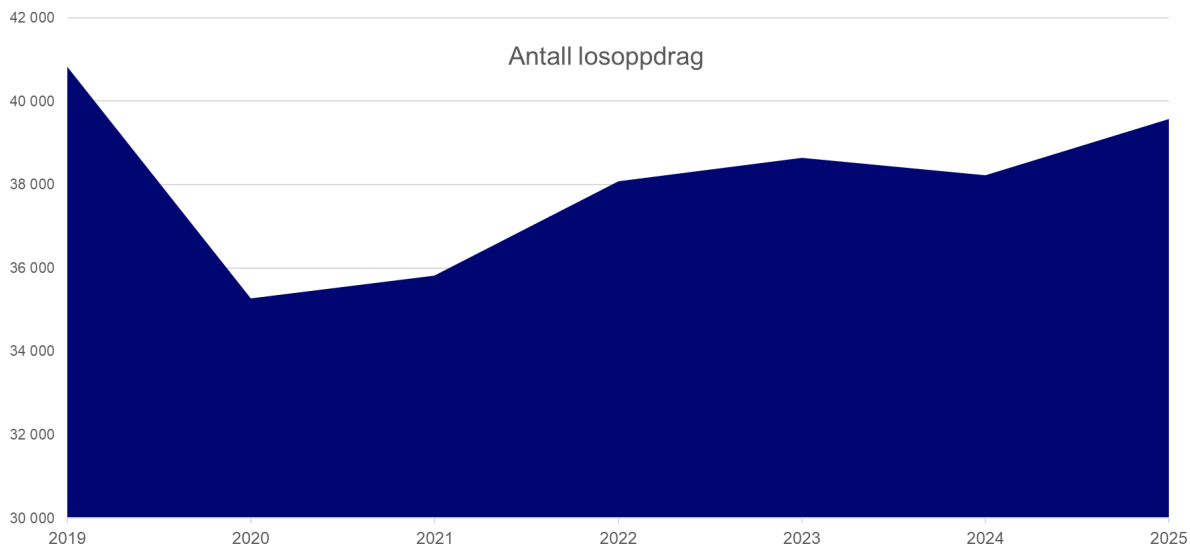
3) Personulykker og skipsulykker

### 2.2.1 Utvikling i lospliktig trafikk

I 2025 blei det gjennomført 126 237 lospliktige seglingar langs kysten. Den lospliktige trafikken har auka med 4,6 % frå 2024 til 2025 (+5 504 seglingar). Det er ein auke både i losoppdrag (+3,5 % / +1 348 stk), seglingar på farleidsbevis (+4,9 % / +3 944 stk) og talet på dispensasjonar (+13,4 % / +212 stk).

67 % av dei 126 237 lospliktige seglingane blei utførte av navigatør med farleidsbevis.

39 576 losoppdrag blei utførte i 2025, og det er det høgaste talet sidan 2019.



Losane utførte 0,7 % fleire losingstimar i 2025, noko som utgjer 11 fleire timar per los.

Delen fartøy som har venta meir enn ein time på los, blei redusert frå 2,8 % i 2024 til 2,7 % i 2025.

### Indikatorer

Indikator	2023	2024	i år
1. Talet på losoppdrag	38 647	38 228	39 576
2. Talet på dispensasjonar	1 366	1 588	1 800
3. Talet på lospliktige seglingar med farleidsbevis	84 375	80 917	84 861
Sum lospliktig trafikk	124 388	120 733	126 237

#### 2.2.2 Forvaltning av losordninga

Utviklinga i losordninga har vore positiv i 2025, med ein liten auke i trafikken og ein reduksjon i talet på ulukker med lospliktige fartøy frå 24 stk i 2024 til 17 stk i 2025. Resultatet blei 24,6 millionar kroner betre enn budsjett som følgje av høgare inntekter utan at kostnadene auka i same grad.

Talet på ulukker med lospliktige fartøy var 17 i 2025, ein nedgang på sju frå 2024. Ulukkene har relativt lite skadeomfang, berre mindre materielle skadar. Det var ikkje hardt skadde, omkomne eller forureining.

Det blei registrert to ulukker med los i 2025, og det er ein nedgang på fem frå 2024.

Det er registrert 15 ulukker med fartøy som seglde på farleidsbevis, ein nedgang på to. Av desse skuldast sju feil ved navigering, medan resten i all hovudsak var i samband med manøvrering til kai/oppdrettsanlegg.

Det er registrert fem ulukker knytte til oppdrettsnæringa, og det er same tal som i 2024.

Tabell: Resultatindikatorar losordninga / nøkkeltal los

Resultatindikatorar	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Lospliktige seglingar	112 935	118 273	123 021	124 388	120 733	126 237
Talet på losoppdrag	35 270	35 823	38 077	38 647	38 228	39 576
Talet på losar	295	279	295	301	310	305
Talet på losingstimar	111 954	109 017	139 633	137 278	138 621	139 607
Losoppdrag per los	120	128	129	128	123	130
Losingstimar per los	380	391	473	456	447	458
Losingstimar per oppdrag	3,17	3,04	3,67	3,55	3,63	3,53
Ventetid i % (> 1 time venting)	2,0 %	2,1 %	2,5 %	2,4 %	2,8 %	2,7 %
Talet på gyldige farleidsbevis	3 733	3 900	3 916	4 140	4 390	4 318

I 2025 ble det gjennomført 15 loseksamener der totalt 136 statsloser ble eksaminert. Av disse var det 20 losaspiranter. Det høye antallet losaspiranter skyldes at et stort antall loser forventes å gå av med pensjon i åene som kommer. Det ble ikke tatt inn nye losaspiranter i 2025, da vi avvartet svar fra NFD på endring i lospliktreglene.

Det ble gjennomført fire tilsyn for ordningen med kadettfarleidsbevis ved utdanningsinstitusjoner i 2025. Totalt er det 25 godkjente utdanningsinstitusjoner for denne ordningen.

### Indikatorer

Indikator	2023	2024	i år
1. Antall ulykker med los om bord	9	7	2
2. Antall ulykker med seilas med farleidsbevis	17	17	15
3. derav Klasse 1	1	0	0
4. derav Klasse 2	9	9	9
5. derav Klasse 3	6	7	5
6. derav Kadettfarleidsbevis	1	1	1
7. Antall ulykker med skip som har fått dispensasjon	0	0	0
8. Antall drepte og skadde ved ulykker - lospliktig seilas	0	0	0
9. Antall losoppdrag med ventetid over 1 time	923	1 056	1 069

### 2.2.3 Økonomisk utvikling i losordninga

Losordninga er i hovudsak brukarfinansiert, der inntektene skal dekkje både drifts- og investeringskostnader. Inntektene kjem frå losberedskapsavgifta, losingsavgifta og farleidsbevisavgifta. Staten finansierte 96,3 millionar kroner av ordninga i 2025.

Resultatet i 2025 var betre enn budsjettert, i hovudsak på grunn av høgare inntekter som følgje av fleire losoppdrag, samstundes som kostnadene ikkje auka like mykje som inntektene. Losordninga hadde eit akkumulert underskot per 31.12.2024 på 60,1 millionar kroner. Ved utgangen av året er det akkumulerte underskotet redusert til 13,8 millionar kroner. Dei samla inntektene frå avgiftene etter periodiseringsprinsippet var på 1 128 millionar kroner i 2025.

*Kostnadsutvikling for losordninga per år i perioden 2019-2025*

Totalkostnaden for losordninga (drifts- og investeringskostnad, inkludert meirverdiavgift) var på 1,17 milliardar kroner i 2025 – og har auka med 4,8 % i gjennomsnitt per år frå 2019, noko som svarer til auke i indeksane og samfunnet (sjå tabell *Endring i kostnad per kostnadsgruppe for losordninga i perioden 2019-2025*). Lønnskostnadene har auka med 4,1 %, som er noko under endringa i årslønnsindeksen. Kostnader til fastløn og tillegg til løn har auka mindre enn indeksen (høvesvis 3 % og 3,6 %), medan pensjonskostnader, overtidskostnader og arbeidsgivaravgift har auka meir enn årslønnsvekstindeksen.

Kostnaden for innleigd tilbringarteneste har auka med 6,0 % per år i perioden, og det er på nivå med endring i kostnadsindeks for innanriks sjøfart for små hurtigbåtar på 6,2 % per år i gjennomsnitt.

*Tabell: Endring i kostnad per kostnadsgruppe for losordninga i perioden 2019-2025*

Kostnadsgruppe	2019	2025	Endring i perioden (kr)	Endring i perioden	Endring per år
Løn til faste tilsette	170 717	203 819	33 102	19,4 %	3,0 %
Tillegg til løn	118 335	146 525	28 190	23,8 %	3,6 %
Overtid	62 728	92 164	29 436	46,9 %	6,6 %
Avsetning til feriepengar, refusjoner m.m.	43 781	43 943	162	0,4 %	0,1 %
Arbeidsgivaravgift	44 963	64 859	19 896	44,2 %	6,3 %
Pensjonskostnad	33 538	50 465	16 927	50,5 %	7,1 %
<b>Sum løn</b>	<b>474 062</b>	<b>601 775</b>	<b>127 713</b>	<b>26,9 %</b>	<b>4,1 %</b>
Transportkostnad (innleigd)	247 753	352 065	104 312	42,1 %	6,0 %
Leie datamaskiner, lisenser, biler og fartøy	1 864	13 162	11 298	606,1 %	38,5 %
Konsulenter og andre fremmede tjenester	13 586	22 019	8 433	62,1 %	8,4 %
Kurs og kompetanseutvikling	8 797	14 664	5 867	66,7 %	8,9 %
Andre driftskostnader	25 519	26 017	498	2,0 %	0,3 %
Reisekostnader	52 497	67 866	15 369	29,3 %	4,4 %

## Årsmelding 2025

Kostnadsgruppe	2019	2025	Endring i perioden (kr)	Endring i perioden	Endring per år
<b>Sum andre driftskostnader</b>	<b>350 016</b>	<b>495 793</b>	<b>145 777</b>	<b>41,6 %</b>	<b>6,0 %</b>
Felleskostnader losordningen	14 452	18 546	4 094	28,3 %	4,2 %
<b>Sum lønns- og driftskostnader</b>	<b>838 530</b>	<b>1 117 859</b>	<b>277 584</b>	<b>33,1 %</b>	<b>4,9 %</b>
Investeringar	6 053	5 185	-868	-14,3 %	-2,5 %
Inngående meirverdiavgift	45 669	57 751	12 082	26,5 %	4,0 %
<b><u>Sum kostnad losordninga</u></b>	<b><u>890 252</u></b>	<b><u>1 179 050</u></b>	<b><u>288 798</u></b>	<b><u>32,4 %</u></b>	<b><u>4,8 %</u></b>
Konsumprisindeksen (KPI)	111,3	139,1	27,8	25,0 %	3,8 %
Årslønsvekst	127,7	163,4	35,7	28,0 %	4,2 %
Kostnadsindeks innanriks sjøfart, små hurtigbåtar	70,5	101,4	30,9	43,8 %	6,2 %

**Vektet referanseindeks\*** **4,8 %**

\*(årslønn 0,53 x 4,2 %, KPI 0,16 x 3,8 %, sjøfart 0,31 x 6,2 %), 2019-2025

### Indikatorer

Indikator	2023	2024	i år
Gjennomsnittskostnad per oppdrag (i 1000 kroner)	29 321	29 436	29 792
<b>Totalkostnad (i 1000 kroner)</b>	<b>1 133 177</b>	<b>1 125 271</b>	<b>1 179 050</b>

#### 2.2.4 Farleidsbevisordninga

Aktiviteten i farleidsbevisordninga auka i 2025, og inntekta frå farleidsbevisavgifta auka med 19 % (1,4 mill. kr). Saksbehandlingsmengda (utferding, fornying og endring) auka med 5,1 % (til 6.143 stk i 2025). Talet på farleidsbevisprøver med los har auka med 18 (+4,1 %), medan talet på prøver med assessor om bord blei redusert med ein. I 2025 har det totalt blitt avholdt 17 fleire prøver i 2025 enn i 2024.

Det var 72 færre gyldige farleidsbevis ved utgangen av 2025 enn året før.

Dei siste fem åra har det i snitt vore registrert i overkant av 50 meldingar om moglege brot på regelverket. I oppfølginga av meldingane er det gitt åtvaringar og informasjon til navigatørane, og to navigatørar har fått inndrege farleidsbeviset. Det er ein positiv trend med færre reaksjonar.

Tabell: Aktivitet i farleidsbevisordninga 2020–2025

Status farleidsbevis (FB)	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Talet på gyldige FB (utg. av periode)	3 733	3 900	3 916	4 140	4 390	4 318
Utfærda, fornya og endra FB (kl. 1, 2, 3)	4 629	5 064	5 176	5 192	5 844	6 143
Talet på prøver med los om bord	436	457	531	426	436	454
Talet på prøver med assessorar om bord	349	411	471	543	642	641
Talet på assessorkurs	2	7	6	8	7	5
Talet på godkjende assessorar denne perioden	10	37	41	56	46	33
Talet på godkjende assessorar (totalt)	261	329	370	426	472	505
<b>Reaksjonar</b>						
Talet på brot registrerte (brotmelding)	41	59	56	53	51	55
Inndraging av FB og overtredelsesgebyr*	0	0	1	0	0	0
Inndraging av FB (utan gebyr)*	2	2	2	4	3	2
Overtredelsesgebyr* (utan inndraging)	1	3	0	3	2	0
Melding til politiet	0	0	0	0	0	0
Åtvaringar	21	25	6	9	7	10
Informasjon	2	12	34	20	27	17
Henleggingar	15	17	13	19	12	26
Under behandling	0	0	0	0	0	0

\*) Overtredelsesgebyr blir gitt til reiarlag, medan inndraging av farleidsbevis er ein reaksjon retta mot den enkelte navigatør

## 2.2.5 Lostenesta

Dimensjoneringa av lostenesta er ein funksjon av lovbestemde rammevilkår, aktivitet over tid og gjeldande arbeidstidsføresegner. Det tek tre til fem år å utdanne ein los, avhengig av sertifikatområde og type fartøy dei skal klarerast til. Vi opplever at utnyttinga av loskorpset blir utfordra av kapasitetsavgrensingar, vernereglar og aukande krav til opplæring og sertifikatutvidingar.

Det er ikkje teke inn losaspirantar i 2025. Manglande aspirantinntak i 2025, eit aldrande loskorps og auka krav til opplæring og sertifikat har gitt høgare operativ belastning og auka bruk av overtid. Talet på losoppdrag og losingstimar har auka med høvesvis fire og ein prosent samanlikna med 2024, og det er særleg aktiviteten innan industri- og cruisetrafikken som har auka. Samstundes er talet på losar redusert frå 310 i 2024 til 305 i 2025. Losoppdrag per los og losingstimar per los har auka med høvesvis seks og to prosent samanlikna med 2024, og ventetida på los er redusert noko, jf. tabell *Resultatindikatorar losordninga / nøkkeltal los*.

### Tilbringartenesta

I 2025 var det ein auke i 1 259 tilbringeroppdrag med losbåt (3,7 %) og ein nedgang i tilbringeroppdrag med helikopter på 102 oppdrag (7,4 %).

Vi har inngått ny avtale med Airlift AS om tilbringarteneste av los med helikopter, ei viktig teneste for å sikre effektiv og trygg transport av losar til og frå oppdrag.

Arbeidet med å konkurranseutsetje tilbringartenesta til sjøs går som planlagt. Prekvalifiseringa blei publisert 19. september, med tilbudsfrist første veka i november. Seks tilbydarar blei kvalifiserte til vidare deltaking og har fått høve til å levere tilbod innan tilbudsfristen 9. januar 2026. Kontraktsignering er planlagt innan 1. mai 2026, og ny kontrakt skal starte 1. juni 2028. Vi ser at krav om grøn omstilling i anskaffinga kan medføre auka kostnader.

Tabell: Indikatorar for tilbringartenesta (beløp i tusen kroner)

	2023	2024	2025
Talet på tilbringeroppdrag med losbåt	33 280	33 585	34 844
Talet på tilbringeroppdrag med helikopter	1 334	1 376	1 274
Samla kostnad for båttjenester	325 145	344 395	353 016
Gjennomsnittskostnad per oppdrag for båttjeneste	9,77	10,25	10,13
Samla kostnad for helikoptertjenester	142 107	148 163	135 107
Gjennomsnittskostnad per oppdrag for helikoptertjeneste	106,53	107,68	106,05

	2023	2024	2025
Talet på tilbringeroppdrag med losbåt som er meir enn 30 min. forseinka	8	0	4

### 2.2.6 Autonom kystseilas

Frå 2020 har det vore mogleg for reiarlag å få løyve ved søknad til å oppfylle losplikta ved autonom kystseilas i lospliktig farvatn. Sidan denne moglegheita blei lagd til rette, har Kystverket ikkje motteke nokon søknader om slikt løyve.

### 2.3 Sjøtrafikksentraltjenesta (VTS)

Sjøtrafikksentralane skal redusere risikoen for ulukker ved å organisere trafikken slik at uønskte nærsituasjonar ikkje oppstår, gi fartøy navigasjonsassistans og varsle om farar og andre forhold som kan føre til skipsulukker. Sentralane i Horten, Brevik, Fedje og Kvitsøy er brukarfinansierte og regulerer trafikken i risikoutsette område i Vest- og Sør-Noreg.

Sjøtrafikksentralen i Vardø er statsfinansiert og har eit særskilt ansvar for å overvake seglingane til tankskip og annan risikotrafikk som følgjer seglingsledene langs kysten. Sentralen er vidare ansvarleg for å utstede varsel om fare for navigasjon eller ferdsel til skip i norske kyst- og havområde. Ei eining ved sentralen analyserer aktivitetane og seglingsmønstra til fartøy, mellom anna for å avdekkje ulovleg fiske og transport av gods. Eininga er eit samarbeid med Fiskeridirektoratet.

Sjøtrafikksentralen i Vardø er òg første varslingspunkt ved eit breitt spekter av hendingar langs kysten og i havområda, og tek vare på den operative styringa av slepeberedskapen.

Sjøtrafikksentralane har levert operative tenester i tråd med forventningar og føresetnader i 2025. Det er ikkje registrert større ulukker i tenesteområda, men derimot fleire hendingar der tenesta har bidrege til å hindre ulukker.

I Kinn tenesteområde er radardekninga utbetra i nordre del av Ulvesundet utover mot Stadlandet. Det blir arbeidd vidare med å forbetre sambandsdekninga i farvatnet rundt Måløy, mellom anna med å etablere ytterlegare redundans. Sensorutbygging i Kinn tenesteområde blir no rekna som slutført. I 2025 er det etablert utvida radardekning i tilknytning til Fedje tenesteområde.

Vidare etablering av sensordekning på strekninga Ålesund–Kristiansund er påbyrja med sikte på å utvide eksisterande sensordekning nordover mot Hustadvika. To radarar er no sette i drift på strekninga og er under operativ testing med bruk av overvåkingsalgoritmar (Behavior Analysis – BEAN).

Ein ny versjon av BEAN er implementert i overvåkingsystemet til sjøtrafikksentralane, med forbetra funksjonalitet for berekning av ruter. Testar viser at BEAN bereknar passering og møtepunkter med stor nøyaktigheit og identifiserer seglingar som ikkje følgjer naturleg rute i høve til oppgitt destinasjon. BEAN bidreg overordna til at sjøtrafikksentralane får auka overvåkingskapasitet og bidreg vidare til at sentralane kan avdekkje seglingsavvik også utanfor dei etablerte tenesteområda.

Uttesting av mobil radarløysing pågår, og det er gjennomført ei evaluering i samarbeid med Tolletaten. Det pågår ei avklaring med Forsvaret om eigna lokasjon for vidare uttesting av løysinga.

Fornyng av sensorar i tråd med godkjend investeringsplan går som planlagt. Det har ikkje vore registrert større driftsmessige avvik på system i sjøtrafikksentraltjenesta. Det er likevel registrert ustabilitet i nettverk til Vardø og på Bremanger (Kinn tenesteområde).

### 2.3.1 Aktivitetsutvikling

Det blei i 2025 registrert tre grunnstøytingar innanfor sjøtrafikksentralane sine tenesteområde. Hendingane hadde avgrensa skadeomfang, utan personskadar eller miljøutslepp. Ingen av hendingane kan knytast til utøvinga av tenesta.

Talet på klarerte seglingar i sjøtrafikksentralane sine tenesteområde har vore stabilt dei siste fire åra, og områda som blir overvaka har vore uendra i denne perioden. Segling med tankskip og andre offshorerelaterte fartøy, samt fiskefartøy, samt fiskefartøy, har ein liten reduksjon. Det har vore ein liten auke i segling med lasteskip, ferjer og passasjerskip.

I 2025 gjorde sjøtrafikksentralane 4 174 inngrep for å avverje nærsituasjonar og sikre trygg trafikkavvikling, hovudsakleg ved å gi pålegg eller rettleiing til skip om endring av kurs eller fart. Talet utgjorde 1,0 % av klarerte seglingar, som svarer til same nivå som i 2024.

### Indikatorer

Indikator	2023	2024	i år
1. Talet på seglingsklareringar	428 896	430 921	431 200
2. Talet på inngrep	6 986	4 499	4 174
3. Prosentdel inngrep av alle seglingar	1.6 %	1.0 %	1.0 %
4. Antall ulykker i VTS-området	6	6	3

### 2.3.2 Økonomisk utvikling i tenesta

Inntektene frå dei brukarfinansierte sentralane etter periodiseringsprinsippet var på 122 millionar kroner i 2025. Staten har sidan 2017 finansiert dei brukarfinansierte sentralane med 8,1 millionar kroner årleg som følgje av omlegging i handtering av pensjonskostnader. I tillegg finansierte staten 22,8 millionar kroner til fornyng av teknisk utstyr til sjøtrafikksentralane i 2025.

Dei avgiftsfinansierte sjøtrafikksentralane hadde eit akkumulert overskot på 7,1 millionar kroner per 31.12.2024. I 2025 hadde tenesta eit netto overskot på 5,8 millionar kroner. Dette gir eit akkumulert overskot på 13 millionar kroner ved utgangen av året. Overskotet går inn i avgiftsgrunnlaget for komande år og blir slik ført tilbake til brukarane.

## 2.4 Navigasjons- og meldingstenester

Vi driftar fleire melde- og informasjonssystem for sjøfarande, som gjer det mogleg å overvake all skipstrafikk langs kysten og i norske havområde. Overvakinga blir utført på vegner av norske myndigheiter og hamner som har behov for informasjon om seglingane og posisjonane til fartøya. Vi formidlar òg meldingar frå fartøy som skal anløpe norske hamner, til relevante maritime myndigheiter og til hamnene sjølve. Meldingssystema inneheld mellom anna informasjon om transport av farleg og forureinande last, levering av avfall, samt varer og personar som kjem til Noreg.

Det er ikkje registrert nemneverdig nedetid i systema som leverer informasjon frå AIS, SafeSeaNet eller LRIT.

### 2.4.1 AIS

Kystverket driftar og forvaltar landbasert AIS langs heile kysten og handterer i tillegg satellittbasert AIS. Vi samarbeider med 16 land i Nord-Europa og EMSA/EU om datadeling. AIS-data blir distribuerte til ei rekkje etatar og interne system.

Oppetida for basestasjonane langs kysten av fastlands Noreg var 99,6 %, og dermed over kravet på 99,5 %. På Svalbard har det vore problem med å oppnå ei tilfredsstillande oppetid. Dette skuldast først og fremst at greenfield-stasjonane som blei designa for å stå i område utan infrastruktur, ikkje toler vinterforholda på Svalbard godt nok. I tillegg til at vêrforholda og vanskeleg tilkomst medfører at stasjonane ofte går ut av drift i løpet av vinteren, manglar det ei god kommunikasjonsløyising for desse stasjonane. Stasjonane med vanleg infrastruktur fungerer derimot normalt. Moglegheitene for utbygging basert på vanleg infrastruktur er fullt utnytta på Svalbard. Vi vil kome tilbake med ei utgreiing om vegen vidare for landbasert AIS på Svalbard. Basestasjonane nærmar seg 10 år, men leverer framleis stabil drift – også gjennom fleire kraftige stormar hausten 2025.

I samarbeid med Romdirektoratet og Forsvaret sette vi havovervakingssatellitten NORSAT-4 i drift i 2025. Same år gjekk ein av Romdirektoratet sine tidlegare satellittar med AIS-mottakar ut av drift. Ved årsskiftet 2025/2026 har Noreg framleis fire operative havovervakingssatellittar. To eldre satellittar nærmar seg slutten av levetida, og vi planlegg difor å setje AISSat-4 i drift våren 2026.

I 2025 starta vi òg utviklinga av eit system som skal overvake integriteten på AIS-sporingsinformasjon frå fartøy i norske havområde. Systemet skal bidra til å avdekkje grove feil i rapportert posisjon eller identitet.

Kystverket publiserer sanntids-AIS i NAIS og historiske data i Kystdatahuset, i tråd med gjeldande retningslinjer for datadeling.

#### Indikatorar

Indikator	2023	2024	i år
Oppetid AIS-basestasjonar	99.6 %	99.4 %	99.6 %

### 2.4.2 SafeSeaNetNorway

SafeSeaNet har sidan etableringa av eit nasjonalt Single Window bidrege til forenkla og meir effektiv rapportering frå skip til norske etatar. Løysinga gir ein samla, brukarvennleg portal som reduserer manuelt arbeid og tidsbruk for både etatar, skip og agentar. Dette er i tråd med prinsippa som ligg til grunn for EU sitt nye felles Single Window-miljø (EMSWe).

I 2025 har vi tilpassa SafeSeaNet til EMSWe-forordninga (2019/1239). Arbeidet har omfatta teknisk utvikling og tilpassingar til nasjonale behov. Etter testing saman med brukarane blei ein ny versjon sett i produksjon i august. Integrasjon av systemgrensesnittet i SafeSeaNet Norway (SSNN) er teknisk kvalifisert av EU, noko som stadfestar at løysinga oppfyller dei tekniske krava i forordninga. EMSWe-databasane er no etablerte.

På grunn av forseinkingar i fleire EU/EØS-land må gammal og ny versjon av SafeSeaNet nyttast parallelt ein periode, inntil alle brukarar kan ta i bruk den nye løysinga. Oppetida er innanfor kravet på 99 %.

## Indikatorer

Indikator	2023	2024	i år
Oppetid SafeSeaNetNorway	99.9 %	99.8 %	99.9 %

### 2.4.3 LRIT

LRIT er eit globalt satellittbasert system for identifikasjon og sporing av laste- og passasjerskip i internasjonal fart i sanntid. LRIT er basert på posisjonsrapportar frå skipa formidla gjennom INMARSAT og IRIDIUM. Fartøy har LRIT-utstyr om bord som automatisk sender informasjon om identitet, dato/tid og posisjon kvar sjette time via satellitt til EU sin LRIT-database.

LRIT bidreg, saman med AIS-systemet, til å gi eit tilfredsstillande situasjonsbilete av skipstrafikken langs norskekysten og i norske havområde. I tillegg vil LRIT òg dra nytte av AIS-integritetskontrollsystemet som er under utvikling, og som kan fange opp LRIT/AIS-avvik i skipet sin posisjon langs norskekysten og i norske havområde.

Oppetida dei siste åra er høgare enn kravet på 99,0 %.

## Indikatorer

Indikator	2023	2024	i år
Tilgjengelegheit for EMSA LRIT webside	99.8 %	99.4 %	99.7 %

### 2.4.4 DGPS

DGPS-tenesta i Noreg blei avvikla frå 27. januar 2026 som planlagt. Avgjerda om avvikling blei teken etter grundig vurdering og høyring. DGPS har sidan 1990-talet bidrege til meir presis navigasjon, men dagens GPS-mottakarar er langt meir avanserte og har innebygd kontroll av nøyaktigheit. Dei 12 stasjonane vil bli rydda i løpet av 2026.

## Indikatorer

Indikator	2023	2024	i år
Oppetid DGPS	72.8 %	70.8 %	58.4 %

## 2.5 Tilsyn

Oppfølging av hamnesikringsregelverket (ISPS) er omtalt under rapporten sin del 3, kapittel 7.2.4.

### 2.5.1 Bulkterminalar

Vi har ansvar for gjennomføring av EU-direktiv om sikker lasting og lossing av bulkskip. På bakgrunn av dette blir det gjennomført risikobaserte tilsyn med hamneterminalar som tek imot bulkskip. Det blei gjennomført ti tilsyn ved bulkterminalar i 2025, med totalt 25 avvik.

Avvika omfattar både forhold knytte til tekniske, organisatoriske og prosessuelle krav, og gir eit viktig grunnlag for vidare oppfølging og rettleiing.

**Indikatorer**

<b>Indikator</b>	<b>2023</b>	<b>2024</b>	<b>i år</b>
<b>1. Talet på bulkterminalar</b>	37	32	32
<b>2. Talet på tilsyn</b>	11	13	10
<b>3. Talet på avvik avdekte ved tilsyn</b>	12	50	25

### 3. Bidra til oppfylling av Noregs klima- og miljømål

#### Skildring av hovudmål

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementet sitt tildelingsbrev til Kystverket:

*"Kystverket skal i 2025 vidareføre arbeidet med å vareta omsynet til framtidige klimaendringar i etaten sitt arbeid med planlegging, bygging, drift og vedlikehald av navigasjonsinnretningar, farvassutbetringar, moloar og andre fiskerihamnanelegg. Kystverket skal samstundes utvikle rolla si som kunnskapsleverandør og rettleiar om konsekvensane av klimaendringane for hamnene."*

#### NTP-indikatorar

NTP-indikatorar:

- Endring i klimagassutslepp frå transportsektoren i CO<sub>2</sub>-ekvivalentar
- Netto dekar inngrep i naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi

Styringsinformasjon	Resultat 2022	Resultat 2023	Resultat 2024	Resultat 2025
Endring i klimagassutslepp frå transportsektoren målt i CO <sub>2</sub> -ekvivalentar (CO <sub>2</sub> e)	3,90 mill. tonn CO <sub>2</sub> e	3,97 mill. tonn CO <sub>2</sub> e (1,79 % økning)	3,61 mill. tonn CO <sub>2</sub> e (9,07 % reduksjon)	
Netto tal på dekar inngrep i naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi *)	16,3 dekar	95,7 dekar	150,2 dekar	4,6 dekar
Utslepp frå innanriks seglingar og i hamn, basert på AIS-data. I CO <sub>2</sub> -ekvivalentar (CO <sub>2</sub> e **)	4,75 mill. tonn CO <sub>2</sub> e	4,86 mill. tonn CO <sub>2</sub> e (2,32 % økning)	4,82 mill. tonn CO <sub>2</sub> e (0,82 % reduksjon)	5,13 mill. tonn CO <sub>2</sub> e (6,4 % økning)
Karbonintensitet frå godstransport på sjø som blir rapportert i medhald av MRV-forordninga ***)	Containerskip: 28,8 g CO <sub>2</sub> /tonnkm (9,2 % reduksjon) Ro-Ro cargo: 68,4 g CO <sub>2</sub> /tonnkm (21,1% økning)	Containerskip: 32,6 g CO <sub>2</sub> /tonnkm (13,3 % økning) Ro-Ro cargo: 53,2 g CO <sub>2</sub> /tonnkm (22,3 % reduksjon)	Containerskip: 29,8 g CO <sub>2</sub> /tonnkm (3,5 % økning) Ro-Ro cargo: 56,0 g CO <sub>2</sub> /tonnkm (18,1 % reduksjon)	

\*) Rapportering for 2025 er gjort i tråd med metodikk i dokumentet "Beregning av arealbeslag i samferdselsprosjekter" utarbeidd av transportverksemdene.

\*\*) Data frå MarU v1.8. Merk at det er endringar frå føregåande rapporteringar grunna betre utsleppsberrekningar. For 2025 er det nytta ei forbetra trafikktejing som gjer at vi fangar opp fleire fartøy. I seinare rapportering vil vi oppdatere tidlegare år med same metode.

Utslepp i hamn går opp med 1,1%. Dette kjem av auka liggjetid (13,4%) i hamn med skip i 2025 samanlikna med 2024. Endringa skuldast at vi fangar opp fleire mindre fartøy, samstundes har desse relativt lite utslepp, noko som gjer at totale utslepp i hamn aukar med 1,1%.

Utslepp for innanlandsseglingar går opp 3,6%. Det er auka utsegla distanse på totalt 1,6% for alle fartøy. Ved at fleire mindre fartøy blir fanga opp i trafikkmodellen aukar 0-399 BT åleine med 7,4%. Vi ser òg at større fartøy (over 100.000 BT) òg har ein relativt stor auke med 12,6%.

\*\*\*) Data ligg ikkje føre før medio 2026.

## Måloppnåing og indikatorar per delmål

### 3.1 Bidra til grøn omstilling i sjøtransporten

Av ny kunnskap vil vi trekkje fram arbeidet med å etablere eit kunnskapsgrunnlag om maritim elektrifisering saman med Miljødirektoratet og Enova. Her kom det fram ny kunnskap om effekt- og energibehov for skip i hamn og bruk av landstrøm i dag og i framtidige scenario. Dette blei mellom anna nytta til oppdatering av utsleppsmodellen MarU. Denne utsleppsmodellen blir gradvis utvikla slik at han over tid går frå å vere ein global modell til å bli tilpassa skipstrafikken i vår region. Vi har til hensikt å forbetre og forenkle innrapporteringa frå hamnene, slik at prosessen blir meir tilgjengeleg, standardisert og mindre ressurskrevjande for aktørane. Arbeidet omfattar både tydelegare krav til rapportering og utvikling av verktøy som legg til rette for effektiv og strukturert innsending av informasjon.

Gjennom året har vi delteke i ei rekkje FoUI-prosjekt (FAME, Refuel, Ntrans, HyValue, Aces, Zevs). Ressursbruken i desse prosjekta blir tilpassa løpande etter den samla arbeidsbelastninga vår, noko som inneber at vi ikkje har hatt kapasitet til å delta fullt ut i alle prosjekta. Vi deltek i Grønt skipsfartprogram, og vi informerer om det som er nytt i dette programmet i FoUI-forum. Utover dette deltek vi i etatsamarbeid på klima og i Landstrømsforum.

### 3.2 Klimatilpassing

Kystverket deltek som brukarpartner i forskingssenteret Senter for eit Resilient transportsystem (ResiTrans), som har fått støtte frå Norges Forskningsråd under programmet *Transport 2050*. Programmet skal gå over åtte år, og 2026 blir det første året med forskingsaktivitetar. Vi har føreslått at metode for prioritering av tilpassingstiltak på moloar blir utgreidd av ResiTrans.

Vi har òg bidrege i samband med Miljødirektoratet si vurdering og tilråding om korleis nasjonale styresmakter sitt arbeid med å handtere havnivåstiging kan forbetrast. Miljødirektoratet leverte tilrådinga si til Klima- og miljødepartementet i desember.

Miljødirektoratet har vidare i oppdrag å utarbeide den første nasjonale klimasårbarheitsanalysen til Noreg, jf. Meld. St. 26 (2022-2023) *Klima i endring – sammen for et klimarobust samfunn*. Analysen blir utarbeidd i samarbeid med sektormyndigheitene, og Kystverket deltek. Frist for leveranse til Klima- og miljødepartementet er 31.12.2026.

### 3.3 Berekraft i eiga verksemd

Arbeid med berekraft er ein del av samfunnsoppdraget, og statlege verksemder er viktige bidragsytarar for å nå dei ulike berekraftsmåla. I fellesføringa for 2025 er det stilt krav til alle statlege verksemder om å gjere eit systematisk arbeid for å nå relevante berekraftsmål og rapportere samla om berekraft. Kystverket har arbeidd med berekraft i fleire år, noko som kjem fram i klimagassrekneskapen. Det er òg lagt ned betydeleg arbeid med naturrisiko sidan 2023.

I 2025 har vi gjort ei vesentlegheitsvurdering for Kystverket. Vurderinga er forenkla samanlikna med ei dobbel vesentlegheitsanalyse, og grunnlaget har vore kunnskap om Kystverket generelt og informasjonsinnhenting frå verksemdsområda, og det er gjennomført samanlikningar med andre liknande verksemder.

I tida framover vil fokuset bli retta mot å setje mål og arbeide systematisk og heilskapleg på området, slik at vi kan vere i forkant av utviklinga og er førebudde på krav som kan kome.

#### *Kystverket sitt arbeid med havnivåstiging*

Kystverket si maritime infrastruktur blir vurdert som robust. Havnivåstiging er den klimaendringa som i størst grad vil påverke infrastrukturen framover. Sjølv om denne utviklinga ligg langt fram i tid, har vi i mange år teke høgde for venta endringar ved nyanlegg. Det er i dag svært avgrensa behov for konkrete klimatilpassingstiltak på eksisterande infrastruktur. Ved reparasjonar legg vi likevel inn tilpassingar baserte på venta klimaendringar der dette er rekneskapleg. I tillegg til tilstandskartleggingar vil utviklinga av ein metode for prioritering av tiltak på moloar vere ein hovudaktivitet i det vidare klimatilpassingsarbeidet.

*Tabell: Kartlagde navigasjonsinnretningar*

Behov for klimatilpassing	2024	2025	SUM
Talet på kartlagde navigasjonsinnretningar	3 400	2 791	6 191
Endringsbehov – havnivåstiging 0,5 meter	231	229	460

Vi har som mål å kartleggje behovet for klimatilpassing for dei 22 000 navigasjonsinnretningane våre i løpet av ein femårsperiode, slik at kartleggingane saman med berekningar og andre data danner eit solid datagrunnlag for klimainformasjon. Etter å ha kartlagt 6 191 objekt i to av fem roder, viser funna at 460 anlegg ikkje vil tole ei havnivåstiging på 0,5 meter.

Kartlegginga gir eit viktig grunnlag for vidare planlegging og prioritering av tiltak i det rodevise fornyings- og vedlikehaldsarbeidet vårt.

### **3.3.1 Kystverket sitt klimagassrekneskap**

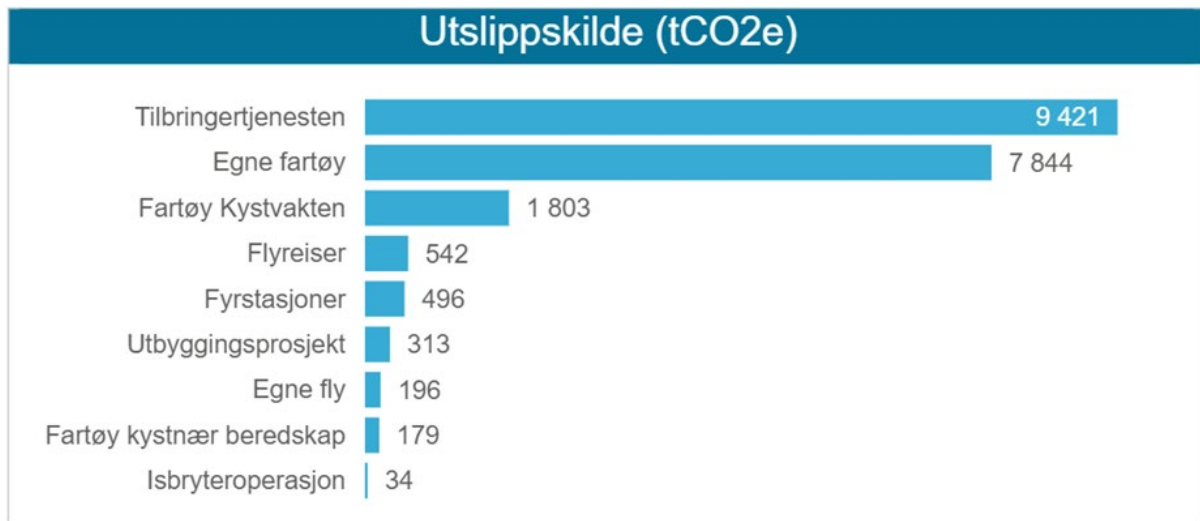
[Klimagassrekneskapen](#) er publisert på nettsidene våre. Nytt for 2025 er at klimagassrekneskapen òg inkluderer leasingbilar og straumforbruk med data tilbake til 2024.

#### *Utslepp i 2025*

2025 er det tredje året vi fører klimagassrekneskap i samsvar med «Greenhouse Gas Protocol». Utsleppa er i stor grad knytte til aktivitetsnivået i verksemda, som igjen blir styrt av dei økonomiske rammene. I 2025 er det totale utsleppet om lag 21 161 tonn CO<sub>2</sub>-ekvivalentar (tCO<sub>2</sub>e), altså noko lågare enn for 2024. Dei direkte klimagassutsleppa, òg kalla scope 1-utslepp, kjem frå kjelder som Kystverket eig eller leiger, og utgjer 33 prosent av det totale utsleppet. Dei indirekte utsleppa knytte til produksjon av den innkjøpte straumen vi bruker (scope 2) er 0 ifølgje marknadbasert metode, sidan vi kjøper opphavsgarantiar. Lokasjonsbasert berekning av utslepp frå innkjøpt straum viser 109 tCO<sub>2</sub>e, som utgjer under éin prosent av dei totale utsleppa. 67 prosent av klimagassutsleppet er knytt til scope 3, altså utslepp som er ein konsekvens av etaten si verksemd, men som oppstår frå kjelder

som Kystverket ikkje eig eller leiger. Størstedelen av utsleppa fell dermed i denne kategorien, noko som er vanleg for offentlege styresmakter.

Dei største utsleppskjeldene er egne fartøy og utslepp knytte til tilbringartenesta.



Vi har kartlagt utslepp frå tilbringartenesta, utbyggingsprosjekt og Kystvakten sine fartøy, og har dermed fått med dei mest vesentlege scope 3-utsleppa i klimarekneskapen.

#### *Klimamål*

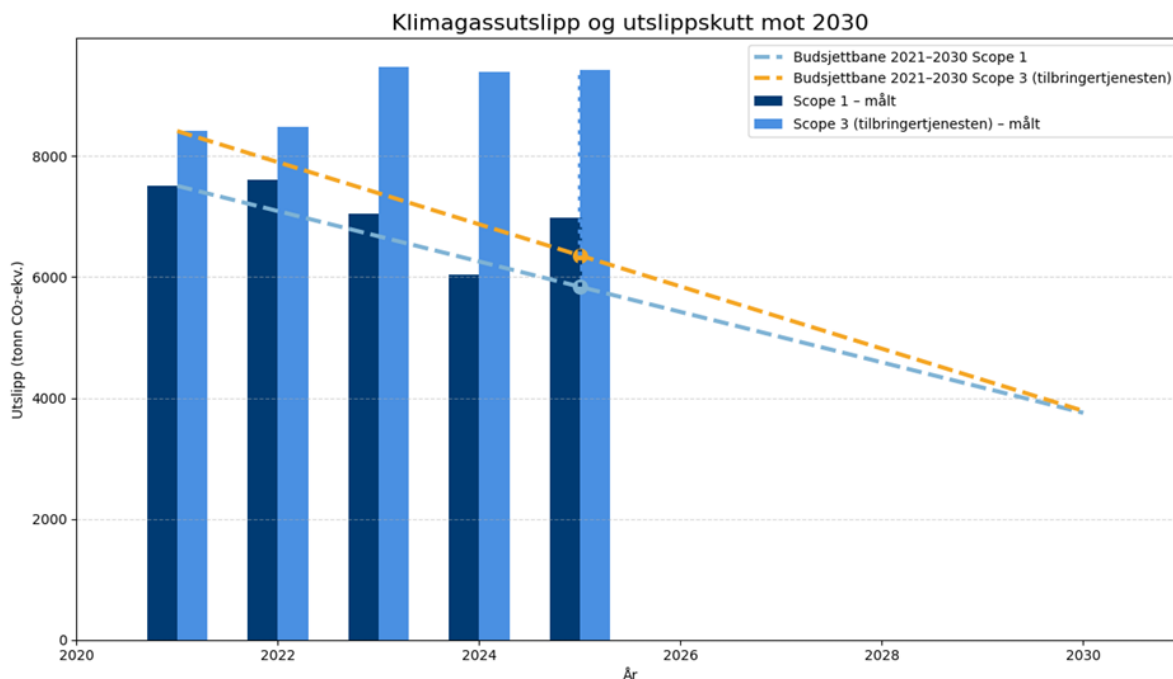
Tilbringartenesta, egne fartøy og utbyggingsprosjekt står samla for litt over 80 prosent av dei utsleppa som per i dag inngår i klimarekneskapen. Desse områda er valde som utgangspunkt for arbeidet med å etablere klimamål.

#### På kort sikt

- Kystverket skal redusere dei absolutte klimagassutsleppa sine frå **scope 1** med minst 50 prosent innan 2030, samanlikna med utsleppa i referanseåret 2021
- Kystverket skal redusere dei absolutte klimagassutsleppa sine frå **scope 2** med minst 55 prosent innan 2030, samanlikna med utsleppa i referanseåret 2023
- Kystverket skal redusere dei relative klimagassutsleppa sine frå **scope 3** knytte til utbyggingstiltak med minst 55 prosent innan 2030, samanlikna med referanseåret 2023

#### På lang sikt

- For Kystverkets samlede aktiviteter skal klimagassutslipp reduseres med minst 95 prosent innen 2045, sammenlignet med utslippene i referanseåret 2023.



Dei årlege endringane i utsepp som er viste i figuren over, er knytte til scope 1 og 3 og er avhengige av aktivitet.

Auken i scope 1-utsepp frå 2024 til 2025 kan i hovudsak forklarast med at både OV Bøkfjord og OV Ryvingen har hatt avgrensa kapasitetsutnyttning av dei batteripakkane som er installerte. Begge båtane har difor store delar av året brukt meir drivstoff enn batteri til framdrift. Lengre seglingsdistanse og høgare aktivitetsnivå enn året før, er òg noko som i tillegg bidrog til auka utsepp.

Reduksjon på lengre sikt vil i stor grad vere knytt til klimatiltak som oppgradering av fartøya sine framdriftssystem, mellom anna òg batteripakkar. Som del av arbeidet med klimamål planlegg vi å hybridisere to av hovudfartøya våre, OV Utvær og OV Skomvær, i tillegg til at vi i 2025 inngjekk kontrakt for oppgradering av framdriftssystem og utviding av kapasiteten på dei batteripakkane som er på OV Bøkfjord. Prosjektet for å auke batterikapasiteten og fornye framdriftsløysinga for OV Bøkfjord er i gang; ombygging og levering er planlagt første halvår 2026.

Dette vil gi direkte verknad på scope 1-utseppa og dermed bidra vesentleg til måloppnåing. For det komande året vil vi, gjennom operasjonelle tiltak slik det er vist til i forslag til endringar i lospliktreglene, og inngåing av ny kontrakt for tilbringarteneste med fokus på reduksjon av CO<sub>2</sub>-utsepp, bidra til å nå eigne og nasjonale klimamål fram mot 2030 og 2045. Desse tiltaka vil bidra betydeleg til måloppnåing innan scope 3.

### 3.3.2 Kystverket si naturrisikoanalyse

Gjennom tildelingsbrevet har Kystverket fått i oppgåve å identifisere og handtere risiko og moglegheter knytte til natur, og integrere dette i verksemdstrategiane. Kystverket skal òg setje mål og setje i verk tiltak for å redusere eigen negativ påverknad og auke positiv påverknad på naturmangfald og økosystem, og rapportere på måloppnåing. Det skal nyttast anerkjende standardar for rapportering av naturrisiko og påverknad på naturmangfald og økosystem.

#### Status for arbeidet med naturrisikoanalyse

Vi har gjennom 2024 og delar av 2025 gjennomført vår første naturrisikoanalyse. Rammeverket TNFD ([Taskforce on Nature-related Financial Disclosures](#)) ligg til grunn, og LEAP-tilnærminga er brukt, noko som er tilrådd av naturrisikoutvalet i [NOU2024:2 I samspill med naturen](#). LEAP-tilnærminga går ut på

å lokalisere grensesnittet mot natur (L), evaluere avhengnad og påverknad på natur (E), vurdere risiko og moglegheiter (A), og førebu handtering av naturrisiko og rapportering (P). Kystverket har i første del av arbeidet lokalisert, evaluert og vurdert risiko og moglegheiter. Dette har resultert i indikatorar som skal implementerast i løpet av 2026. Innhenting av data til desse indikatorane skal danne grunnlaget for målretta tiltak for å redusere negativ påverknad og auke positiv påverknad på naturmangfald og økosystem.

### *Hovudfunn i naturrisikoanalysen*

Gjennom naturrisikoanalysen har vi vurdert dei mest relevante risikoane knytte til naturpåverknad og naturavhengnad, basert på Kystverket sine spesifikke ansvars- og operasjonsområde. Etter ei innleiande kartlegging av Kystverket sitt grensesnitt mot natur, er analysen gjennomført innanfor følgjande område: gjennomføring av fysiske prosjekt, egne transportaktivitetar, påverknad av marine aktivitetar gjennom planmedverknad, myndigheitsutøving, kunnskapsproduksjon og rådgiving, og miljøberedskap. Hovudfunna for korleis Kystverket påverkar naturen, og korleis vi er avhengige av natur både direkte og indirekte, er oppsummerte under.

### Negativ påverknad frå Kystverket

- Utbyggingsaktivitetar kan føre til tap, reduksjon eller fragmentering av habitat.
- Auka undervassstøy, lysforureining og forureining til luft og vatn frå egne fartøy.
- Skipstrafikk gir auka undervassstøy, lysforureining, utslepp og risiko for framande artar.

### Positiv påverknad frå Kystverket

- Bidreg til trygg ferdsel til sjøs, som førebyggjer ulukker og utslepp.
- Overvaking og analyse av hendingar reduserer risikoen for forureining.
- Mudring og tildekking av forureina sjøbotn reduserer tilførsel av miljøgifter.
- Kartlegging og handtering av akutt forureining vernar natur og økosystem.
- Lostenesta og sjømerke styrkjer trygg navigasjon og reduserer negativ miljøpåverknad frå skip.

### Kystverket si avhengigheit og omstillingsdrivarar

- Avhengig av kulturelle tenester, som til dømes auka turisme knytt til natur.
- Avhengig av regulerande økosystemtenester, som stabile vêr-, straum- og grunnforhold.
- Kystverket blir påverka av regulatoriske og økonomiske omstillingsdrivarar, som strengare miljøkrav, endra rammevilkår og ny teknologi/energiløysingar.

### Naturrisiko

Basert på Kystverket si avhengigheit og påverknad på naturen blei det gjennomført ei risikovurdering. Risikoane er kategoriserte i fysisk risiko, strukturell risiko og omstillingsrisiko. Under følgjer ei kort oppsummering av dei ulike risikoane.

Kystverket opererer i eit miljø som er utsett for betydelege fysiske risikoar. Planlegging av maritim infrastruktur, og tiltak i sjø og farleier, må ta omsyn til noverande og framtidige fysiske risikoar som kan påverke drifta til Kystverket. I tillegg kan Kystverket sine egne inngrep i naturen auke sårbarheita, til dømes ved å påverke erosjonsmønster eller vassstraumar. Vi er òg avhengige av stabile naturforhold, og står dermed overfor risikoar som havnivåstiging og ekstremvêr. Økologiske endringar kan føre til etablering av nye omsynsområde som Kystverket må integrere i planlegginga av farleier og beredskap.

Den strukturelle risikoen for Kystverket er vurdert som høg. Risikoen oppstår når viktige vurderingar av naturverdiar og miljøomsyn ikkje blir gjennomførte på grunn av utilgjengeleg informasjon og

utnytta kompetanse internt. Dette svekkjer både den strategiske og operative handteringa av naturpåverknad. Uønskte hendingar oppstår som følgje av at ansvar, roller og informasjon ikkje er tydeleg fordelte og tilgjengelege. Når dette går ut over Kystverket si evne til å løyse samfunnsoppdraget sitt, eller offentlegheita si oppfatning av dette, blir risikoen særleg høg.

Omstillingsrisiko er delt inn i fire underkategoriar: regulatorisk-, omdømme-, teknologisk- og marknadsrisiko. Regulatorisk risiko viser til uvisse knytt til endringar i lover og reguleringar som påverkar Kystverket og sektoren vi opererer i. Auka krav innan miljøvern, arealbruk og sjøtrafikk kan medføre høgare kostnader, behov for tilpassingar i infrastrukturen og avgrensingar i operativ fleksibilitet. Dette kan utfordre Kystverket si evne til å levere effektive tenester, men kan òg opne for nye moglegheiter for berekraftige løysingar dersom Kystverket tilpassar seg raskt til endra rammevilkår.

Omdømmerisikoen knytt til natur er vurdert som høg. Som offentleg forvaltningsorgan har Kystverket ei plikt til å informere allmennheita, media og beslutningstakarar om påverknaden på naturen i tråd med krava i tildelingsbrevet. Den komplekse organiseringa til etaten og dei breie ansvarsområda krev effektiv informasjonsflyt. Manglande struktur i korleis informasjon blir handtert internt kan gi uklare budskap utad. Omdømmerisiko kan dermed påverke legitimiteten til Kystverket, føre til misforståingar og potensielt påverke gjennomføringa av prosjekt, særleg i saker med stor offentleg interesse.

Teknologisk risiko for Kystverket er vurdert som høg. Manglande eller forseinka innføring av ny teknologi kan svekkje miljøovervakinga, noko som aukar risikoen for uventa naturskadar og reduserer beredskapen. Den raske teknologiske utviklinga på tvers av sektorar introduserer nye typar natur- og miljøutfordringar, til dømes nye energibærarar, autonome fartøy og industrimaskiner. Pålitelege og oppdaterte data er avgjerande for å overvake klimaendringar, biologisk mangfald og forureining. Feilaktige eller mangelfulle data kan føre til mislukka tiltak og svekkje Kystverket si evne til å arbeide effektivt og målretta med naturpåverknad.

Marknadsrisiko omfattar både det nasjonale og internasjonale marknaden. Internasjonale spenningar og auka aktivitet i eksisterande næringar langs kysten påverkar risikobiletet når det gjeld moglege skadar på materiell, naturverdiar og operativ infrastruktur. Denne risikoen inkluderer endringar i råvaretilgang, handelsvilkår og ny industriaktivitet som følgje av ytre drivkrefter som klimaendringar og geopolitikk. Særleg vil klimaendringar og auka trafikk gjennom Nordøstpassasjen føre til meir internasjonal skipstrafikk i sårbare økosystem, noko som igjen forsterkar risikoen for miljøpåverknad og krev styrkt beredskap i nordområda.

Det vidare arbeidet med naturrisiko i 2026 inneber innsamling av grunnlagsdata som skal danne grunnlag for å fastsetje mål på området. Datainnsamlinga tek utgangspunkt i funna frå naturrisikoanalysen og omfattar i hovudsak forhold knytte til Kystverket si fysiske påverknad på natur gjennom aktivitetane våre, myndigheitsutøving og anskaffingar.

### **3.3.3 Innkjøp som gir lågare miljøpåverknad**

Innkjøp som gir lågare miljøpåverknad er ein sentral del av innkjøpsstrategien vår og skal bidra til å oppfylle både verksemda sine mål og Noregs klima- og miljømål. Innkjøp utgjer om lag halvparten av ressursbruken til Kystverket, og korleis anskaffingar blir planlagde, gjennomførte og følgde opp, har difor stor betydning for den samla miljøpåverknaden til verksemda.

Dei største bidragsytarane til Kystverket sine CO<sub>2</sub>-utslepp er utslepp frå eigne fartøy og kontrakten om tilbringarteneste med losbåt. Tidlegare anskaffingar av hybridiserte multifunksjonsfartøy har bidrege til å redusere drivstofforbruket med om lag 40 %. Når det gjeld tilbringartenesta til sjøs, har vi gjennom eksisterande kontrakt fått meir effektiv drift som har redusert både kostnader og utslepp i kontraktperioden, frå første konkurranseutsetjing i 2016 og fram til i dag. Anskaffing av nye kontraktar for drift av tilbringarteneste til sjøs blei publisert i 2025, der klima- og miljøsyn blir

vekta 30%. Målet er å finne driftsløysingar og batar som gir størst mogleg bidrag til klimareduksjon i komande kontraktperiode.

For å redusere miljøbelastninga må klima- og miljøomsyn takast vare på gjennom heile anskaffingsprosessen. Det må målast og følgjast opp over tid i eit livsløpsperspektiv. Så lenge vi har klimaloven som fastset nasjonale klimamål, er ikkje alltid vektning av miljø- og klimaomsyn med 30% det mest treffsikre verkemiddelet. Dei viktigaste vala blir ofte tekne i behovs- og planfasen, der ein vurderer korleis behov kan løysast mest mogleg ressurseffektivt. Her kan ein unngå investeringar, eller velje løysingar og teknologi med lågare miljøbelastning. For å skildre problemet: å velje straum som energibærer er viktigare for miljøet enn å måle CO<sub>2</sub>-ekvivalentar på forbruk av diesel, ein fossil energibærer.

I konkurransegjennomføringa skal miljøomsyn speglast i krav, tildelingskriterium og kontraktvilkår, slik at leverandørar blir stimulerte til å tilby løysingar med lågare utslepp og miljøpåverknad. Som hovudregel blir det stilte miljøkrav der det er relevant, og unntak skal grunnvist. Systematisk kontraktsoppfølging er avgjerande for å sikre at miljøkrava faktisk gir effekt. Vi har målsetjinga for miljø klar, men vi har ein veg å gå for å bli betre til å dokumentere oppfølging av miljøkrav i kontraktperioden, evaluering av effektar og resultat på miljø – og vi kan bli endå betre til å bidra til utvikling av meir miljøvennlege løysingar i marknaden.

*Tabell: Andel anskaffelser der miljø- og klimahensyn er vektet 30 %*

	2024	2025
Klima og miljø er vekta 30 %	32 %	44 %
Kriteriet er ikkje nytta	49 %	22 %
Kriteriet er ikkje relevant	19 %	34 %

#### *Sosiale omsyn*

Dei sosiale omsyna i innkjøpsstrategien rettar seg særleg mot ansvarlege leverandørkjeder og seriøse arbeidsforhold. Kystverket skal bidra til å fremje lærlingordningar, motverke arbeidslivskriminalitet og sosial dumping gjennom krav i anskaffingar og oppfølging i kontraktperioden. Dette omfattar mellom anna bruk av seriøsitetsføresegner, risikobasert oppfølging av leverandørar og tiltak for å sikre at grunnleggjande menneskerettar blir respekterte i leverandørkjeda. Det blir gjennomført årlege risikovurderingar knytte til lønns- og arbeidsforhold, og ved behov blir krava følgde opp gjennom kontrollar.

Berekraft og sosiale omsyn skal vere integrerte i heile anskaffingsprosessen – frå planlegging og kravsetting til kontraktsoppfølging. På denne måten kan Kystverket sine innkjøp bidra til ein meir ansvarleg leverandørmarknad. Det er behov for å vidareutvikle arbeidet med samfunnsansvar i verksemda, mellom anna gjennom fleire risikovurderingar, auka kontrollaktivitet og styrkt kompetanse og medvit i organisasjonen.

## 4. Beredskapen mot akutt forureining er tilpassa miljøtruslane

### Skildring av hovudmål

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementet sitt tildelingsbrev til Kystverket:

*"Kystverket skal vareta staten sitt ansvar for beredskap mot akutt forureining for å hindre og avgrense miljøskade ved akutt forureining, eller fare for akutt forureining. Dette ansvaret omfattar òg akutt forureining på land. Kystverket skal sørge for at staten sin beredskap mot akutt forureining er tilpassa det til ei kvar tid gjeldande risikobiletet, og Kystverket sine miljørisiko- og beredskapsanalysar er viktige grunnlag i dette arbeidet."*

### Måloppnåing og indikatorar per delmål

#### 4.1 Tilpassing til endringar i miljørisiko

Staten sin beredskap mot akutt forureining er tilpassa gjeldande risikobilete, med særleg fokus på kaldt klima og isfylte farvatn. Når det gjeld nye drivstofftypar (lavsvoveloljer) har EU-prosjekta IMAROS 1 og IMAROS 2 bidrege til auka kunnskap, og til utvikling av oljevernustyr tilpassa risikobiletet framover. Gjennom styrking av kompetanse, øvingar, materiell og infrastruktur på Svalbard, og opplæring av mannskap på nye kystvaktfartøy, er beredskapen betre rusta for krevjande innsatsforhold i nordområda.

Vi har leia det EU-finansierte prosjektet IMAROS 2, som har gitt viktig ny kunnskap om lavsvoveloljer, som er venta å utgjere ein vedvarande miljørisiko. Prosjektet har avdekt betydelege utfordringar og kunnskapshol knytte til handtering av lavsvoveloljer i kaldt og isfyllt miljø.

Det blir arbeidd med nye beredskapsanalysar slik at desse òg omfattar nye energiberarar og framdriftssystem. Dette arbeidet blir supplert med nasjonalt og internasjonalt samarbeid, betre datagrunnlag og målretta kunnskapsinnhenting. Målet er å sikre oppdatert kunnskap og relevant beredskap knytt til nye miljøtruslar, som hydrogen, ammoniakk og batteriteknologi. Dette vil stille auka krav til kompetanse, samhandling og forståing av miljøkonsekvensar ved akutte utslepp. Samla bidreg dette til ein meir framtidsretta, risikobasert og tilpassingsdyktig beredskap.

##### 4.1.1 Islagde farvatn og kaldt klima

Det er gjennomført ei rekkje kompetansebyggjande aktivitetar knytte til oljevernberedskap i kaldt klima, mellom anna depotgjennomgang, trening i helikopterdispergering, fartøyverifikasjon og kurs for innsatsleiarar til sjøs. Det er òg gjennomført opplæring av mannskap i Ny-Ålesund.

Lagerkapasiteten i Longyearbyen er betydeleg utvida gjennom etablering av eit nytt beredskapsdepot, noko som gir grunnlag for vidare styrking av materiellberedskapen i tråd med tidlegare analysar og tilrådingar.

Kystvakta sine nye fartøy er tekne i bruk i oljevernberedskapen og tilfører robuste kapasitetar for innsats i kalde og isfylte farvatn. Oljeopptakarar er testa i islagt farvatn under IMAROS 2-prosjektet. Testane avdekte redusert yting, og vidare testing er planlagt gjennomført i 2026.

#### 4.1.2 Nye energiberarar

IMAROS 2-prosjektet er ferdigstilt og har gitt vesentleg ny kunnskap om risiko og handtering av akutte utslipp av lavsvoveloljer. Slike oljer er venta å utgjere ein betydeleg del av risikobiletet òg framover, mellom anna som følgje av endringar i regelverk, drivstofftrendar og innføring av nytt SECA-område (sulfur emission control area) frå 2027. Prosjektet viser at lavsvoveloljer har svært varierende eigenskapar, ofte er relativt bestandige i miljøet og krev aktiv bekjemping. Det er òg dokumentert at mekanisk oppsamling, dispergering, deteksjon og strandreinsing er særleg utfordrande i kaldt og isfylt farvatn. Samstundes er det gjort framsteg i utviklinga av oljeopptakarar for tempererte forhold, men betydelege kunnskapsbehov står att. EU og andre land har òg fokus på nye energiberarar og korleis desse kan utfordre beredskapen. Dette er kunnskap vi tek med oss i arbeidet vårt for å ha ein beredskap som er best mogleg tilpassa eit framtidig risikobiletet.

#### 4.2 Hav for utvikling (HfU)

Aktivitetane i bistandsarbeidet er gjennomførte gjennom styrking av kompetanse, øvingar og regionalt samarbeid i dei respektive mottakarlanda. I Kenya er kompetansenivået heva, og landet har lansert ein nasjonal plan mot akutt forureining på sjø. I Mosambik har politiske tilhøve forseinka arbeidet med lokale beredskapsplanar, men øvingar og trepartssamarbeidet med Kenya og Tanzania har likevel gitt gode resultat. Norad har organisert og gjennomført ein felles «fact-finding mission» i Ghana som grunnlag for eit nytt Hav for utviklingsprogram. Samarbeidet med United Nations Environment Programme (UNEP) har resultert i ein rundbordskonferanse med sju austafrikanske land, og sluttrapporten er oversend Norad for vurdering av vidareføring i 2026.

Kystverket sitt arbeid med *Hav for utvikling* utgjorde i 2025 om lag 1,1 årsverk, tilsvarande 1 980 arbeidstimar.

Tabell: Forbruk i bistandsarbeid i regi av Norad i 2025 (beløp i tusen kroner)

Land	Lønn	Reise	Ekstern hjelp	Andre kostnader	Sum
Rammeavtale generelt	1	168			169
Colombia	10				10
Ghana	213	129			342
Mosambik	1 014	1 639	247	38	2 938
Kenya	1 020	1 113	682	768	3 583
UNEP	224	71			295
<b>Sum</b>	<b>2 482</b>	<b>3 120</b>	<b>929</b>	<b>806</b>	<b>7 337</b>

Kostnadene knytter seg til reiseutgifter/hotell/leige av møterom for Kystverket sine tilsette og lokale deltakarar i dei aktuelle landa. Det er òg betalt honorar og reise/opphald til eksterne aktørar som er henta inn for å gjennomføre aktivitetane.

### 4.3 Statleg beredskap mot akutt forureining

Privat, kommunal og statleg beredskap mot akutt forureining er samordna i eit nasjonalt beredskapssystem, leia av Kystverket.

Dei statlege beredskapsressursane har hatt høg teknisk tilgjengelegheit (96 %), sentrale fartøy er operative og oppgraderte, og lagerkapasiteten i Longyearbyen er betydeleg utvida. Beredskapen i Oslofjorden er styrkt gjennom nytt utstyr.

Gjennom året har det vore høg aktivitet innan øvingar, kompetanseheving og oppfølging av beredskapsressursar. Beredskapsplanen vår mot akutt forureining har vore førande for både kompetansearbeidet og beredskapsvaktordninga. Alle aktivitetar er gjennomførte med vekt på samordning og reell rolleutøving, og bidreg til å ta vare på dei nasjonale beredskapsprinsippa. Aktivitetane har omfatta kompetanseveker, statlege og samordna øvingar, samt deltaking i internasjonale forum.

Frå 2026 skal arbeidsgjevaransvaret for dei kommunale innsatsstyrkane og inspektørane overtakast av Kystverket. Tilsetjingsprosessen har medført auka ressursbruk, og enkelte stillingar står att å fylle i 2026. Det er utarbeidd ei utgreiing om alternative modellar for regioninndeling av IUA-grenser. Vi kjem tilbake med tilrådingane våre i 2026.

#### 4.3.1 Tilgjengelegheita til dei operative beredskapsressursane

Dei statlege beredskapsressursane har god teknisk tilgjengelegheit, men den operative tilgjengelegheita er noko lågare når kompetanse og trening blir tekne med i vurderinga. Dei tre fartøya i Jan Mayen-klassen; KV Jan Mayen, KV Bjørnøya og KV Hopen, er fullt operative og begge besetningane er opplærte på oljevernutstyret. KV Harstad ligg i opplag, og er mellombels ute av beredskapen i 2025.

Alle depot og dei fleste fartøy er operative, inkludert nye og oppgraderte kystvakt- og oljevernfarfartøy. Det er etablert eitt nytt beredskapsdepot i Longyearbyen.

##### *Statlege beredskapsdepot*

166 av 170 innsatsstyrkestillingar var besette ved dei statlege beredskapsdepota ved utgangen av året. Det blei ikkje starta nye tilsetjingsprosessar sidan Kystverket skal overta arbeidsgjevaransvaret frå 1. januar 2026.

Det er inngått ny leigeavtale med Longyearbyen hamn om leige av meir lagerareal i Longyearbyen, og beredskapsmateriellet er flytta til nytt depot.

##### *Fartøy*

Det er noko redusert tilgjengelegheit for indre kystvaktfartøy på grunn av ombygging av oljeopptakarane hos fabrikant.

Det er gjennomført levetidsforlengingar på oljevernssystema om bord i OV Utvær og OV Skomvær, med mål om ytterlegare 10 års levetid.

Det er gjennomført offentlig utlysing for samtlige 36 fartøy i kystnær beredskap knytte til depot langs norskekysten, med verknad frå januar 2026.

##### *Statleg dispergeringsberedskap*

Multifartøya våre OV Ryvingen, OV Hekkingen, OV Bøkfjord, OV Skomvær og OV Utvær er operative. Det gjeld òg helikopterberedskapen i Longyearbyen.

##### *IUA-depot*

Det er registrert at få IUA-ar gjennomfører trening og øvingar med statleg beredskapsmateriell. Dette

indikerer at den operative tilgjengelegheita truleg er noko lågare enn det rapporterte talet for teknisk tilgjengelegheit.

#### Rask respons

Det er gjennomført opplæring og teknisk verifikasjon ved sju av 18 stasjonar. Alt materiell er operativt.

#### Indikatorar

Indikator	2023	2024	i år
Årleg trening av fartøy som inngår i statleg forureiningsberedskap	96,0 %	80,0 %	85,0 %
Årleg trening, kurs eller øving for Kystverket sine depotstyrkar	83,0 %	68,0 %	100,0 %
Beredskapsressursane skal vere operativt tilgjengelege	98,0 %	98,0 %	96,0 %
Operativ tilgjengelegheit for fartøy i statleg slepeberedskap	100,0 %	100,0 %	100,0 %

#### 4.3.2 Miljøovervaking av sjøområde og skipsvrak

Alle skipsvrak som blir vurderte å ha høg risiko for miljøskade, er underlagde overvakingstiltak. Kystverket tilrår kvartalsvis flyovervaking av vrak med forsterka overvaking. Tiltaka har i 2025 hatt mindre omfang på grunn av eksterne tilhøve, mellom anna knytt til flykontraktar. I år var det berre *Blücher* som fekk fire flytokt i tråd med tilrådinga, medan *Brummer* fekk tre. Dei resterande sju vraka med forsterka overvaking fekk berre eitt flytokt kvar. Dette inneber ein betydeleg lågare overvakingfrekvens enn tilrådd.

Det har ikkje vore registrert alvorleg miljøskadeleg utslepp frå skipsvrak med overvakingstiltak gjennom året. Det er observert mindre utslepp som ikkje er aksjonerbare ved fem høve.

#### Indikatorar

Indikator	2023	2024	i år
Alle skipsvrak som utgjer ein høg risiko for miljøskade, skal ha overvakingstiltak	100,0 %	100,0 %	100,0 %
Ingen alvorlege miljøskadelege utslepp frå skipsvrak med overvakingstiltak	Ingen	Ingen	Ingen

#### 4.3.3 Styrking av beredskapen i Oslofjorden

Oljevernberedskapen i Oslofjorden er styrkt gjennom tilførsel av ekstra opptaksutstyr, mellom anna høgastigheitslensesystem til både statlege og interkommunale depot. Det er òg gjennomført opplæring i bruk av utstyret, men vi manglar framleis tilgang til større fartøykapasitet. Samla sett gir dette likevel auka materiellkapasitet og betre geografisk spreiring av ressursar i regionen.

## 4.4 Hendingar

Vi skal sørge for at ansvarleg forureinar set i verk nødvendige tiltak når hendingar med akutt forureining oppstår – og vi fører tilsyn med handteringa. Dersom ansvarleg forureinar ikkje kan eller vil gjennomføre nødvendige tiltak, vil det offentlege ved Kystverket overta. Ved hendingar som kan medføre fare for større akutte utslepp, kan Kystverket setje i verk statleg aksjon. Det inneber at vi overtek ansvaret for å leie handteringa av hendinga, både på sjøen og i strandsona. Vi brukar erfaringane frå hendingar vi er involverte i til læring og forbetring, og nye utfordringar gjer det nødvendig at både vi, innsatsstyrkane og samarbeidspartnarane våre er godt førebudde.

### 4.4.1 Utvikling i hendingar

I 2025 blei 1022 uønskte hendingar melde til Kystverket, der 755 var med utslepp. Dei samla akutte utsleppa i 2025 utgjorde 8 271 m<sup>3</sup>, noko som er ein markant auke samanlikna med tidlegare år. Sidan 2012 er det berre i 2020 at det har vore registrert eit høgare utsleppsvolum. Auken i 2025 skuldast fleire større enkelthendingar innan kategoriane «Industri og anlegg», «Landbruk», «Anna landbasert hending» og «Petroleumsværksemd». Statistikken viser at talet på hendingar og utsleppsmengder over tid er relativt stabile, men med store variasjonar knytte til enkelte hendingar. Landbaserte hendingar dominerer framleis både i tal og utsleppsvolum, særleg utslepp av husdyrgjødsel, samt utslepp frå større tankanlegg og industri. I perioden 2013–2025 har det vore få hendingar med store utslepp av drivstoff til sjø, og ingen av dei største utsleppa har vore tungolje. Det var ingen statlege aksjonar i 2025.

### Indikatorer

Indikator	2023	2024	i år
1. Talet på hendingar melde til Kystverket	949	964	1 022
2. Talet på hendingar med utslepp	593	641	755
2.1 derav hendingar knytte til skip	115	148	138
2.2 derav landbaserte hendingar	349	367	320
2.3 derav ikkje identifiserte oljeflak frå ukjende kjelder	63	57	61
2.4 derav hendingar knytte til offshoreaktivitet	48	55	63
3. Talet på statlege aksjonar	0	0	0

### 4.4.2 Større hendingar i 2025

#### AQS Saga

Hendinga inntraff 30.12.2024, men blei ikkje avslutta før januar 2025. Grunnstøytt fartøy i Kvæningen med påfølgjande utslepp av diesel til sjø. Det er anslått at ca. 5 000 liter marin diesel gjekk ut i miljøet.

#### Njord A

Eit akutt utslepp av råolje frå Njord A-plattformen 31.12.2024 førte til det første registrerte påslaget av olje på land frå ei offshoreplattform i norsk sektor. Oljepåslag blei stadfesta i februar 2025, og Equinor mobiliserte beredskapsorganisasjonen sin og leia strandaksjonen. Kystverket førte tilsyn med operatøren si handtering av hendinga og gav løpande føringar for gjennomføring av tiltak.

Forureininga omfatta eit område frå Frøya i sør til Vega i nord, med komplekse kysttilhøve og lang strandline. Betydelige ressursar deltok i arbeidet, inkludert fem IUA-ar. Det er gjennomført kartleggingar, fjerning av olje, samt miljøundersøkingar, inkludert analysar av oppdrettsfisk og eigenskapane til olja.

Reinsingstiltaka i felt blei avslutta i oktober 2025. Equinor vil gjennomføre inspeksjonar og verifikasjonar i løpet av første halvår 2026. Så langt er det ikkje påvist miljørisiko av betydning, og det er ikkje observert oljeskadd vilt.

Vi vil evaluere handteringa vår av hendinga som tilsynsmyndigheit, og tilsynet held fram til miljøomsyn er tilfredsstillande varetekne.

### *Utslepp av transformatorolje til grunn med spreiding til Sandvikselva*

I mars oppstod eit utslepp av transformatorolje frå Hamang transformatorstasjon i Bærum kommune, med spreiding til Sandvikselva. Utsleppet blei anslått til opptil 80 m<sup>3</sup>. Rask innsats frå brannvesenet, Statnett og Kystverket bidrog til at over 80 m<sup>3</sup> olje blei samla opp med lenser og sugebilar. Det er gjennomført omfattande opprydding i forureina grunn, og transformatorstasjonen er fjerna. Det er ikkje påvist miljøskadar i elva. Kommunen, IUA og statsforvaltar har vore involverte gjennom heile hendinga.

### *NCL Salten*

Eit konteinerfartøy grunnstøytte ved Byneset i Trondheimsfjorden i mai, ei hending som fekk stor nasjonal og internasjonal merksemd i media då fartøyet kom svært nær eit bustadhus. Det oppstod ingen lekkasjar, og reiarlaget handterte berginga i samarbeid med forsikrings- og bergingsselskap. Kystverket førte tilsyn med operasjonen. Fartøyet blei trekt av grunn etter at fleire konteinrar var løfta av.

### *MV Sørøysund*

Fartøyet gjekk på grunn i Tjeldsundet i november og forårsaka utslepp av marin diesel. Mange ressursar deltok i arbeidet med å få fartøyet av grunn.

### *MV Torvang*

Fartøyet tok inn vatn under lasting av sand ved ei flytebryggje i Hendvågen i Averøy kommune og kanta med rundt 50° slagside på 7,5–9 meters djup. Kystverket gav pålegg om fjerning av fartøyet.

### *LLV AZURIT*

Vi har følgd opp kongeleg resolusjon og bestilling frå NFD om overtaking og fjerning av fartøyet frå Båtsfjord hamn. Etter koordinering med politiet blei fartøyet levert til hogging.

## Status oppdrag

### Tildelingsbrev

Oppdrag	Beskrivelse	Statusbeskrivelse
Forvaltningsplaner for havområdene	Kystverket skal bidra i arbeidet med det faglige grunnlaget for forvaltningsplanene for havområdene.	Arbeidet med kunnskapsgrunnlag for neste revisjon av forvaltningsplanene for norske havområder har kommet godt i gang. Arbeidet er omfattende, derfor nevnes kun tema av særlig relevans for Kystverket: <ul style="list-style-type: none"><li>Arbeidet med målstruktur og nye indikatorsett for måloppnåelse igangsatt. Det er viktig at målene er synkronisert og oppdatert sett i forhold til Kystverkets mål. Arbeidet fortsetter inn i 2026.</li></ul>

Oppdrag	Beskrivelse	Statusbeskrivelse
<b>Konseptvalgnotat om test- og treningscenter for beredskap mot akutt forurensning</b>	Statsbygg skal i mai 2025 levere konseptvalgnotat for etablering av test- og treningscenter for beredskap mot akutt forurensning. Departementet kommer tilbake til den videre oppfølgingen i egen bestilling.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbeidsgruppe <i>Risiko for og beredskap mot akutt forurensning</i> er startet opp og arbeidsplan er fremlagt.</li> <li>• Arbeidsgruppe <i>Verdiskaping</i> er etablert med Søkeldirektoratet som leder.</li> <li>• Arbeidsgruppe for kapittel om arealbruk i faggrunnlaget i forvaltningsplanene <i>Arealbeskrivelser og arealbruksinteresser</i> ledes av Miljødirektoratet med blant annet Kystverket som medansvarlig. Kapitlet skal beskrive arealmessige utfordringer mellom næringer, arealbehov for nye og eksisterende aktiviteter til havs, samt hvordan disse påvirker hverandre og miljøet.</li> </ul> <p>BarentsWatch er leverandør av kartapplikasjonen <i>Arealvektøyet</i>.</p>
<b>Miljøtiltak mot kvikksølvforurensning ved U-864</b>	Kystverket skal i 2025 følge opp departementets bestilling om å gjennomføre kartlegging av ubåtvraket og kvikksølvforurensningen, datert 22. august 2024.	<p>Statsbygg utarbeidet i 2024–2025 et konseptvalgnotat for et test- og treningscenter for beredskap mot akutt forurensning i Lofoten og Vesterålen, med bistand fra Kystverket. Notatet ble levert til NFD i mai. Et nytt senter med is- og kuldekapasiteter vil tidligst kunne stå klart i perioden 2033–2035. For å opprettholde framdriften i arbeidet med beredskap i islagte farvann og kaldt klima, må det legges til rette for innleie av infrastruktur som kan produsere sjøis og kjøle ned sjøvann ved våre testfasiliteter i Horten.</p> <p>Kystverket mottok i august 2024 et oppdrag om å gjennomføre ny undersøkelse og kartlegging av vrakdel og kvikksølvforurensning fra ubåten U-864 ved Fedje, for å redusere usikkerhet i planlegging av en eventuell framtidig heving av deler av kvikksølvlasten.</p> <p>I mai 2025 gjennomførte Reach Subsea AS et omfattende tokt som ga nye bilder av vraket og en fotogrammetrisk 3D-modell av sjøbunnen og skipsvraket. På bakgrunn av funnene gjennomførte Kystverket høsten 2025 en ny anskaffelse for videre undersøkelser, med mål om å teste metoder og utstyr som kan gi trygg tilgang til kjølseksjonen og vurdere tilstanden på kvikksølvbeholderne. Kontrakten gikk igjen til Reach Subsea AS, og undersøkelsen planlegges gjennomført i første kvartal 2026.</p>

## 5. Effektiv bruk av ny teknologi

### Skildring av hovudmål

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementet sitt tildelingsbrev til Kystverket:

*“Det blir venta mindre handlingsrom i norsk økonomi framover, og det er nødvendig at Kystverket gjennomfører prosjekta sine og den øvrige verksemda slik at det kan hentast ut mest mogleg nytte av ressursane som blir brukte. Kystverket skal i 2025 leggje til rette for effektiv bruk av tildelte ressursar og levere tenester innanfor ansvarsområda sine med kvalitet og pålitelegheit som gir meirverdi for samfunnet. Kystverket skal ta vare på brukarane sine behov, bidra til å nå regjeringa sine klima- og miljømål, og byggje opp under eit konkurransedyktig næringsliv. Digitalisering og bruk av ny teknologi vil i denne samanhengen vere viktige element.”*

### Måloppnåing og indikatorar per delmål

#### 5.1 Innovativ bruk av ny teknologi som gir verdi i tenesteleveransane

Kystverket har i 2025 arbeidd systematisk med innovativ bruk av ny teknologi for å styrkje verdien av etaten sine samla tenesteleveransar. Arbeidet er gjennomført i tråd med føringar frå NFD og verksemdstrategien vår, og har hatt som mål å bidra til betre måloppnåing innan sjøsikkerheit, effektiv sjøtransport, beredskap og maritim forvaltning.

Digitalisering har vore brukt som verkemiddel for å forbetre situasjonsforståing, effektivisere ressursbruken og styrkje samhandling – både internt og med andre offentlege og private aktørar i maritim sektor. Dette støttar opp under forventningane i tildelingsbrevet om modernisering og betre utnytting av data og teknologi.

Eit sentralt fokus i 2025 har vore modernisering og vidareutvikling av digitale tenester og system som støttar overvaking, trafikktenester, losforvaltning og beredskap. Auka bruk av opne standardar, integrasjonar og API-ar har lagt til rette for meir samanhengande informasjonsflyt mellom system og aktørar, og [Kystdatahuset.no](https://kystdatahuset.no) er Kystverket sin delingsportal.

Deling av data frå mellom anna AIS, SafeSeaNet og andre sentrale system gir auka innsikt, meir effektiv overvaking og betre beslutningsgrunnlag – både internt i verksemda og for eksterne aktørar som redningstenesta, BarentsWatch og Statistisk sentralbyrå (SSB).

Arbeidet med felles dataplattform og analysekapasitet har styrkt kvalitet, tilgjengelegheit og gjenbruk av data. Utviklinga av trafikkmodellen MarTraf og meir einsarta trafikkanalysar bidreg til betre og meir konsistente beslutningsgrunnlag i planlegging og utbygging. Ny teknologi er òg teken i bruk for å effektivisere saksbehandling og forvaltningsprosessar. Vidare digitalisering av søknads- og saksbehandlingsprosessar, samt bruk av automatisering og digitale støtteverktøy, har redusert manuelt arbeid og auka kvalitet og sporbarheit. Innan digitalisering av saksbehandling har Kystverket framleis effektiviseringsgevinstar å hente.

Utviklinga av eit digitalt verktøy for automatisert rapportering og risikoanalyse innan maritim sikring har gitt betydeleg redusert saksbehandlingstid for mindre komplekse saker og meir konsistente analysar. Plattformen legg til rette for regelstyrte vurderingar og betre integrasjon av trusselinformasjon, og har alt gitt operasjonell effekt.

Også innan klima og miljø er digitale verktøy vidareutvikla, mellom anna for berekning av klimagassbudsjett og -rekneskap i utbyggingsprosjekt, noko som gir meir presise berekningar og betre dokumentasjon.

Kystverket har i 2025 testa og teke i bruk ny overvakingsteknologi, mellom anna mobil radar i containerløysing, satellittbaserte sensorar og nye fjernmålingsverktøy. Pilotane har styrkt forståinga av korleis ny sensorteknologi kan supplere eksisterande system og gi betre dekning og samvirke mellom etatar.

Handtering av avvikande segling (BEAN) blir vidareutvikla og avdekkjer unormal segling over stadig større område utan behov for auka bemanning. Dette bidreg til førebygging av ulukker og meir effektiv ressursbruk.

Innan navigasjon er arbeidet med innfasing av S-100-standardar vidareført, og digitale meldingsløysingar er forbetra, mellom anna for rapportering om isforhold. Bruk av dronar og ROV har gitt meir effektiv befaring og betre dokumentasjon av fysisk infrastruktur.

Lostenesta har teke i bruk VR-basert simulering i kompetanseutviklinga i lostenesta. Gjennom eit VR-simulatorsenter i Ålesund kan losar og losaspirantar trene på realistiske navigasjonssituasjonar i eit virtuelt miljø basert på norske farvatn. Dette gjer det mogleg å øve på komplekse operasjonar, krevjande vêrforhold og samhandling på bru utan risiko for fartøy, mannskap eller miljø. Bruken av VR-simulator bidreg til meir effektiv kompetanseutvikling og styrkjer kvaliteten i lostenesta sine leveransar. Løysinga er ein del av arbeidet vårt med å ta i bruk ny teknologi for å utvikle framtidens maritime tenester.

Innan miljøberedskap er det gjennomført fleire teknologiske innovasjonstiltak. Pilot for mekanisk dispergering av lette oljeprodukt utan bruk av kjemikalier, meir effektive oljeopptakarar og testing av rimelegare IR-sensorar er døme på teknologi som kan redusere miljøpåverknad og betre operativ kapasitet.

Gjennom samarbeid med petroleumsindustrien og FoU-prosjekt er det samla inn viktige data for modellering av utslepp og forbetring av fjernmålingsmetodar. E-læringskurs for nasjonal beredskap er utvikla for å effektivisere og heve kvaliteten på opplæringa.

Kystverket har òg lagt større vekt på innovasjonsvennlege anskaffingar, mellom anna gjennom bruk av marknaddialog og konkurranse med forhandling. Dette skal bidra til meir framtidretta løysingar og betre ressursutnytting.

Vidareutvikling av digitale kommunikasjonskanalar, særleg kystverket.no som portal for digitale tenester, samt nye verktøy for måling av brukervennlegheit og beredskapskommunikasjon, bidreg til meir effektiv og tilgjengeleg kommunikasjon med brukarar og samfunn.

Effektiv bruk av ny teknologi i 2025 har bidrege til meir samanhengande, robuste og effektive tenester, betre beslutningsgrunnlag og meir målretta ressursbruk. Arbeidet har gitt konkrete operasjonelle gevinstar innan saksbehandling, overvaking og beredskap, samstundes som det legg eit solid fundament for vidare modernisering og innovasjon i åra framover.

### **5.2 BarentsWatch**

Formålet med [www.barentswatch.no](http://www.barentswatch.no) er å gjere offentlege data tilgjengelege gjennom brukervennlege tenester. Styresmakter, næringsliv og enkeltpersonar får enkel tilgang til samanstilte, relevante, oppdaterte og pålitelege data. Det bidreg til at norske hav- og kystområde blir brukte og forvalta på ein effektiv, berekraftig og godt koordinert måte. BarentsWatch er ein del av Kystverket, og saman med samarbeidspartnarar er det utvikla og sett i gang mange tenester.

BarentsWatch har vidareført arbeidet med å ta i bruk ny teknologi, mellom anna gjennom betre tilgjengeleggjing av satellitt- og sensordata og utforsking av løysingar for robust datautveksling ved kritiske hendingar. Dette styrkjer situasjonsforståing, samhandling og beslutningsstøtte på tvers av sektorar.

Samla sett har BarentsWatch i 2025 levert stabile, sikre og vidareutvikla tenester som bidreg til effektiv samhandling og auka verdi av offentlege data i hav- og kystforvaltninga.

### 5.2.1 Oppetid BarentsWatch

I 2025 har tenestene hatt høg tilgjengelegheit og aukande bruk. Tryggleik og robustheit har hatt høgaste prioritet, og det er gjennomført betydelege tiltak for å styrkje infrastruktur, kapasitet og redundans. Etableringa av «Datasenter 2» og vidareutvikling av nodeløysingar har auka georedundansen for lukka tenester og redusert sårbarheit. Ei nettverkshending hos leverandør i april medførte periodar med redusert tilgjenge, men førte òg til ytterlegare styrking av redundans og oppfølging av leverandør.

Oppetida har gjennom året vore jamt over høg, med nær 100 prosent tilgjengelegheit for både opne og lukka tenester. Dette er avgjerande for brukarar innan mellom anna beredskap, havovervaking, fiskeri, havbruk og redningsteneste.

#### Indikatorar

Indikator	2023	2024	i år
BarentsWatch Arealverktøy	99,96%	99,97%	100%
BarentsWatch Open del	99.87%	99.96%	99.99%
BarentsWatch Felles ressursregister	99,99%	100%	99.88%
BarentsWatch FRR inkl. noder	100%	100%	100%
BarentsWatch Sporing og samhandling	99.99%	99.99%	99.88%

### 5.3 Deling av data

Kystverket arbeider aktivt for å gjere relevante data tilgjengelege for styresmakter, næringsliv og samfunnet elles, etter prinsippet om å dele det vi kan og skjerme det vi må. Openheit og tilgjenge skal bidra til auka innsikt, betre beslutningsgrunnlag og meir effektiv ressursbruk, samstundes som omsyn til tryggleik, personvern og nasjonale interesser blir tekne vare på. Endringar i den tryggingpolitiske situasjonen har vist kor viktig kompetanse og kapasitet er, og vi ser at det vil krevje meir av digital infrastruktur, noko som kan gå på kostnad av tenesteutvikling.

Sanntidsdata frå mellom anna Maritim infrastruktur, AIS, LRIT, bølgevarsel og anløpsmeldingar i SafeSeaNet blir distribuerte til relevante styresmakter og gjorde tilgjengelege gjennom NAIS, BarentsWatch, Kystdatahuset.no og API-ar for maskinell overføring. Historiske data blir publiserte gjennom Kystdatahuset, der både interne og eksterne brukarar nyttar dashbord og nedlasting til eigne analysar og system.

Vidare gjer Kystverket si dataplattform det mogleg med meir strukturert og gjenbrukbar deling av data på tvers av fagområde. Utviklinga av den felles maritime trafikkmodellen (MarTraf) gir eit konsistent og kvalitetssikra grunnlag for trafikkanalysar, og dannar samstundes basis for vidare

analysar, mellom anna i den maritime utsleppsmodellen (MarU) og innsikt. Samanhengen mellom trafikkdata og utsleppsberrekningar styrkjer kunnskapsgrunnlaget for klima- og miljøarbeidet, og bidreg til meir presise og samanliknbare analysar over tid. Dataplattforma legg òg grunnlaget for nye innsiktsprodukt, som Innsikt havn. Her blir trafikkdata, SSB-statistikk, registerdata og annan offentleg informasjon kombinerte til eit samla og konsistent kunnskapsgrunnlag om hamner. Felles datagrunnlag reduserer dobbeltarbeid, styrkjer datakvaliteten og gjer Kystverket meir datadriven i rolla som hamneetat.

Innan beredskap blir løysingar for felles situasjonsbilete og loggføring vidareutvikla gjennom BarentsWatch. Når fleire etatar arbeider i same hending med delte data og felles verktøy, blir informasjonsflyt, koordinering og operativ effektivitet styrkt.

Samla sett bidreg systematisk og kontrollert deling av data – gjennom Kystdatahuset, dataplattforma og sektoren sine samhandlingsløysingar – til auka verdiskaping, betre samvirke og meir kunnskapsbasert forvaltning av hav- og kystområda.

## 6. Meir for pengane

### Skildring av hovudmål

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementet sitt tildelingsbrev til Kystverket:

*"Det blir venta mindre handlingsrom i norsk økonomi framover, og det er nødvendig at Kystverket gjennomfører prosjekta sine og den øvrige verksemda slik at det kan hentast ut mest mogleg nytte frå ressursane som blir brukte. Kystverket skal i 2025 leggje til rette for effektiv bruk av tildelte ressursar og levere tenester innanfor ansvarsområda sine med kvalitet og pålitelegheit som gir meirverdi for samfunnet. Kystverket skal ta vare på brukarane sine behov, bidra til å nå regjeringa sine klima- og miljømål, og byggje opp under eit konkurransedyktig næringsliv."*

### Måloppnåing og indikatorar per delmål

#### 6.1 Porteføljen av større investeringstiltak

I mai leverte vi ei offentleg porteføljeprioritering som omfatta namngitte prosjekt som er prioriterte med oppstart i første seksårsperiode i NTP 2025-2036. Trass i vedvarande fokus på optimalisering i prosjekta, har kost/nytte hatt negativ utvikling frå NTP 2022-2033 til NTP 2025-2036 og til oppdaterte analysar. Utviklinga er grunngitt i følgjande:

- Strengare krav til gjennomføring av prosjekt. Vi opplever stadig strengare vilkår til metode og arbeidstidsavgrensingar for gjennomføringa av prosjekta våre enn vi har teke høgde for. Dette har oftast svært kostnadsdrivande element i seg.
- Endring i prosjekt og portefølje. Fleire prosjekt har blitt gjorde om frå fiskerihamneprojekt til innseglingprosjekt etter regionreforma (NTP 2022-2033) og til fiskerihamneprojekt igjen etter tilbakeføring av fiskerihamneansvar til staten (NTP 2025-2036). Dette gir endringar i presentasjonen av nøkkeltal som blir grunngitte i endring av omfang i prosjekta, samstundes som det har vore krevjande å oppdatere analysegrunnlag ifbm store prosjektendringar og utilstrekkeleg plankapasitet i periodane før førre og gjeldande NTP sett opp mot ambisjonane og breidda i porteføljen.
- Prisuutvikling på molobygging. Vi observerer ei større utvikling i prisnivået enn vi har teke høgde for i tidlegare anslag. Vi har ikkje fullført/gjennomført moloprojekt i perioden etter regionreforma, og det har difor vore vanskeleg å treffe godt på kostnadsnivået som entreprenørmarknaden leverer.
- Metodeutvikling for samfunnsøkonomiske analysar. Vi har utvikla metodane for kvantitative risikoanalysar og samfunnsøkonomisk analyse. Dette har ført til ulike resultat i prosjekta våre.

Vi praktiserer porteføljestyling ved å realisere mindre farvatnstiltak eller allokere ressursar til andre realiserbare prosjekt når det oppstår forseinkingar i større prosjekt.

Tabell: Optimaliseringar for å motverke negativ utvikling i kost/nytte

Prosjekt	Optimaliseringstiltak
Røst Fiskerihavn	Nye masseberekningar har vist behov for større deponikapasitet. Utviding av det planlagde utfyllingsområdet gir plass til alle massar utan kostnadsauke, samstundes som tiltaket aukar nytt landareal, gir lengre potensiell kailinje og betre framkome for større fartøy.
Innseiling Stavanger	Prosjektutforminga blir vurdert på nytt etter kommunen sine endra planar for cruisetrafikk. Føremålet er å unngå overdimensjonering og vurdere om tiltaka samsvarer med framtidig behov.
Gjennomseiling Herøy- Ulstein- Ålesund	Gjenbruk av mudringsmassar til utfylling kan redusere kostnader til oppbygging av landareal og gi miljøgevinst ved å unngå sjøbotndeponi. Det totale potensialet for klimagassreduksjon er berekna til 500–7100 tonn CO <sub>2</sub> samanlikna med om utfyllinga skulle vore bygd med uttak av massar på land lokalt. Endeleg avklaring om massane kan gjenbrukast, er avhengig av kommunen si framdrift for å få klart utfyllingsområdet.
Vardø fiskerihavn	Kortare molodekke er anslått å gi om lag 20 % redusert massebehov, 10 % lågare utslepp og ein anslått kostnadsreduksjon på ca. 70 millioner kroner. Endringa er venta å ha ein mindre negativ effekt ved at friluftsliv ikkje blir tilrettelagt, den ytste moloen blir mindre tilgjengeleg for framtidig vedlikehald og reparasjonar, og moglegheita for framtidig kai på innsida blir svekt.
Kjøllefjord fiskerihavn	Prosjektet er lyst ut på nytt med lengre anbudsfrist, samstundes som Kystverket arbeider med rammevilkåra for prosjektet. Dette skal gi entreprenørane betre tid til å etablere nødvendige avtalar og avklaringar og dermed auka moglegheit til å levere betre tilbod enn i første runde i 2025. Eit anslag på innsparing er usikkert, men vi håpar å oppnå ein samla kostnadseffekt i storleiksorden 85 millioner kroner.
Vestergapet og Ullerøysundet samt Bergen-Sognesjøen	Tre fundament blir utførte i eigenregi, noko som gir estimert innsparing på ca. 20 millioner kroner, rett nok med stor uvisse. Endringa medfører forseinking, men reduserer risikoen i prosjektet. I Bergen - Sognesjøen blir òg fem attverande fundament gjennomførte internt etter entreprenørkonkurs, med estimert innsparing 20–40 millioner kroner. Optimaliseringa i prosjekta Vestergapet og Ullerøysundet og Bergen - Sognesjøen er gjort mogleg ved at Kystverket har utvikla eigne metodar og løysingar for bygging av merkefundament. Dei nye konstruksjonane kan byggjast både på djupare vatn og i meir utsett miljø, noko som gjer det mindre aktuelt å setje ut kontraktar. Erfaringar viser at konstruksjonane som Kystverket byggjer i eigenregi, er langt meir kostnadseffektive enn ved eksterne kontraktar. Dette kan henge saman med at entreprenørar som blir forplikta til kontrakt, må prise inn større marginar mht. risiko, fortjeneste og uvisse. Kystverket har standardiserte konstruksjonar som gir gode materialprisar og kan byggje effektivt langs kysten ved å utføre andre oppdrag dersom det oppstår vêrforhindringar eller andre forseinkingar i prosjekt.

## 6.2 Gevinstrealisering etter OU2020

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet arbeidde vi i 2019 og 2020 med å finne effektiviseringstiltak og kostnadsreduksjonar som kunne setjast i verk for å nå målet om fornying og omstilling. I gjeldande gevinstrealiseringsplan for ny organisering av Kystverket, sist oppdatert 02.07.2020, var det lagt opp til at det ved utgangen av 2025 skal realiserast effektiviseringstiltak til ein verdi på 80 mill. kroner, som kan frigjerast til ny aktivitet eller andre prioriterte oppgåver. Førebelse dokumenterte gevinstar viser at vi ligg 6,7 millioner kroner bak målsetjinga ved årsskiftet 2025, og det blir stadig meir utfordrande å dokumentere reelle gevinstar.

Av pågåande tiltak som kan gi effektiviseringsgevinstar, er innføring av arbeidsplasskonseptet og gjennomgang av stabs- og støttefunksjonar dei tiltaka som kan gi samla størst effekt framover, trass i eit krevjande husleigemarknad. Vi arbeider òg systematisk med logistikk og teknologiutvikling gjennom levetidsanalyser og målretta levetidsforlenging av materiell, som blir prioriterte framfor nyanskaffingar der utstyret framleis er operativt effektivt.

Realiserte gevinstar i perioden etter omorganiseringa som tredde i kraft 2021, er nytta til å styrkje kjerneoppgåvene våre. Vi har auka investeringsporteføljen, noko som har gjort at vi har måtta styrkje kapasiteten til planlegging og gjennomføring. Regjeringa har gitt oss ansvar for tilbakeføring av fiskerihamnene frå fylkeskommunane til staten og for å planleggje nye fiskerihamnetiltak for statleg gjennomføring. Den tryggingpolitiske situasjonen og skjerping av det digitale trusselbiletet har gjort det nødvendig å styrkje IT-system og digitale forsvarsverk, samstundes som vi utviklar etaten sitt digitale avtrykk i møte med informasjonssamfunnet og brukarane sine forventningar. Vi har prioritert etablering av sektorvis responsmiljø (SRM), verdikartlegging av hamner samt oppfølging av skuggeflåten.

## 6.3 Evaluering av Kystverkmusea

Vi har, i tråd med bestillinga i tildelingsbrevet, gjennomført ei ekstern evaluering av Kystverkmusea. Prosessen er gjennomført med involvering av Kystverkmusea samt interne og eksterne partar. Vi vil utarbeide ein eigen rapport til første tertial 2026.

## 7. Nasjonal tryggleik, samfunnstryggleik og beredskap

### Skildring av hovudmål

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementet sitt tildelingsbrev til Kystverket:

*"Kystverket skal ha god styring og kontroll med tryggleik og beredskap i eiga verksemd og innanfor ansvarsområdet sitt, og arbeide systematisk med å førebyggje uønskte hendingar.*

*Vidare skal Kystverket bidra i arbeidet med nasjonal tryggleik i maritim sektor, i tråd med nærare bestillingar frå departementet. Kystverket sitt tryggleiks- og beredskapsarbeid skal vere risikobasert, og etaten skal jamleg gjennomføre, evaluere og følgje opp øvingar. Styringsdokument og planverk skal oppdaterast med utgangspunkt i evaluering av hendingar og øvingar. Kystverket skal i årsrapporten gjere greie på overordna nivå for resultatane frå arbeidet med nasjonal tryggleik, samfunnstryggleik og beredskap."*

### Måloppnåing og indikatorar per delmål

#### 7.1 Styring og kontroll med tryggleik og beredskap

Arbeidet med nasjonal tryggleik, samfunnstryggleik og beredskap er integrert i verksemda vår og er knytt til dei overordna måla gjennom strategien vår for samfunnstryggleik. Vi følgjer òg føringane i NFD si hovudinstruks for styring av Kystverket og det årlege tildelingsbrevet.

Sidan området er omtalt i eit eige kapittel i tildelingsbrevet, inngår det som eitt av hovudmåla vi rapporterer på i denne årsrapporten.

##### 7.1.1 Nasjonal tryggleik

Med den endra tryggingpolitiske situasjonen er det auka merksemd og fleire bestillingar knytte til nasjonal tryggleik. Som del av totalforsvaret har Kystverket tett og god dialog med andre totalforsvarsaktørar.

Eit av Kystverket sine viktigaste bidrag er deling av kunnskap og data innanfor ansvarsområda våre i maritim sektor. BarentsWatch sine tenester spelar ei vesentleg rolle i å styrkje samfunnstryggleiken ved å tilby eit felles og integrert situasjonsbilete, trygg samhandling og effektiv handtering av hendingar, både internt i Kystverket og på tvers av etatane som samarbeider innanfor systemet Sparing og samhandling. Fordelen ved at alle operative etatar i norske havområde nyttar eitt felles system, er betydeleg. Felles ressursregister i BarentsWatch er ein sentral del av dette, med integrering av ressursregister, varslings/utkalling og aksjonsstøtte. Fleire etatar er involverte, mellom anna Hovudredningsentralen, politiet og til ein viss grad Kystvakta gjennom integrasjonar.

Kystverket bidreg innan samfunnsfunksjonen Natur og miljø, der forureiningsberedskap er ein av kapabilitetane, og rapporterer jamleg om dette til NFD, som fører det vidare til Klima- og miljødepartementet.

Kystverket er fast medlem i Kriseutvalet for atomberedskap, og finansierer kjemikalieberedskapen innan Redningsinnsats til sjøs (RITS kjem). Vi har òg representantar til fylkesberedskapsråd, deltek i Kystvaktrådet, og har liaisonar til Forsvarets operative hovudkvarter (FOH).

Hausten 2024 blei Kystverket involvert i handteringa av ei hending med fartøyet MV Ruby i Tromsø. NFD gav Kystverket oppdrag om å evaluere offentlege styresmakter si handtering av hendinga. Vi leverte rapporten vår i slutten av mars.

Kystverket har etter bestilling frå NFD arrangert ei øving om utfordringar knytte til skuggeflåten. Øvinga har namnet Exercise Shadow Fleet og blei gjennomført i november. Øvinga inkluderte deltakarar frå ei rekkje nasjonale styresmakter i Noreg, samt ei rekkje internasjonale deltakarar frå medlemsland i Københavnavtalen og Bonnnavtalen. Kystverket fekk svært gode tilbakemeldingar frå øvingsdeltakarane på initiativet som Noreg v/NFD tok med å arrangere denne øvinga.

I 2025 har vi investert vidare i utstyr for gradert kommunikasjon.

### *Støtte militære behov gjennom tilsynsmyndigheit og planmedverknad*

Vi har starta eit samarbeid med Forsvarsbygg sine arealplanleggjarar. Vi har hatt fleire møte om skjæringspunktet mellom høvesvis Kystverket og Forsvarsbygg sine ansvarsområde innan planmedverknad, og korleis vi skal samarbeide vidare.

I myndigheitsutøvinga vår har vi òg tett dialog med FOH, FFI, NSM og Forsvarsbygg, og med fleire når det gjeld høyring av tiltak i sjø, og har etablert ein rutine for dette. Vi har sett ein auke i talet på førespurnader om tiltak i sjø som involverer hydrofonar, fiberakustiske system (DAS), ulike former for sensorutplassering eller andre typar tiltak, til dømes sjøkablar (straum og fiber). Fleire av sakene reiser spørsmål knytte til datainnsamling, operative forhold, innsyn og behovet for tidleg avklaring av Forsvaret sine vurderingar.

### **7.1.2 Digital tryggleik**

Kystverket er nasjonalt maritimt sektorresponsmiljø (SRM) for cybersikkerheit. Dette ansvaret blir følgt opp gjennom førebygging, deteksjon, handtering og læring av digitale hendingar. Dette omfattar etablering av strukturar for informasjonsdeling med Sjøfartsdirektoratet, koordinering mot Nasjonalt cybersikkerheitssenter (NCSC) og andre relevante styresmakter, samt utvikling av metodikk for hendinghandtering, rapportering, læring og kontinuerleg forbetring. Det er aukande førekomst av innmelde digitale hendingar, og kapasiteten i SRM vil måtte styrkjast framover.

Når det gjeld digitale truslar, ser vi ein tydeleg auke i både volum og kompleksitet. Vi har registrert fleire tilfelle av mistenkjeleg aktivitet retta mot maritime aktørar, mellom anna kartlegging, sosial manipulasjon, forsøk på uautorisert tilgang og mønster attkjennelege forløp på tvers av verksemder. Dette understrekar behovet for sektorvis situasjonsforståing og stadfestar relevansen av SRM-funksjonen.

Kystverket er peikt ut som tilsynsmyndigheit for hamner som er omfatta av Digitalisikkerheitsforskriften som tredde i kraft 1. oktober 2025. Innføringa av forskrifta er eit pågåande og ressurskrevjande arbeid. Dette omfattar rettleiing av aktørar i sektoren, utvikling av tilsynspraksis, etablering av rapporteringsmekanismer og integrering av krava i anna regelverksforvaltning. Vi vurderer at dette stiller krav til metodikk, kompetanse og systemstøtte som i dag ikkje fullt ut er foreinleg med tilgjengelege ressursar. Det er hamnene sjølve som har ansvar for å melde frå om at dei er omfatta av forskrifta, likevel er det berre eit fåtal som har meldt seg i 2025.

Innføringa av digitalisikkerheitsforskriften og utviklinga av digitale støttesystem, mellom anna AURORA (sjå omtale i rapporten del 3, kapittel 5.1), har bidrege til betre sporbarheit, meir konsistent rapportering og raskare identifisering av avvik og trendar, og stiller samstundes høgare krav til kompetanse, kapasitet og styring.

### **7.1.3 Årvakenheit og varsling**

Kystverket har, gjennom interne oppmodingar, eksterne møte og føredrag, samt i samarbeid med andre etatar, vidareført fokuset på å vere årvaken mot digitale angrep og mistenkjelege eller uønskte hendingar. Dette inneber tett dialog med nasjonale styresmakter, etterretnings- og tryggingmiljø, samt formidling av relevant trusselinformasjon innanfor gjeldande regelverk. Gjennom SRM-funksjonen blir det lagt til rette for tidleg varsling, deling av hendinginformasjon og koordinert oppfølging av mistenkjelege eller uønskte hendingar. I 2025 har det vore fleire alvorlege IKT-relaterte hendingar retta mot hamner og hamneanlegg, der SRM har hatt ei sentral rolle i koordinering og orientering av rørte styresmakter.

For å gjere det lettare for aktørar i sektoren vår å innrapportere potensiell tryggleikstruande maritim aktivitet, har Kystverket via nettsida si løfta fram korleis slik aktivitet kan varslast. Øvst på framsida til Kystverket si nettside finn ein den tydelege fanen “Varsle Kystverket”. Nytt i 2025 er at det no er lagt inn ei ny underfane der det kan varslast om “[Sikkerhetstruende hendelse](#)”. Her oppmodar Kystverket til å varsle om mistenkjeleg aktivitet som maritime styresmakter bør gjerast kjende med, eller om noko som blir meint å vere til fare for rikets tryggleik. Kystverket har forsøkt å gi betre klarleik i kva som blir rekna som “varslingsverdige”, til dømes aktivitet som tyder på at nokon kartlegg, planlegg eller er i ferd med å gjennomføre noko som kan true tryggleiken i og ved sjøen. Vi gir òg døme på teikn som kan indikere slik aktivitet.

### **7.1.4 Totalforsvaret**

I rapporteringsperioden har arbeidet vårt som totalforsvarsaktør vore prega av førebuingar til det komande Totalforsvarsåret 2026. I regi av Totalforsvarsåret 2026 har Kystverket delteke i førebuarande tverrsektorielle forum og møte. I slutten av november deltok Kystverket, saman med om lag 60 andre verksemder frå offentleg og privat sektor, på Øvelse Digital.

Dei operative ressursane våre er viktige bidrag til totalforsvaret, der små og mellomstore einingar er særleg godt eigna til transport og logistikk i kystnære farvatn. Mannskapa har allsidig kompetanse om fysiske forhold, og særleg hovudfartøya utgjer store ressursar med allsidig verktøy og utstyr som er aktuelle for bistand i ein akutt situasjon. Alle einingane er knytte til det nasjonale nødnettet, og kan samhandle med nødetatar dersom det er aktuelt.

Lostenesta er ein sentral del av den maritime infrastrukturen i totalforsvaret og bidreg til trygg og effektiv navigasjon for både sivil og militær trafikk langs norskekysten. Auka militær aktivitet i norske farvatn har i 2025 ført til fleire oppdrag knytte til norske og allierte militære fartøy. Oppdraga stiller høge krav til planlegging, fleksibilitet og operativ kapasitet i lostenesta. Aktiviteten bind i periodar opp betydelege ressursar, samstundes som lostenesta skal halde oppe eit stabilt tenestetilbod til den sivile skipsfarten. Vi samarbeider tett med Forsvaret og andre beredskapsaktørar som del av det sivil-militære samarbeidet i totalforsvaret. Eit døme er planlegginga og gjennomføringa av hangarskipsanløpet i Oslo i 2025, der vi hadde ei sentral rolle i den nautiske planlegginga og i å sikre trygg segling.

## 7.2 Oppfølging av regelverk

### 7.2.1 Hamneberedskapsforskrifta

Forskrift om hamner si beredskap for og støtte til Forsvaret under krig, krigsfare og liknande forhold (hamneberedskapsforskrifta) blei fastsett 27. september 2024. Forskrifta pålegg særskilde plikter for hamner av særleg forsvarsmessig betydning.

Gjennom året har Kystverket arbeidd med å gjere forskrifta operativ, mellom anna ved å varsle hamnene som er rørte, etablere hamneberedskapsforum og utarbeide overordna planverk for hamnene. NFD sitt mandat for hamneberedskapsforum er gjort kjent for medlemene i forumet.

### 7.2.2 Hamneforbodet og skuggeflåten

Sjøtrafikksentralen i Vardø overvaker kontinuerleg skipstrafikken langs kysten, med særleg vekt på aktivitet knytt til skuggeflåten. Gjennom 2025 rapporterte vi månadleg til NFD om tanktrafikk langs vestkysten av Noreg og om avvikande seglingar for enkeltfartøy, med særleg fokus på listeførte fartøy.

I august starta Kystverket innhenting av CLC-sertifikat (forsikringsbevis som dokumenterer at tankfartøy har gyldig ansvarsforsikring for oljeutslepp) på frivillig basis frå utanlandske oljetankarar som seglar langs vestkysten. Arbeidet blir gjennomført i samarbeid med Sjøfartsdirektoratet. I perioden 11. august til 31. desember blei 220 fartøy kontakta, der 36 er vurderte som falske.

Vi deler fortløpande informasjon om trafikkbiletet langs kysten med relevante styresmakter, og vi deltek aktivt i forum der temaet blir følgt opp.

### 7.2.3 Krigsnavigasjonsforskrifta

Ny forskrift om Kystverket si støtte til Forsvaret blei fastsett i statsråd 13. desember 2024. Vi er i dialog med Forsvarets operative hovudkvarter og Sjøforsvaret om å gjere forskrifta operativ. Av kapasitetsomsyn på militær side har arbeidet ikkje kome i mål i 2025.

### 7.2.4 Oppfølging av hamnesikringsregelverket (ISPS)

Samla sett viser tilsyna at norske ISPS-hamneanlegg gjennomgåande har eit tilfredsstillande nivå på dei fysiske sikringstiltaka. Avvika er i større grad knytte til organisatoriske forhold, som systematikk i oppfølging av sikringsplanar, øvingar og dokumentasjon av tiltak.

I løpet av året blei det gjennomført totalt 108 ISPS-tilsyn, der det samla blei avdekt 217 avvik.

I første kvartal blei tilsynsaktiviteten i hovudsak gjennomført som digitale tilsyn. Det blei gjennomført totalt 65 digitale tilsyn etter revidert metodikk. Metodikken er innretta mot å styrkje hamneanlegga sitt arbeid med organisatoriske barrierar, i tillegg til dei fysiske barrierane som normalt blir vektlagde ved stadlege tilsyn. Overgangen til digitale tilsyn har gjort det mogleg med tettare fagleg samhandling og ei meir strukturert tilnærming til kvalitetssikring og likebehandling av aktørane.

I andre kvartal blei det gjennomført uanmelde tilsyn ved alle dei sju RoPax-terminalane i Noreg. Føremålet var å identifisere og lukke eventuelle avvik i god tid før sommarferien og høgsesongen for passasjertrafikk, der både volum, kompleksitet og konsekvenspotensial aukar.

Tilsynsaktiviteten det siste halvåret har vore prioritert som fysiske tilsyn ved hamneanlegg med samfunnsviktige funksjonar og låg redundans, men som ikkje nødvendigvis framstår som openbert

strategisk viktige. Dette omfattar mellom anna anlegg knytte til mottak av råvarer og innsatsfaktorar som inngår i samfunnskritiske verdikjeder, både nasjonalt og internasjonalt. Prioriteringa er basert på ei risikoforståing som vektlegg funksjonell betydning og konsekvenspotensial, framfor formell kategori åleine.

Kystverket og Sjøfartsdirektoratet har på vegner av NFD sendt på høyring forslag til endringar i forskrift om sikring av hamneanlegg, med høyringsfrist mars 2026. Forslaget inneber at norske og utanlandske passasjerskip i innanriksfart som tilbyr overnatting og er sertifiserte for 500 passasjerar eller meir, blir omfatta av det internasjonale regelverket om maritim sikring.

### Indikatorar

Indikator	2023	2024	i år
1. Talet på godkjende ISPS-hamneanlegg	625	620	619
2. Talet på tilsyn (inkl. verifikasjonar)	95	166	108
3. Talet på avvik avdekte ved tilsyn	343	424	217
4. Talet på sikringshendingar	56	81	104

### 7.2.5 Verdikartleggingar etter sikkerheitslova

Arbeidet med verdikartlegging av norske hamner har gått føre seg gjennom heile året. I dialog med NFD er det utvikla ein meir standardisert metode og eit meir einsarta rapporteringsformat, noko som legg til rette for ein raskare og meir effektiv prosess.

Prosjektet *Innsikt havn*, som skal samle og strukturere hamnerelaterte data i Kystverket, har vore eit prioritert innsatsområde. Føremålet er å styrkje grunnlaget for raske og pålitelege analysar av godsstraumar og trafikkmønster i hamnene. Ein første versjon av løysinga er venta å vere klar til bruk våren 2026.

## Status for oppdrag

### Tildelingsbrev

Oppdrag	Skildring	Statusskildring
<b>Følgje opp ansvaret som sektorvis responsmiljø</b>	Følgje opp ansvaret som sektorvis responsmiljø, og rapportere status på arbeidet i tertialrapportane.	Som nasjonalt maritimt sektorresponsmiljø (SRM) følgjer vi opp sektoransvaret vårt for samordning, situasjonsforståing og handtering av digitale hendingar i maritim sektor. Dette omfattar etablering av struktur for informasjonsdeling med Sjøfartsdirektoratet, koordinering mot Nasjonalt cybersikkerheitssenter (NCSC) og andre relevante styresmakter, samt utvikling av metodikk for hendinghandtering, rapportering, læring og kontinuerleg forbetring.

## Årsmelding 2025

Oppdrag	Skildring	Statusskildring
<b>Følgje opp digitaliseringsforskrifta</b>	Følgje opp digitaliseringsforskrifta.	Arbeidet med å innføre digitaliseringsforskrifta (NIS1) går føre seg og er ressurskrevjande. Dette omfattar rettleiing av aktørar i sektoren, utvikling av tilsynspraksis, etablering av rapporteringsmekanismer og integrering av krava i elles regelverksforvaltning. Innføringa stiller auka krav til metodikk, kompetanse og systemstøtte. Samla vurderer vi at dette arbeidet er ressurskrevjande og utfordrande innanfor dagens rammer, og at det vil vere behov for vidare styrking og utvikling i åra som kjem.
<b>Lukke avvik som EFTA Surveillance Authority (ESA) har identifisert</b>	Kystverket skal i 2025 prioritere å lukke avvik som EFTA Surveillance Authority (ESA) har identifisert når det gjelder implementering av direktiv 2005/65/EC. Vi ber Kystverket rapportere om dette arbeidet i tertialrapportene i 2025.	Det går føre seg eit systematisk arbeid for å følgje opp avvik og merknader som EFTA Surveillance Authority (ESA) har identifisert, mellom anna knytt til tolking, verkeområde og praktisering av regelverket innan maritim sikring. Innsatsen er retta mot å sikre etterleving av EØS-rettslege forpliktingar. Avvika skal etter planen vere lukka innan mai 2026.
<b>Oppfølging av Riksrevisjonen si undersøking om tryggleik i hamner</b>	Kystverket må i 2025 bistå i oppfølginga av rapporten frå Riksrevisjonen si undersøking om tryggleik i hamner, når han ligg føre medio 2025, jf. tidlegare dialog.	Oppfølginga av Riksrevisjonen si undersøking om tryggleik i hamner er eit prioritert arbeid. Tiltaka er retta mot å styrkje heilskap, systematikk og styring i sektoren, mellom anna gjennom målretta satsing på digitalisering av tenestene. Satsinga skal gi ei meir effektiv forvaltning, betre datagrunnlag og frigjering av kapasitet som kan rettast mot førebyggjande arbeid.  Vår vurdering er at både vidare digitalisering og styrking av kapasitet er nødvendige føresetnader for å kunne følgje opp funna på ein berekraftig måte.
<b>Rammeverk for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur</b>	Regjeringa har vedteke å etablere eit tydelegare rammeverk for samhandling mellom transportsektoren og forsvarssektoren for å leggje til rette for effektiv kartlegging og prioritering av militære behov innanfor ramma av totalforsvaret, jf. Nasjonal transportplan 2025- 2036 (NTP) og i Prop. 87 S (2023-2024) Langtidsplan for forsvarssektoren. Departementet kjem tilbake til oppfølginga av dette arbeidet i ei eiga bestilling.	Gjennom rammeverket for samhandling om militære behov for transportinfrastruktur har vi bidrege til ei kartlegging av avvik mellom behov og faktisk kapasitet i utvalde hamner og innseglingar. Arbeidet med den andre iterasjonen av kartlegginga starta i slutten av 2025 og vil gå føre seg fram til 1. mai 2026.  Vi har mottatt supplerande tildelingsbrev 4/2025 og vil følgje opp bestillingane i 2026 og vidare framover.

## Styring og kontroll i verksemda (del 4)

Kystverket styrer etter *Reglement for økonomistyring i staten og Hovudinstruks for styringa av Kystverket* (Nærings- og fiskeridepartementet, 2022). Disse dokumenta utgjer det overordna rammeverket for verksemdsstyringa og skildrar krav til mål- og resultatstyring, internkontroll, risikohandtering og rapportering.

Reglementet fastset prinsippa for korleis statlege verksemdar skal planleggje, gjennomføre og følgje opp aktiviteten sin, slik at ressursane blir brukte effektivt og i tråd med Stortinget sine vedtak og føresetnader. Hovudinstruksen konkretiserer ansvars- og myndighetsforholdet mellom NFD og Kystverket, og gir nærare føringar for styring, rapportering, kontroll og internadministrasjon.

I tillegg gir dei årlege tildelingsbreva frå NFD både økonomiske rammer og mål, prioriteringar og krav til rapportering. Tildelingsbrevane klargjer forventningane til Kystverket si måloppnåing, styring og kontroll, og utgjer dermed eit sentralt grunnlag for planlegginga av verksemda og oppfølginga gjennom året.

Samla sett legg desse dokumenta rammene for Kystverket sitt verksemdsstyringssystem og bidreg til å sikre at verksemda løyser samfunnsoppdraget sitt i tråd med gjeldande lover, politiske føringar og krav til god forvaltning.

### Styring av verksemda

Mål- og resultatstyring, samt kvalitetsstyring, ligg til grunn for korleis vi styrer verksemda. Dei overordna prinsippa er tydeleg skildra i styringsdokument. Nasjonale mål er konkretiserte i Kystverket sin verksemdstrategi 2021–2025.

Vi har etablert første generasjon mål for produkt og tenester, med tilhøyrande styringsparametrar. Samstundes ser vi behov for å vidareutvikle målstyringa og definere kva styringsinformasjon som er nødvendig. Dette vil gjere oss betre i stand til å følgje opp prioriterte og kritiske oppgåver, og vurdere om tiltaka vi set i verk har ønskt effekt.

Som følgje av funn i internrevisjon av verksemdsstyringa som blei gjennomført i 2024, og eit identifisert behov for meir effektive prosessar, har vi vedteke å prøve ut eit digitalt styringsverktøy. Målet er at store delar av verksemdsstyringa skal skje i eitt felles digitalt system som gir løpande, heilskapleg og kvalitetssikra styringsinformasjon. Dette vil mellom anna gjere det enklare å sjå samanhengen mellom mål, tiltak, ressursbruk og resultat, redusere behovet for manuelle prosessar og leggje til rette for meir presise avgjerder og meir effektiv styring. Verktøyet blei teke i bruk i oktober, og vi er nøgde med å presentere årsrapporten for 2025 i eit digitalt format.

### Internkontroll

Internkontrollen skal sikre at vi når måla som er sette for verksemda, at vi følgjer gjeldande regelverk og interne styringsdokument, og at ressursane våre blir brukte effektivt. Utvalde tema frå internkontrollen blir behandla årleg i leiinga si gjennomgang, og læringspunkt og erfaringar blir brukte aktivt i det vidare arbeidet med å forbetre styringssystemet.

Vi har etablert prosessskildringar og styringsdokument i kvalitets- og styringssystemet vårt innan dei fleste av områda våre, inkludert styrings- og støtteprosessar. Vi har òg eit forbetnings- og avvikssystem som legg til rette for kontinuerleg forbetring og læring på tvers av einingane.

Internkontrollen skal vidareutviklast, med særleg vekt på risikovurderingar og dokumentasjon av etterleving av regelverk og styringsdokument. Internkontroll har vore eit satsingsområde i verksemdplanen for 2024–2028, der mellom anna bruk av overtid, HMS og informasjonssikkerheit har vore prioriterte.

Den operative delen av lostenesta er sertifisert etter ISO 9001 og ISPO (International Standard for Maritime Pilot Organizations) sidan 2019. Sertifiseringane gjer at vi kan dokumentere at vi følgjer internasjonale krav til kvalitet og bransjestandardar. Siste periodiske revisjon blei gjennomført i september, der fokusområde var utdanningsplanen for losar. Det blir konkludert med at “Utdanningsplanen som ble gjennomgått, virket solid og godt gjennomarbeidet. Tilbakemeldingene fra kursdeltageren har vært svært gode”. Det blei avdekt tre mindre avvik, ein observasjon og ei forbettringsmoglegheit.

Vi har rammeavtale med Deloitte AS for kjøp av internrevisjonstenester. Avtalen sikrar oss tilgang til ekstern revisjonskompetanse innan fleire fagområde. I tråd med rundskriv *R-117 Internrevisjon i statlige virksomheter* skal det jamleg vurderast om verksemda bør nytte internrevisjon. Ei ny vurdering skal gjerast i 2027, etter to år med erfaring med bruk av ekstern kompetanse.

I år har vi gjennomført ein internrevisjon med sikte på etterleving av økonomireglementet for staten. Revisjonen peikte på forbettringspunkt som vil bli gjennomførte på kort og lang sikt. Det blir lagt særleg vekt på å styrkje dokumentasjon av førebunde aktivitet i anskaffingar, samt å sikre dokumentasjon av vurderingane som blir gjorde gjennom heile prosessen. Vi har òg identifisert behov for å gjennomgå og styrkje interne kontrolltiltak knytte til habilitet i økonomiske disposisjonar.

Vi har ein varslingskanal for kritikkverdige forhold, i tråd med krava i arbeidsmiljølova.

### Risikovurderingar

Vi arbeider kontinuerleg med å vidareutvikle verksemdsstyringa vår for å sikre at aktivitetane er målretta og bidreg til å realisere måla i samfunnsoppdraget og tildelingsbrevet. Som ei strategisk ramme for aktivitetane og verkemidla våre har vi difor identifisert følgjande prioriterte område der innsatsen vår dei komande åra skal bidra til å møte og redusere samfunnsutfordringar

- Nasjonal tryggleik og beredskap
- Transportbehovet til næringslivet
- Sjøtryggleik og miljøberedskap
- Grøn omstilling av sektoren og Kystverket
- Kystverket som effektiv forvaltar av offentlege ressursar

Risikobiletet i 2025–2026 er særleg prega av auka geopolitisk spenning, teknologisk avhengigheit, sårbarheiter i leverandørkjeder og bemanningssituasjonen innan enkelte område.

#### *Geopolitiske og tryggleiksrelaterte risikoar*

Den internasjonale tryggleikssituasjonen, med auka geopolitiske spenningar, inneber høgare krav til beredskap, koordinering og situasjonsforståing. Gjennom 2025 har vi styrkt samarbeidet med nasjonale tryggingstyresmakter, forbeta informasjonsdeling og gjennomført øvingar for å sikre robust handtering av potensielle digitale og operative hendingar. Risikoen blir framleis vurdert som vesentleg, særleg knytt til avhengigheit av eksterne leverandørar, inkludert skya-tenester, som kan bli påverka av internasjonale tilhøve.

### *Digital sårbarheit og teknologisk avhengigheit*

Fleire av kjerneprosessane og dei operative tenestene våre er avhengige av digitale system og kommunikasjonsløysingar. Kompleksiteten i digitale leverandørkjeder og behovet for sikre, oppdaterte og alternative løysingar gir auka risiko. Arbeid med utskifting av teknisk utstyr, styrking av IT-sikkerheitsnivået og forbetring av brukaratferd har vore prioritert, men risikoen for uønskte digitale hendingar blir framleis rekna som betydeleg.

Manglande redundans i enkelte system utgjer ein særskild risiko. Dette arbeidet vil bli høgt prioritert i 2026.

### *Sjøtryggleik og miljøberedskap*

Aktiviteten til sanksjonerte olje- og gasstankarar i nærområda våre utgjer ein forhøgd risiko på grunn av tilstanden til fartøya, bemanning, forsikring, forsøk på skjulte operasjonsmønster osv. Det er viktig å følgje denne aktiviteten tett, utvikle overvakinga av slik aktivitet og øve på handtering av slike fartøy i samvirke med andre etatar og internasjonale samarbeidspartnarar.

### *Bemanning og nøkkelkompetanse*

Fleire av tenestene våre er avhengige av personell med spesialisert kompetanse innan både operative og teknologiske funksjonar. Tap av nøkkelkompetanse og sårbarheit i små fagmiljø kan påverke leveringsevna vår.

### *Leverandøravhengigheit og logistikk*

Dei operative tenestene våre er avhengige av eksterne leverandørar for transporttenester, teknisk utstyr, reservedelar og digitale løysingar. Erfaringar frå 2025 viser at forseinkingar i leveransar av kritisk materiell og avgrensingar i mellom anna helikopterkapasitet kan påverke oppdrag gjennom året. Dette forsterkar behovet for robuste kontraktsregime, alternative løysingar og god beredskap.

### *Økonomisk risiko knytt til materiell, teknisk utstyr og lisenser*

Prisane på materiell, teknisk utstyr og programvarelisenser har auka og er venta å halde fram med å auke som følgje av global etterspurnad, konsolideringar i leverandørmarknaden, overgang til abonnementsmodellar og strengare tryggleikskrav. Dette gir uvisse i budsjett og kan påverke investerings- og vedlikehaldsplanar. Rammeavtalar bidreg til å dempe risikoen, men volatilitetsnivået blir framleis vurdert som høgt.

### *Styrings- og internkontrollrisiko*

Det er gjennomført verdikartleggingar og risikoanalysar i fleire delar av organisasjonen. Arbeidet har avdekt enkelte område med forhøgd risikonivå som no blir følgde opp med tiltak. Vi vil styrkje arbeidet med å kople verdikartlegging og ROS-analysar tettare saman for å sikre heilskapleg risikostyring, prioriterte tiltak og betre styringsinformasjon.

## **Oppfølging frå Riksrevisjonen**

Vi avvik delvis frå SRS 17 Anleggsmiddel når det gjeld balanseføring av infrastruktureigedelar (farleier, navigasjonsinnretningar, moloar og hamneanlegg). DFØ innvilga i desember 2025 unntak frå SRS 17, punkt 22, slik at navigasjonsinnretningar både i opningsbalansen og i ordinær drift, og farleidstiltak i opningsbalansen, ikkje blir balanseførte. Unntaket er mellombels utan frist, og gjeld på ubestemt tid. Kystverket har fått frist for å balanseføre fiskerihamneanlegg og farleidstiltak i ordinær drift frå og med 01.01.2028.

Oppfølging av Riksrevisjonen si undersøking om tryggleik i hamner er omtalt i rapporten del 3, kap. 7, Status for oppdrag i tildelingsbrev.

## Tryggleik og beredskap

Trussel- og risikobiletet er krevjande og samansett, og som statleg aktør i det maritime domenet tek vi dette på stort alvor. Trusselvurderingane peikar på eit samansett bilete der både fysiske, digitale og menneskelege inngangsportar til etterretningsinnhenting, sabotasje eller anna påverknad kan bli forsøkte. Vi har jobba vidare med å sikre systema våre, betre redundans og motstandskraft, i tillegg til tryggleikskultur. Vi har opparbeidd gode erfaringar med å bruke BarentsWatch som støtteverktøy under hendingar av alle typar i verksemda.

Styringssystemet for tryggleik er oppdatert med mellom anna ny policy for informasjonssikkerheit. I tillegg har vi laga ein rettleiar for vurdering mellom offentleglova og behovet for vern av data ved deling frå Kystverket.

Vi deltok saman med andre samvirkeaktørar i øvinga Digital 2025, noko som gav mange gode læringspunkt som vi følgjer opp inn i 2026.

Det er ikkje registrert alvorlege hendingar innan informasjonssikkerheit i 2025, men vi er stadig utsette for angrep i mange variantar. Vi har hatt døme på korte nedetider grunna DDOS-angrep. Rundt halvparten av innkomande e-postar blir blokkerte av tryggleikssystema våre.

For å styrkje den operative tryggleiken ved lokasjonane våre har vi etablert funksjonen bygg- og tryggleiksansvarleg. Innehavarar av funksjonen har gjennomført kompetansehevande kurs, noko som har bidrege til systematisk oppfølging av det daglege tryggleiksarbeidet. Låggradert kommunikasjonsmiddel (video) er etablert i godkjende lokale fleire stader, og dette blir planlagt vidare utbygd framover.

## Fellesføringar frå regjeringa

### Redusere konsulentbruken

Konsulentkostnadene har samla sett auka med 29,6 millionar kroner samanlikna med 2024. Av dette gjeld om lag 24,7 millionar kroner auka kostnader til kjøp av konsulenttenester til drift og utvikling av IT-løysingar. Sjølv om vi har styrkt intern kapasitet på digitaliseringsområdet, er det framleis behov for konsulentbistand for å vedlikehalde og utvikle den omfattande datainfrastrukturen vår. Mellom anna fordi ei oppbygging av interne kapasitetar tilsvarande konsulentbruken på området vil krevje mangedobling av talet på interne ressursar. Denne kompetansen er svært ettertrakta, og tilgangen på spisskompetanse er vanskeleg å få tak i i marknaden.

Det er i hovudsak tre grunnar til at vi bruker konsulenttenester: mangel på intern kapasitet, mangel på intern kompetanse og tilfelle der det er formålstenleg å få ei tredjepartsvurdering. Vi arbeider for å redusere bruken av eksterne konsulentar ved å bruke interne ressursar og kompetanse der det er mogleg og formålstenleg. Mellom anna har vi tidlegare styrkt intern kapasitet innan samfunnsøkonomisk analyse, og vi bruker interne ressursar til interne analysar, nautiske vurderingar, utvikling av digitale tenester m.m. Det er likevel ikkje alle område det er formålstenleg eller mogleg med ei intern kapasitetsoppbygging. Mellom anna har vi valt å nytte ekstern leverandør til gjennomføring av internrevisjonar.

Det er brukt 30 000 kroner til kjøp av konsulenttenester i samband med dronofilming. Desse kostnadene blir førte på konto *konsulenttenester til kommunikasjonsrådgivning, design mm.* Vi kjøper ikkje tenester frå PR-byrå.

Vi kjøper konsulenttenester frå andre statlege leverandørar. Kjøpet frå denne gruppa auka frå fire millionar kroner i 2024 til 7,4 millionar kroner, sjå note 5 i del 6. Mykje av auken skuldast kostnader

til Statsbygg i samband med konseptvalnotatet knytt til etablering av test- og treningscenter mot akutt forureining.

Kostnader til kjøp av konsulenttenester utgjør åtte prosent av dei samla kostnadene i kontogruppe 67 *Kjøp av konsulenttenester og andre fremmede tenester*. Kontogruppa er på om lag 736,9 millionar kroner i 2025. Dei største kostnadspostane i kontogruppa gjeld entreprisar knytte til utbyggingsporteføljen vår og statleg slepeberedskap. Vi bruker entreprisar til større prosjekt eller spesialoppgåver, og konsulentar blir brukte til faglege vurderingar i prosjektutgreiing, planlegging og gjennomføring av utbyggingsporteføljen vår. Frå og med 2026 skal kostnadene til den statlege slepeberedskapen som Kystvakta tek hand om, dekkjast av Forsvaret som følgje av rammeoverføring.

Tabell: Kostnader til konsulenttenester fordelt på artskodar (tal etter periodiseringsprinsippet)

	2023	2024	2025
670 Konsulenttenester innan økonomi, revisjon og juss	6 574 825	12 482 455	6 960 119
<i>av dette konsulenttenester innan økonomi og revisjon</i>	20 512	464 749	2 713 645
<i>av dette konsulenttenester innan juss – juridisk bistand</i>	6 554 313	12 017 707	4 246 474
671 Konsulenttenester til utvikling av programvare, IKT-løysingar mv.	9 125 135	14 003 280	24 872 490
672 Konsulenttenester til organisasjonsutvikling, kommunikasjonsrådgiving mv.	1 250 068	409 361	40 538
<i>av dette konsulenttenester til organisasjonsutvikling m.m.</i>	889 357	224 493	37 538
<i>av dette konsulenttenester til rekruttering mv.</i>	8 675	-	-
<i>av dette konsulenttenester til kommunikasjonsrådgiving, design m.m.</i>	352 036	184 868	3 000
673 Andre konsulenttenester	26 134 691	13 458 283	24 318 240
107 Immaterielle egedelar under utføring	66 112 629	76 336 202	90 109 409
<b>SUM</b>	<b>109 197 348</b>	<b>116 689 582</b>	<b>146 300 796</b>

## Systematisk og heilskapleg arbeid for å redusere klimagassutslepp, naturfotavtrykk og energibruk

Sjå omtale i del 3, kap. 3. Bidra til oppfyljing av Noregs klima- og miljømål.

## Positiv utvikling i talet på tilsetjingar av personar med funksjonsnedsetjing og/eller fråvær frå arbeid, utdanning eller opplæring

Sjå omtale i del 4, Personalpolitikk og likestilling.

## Personalpolitikk og likestilling

### Helse, miljø og tryggleik (HMS)

Gjennom året har vi følgd opp HMS-arbeidet i tråd med gjeldande lovkrav og interne styringssystem, og fleire tiltak er gjennomførte med vekt på å førebyggje skadar, redusere risiko, fremje helsefaktorar og forbetre arbeidsmiljøet. HMS-organiseringa fungerer godt, med aktive HMS-utval og ei etablert verneorganisasjon som består av eit hovudverneombod og 47 verneombod.

Det blei registrert 276 HMS-avvik i 2025, og 222 av desse er lukka før årsskiftet. Operativt tilsette registrerer flest hendingar; desse er i hovudsak knytte til arbeidstidsføresegner og operative arbeidsprosessar.

Sjukefråværet var på 4,28 %, ein nedgang frå 2024 på 0,37 % og godt innanfor måлтаlet vårt på 4,7 %. Sjukefråværet ligg under det som er rapportert nasjonalt. Tal frå NAV viser ein sjukefråværsprosent på landsbasis på 6,57 % for 2025, og også dette er ein nedgang frå 2024 med 6,8 % ([www.nav.no](http://www.nav.no)).

Vi har jobba aktivt med digitalisering innan HMS-området, til dømes ved å ta i bruk fleire funksjonalitetar/modular innan HMS i kvalitetssystemet. Mellom anna er det utvikla digitale skjema for vernerundar og kartleggingar innan HMS-området.

Det er òg gjennomført revisjon av fleire sentrale HMS-prosedyrar, og gjennomført ulike HMS-relaterte opplæringsaktivitetar for å auke kompetansen både hos tilsette, vernetenesta og leiarar.

Arbeidsplasskonseptet er innført ved fleire av kontorlokasjonane våre. Målet er å redusere omfanget av kontorareal i tråd med statlege krav. I Arendal flytta tilsette inn i nye lokale i starten av året, og Ålesund starta med innføring i slutten av 2025. Dei neste åra vil kontorlokasjonar i Horten og Haugesund stå for tur.

Prioriterte HMS-aktivitetar for 2026 omfattar mellom anna kartlegging av risikofaktorar og forsvarlegheitsvurdering av arbeidstid, samt forbetring av datakvalitet og avvikshandtering.

### Overtid

Kystverket har ein forholdsvis stor del av lønnskostnadene i form av overtid, med samla overtidskompensasjon på 129 millionar kroner i 2025. Verksemdsområdet lostenesta er klart den største brukaren av overtid, fordi etterspurnaden etter lostenester er høg gjennom sommarhalvåret. Sjølv om det blir prøvd å samle tilgjengeleg arbeidstid innan periodar med høg etterspurnad, er kapasiteten i form av normalarbeidstid likevel for låg til å dekkje etterspurnaden i denne

perioden. For den operative delen av lostenesta utgjorde den samla delen av overtidskostnad nær 89 millionar kroner. Med den aktivitetsfordelinga vi har i etterspurnaden etter lostenester gjennom året, må det tilførast fleire faste årsverk for å redusere overtidsbruken, eller ein må redusere innslagspunktet for losplikt dersom ein skal få betre samvariasjon mellom kapasitet og etterspurnad. Det blir no arbeidd med å svare ut korleis ein kan innrette den operative delen av lostenesta og nytte eksisterande kapasitet for å redusere den samla overtidsbelastninga.

Reiardrifta til Kystverket og ressursane for landbasert vedlikehaldsarbeid har òg høg intensitet i sommarmånadene. Pågåande operasjonar/vedlikehaldsoppdrag og vêrpåverknad medfører noko bruk av overtid for å sikre kontinuitet i vedlikehaldsoppdraga.

Temaet overtid er jamleg diskusjonstema i leiarmøte, og det har blitt vektlagt målsetjingar for nivået på uønskt omfang av overtid – både for å etterkome krav i lov- og avtaleverk og for å ta vare på den enkelte medarbeidaren.

## Mangfald og likestilling

Kystverket som arbeidsgjevar skal motverke diskriminering på alle område og til ei kvar tid arbeide for å sikre mangfald og eigenarten til den enkelte. Som statleg etat skal vi òg arbeide for at samansetjinga av dei tilsette speglar mangfaldet i befolkninga. Vi har ein handlingsplan for likestilling og mangfald i tråd med føresegnene i likestillings- og diskrimineringslova. Planen inneheld tiltak innan rekruttering, kompetanseutvikling, arbeidsmiljø og kommunikasjon.

Når vi rekrutterer, har vi i fleire år kalla inn minst éin søkjar med innvandrarbakgrunn, nedsett funksjonsevne eller hol i CV-en til intervju, føreset at søkjaren er kvalifisert for stillinga.

Tabell: Oversikt over kjønnsbalanse per stillingsgruppe 2025

Lønsoversikt 2025	År	Kjønnsbalanse i tal og prosent			Kvinner si løn av menn si	Deltid %		Midlertidig ansatte %		Foreldrepermisjon %		Sykefravær %	
		K (%)	M (%)	Tal totalt		M	K	M	K	M	K	M	K
I alt i verksemda	2025	19	81	981	77,99	1,12	1,12	6,07	2,33	1,22	1,00	3,24	1,02
	2024	19	81	975	77,13	0,31	1,23	3,40	1,75	0,87	1,05	3,52	1,13
1 Leiar	2025	33	67	9	83,66	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15	0,42
	2024	33	67	9	79,20	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,15	0,00
2 Mellomleiarar	2025	16	84	32	94,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08	0,00	0,71	5,31
	2024	16	84	32	86,56	0,00	0,00	0,00	0,00	2,71	0,00	2,27	0,35
3 Rådgjevarar	2025	48	52	230	92,40	0,00	1,30	0,85	0,85	2,26	7,63	2,67	4,60
	2024	48	52	227	92,27	0,44	0,88	0,00	0,44	0,62	4,15	1,38	2,58
4 Administrative stillingar	2025	82	18	28	120,09	0,00	17,86	26,67	11,11	0,00	0,00	1,41	4,13
	2024	90	10	29	124,09	0,00	20,69	8,57	8,57	0,00	0,00	0,45	5,11
5 Ingeniørar	2025	15	85	122	95,04	0,00	0,00	0,00	0,00	3,43	0,00	3,82	5,30
	2024	14	86	120	95,01	0,00	0,00	0,00	0,00	1,94	0,98	2,34	0,77
6 Statsloser	2025	2	98	300	77,58	0,00	0,00	0,00	0,00	0,75	28,55	3,40	8,20
	2024	2	98	293	73,40	0,00	0,00	0,00	0,00	0,43	0,00	4,54	0,04
7 Losformidlarar	2025	29	71	31	94,11	0,00	0,00	17,5	5,00	2,56	0,00	5,42	5,35
	2024	25	75	32	97,65	0,00	0,00	14,63	7,32	0,87	0,00	4,93	1,91
8 Trafikkleiarar	2025	7	93	69	90,93	0,00	0,00	1,43	0,00	1,33	0,00	3,68	0,92

Årsmelding 2025

		Kjønnsbalanse i tal og prosent				Deltid %		Midlertidig ansatte %		Foreldrepermisjon %		Sykefravær %	
Lønsoversikt 2025	År	K (%)	M (%)	Tal total t	Kvinner si løn av menn si	M	K	M	K	M	K	M	K
	2024	7	93	70	101,35	0,00	0,00	1,41	0,00	2,85	0,00	3,90	0,49
9 Skipsførarar	2025	0	100	11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,61	0,00
	2024	0	100	11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	4,58	0,00
10 Dekksoffiserar	2025	5	95	20	118,06	0,00	0,00	8,70	4,35	3,77	0,00	10,90	0,00
	2024	5	95	19	110,09	0,00	0,00	13,64	0,00	0,00	0,00	4,11	0,00
11 Maskinistar	2025	5	95	20	88,09	0,00	0,00	9,09	0,00	0,00	0,00	5,45	0,00
	2024	6	94	18	78,12	0,00	0,00	21,74	0,00	2,21	0,00	7,71	0,00
12 Fagarbeidar fartøy	2025	7	93	42	102,23	0,00	0,00	34,25	8,70	2,17	0,00	6,97	17,04
	2024	10	90	40	103,5	0,00	0,00	24,14	6,90	0,09	0,00	8,64	1,77
13 Fagarbeidar vedlikehaldslag	2025	0	100	48	0,00	0,00	0,00	12,73	0,00	0,00	0,00	6,29	0,00
	2024	0	100	44	0,00	0,00	0,00	4,26	2,13	0,00	0,00	4,33	0,00
14 Andre operative stillingar	2025	100	0	5	100,00	0,00	60,00	33,33	42,86	0,00	0,00	0,00	16,55
	2024	100	0	5	100,00	0,00	0,80	8,33	50,00	0,00	0,00	0,00	16,71
15 Teknikarstillingar	2025	0	100	13	0,00	84,62	0,00	0,00	0,00	12,03	0,00	8,33	0,00
	2024	0	100	4	0,00	50,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	5,76	0,00
16 Statslosaspirantar	2025	0	100	1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	2024	5	95	22	99,53	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00

Lønsberekning:

Alle vederlag er med, både fast og variabel løn, i tråd med aktivitets- og utgreiingsplikta. Fast tilsette, mellombels tilsette og vikarar som jobba heiltid og hadde lønsutbetaling gjennom heile året, er tekne med i berekninga av gjennomsnittsløn.

Gruppering:

- 1: 9114 Kystdirektør, 1061 Assisterande kystdirektør, 1060 Avdelingsdirektør
- 2: 1211 Seksjonssjef, 1407 Avdelingsleiar, 1113 Prosjektleiar NB! Statistikken tel berre dei som er tilsette i mellomleiarstillingar. Tilsette med leiartitlar i stillingskoden sin, men som ikkje er tilsette i leiarstillingar, blir rekna inn i gruppa for ingeniørar og rådgjevarar
- 3: 1220 Spesialrådgjevar, 1364 Seniorrådgjevar, 1407 Avdelingsleiar
- 4: Administrative stillingar 1065 Konsulent, 1408 førstekonsulent, 1363 Seniorkonsulent
- 5: 1083 Ingeniør, 1085 Avdelingsingeniør, 1087 Overingeniør, 1088 Sjefingeniør, 1113 Prosjektleiar, 1181 Senioringeniør
- 7: Losformidlarar, 0110 Losformidlarar, 1119 Formann/Bas
- 12: Fagarbeidar fartøy, 1203 Fagarbeidar med fagbrev
- 13: Fagarbeidar vedlikehaldslag, 1203 Fagarbeidar med fagbrev
- 14: Andre operative stillingar, 1117 Fagarbeidar, 1129, Renhaldsbetjent, 1130 Renhaldar
- 15: Teknikarstillingar, 0676 Inspektør, 1091 Teknikar, 1118 Arbeidsleiar, 1136 Driftsteknikar

## Utvikling i talet på tilsette

Det er 981 faste tilsette i Kystverket per 31.12.2025, dette utgjør 999 utførte årsverk. Av dette er 19 prosent kvinner og 81 prosent menn, som er på nivå med tidlegare år.

Dei siste tre åra, sidan 2023, har talet på faste tilsette vore stabilt. Sidan 2022 har talet på faste tilsette auka med 38 (4,1 %).

I 2025 har verksemdsområda transport, hamn og farleid (THF) redusert talet på faste tilsette med ti, og lostenesta har redusert talet på faste tilsette med tolv. Kystdirektøren sine stabar og fellestenester (KDIR) auka med 19 faste stillingar. Dette skuldast intern omorganisering gjeldande frå 01.01.2025, der den tidlegare avdelinga for transport, plan og mobilitet i verksemdsområdet THF blei etablert som ny eining i KDIR med namnet eininga for utgreiing og analyse med 20 faste tilsette.

Når det gjeld stillingsgrupper, har gruppa kontortilsette auka med 2,5 faste stillingar i 2025, og det er gruppa seniorrådgjevarar som aukar mest med tolv faste stillingar. Sidan 2022 har stillingsgruppa kontortilsette auka med 34,5 faste stillingar (10 %), og her er det seniorrådgjevarane som aukar mest med 31,5 (20 %). I stillingsgruppa operativt tilsette er det ein reduksjon på sju faste stillingar, og det er gruppa statslos som har størst reduksjon med 14 faste stillingar i løpet av 2025.

### *Tilrettelegging for ny aktivitet frå 2026*

Kystverket skal overta Kystradio Teknisk senter frå Telenor lokalisert ved HRS på Sola frå 1. januar 2026. Dette er ei eiga avdeling med ein avdelingsleiar og fire tilsette. Det går fram av oppdraget frå NFD at avdelinga framleis skal vere lokalisert på Sola. Kystverket har forhandla innplassering av Kystradioen med tillitsvalde i Kystverket, og Kystradio blir oppretta som ny avdeling under verksemdsområdet for Navigasjonsteknologi og maritime tenester frå 1. januar 2026.

Avtalen ASA 4110 Oljevern mellom KS og arbeidstakarorganisasjonane om godtgjering av innsatsstyrkane blei sagt opp med verknad frå 1. august. Juridiske vurderingar viser at organiseringa der innsatsstyrkar er tilsette i kommunane ikkje er i tråd med krava i arbeidsmiljølova. For å sikre staten sin beredskap mot større akutte forureiningshendingar vil Kystverket frå 1. januar 2026 tilby deltidsstillingar til om lag 150 innsatsstyrkar og 13 tilsynsmenn. Dette inneber at beredskapsressursane blir knytte tettare til Kystverket og får ei organisering som er i samsvar med gjeldande regelverk.

## Vurdering av framtidsutsikter (del 5)

Som i tidlegare år er både samtida og framtida prega av store samfunnsomfattande utfordringar og betydeleg uvisse på fleire område. Verda står midt i geopolitiske spenningar, der særleg krigen i Ukraina pregar tryggleiksiletet i Europa og i Noreg. Situasjonen vil framleis vere uforutsigbar, med uklare skilje mellom fred, krise og krig. Vi må forhalde oss til hybride truslar, opprusting og nærleik til Russland sine militære kapasitetar. Manipulering av navigasjonssystem og digitale angrep på hamner er aktuelle hybride truslar mot kyst- og havområda våre. Slike truslar vil utfordre både sjø- og forsyningstryggleiken. Det nordeuropeiske forsvars- og tryggleikssamarbeidet er viktig, men vi ser auka orientering mot europeisk samarbeid og at Europa sjølv må styrkje dei militære kapasitetane sine for å vareta suverenitet. Svensk og finsk NATO-medlemskap kan gi nye behov, mellom anna for Noreg som mogleg transitland. Internasjonalt samarbeid vil vere viktig for å handtere den usikre geopolitiske situasjonen, og nasjonalt vil samvirke i totalforsvaret stå høgt på agendaen.

Klimaendringane gjer seg gjeldande, og verda opplever nye temperaturrekordar kvart år. Auka havnivå, fleire ekstreme vêrhendingar og endra straum- og bølgeomønster har alle potensial til å påverke Kystverket si evne til å leggje til rette for trygg, effektiv og miljøvennleg sjøtransport.

Verda står òg overfor ei naturkrise der økosystem både på land og til havs blir påverka av menneskeleg aktivitet og klimaendringar. Naturvern vil få auka betydning i tråd med FNs naturavtale. Presset på sjøareala vil auke, med potensial for konflikhtar mellom sjøtransport, havbruk, energiutbygging og natur. Krav om naturvern ved utbygging av infrastruktur kan påverke Kystverket sitt handlingsrom og kostnadsbilete, og det vil vere etterspurnad etter løysingar som unngår eller reduserer konflikhtar. Naturkrise kan òg sjåast i samheng med energitilgangen i Noreg. Tilgang på rein energi er ein føresetnad for at sjøtransporten skal kunne bidra i den grønne omstillinga. Moglege nye satsingar i havrommet, som til dømes flytande havvind eller mineralutvinning, kan gi auka kamp om havareala og dermed nye utfordringar knytte til å vareta tryggleik og effektiv transport i havområda våre. Dei siste åra har òg vist ei akselerert teknologisk utvikling innan kunstig intelligens, særleg gjennom tilgjengeleggjing av store språkmodellar som framleis har eit utforska potensial i statsforvaltninga.

Fleire av desse utviklingstrekk har potensial til å vere kostnadsdrivande for Kystverket. Krav om reduksjon av klimagassutslepp og vern av natur, samt auka slitasje på infrastruktur som følgje av venta klimaendringar, er begge kostnadsdrivarar for Kystverket si verksemd. Saman med dei siste åra sin prisauke på viktige innsatsfaktorar som betong, stål og drivstoff, kan det samla kostnadsnivået påverke evna vår til å løyse samfunnsoppdraget.

Det er òg grunn til å vurdere korleis tryggleikspolitikken og satsinga på Forsvaret kan påverke Kystverket. Noreg skal styrkje forsvarsevna si og bruke meir av fellesskapen sine ressursar på tryggleik, forsvar og beredskap enn tidlegare. Samstundes vil rolla vår i totalforsvaret bli meir vektlagd. Dette kan innebere at vi må kunne vareta ressursar og infrastruktur som er sentrale for å halde oppe funksjonar både sivilt og militært, inkludert å levere maritim overvaking som gir andre aktørar god informasjon om farvatnet. Redundans i tenestene våre er viktig for samfunnet – i fred, krise og krig.

Samla sett meiner vi at det er tre overordna område som blir viktige for at vi skal lykkast med samfunnsoppdraget både på kort og lengre sikt. For det første vil samarbeid og samordning bli stadig viktigare, sidan utfordringane som ligg framfor oss i stor grad er sektorovergripande og rører heile samfunnet. Det inneber sterkare koplingar mellom Kystverket og andre samfunnsaktørar, og kan krevje større grad av koordinering og kunnskapsdeling mellom Kystverket, andre offentlege verksemdar og privat næringsliv.

For det andre vil evna til å gjere gode prioriteringar vere avgjerande i ei tid prega av økonomisk uvisse og framskrivingar som viser redusert handlingsrom i statsfinansane. For å gjere riktige prioriteringar må vi kontinuerleg vidareutvikle kunnskapen om eigne verkemiddel. Vi må ha god kunnskap om effektane av verkemidla våre, slik at vi kan velje dei kombinasjonane av tiltak som samla sett bidreg til å nå måla våre. Utnytting av ny teknologi kan vere eit viktig verkemiddel for å lykkast.

For det tredje står vi overfor ressursutfordringar og auka konkurranse om arbeidskraft. På lang sikt veit vi at delen av befolkninga i arbeidsfør alder vil gå ned. Dette vil i seg sjølv gjere det utfordrande å rekruttere rett kompetanse, og på kort sikt blir utfordringane forsterka av press i den maritime sektoren.

Saman med resten av samfunnet går Kystverket inn i ei tid prega av uvisse, med fleire forhold som kan påverke oppgåvene våre og evna til å løyse dei. Samstundes vil god samordning med offentlege og private aktørar, eit solid kunnskapsgrunnlag og medvit om å halde på og rekruttere relevant kompetanse, gjere oss godt rusta til å navigere i ei tid med meir krevjande rammevilkår.

# Årsrekneskap (del 6)

## Leiingskommentarar til årsrekneskapen

### Formål

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining. Staten ligg under Nærings- og fiskeridepartementet.

Kystverket arbeider for effektiv og sikker sjøtransport ved å vareta transportnæringa sitt behov for tilgjengelege og effektive hamner. Oppgåvene er å drive førebyggjande sjøsikkerheitsarbeid, redusere skadeverknadene ved akutt forureining og bidra til ei berekraftig utvikling av kystsona. Staten skal òg bidra til å redusere klimagassutslepp og tap av naturmangfald.

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

### Stadfesting

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

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

### Vurdering av vesentlige forhold etter kontantprinsippet

Samla bokførte utgifter på Kystverket sitt utgiftskapittel 916 i 2025 er 3,4 milliardar kroner. Det er i tillegg bokført 0,8 millionar kroner på Utanriksdepartementet sitt utgiftskapittel 0118, 2 millionar kroner på Miljødirektoratet sitt utgiftskapittel 1420 og 371,6 millionar kroner på kapittel 1633 Nettoføringordningen for meirverdiavgift.

Avsetjingar i svalbardrekneskapen på utgiftskapittel 8450 er 4,7 millionar kroner.

Den samla mindreutgifta på kapittel 916 er 1,8 milliardar kroner etter at det er teke omsyn til meirinntektsfullmakta på kapittel 3916.

Mindreutgifta på driftsutgifter post 01 er 59,3 millionar kroner. Etter omdisponering frå post 45 (36,1 millionar kroner) er den korrigerde mindreutgifta på posten 23,1 millionar kroner. Mindreutgifta på post 21 er 64,9 millionar kroner. Post 21 er hendingbasert, og løyvinga er ei generell løyving til mindre aksjonar mot akutt forureining eller for å redusere risiko for akutt forureining. Mindreutgifta på post 22 er 16 millionar kroner før omdisponeringa frå post 46 og 19,7 millionar kroner etter omdisponeringa.

Mindreutgifta på post 30 på 1,25 milliardar kroner skuldast mellom anna forseinkingar i gjennomføringa av utbyggingsporteføljen. Om lag 674 millionar kroner er knytte til farleidsprosjekt – i hovudsak prosjekt Bognes–Tjeldsund–Harstad med innseglingar, innsegling Borg havn, Bergen–Sognesjøen og merking i Vestergapet og Ullerøysundet. Det er òg forseinkingar i prosjekta Kjøllefjord fiskerihavn, Mehamn fiskerihavn, Husøy fiskerihavn og i utbetaling av forskotteringsavtale med Gamvik fiskerihavn. Prosjektet Stad skipstunnel har ei mindreutgift på 216,7 millionar kroner, medan

mindreutgifta knytt til planlegging av test- og treningssenter mot akutt forureining i Lofoten og Vesterålen er på om lag 42 millionar kroner.

Mindreutgifta innan store utstyrsanskaffingar og vedlikehald (post 45) er 70,9 millionar kroner etter omdisponering til post 01, som er gjennomført i tråd med løyvingsreglementet. Mindreutgifta gjeld i hovudsak investeringar i ny batteripakke til eitt av Kystverket sine fartøy, investeringar i utstyr innan beredskap mot akutt forureining samt kjøp av radarar.

Resten av mindreutgifta på kapittel 916 på 337,4 millionar kroner gjeld tilskotsordningar og skuldast utbetalingstakta i ordningane. Dette gjeld særleg post 71, der prosjekta som får tilsagn er både eitt- og toårige, slik at utbetalingane ikkje følgjer kalenderåret.

Rapportert mellomvêrande med statskassa utgjer –104,3 millionar kroner per 31.12.2025. Storleiken på mellomvêrande skuldast i hovudsak skulda skattetrekk og avsett pensjonspremie til SPK. Note 7A og 7B viser kva eigedelar og kva gjeld som er del av mellomvêrande med statskassa.

Det er utbetalt 280,1 millionar kroner til investeringar i immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel i 2025. Dei største investeringane gjeld batterioppgradering, arbeidsbåtar, nye kranar og reservedelar til Kystverket sine fartøy, radarfornyngar, beredskapsutstyr til Kystverket sine og Kystvakta sine fartøy, NAIS, utvikling av digitale tenester og system i BarentsWatch samt dataplattform og datatenester i staben for digitalisering og innovasjon.

Forvaltning og utbetaling av tilskot skjer i samsvar med eige regelverk fastsett av departementet. I 2025 betalte Kystverket ut totalt 120,6 millionar kroner i tilskot på post 60 og 71 til 16 ulike mottakarar.

### **Vurdering av vesentlege forhold etter periodiseringsprinsippet**

Rekneskapen for 2025 viser ein auke i inntekter frå gebyr (losavgift, tryggleiksvgift og årsavgift) på 112,7 millionar kroner frå 2024. Høgare gebyrinntekter kjem av auka inntekter frå los- og tryggleiksvgifter. Samla inntekter frå gebyr i 2025 er 1,25 milliardar kroner.

Tilskotsforvaltning er presentert etter periodiseringsprinsippet, og netto forplikting ved utgangen av året er 358,6 millionar kroner, jf. note 9.

Lønnskostnadene har auka med 12,2 millionar kroner frå i fjor. Auken kjem i hovudsak av fast løn, inkludert tilhøyrande feriepengar og arbeidsgjevaravgift, avtalefesta tillegg i særavtalar og overtid. Pensjonskostnadene er 31 millionar kroner lågare enn i fjor.

Andre driftskostnader er 243 millionar kroner lågare enn i fjor og utgjer totalt 1,7 milliardar kroner.

Kostnader til leige av tilbringartenesta utgjer 346 millionar kroner, som er 7,5 millionar kroner høgare enn i 2024. Leige av maskiner, inventar og liknande utgjer til saman 75,9 millionar kroner, ein nedgang på 7,1 millionar kroner frå i fjor.

Kjøp av verktøy, inventar, utstyr og anna driftsmateriell som ikkje skal balanseførast, utgjer totalt 114,4 millionar kroner – ein nedgang på 24,1 millionar kroner frå i fjor.

Kjøp av konsulenttenester og andre framande tenester utgjer til saman 737 millionar kroner og har gått ned med 255 millionar kroner frå året før. Nedgangen er i hovudsak knytt til farvass- og hamnetiltak. Avtalen med Kystvakten om slepeberedskap utgjer 272,2 millionar kroner i 2025.

Reisekostnader utgjer 111,7 millionar kroner, ein auke på 7 millionar kroner frå i fjor.

Behaldninga av varer og driftsmateriell har auka med 33,5 millionar kroner frå 2024, medan uteståande hos kundar utgjer 128,4 millionar kroner – ein auke på 7,6 millionar kroner frå i fjor.

**Tilleggsopplysningar**

Riksrevisjonen er ekstern revisor og stadfestar årsrekneskapen for Kystverket.

Årsrekneskapen er ikkje ferdig revidert per dags dato. Revisjonsberetninga blir publisert på nettsida til Kystverket samtidig med årsrapporten for 2025.

Ålesund, 15. mars 2026



Einar Vik Arset  
kystdirektør

For heile årsrekneskapen gå til: [Årsrekneskap \(del 6\)](#)