



KYSTVERKET



KYSTVERKETS HANDLINGSPROGRAM

2018 – 2029

INNHOOLD

1. Forord	4
2. Om Kystverket	6
2.1 Kystverkets mål	6
2.2 Kystverkets organisering	8
3 Strategier og føringer	10
3.1 Kystverkets strategier	12
3.2 Framkommelighet	14
3.3 Transportsikkerhet	15
3.4 Klima og miljø	16
3.5 Beredskap mot akutt forurensning	17
4 Økonomiske rammer	18
4.1 Nasjonal transportplan	20
4.2 Beredskap og brukerfinansierte maritime tjenester	24
4.3 Kystverkets totale økonomiske rammer	25
5 Prioriteringer og tiltak	26
5.1 Framkommelighet	27
5.2 Transportsikkerhet	28
5.3 Klima og miljø	30
5.4 Beredskap	30
5.5 Investeringer	32



.....
Forsidefoto: Marianne Henriksen / Kystverket
Foto side 2-3: Kystverket
.....

A light blue, stylized map of Norway is positioned on the right side of the page, extending from the top right towards the bottom left. It shows the main landmass and several islands.

FORORD

KYSTVERKET TAR ANSVAR FOR SJØVEGEN



Dette handlingsprogrammet er en konkretisering av Kystverkets planer for 2018-2029. Grunnlaget for planene er tiltak omtalt i Meld.St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018 – 2029 og i Meld.St. 35 (2015-2016) På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning.

Samferdselsdepartementet har gitt retningslinjer for utarbeidelse av handlingsprogrammet. På bakgrunn av disse har vi utarbeidet konkrete investeringsplaner med årlige budsjetter for første seksårsperiode 2018 – 2023, mens siste seksårsperiode 2024 – 2029 presenteres samlet. Prioriteringer og tiltak følger Kystverkets målstruktur, og er knyttet til hovedmålene Framkommelighet, Transportsikkerhet, Klima og miljø og Beredskap mot akutt forurensning.

Jeg vil understreke at selv om et tiltak er oppført i handlingsprogrammet, så er gjennomføringen uansett avhengig av de årlige budsjettene som Stortinget vedtar. En viktig satsing i handlingsprogrammet er at vi skal fjerne hele vedlikeholds- etterslepet på navigasjonsinnretninger i første seksårsperiode. Dette betyr at vi blant annet skal bytte ut gamle lys og merker med mer moderne og miljømessige løsninger med lengre levetid og lavere vedlikeholdsbehov.

Vi ønsker å stimulere til mer sjøtransport, siden sjøtransport er den transportformen som gir lavest kostnader for samfunnet. Derfor styrkes tilskuddsordningen for overføring av gods i det nye handlingsprogrammet. Det foreslås også å etablere en ny tilskuddsordning for investering i utvikling av mer effektive og miljøvennlige havner.

Det er verdt å merke seg at ansvaret for fiskerihavner overføres fra Kystverket til regionalt folkevalgt nivå i 2020. Alle prosjekter som er satt i gang før den tid vil slutføres av Kystverket.

På sjøsikkerhetsområdet utvider vi tjenesteområdet til trafikkentralene våre, og vi bygger ut den maritime trafikkovervåkningen rundt Svalbard gjennom landbaserte AIS-stasjoner.

Vi planlegger bygging av to nye og miljøvennlige multifunksjonsfartøy, og dermed slutføre fornyelsesprogrammet som startet i 2012 med OV Utvær.

Av spennende enkeltprosjekter vil jeg trekke fram Stad skipstunnel. Dette blir et spektakulært prosjekt, men først og fremst er det et sjøsikkerhetsprosjekt som vil redusere ulykkesrisikoen og forbedre seilingsforholdene og regulariteten langs kysten. Her har Kystverket gjort et grundig planarbeid i mange år!

Ålesund, 13.10.2017

Kirsti L. Slotsvik
Kirsti L. Slotsvik
kystdirektør



2. OM KYSTVERKET

*Kystverkets visjon er
å utvikle kysten og
havområdene til verdens
sikreste og reneste.*



Kystverket er en nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning, og jobber for en effektiv og sikker sjøtransport gjennom å ivareta transportnæringens behov for framkommelighet og effektive havner. Kystverket driver forebyggende arbeid og reduserer skadeeffektene ved akutt forurensning, og medvirker til en bærekraftig utvikling av kystsonen.

Kystverket er underlagt Samferdselsdepartementet. Om lag en tredjedel av Kystverkets virksomhet er finansiert av avgifter betalt av brukerne av etatens tjenester.

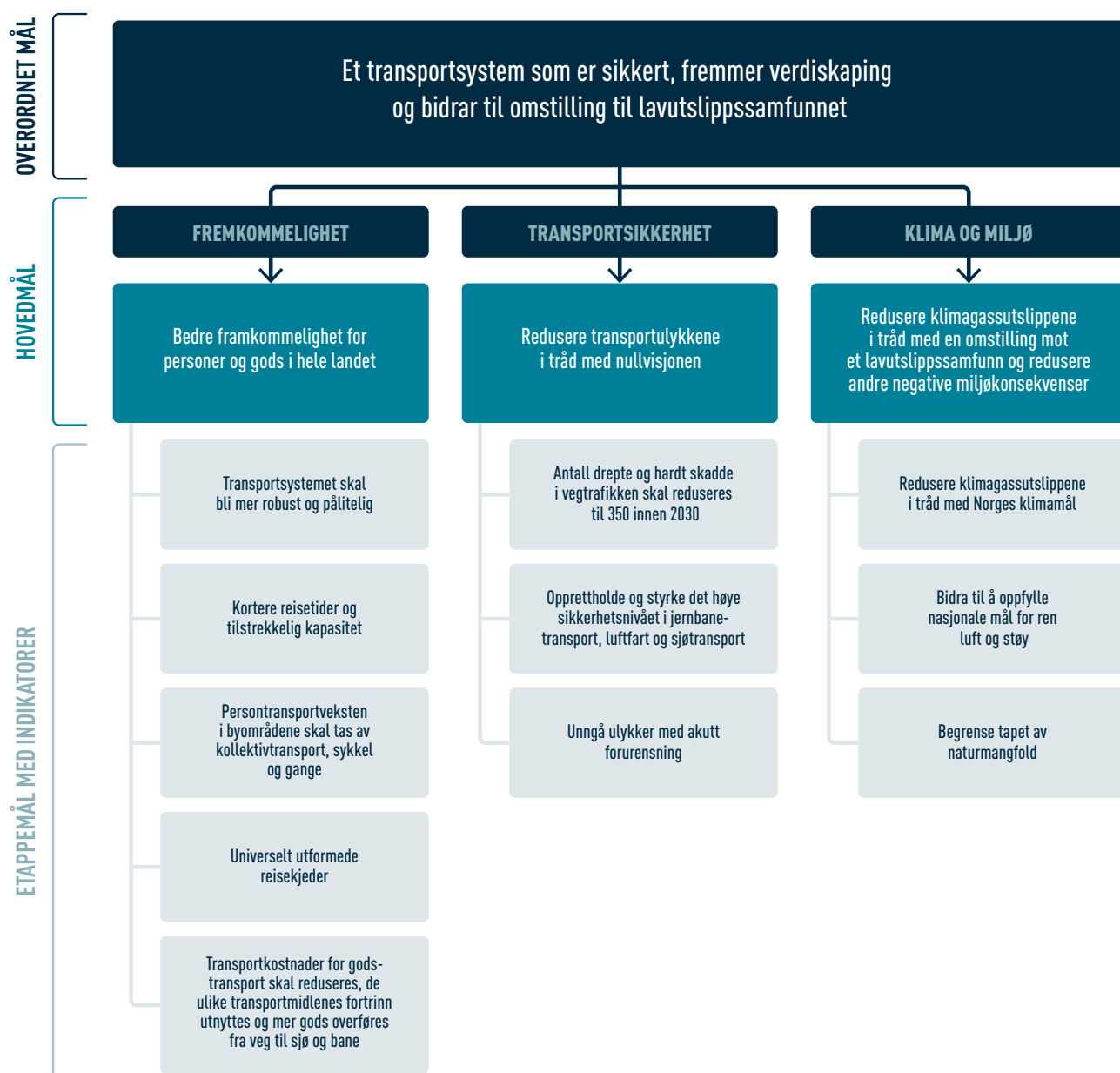
2.1 KYSTVERKETS MÅL

Det overordnede målet for den nasjonale transportpolitikken er et

transportsystem som er sikkert, fremmer verdiskaping og bidrar til omstilling til lavutslippssamfunnet. Målet for statlig beredskap mot akutt forurensning er å forhindre og begrense miljøskade ved akutt forurensning i norske havområder eller på norsk territorium.

Kystverket har fire hovedmål som støtter opp om de nasjonale målene:

FIGUR 1: Målstruktur i Nasjonal transportplan



Framkommelighet

Bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet.

Transportsikkerhet

Redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen.

Klima og miljø

Redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippss-

amfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser.

Beredskap mot akutt forurensning

Forhindre og begrense miljøskade ved akutt forurensning, eller fare for akutt forurensning.

Målene i Nasjonal transportplan

Tre av hovedmålene for Kystverket er gitt gjennom *Meld. St. 33 (2016-2017)*

Nasjonal transportplan 2018-2029.

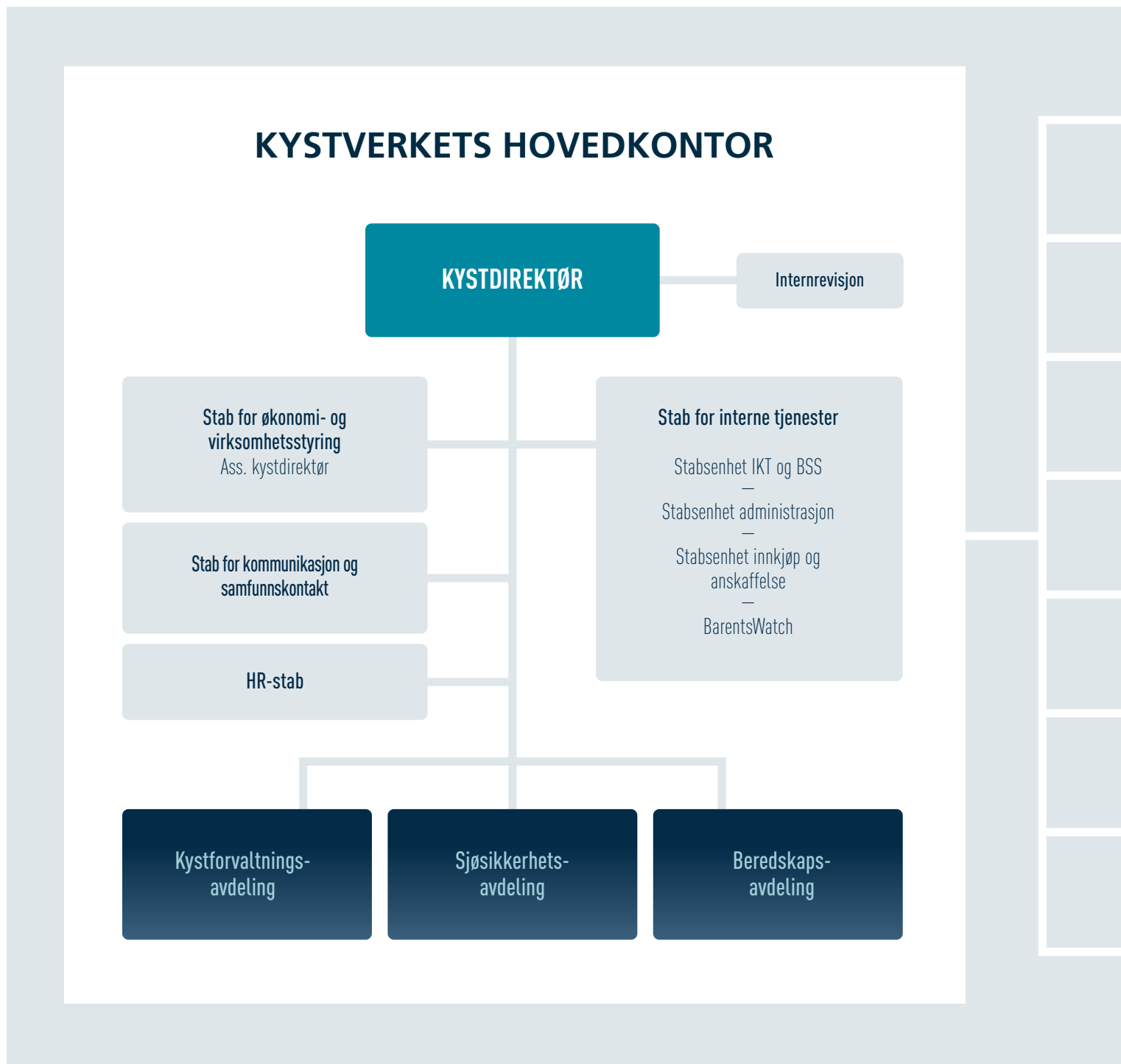
Nasjonal transportplan sine mål gjelder for hele transportsektoren. Figur 1 gir en oversikt over forholdet mellom det overordnede målet, hovedmål og etappemål for disse. I tillegg er det et sett med indikatorer tilhørende de ulike etappemålene. Indikatorene er nevnt under de ulike strategiene i kapittel 3.2-3.5.

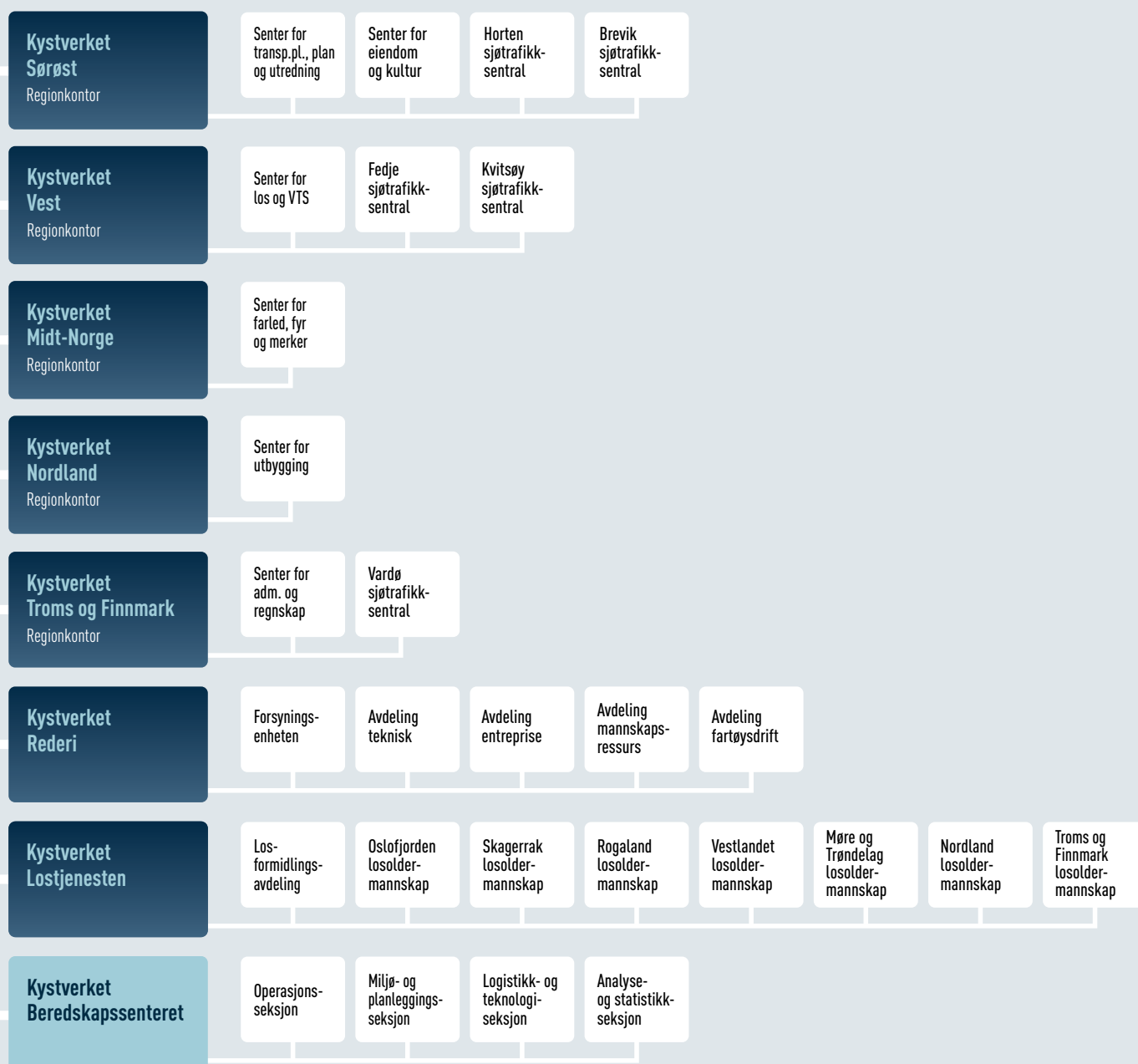
2.2 KYSTVERKET'S ORGANISERING

Kystverket ledes av kystdirektøren, og hovedkontoret er øverste styringsorgan i etaten. Regionene, Kystverket Rederi, Kystverket Lostjenesten og Kystverket Beredskapssenteret

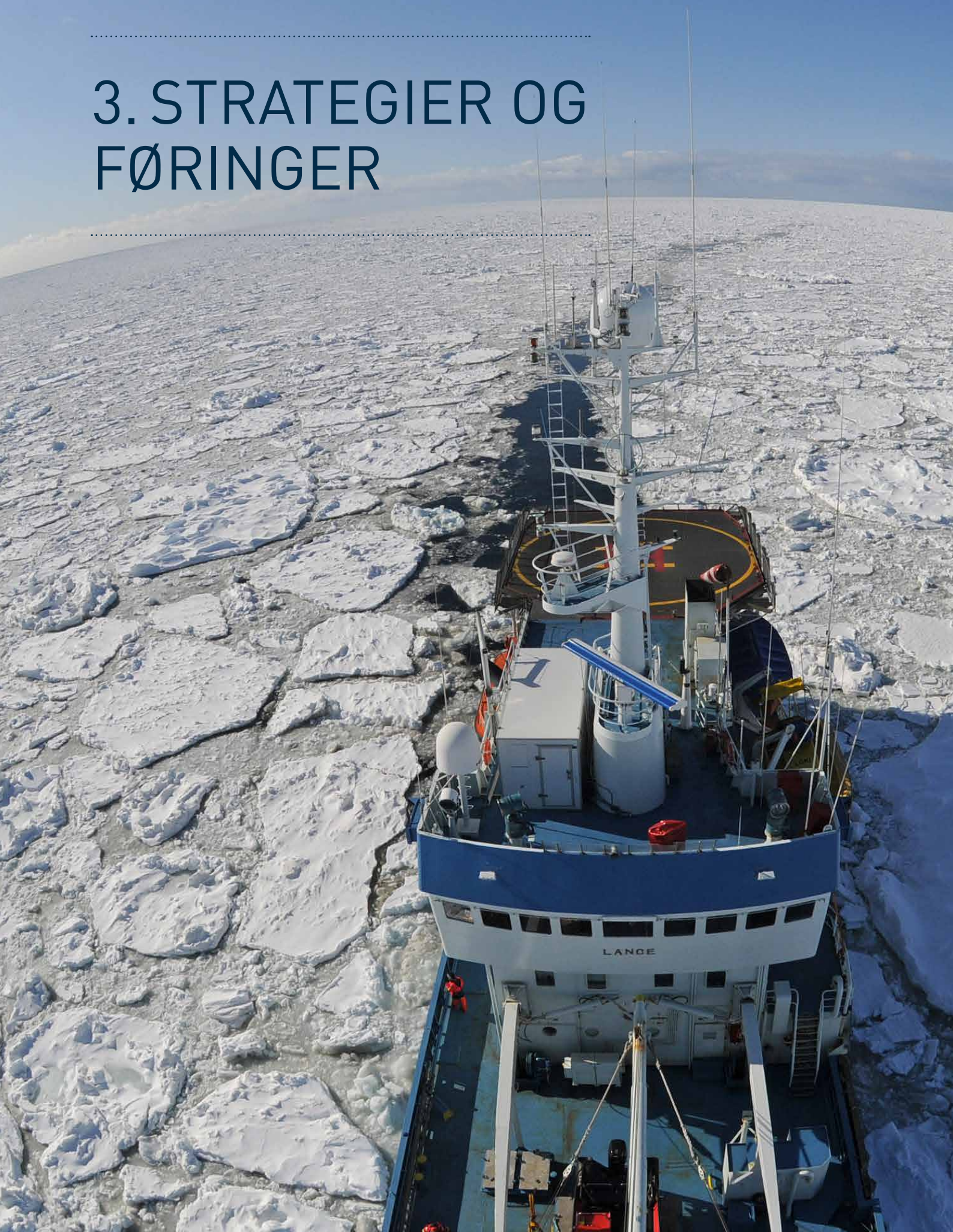
utfører oppgaver og fellesoppgaver på vegne av kystdirektøren. Til sammen har Kystverket rundt 1000 ansatte, av disse er om lag halvparten i operativ virksomhet.

FIGUR 2: Kystverkets organisasjonskart





3. STRATEGIER OG FØRINGER



VIKTIGE SÆRLOVER FOR KYSTVERKET

- Lov om havner og farvann (havne- og farvannsloven) – LOV-2009-04-17-19
- Lov om losordningen (losloven) – LOV-2014-08-15-61
- Lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) – LOV-2008-06-27-71
- Lov om vern mot forurensninger og om avfall (forurensningsloven) – LOV-1981-03-13-6
- Lov om miljøvern på Svalbard (Svalbardmiljøloven) – LOV-2001-06-15-79

Strategier er i denne sammenhengen en beskrivelse av hvilke hovedområder og satsinger som Kystverket vil gjøre i perioden 2018-2029 med hovedvekt på de første seks år. Strategiene skal fortelle hvordan vi vil arbeide for å oppnå målsettingene som er satt av Stortinget.

Kystverket er et direktorat under Samferdselsdepartementet og er derfor underlagt en rekke føringer fra styrende organer. Alle føringene skal, sammen med Kystverkets egne strategier, bidra til å oppnå målsettingene som er omtalt i kapittel 2.1. De viktigste førende dokumenter og lover er uthevet nedenfor.

VIKTIGE STORTINGS-MELDINGER

- Meld. St. 35 (2015-2016) På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning
- Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029
- Meld. St. 32 (2015-2016) Svalbard
- Meld. St. 35 (2016-2017) – Oppdatering av forvaltningsplanen for Norskehavet
- Meld. St. 37 (2012-2013) – Helhetlig forvaltning av det marine miljø i Nordsjøen og Skagerrak (forvaltningsplan)
- Meld. St. 20 (2014-2015) – Oppdatering av forvaltningsplanen for Barentshavet og havområdene utenfor Lofoten med oppdatert beregning av iskanten

I tillegg er det en del generelle strategier som også har stor betydning for Kystverket. Eksempler på slike strategier som Kystverket må følge opp er *Strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren*, *Mer gods på sjø*, *Nasjonal havnestrategi*, *Havstrategi* og *FoU-strategi for Samferdselsdepartementet*.

3.1 KYSTVERKETS STRATEGIER

Kystverket har utarbeidet egne strategier innenfor flere områder. Mange av strategiene omhandler hvordan vi utfører daglig arbeid (eks. innkjøpsstrategi, kommunikasjonsstrategi, digitaliseringsstrategi), mens andre strategier går på hvordan vi forholder oss til viktige faglige områder. De viktigste tverrfaglige strategiene omtales nedenfor. Andre faglige strategier ligger under de ulike transportpolitiske målene i kapittel 3.2-3.5.

Strategi for samfunnssikkerhet

Kystverkets strategi for samfunnssikkerhet bygger på Samferdselsdepartementet sin strategi for samfunnssikkerhet i samferdselssektoren. Målsettingene for alle samferdselsetatene er:

- Unngå store, uønskede hendelser som medfører skader på personer, miljø eller materiell

- Minske følger av slike hendelser hvis de skulle oppstå
- Sikre pålitelighet og fremkommelighet i transport- og kommunikasjonsnett, både i normalsituasjon og under påkjenninger

Viktige prioriteringer er klimatilpasning, informasjons- og IKT-sikkerhet og å sikre kritiske objekter, systemer og funksjoner.

Kystverkets strategiske tiltak rettet mot prioriteringene er inndelt i tre områder:

- Kystverket skal arbeide systematisk og målrettet med samfunnssikkerhet
- Kystverket skal ha oppdatert planverk og en øvet og forberedt kriseorganisasjon
- Kystverket skal ha robuste og klimatilpassede tjenester og infrastruktur

Nordområdestrategi

Kystverkets nordområdestrategi gjelder for landområder nord for polarsirkelen, Norskehavet og Barentshavet, samt internasjonale områder i Arktis. Kystverkets satsingsområder er synlighet, deltakelse, kunnskapsinnhenting og kunnskapsdeling.

FoU-strategi

Kystverket har utarbeidet en strategi for FoU 2017-2023 innen sjøsikkerhet, kystforvaltning og beredskap. Strategien skal bidra til at Kystverket følger opp forventninger og krav gitt i *Meld.St.33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* og *Meld.St.35 (2015-2016) På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning*.

For å nå målene skal Kystverket:

- Sørge for at Kystverkets og andres forskning på tema knyttet til bekjempelse av akutt forurensning, forebyggende sjøsikkerhet og

Illustrasjon: DNV GL



kystforvaltning er målrettet og basert på Kystverkets reelle behov

- Utvikle metoder, teknologi og tjenester som forbedrer Kystverkets tjenester og kapasitet
- Utvikle, sammenstille og dele kompetanse om fagområdene
- Initiere og finansiere viktig FoU-aktivitet, både internt (egenfinansiering) og eksternt

Klima- og miljøstrategi

Kystverkets klima- og miljøstrategi har tre prioriterte områder:

- Styrke og synliggjøre sjøtransportens samfunnsnytte og miljøfortrinn og arbeide for å redusere klima- og miljøpåvirkningen fra sjøtransport og havner
- Dynamisk beredskap mot akutt forurensning
- Målrettet arbeid med miljø i egen virksomhet og ta ansvar for egen miljøpåvirkning

BarentsWatch

BarentsWatch er et overvåkings- og informasjonssystem som gir tilgang til kvalitetssikret informasjon om kyst- og havområder. BarentsWatch er et samarbeid mellom ulike offentlige etater og forskningsinstitusjoner og har egen målstruktur og strategier godkjent av Samferdselsdepartementet. BarentsWatch skal:

- Sammenstille datakilder i et felles datasystem for overvåkning av kyst- og havområder for operative etater
- Utvikle et felles sikret samhandlingsverktøy for operative etater
- Knytte sammen redningstjenester i et felles datasystem som muliggjør at ressurser finner hverandre

Samarbeid mellom transportetatene

Kystverket samarbeider med Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet og Avinor AS om fremleggelse av faglig grunnlag for *Meld. St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029*. I analyse- og strategifasen ble det

lagt fram en rekke forslag til felles strategier for alle transportformene.

De viktigste felles strategiene er:

- Klimahensyn skal ligge til grunn for transportetatenes mål og prioriteringer
- Miljøvennlige, sikre og tilgjengelige byområder
- Robuste regioner og effektive korridorer
- Sikker, miljøvennlig og effektiv godstransport
- Vedlikehold av infrastruktur for pålitelighet og sikkerhet

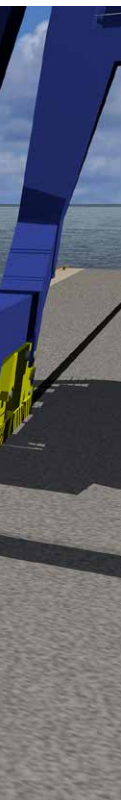


Foto: Jakob Storm Leth / Kystverket



Foto: Kystverket

3.2 FRAMKOMMELIGHET

Hovedmålet for framkommelighet i Nasjonal transportplan er bedre framkommelighet for personer og gods i hele landet. Sjøtransporten omfattes av følgende etappemål:

- Transportsystemet skal bli mer robust og pålitelig
- Kortere reisetider og tilstrekkelig kapasitet
- Transportkostnader for gods-transport skal reduseres, de ulike transportmidlenes fortrinn utnyttes og mer gods skal overføres fra veg til sjø og bane

Relevante indikatorer knyttet til etappemålene:

- Pålitelighet for containerskip i faste ruter
- Ventetid på los
- Endring av seilingstid som følge av farledstiltak
- Utvikling av effektiviteten i gods-transporten ved bruk av Statistisk sentralbyrå sin prisindeks for transport og lagring
- Utvikling i utvalgte konkurranseflater sjø-veg: import på containere vs. lastebil

Som del av kunnskapsgrunnlaget for Nasjonal transportplan utarbeidet transportetatene en bred godsanalyse som gir oss en bedre og oppdatert forståelse av varestrømmene og ny

kunnskap om godstransport. Godsanalysen viser blant annet at en desentralisert terminalstruktur er gunstig for sjøtransporten, og at det er liten grad av konkurranse mellom transportformene. Godsanalysen er grunnlag for Kystverkets videre arbeid med bedret framkommelighet.

Kystverket skal:

- Ha en riktig dimensjonering av farleden gjennom planer, trafikkprognoser og samfunnsøkonomiske vurderinger, samt en dimensjonering som tar høyde for klimaendringer. Kystverket skal ha en systematisk gjennomgang av farleden med sikte på blant annet å bedre regulariteten.
- Arbeide for å opprettholde regularitet, godt omdømme og leveransesikkerhet i sjøtransporten.
- Ha kostnadseffektive tjenester som bidrar til å styrke sjøtransportens konkurranseevne. Flere av Kystverkets tjenester er brukerfinansierte. For å bidra til lavere kostnader for brukerne vil Kystverket videreutvikle og effektivisere tjenestene.
- Forvalte og utvikle tilskuddsordninger som bidrar til godsoverføring fra veg til sjø.
- Videreutvikle det statistiske grunnlaget for analyser av sjøtransport. Kystverket vil legge til rette for mest mulig automatisert rapportering

av statistikkopplysninger gjennom rapporteringssystemet SafeSeaNet. Dette vil medføre redusert administrasjonskostnader i havnene og et godt statistisk grunnlag for blant annet trafikkprognoser og samfunnsøkonomiske analyser.

- Understøtte og delta i FoU-prosjekter sammen med forskningsmiljøer og maritime næringer når det gjelder testområder for autonome fartøy, autonom navigasjon, autonome transportløsninger over korte distanser, null-utslipps multimodal transport med effektiv lasthåndtering som medfører store miljøforbedringer, samt og løsninger for disse i havn. Kystverkets viktigste bidrag vil være generell tilrettelegging for testing og utprøving, regelverksutvikling og tilrettelegging av farled og navigasjonsinstallasjoner for ny teknologi og fartøystyper etterhvert som behovene defineres. Parallelt må Kystverkets datagrunnlag og modeller utvikles og tilrettelegges slik at de i større grad kan benyttes til planlegging og beregninger av rutevalg, kostnader, miljøpåvirkning og videre.
- Opprettholde eller bedre effektiviteten og produksjonen i lostjenesten slik at ventetiden på mer enn en time ikke overstiger 1,4 prosent av losoppdragene.



Foto: Haakon Nordvik / Kystverket

3.3 TRANSPORT-SIKKERHET

Det overordnede målet for transport-sikkerhet i Nasjonal transportplan er å redusere transportulykkene i tråd med nullvisjonen. For sjøtransporten er dette konkretisert til etappemålene:

- Opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransport
- Unngå ulykker med akutt forurensning

Til etappemålene er det bestemt følgende indikatorer:

- Antall drepte og skadde og antall grunnstøtinger og kollisjoner i sjøtransporten
- Oppetid på maritim infrastruktur
- Antall ulykker med akutt forurensning i sjøtransporten

I 2014 og 2015 gjennomførte Kystverket en bred analyse av ulykkesrisiko, trafikkmengder, årsaksforhold og virkninger av eksisterende og mulige fremtidige forebyggende sjøsikkerhetstiltak innenfor Kystverkets ansvarsområde – Sjøsikkerhetsanalysen 2014¹. Analysen ble en del av grunnlaget for *Meld. St. 35 (2015–2016) På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning*, som igjen ble en del av grunnlaget for Nasjonal transportplan.

Det analytiske grunnlaget for Kystverkets strategi innenfor forebyggende sjøsikkerhet ligger i dette materialet. Sjøsikkerhetsanalysen fastslår at det er nødvendig å øke omfanget av forebyggende sjøsikkerhetstiltak i årene fremover for å møte den potensielle økningen i ulykker som ellers trolig vil bli resultatet av en antatt økning i utseilt distanse på inntil/om lag 40 prosent i norske sjøområder frem til 2040.

Kystverket skal:

- Øke virkningsgrad og redusere kostnader innen sektoransvaret for sjøsikkerhet gjennom modernisering og videreføring. Dette omfatter lostjenesten, sjøtrafikksentraltjenesten og navigasjonsinfrastruktur og navigasjonsveiledning.
- Øke omfanget av tiltak for å møte den forventede trafikkøkningen og prioritere tiltak for å redusere antallet grunnstøtinger, som er den dominerende ulykkestypen i norske farvann.
- Prioritere tiltak som adresserer menneskelige feil, siden dette er den største utløsende årsaksfaktoren for ulykker i sjøtransporten.
- Prioritere forebyggende sjøsikkerhetstiltak i områder der skipstrafikken representerer en relativt høy risiko (særlig Vestlandet og Oslofjorden).

- Ta utgangspunkt i samfunns-økonomiske analyser for å prioritere mellom tiltak.
- Videreføre arbeidet med pågående og planlagte farledsutbedringer, samt forbedring av navigasjonsveiledningen basert på risiko-vurdering i farvann med høy tetthet av navigasjonsulykker.
- Gjennomføre målrettet satsning på FoU. Teknologi om bord på skip er i stadig endring, og det er nødvendig for Kystverket å følge utviklingen, blant annet gjennom arbeid med e-navigasjon og autonome skip. For å modernisere sjøsikkerhetstjenestene gjennom intelligente transportsystemer (ITS) vil det være nødvendig å gjennomføre teknologiutviklingstiltak.
- Starte kartlegging av årsaksfaktorer innen ulykker med fritidsfartøyer for å avdekke områder der Kystverkets tjenester kan ha ytterligere ulykkesforebyggende effekt. Antall årlige dødsulykker med fritidsfartøy er vesentlig høyere enn for annen sjøverts ferdsel i Norge. Kystverket vil derfor prioritere å styrke arbeidet mot ulykker med fritidsfartøy. For å sikre en helhetlig gjennomføring av sjøsikkerhetstiltakene, er samarbeid og koordinering med relevante sektormyndighetene en forutsetning.

¹ <http://www.kystverket.no/Nyheter/2015/November/Peker-ut-videre-kurs-for-arbeid-med-sjosikkerhet/>



Foto: Kystverket

3.4 KLIMA OG MILJØ

Det overordnede målet i Nasjonal transportplan er å redusere klimagassutslippene i tråd med en omstilling mot et lavutslippssamfunn og redusere andre negative miljøkonsekvenser. Følgende etappemål er satt for transportsektoren:

- Redusere klimagassutslippene i tråd med Norges klimamål
- Bidra til å oppfylle nasjonale mål for ren luft og støy
- Begrense tapet av naturmangfold

Til etappemålene er det bestemt følgende indikatorer:

- Endring i klimagassutslipp fra transportsektoren målt i CO₂-ekvivalenter
- Antall byer med overskridelser av nasjonalt mål for NO₂
- Antall byer med overskridelser av nasjonalt mål for PM10
- Antall personer utsatt for et innendørs støynivå over 38 dB
- Utbedring av konflikter mellom naturmangfold og transportnett

Utviklingen er avhengig av aktivitetsnivå i skipstrafikken og teknologi-

utvikling i flåten. Indikator 2-4 ovenfor er knyttet til liggetid, aktivitet og tilrettelegging i havnene. Det er i liten grad konflikter mellom naturmangfold og sjøtransporten.

Kystverkets klima- og miljøstrategi beskriver ambisjonsnivå og de viktigste tiltakene for etaten.

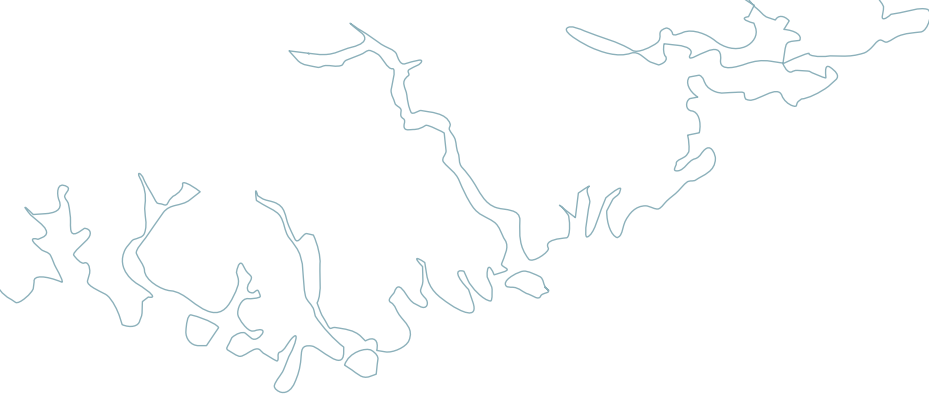
Prioriterte oppgaver i Kystverkets klima- og miljøstrategi:

- Redusere klimagassutslipp i sjøtransporten nasjonalt og internasjonalt
- Ha kompetanse på utviklingen innen miljøvennlige maritime transportløsninger, herunder lav- og nullutslippsteknologier for sjøtransport og havner.
- Ha oppdaterte analyser av miljø- og ulykkesrisiko i norske farvann, samt god oversikt over farlig og forurensende last
- Være kunnskapsleverandør om miljøpåvirkning fra sjøtransport og havn
- Stille miljøkrav i alle anskaffelser
- Redusere klimagassutslipp med 50 prosent fra egen virksomhet innen 2030

- Redusere energiforbruk med 20 prosent innen 2030
- Sørge for ingen alvorlig forurensning ved egne utdypingsprosjekt
- Forberede og tilpasse vår virksomhet til klimaendringene

Prioriterte tema med egne mål i Kystverkets klima- og miljøstrategi er:

- Stille miljøkrav i alle anskaffelser
- Være kunnskapsleverandør om miljøpåvirkning fra sjøtransport og havn
- Redusere klimagassutslipp med 50 prosent fra egen virksomhet innen 2030
- Redusere energiforbruk med 20 prosent innen 2030
- Redusere energiforbruk til eiendommer årlig
- Forberede og tilpasse vår virksomhet til klimaendringene
- Sørge for ingen alvorlig forurensning ved egne utdypingsprosjekt
- Redusere påvirkning på vannkvalitet fra egne inngrep og konstruksjoner
- Redusere avfallsmengde årlig



3.5 BEREDSKAP MOT AKUTT FORURENSNING

Kystverkets mål for beredskap mot akutt forurensning er å forhindre og begrense miljøskade ved akutt forurensning, eller fare for akutt forurensning. Dette er videre delt inn i delmålene:

- Effektiv håndtering av akutte forurensningshendelser
- Forhindre og begrense miljøskadelige utslipp fra skipsvrak

Den statlige beredskapen mot akutt forurensning er dimensjonert og lokalisert på grunnlag av kunnskap om miljørisiko for akutte oljeutslipp fra skipstrafikken i norske farvann. For å innrette beredskapen på best

mulig måte, blir det gjennomført miljørisiko- og beredskapsanalyser. Kystverket har i dag en slik for Fastlands-Norge og en for Svalbard og Jan Mayen. Beredskapen mot akutt forurensning omfatter flere ulike virkemidler som alle har til hensikt å hindre eller begrense miljøskade.

Kystverket skal:

- Være en tydelig forurensningsmyndighet. Kystverket overvåker hendelser som kan eller har medført akutt forurensning og fører tilsyn med ansvarlig forurensers sin håndtering av hendelser.
- Samordne nasjonal beredskap (offentlig og privat) mot akutt forurensning. En døgntkontinuerlig vaktordning ivaretar denne

samordningen. Ved større hendelser kan Kystverket overta på vegne av staten og lede aksjon med eget personell og utstyr.

- Være en kunnskapsleverandør innen området. Kystverket bygger kompetanse internt og eksternt gjennom veiledning, kurs og øvelser.
- Bidra aktivt til teknologiutvikling, særlig med hensyn til utvikling av oljevernutstyr generelt, og utstyr i kalde islagte farvann spesielt.
- Samarbeide og bistå internasjonalt innen området. Kystverket er aktivt med i flere internasjonale oljevernavtaler og bidrar til å utvikle disse blant annet gjennom øvelser.



Foto: Jan Morten Bjørnbakk / NTB Scanpix / Kystverket

4. ØKONOMISKE RAMMER





Foto: Rune Kristiansen / Kystverket

Kystverket mottar årlige tildelinger over statsbudsjettet. Grunnlaget for den årlige finansieringen bygger på stortingsmeldingene *Meld.St. 33 (2016-2017) Nasjonal transportplan 2018-2029* og *Meld.St. 35 (2015-2016) På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning*. I tillegg leverer Kystverket brukerfinansierte maritime tjenester.

I Nasjonal transportplan har Stortinget fastsatt økonomiske rammer for kystformål i perioden 2018-2029 som omtales i kapittel 4.1.

For beredskap og brukerfinansierte maritime tjenester har Stortinget ikke fastsatt økonomiske rammer for perioden. Kystverket tar derfor utgangspunkt i nåværende aktivitet og stortingsmeldingen om forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning. Se videre omtale i kapittel 4.2.

Kystverkets forslag til totale økonomiske rammer presenteres i kapittel 4.3.

I *Prop. 84 S(2016-2017) Ny inndeling av regionalt folkevalt nivå*, vedtatt i stortinget 8. juni 2017, ble det bestemt at fiskerihavneanlegg skal overføres fra Samferdselsdepartementet til de nye fylkeskommunene fra 1. januar 2020. Kystverket har ansvaret for forvaltning, utbygging og tilskudd til fiskerihavner fram til overføringen skal skje. Midlene som er tildelt fiskerihavner i Nasjonal transportplan vil fra 2020 bli gitt til fylkeskommunene som frie inntekter gjennom rammetilskudd. I handlingsprogrammet har Kystverket valgt å ta med midlene til fiskerihavner, men skilt dette ut på egne linjer der det er mulig. Dette for å synliggjøre hvilke rammer og hvilke fiskerihavner som er nevnt av stortinget i Nasjonal transportplan.



4.1 NASJONAL TRANSPORTPLAN

Følgende økonomiske rammer til kystformål er presentert i Nasjonal transportplan for perioden 2018-2029:

TABELL 1: ØKONOMISKE RAMMER TIL KYSTFORMÅL I NTP.
Årlig gjennomsnitt. Mill. 2017-kr inkl. mva

	2018-2023	2024-2029	2018-2029
Post 01 Driftsutgifter	800	936	868
Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold	827	1 348	1 087
Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	306	308	307
Post 60 Tilskudd fiskerihavner	60	80	70
Post 71 Tilskudd havnesamarbeid	7	0	3
Post 72 Tilskudd overføring av gods	100	183	142
Post 73 Tilskudd havn	100	233	167
SUM	2 200	3 088	2 644

Kystverket inngår i nettordningen for merverdiavgift i staten. Dette innebærer at merverdiavgift ikke inngår i Kystverkets årlige budsjettildelinger, men håndteres særskilt i stats-

regnskapet. I Nasjonal transportplan presenteres de økonomiske rammene med merverdiavgift, men ved utarbeidelse av handlingsprogrammet blir rammene presentert

uten merverdiavgift, slik at rammene kan sammenstilles med det årlige tildelingsbrevet. Rammene presenteres i det videre i 2018-tall.

TABELL 2: ØKONOMISKE RAMMER TIL KYSTFORMÅL I NTP.
Årlig gjennomsnitt. Mill. 2018-kr, eks. mva.

	2018-2023	2024-2029	2018-2029
Post 01 Driftsutgifter	743	869	806
Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold	717	1 169	943
Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	277	278	278
Post 60 Tilskudd til fiskerihavner	60	80	70
Post 71 Tilskudd havnesamarbeid	7	0	4
Post 72 Tilskudd til overføring av gods	100	183	142
Post 73 Tilskudd havn	100	234	167
SUM	2 004	2 813	2 410

Føringene i retningslinjene for utarbeidelse av handlingsprogram tilsier at de totale økonomiske rammene skal presenteres per år i første

seksårsperiode, og deretter samlet for siste seksårsperiode. Rammene skal trappes opp gradvis per år med utgangspunkt i budsjett 2018.

Innenfor disse føringene har Kystverket lagt god ressursutnyttelse til grunn for prioriteringen mellom fagområdene over årene i perioden.

TABELL 3: FORDELING AV ØKONOMISKE RAMMER PER POST PER ÅR.
Mill. 2018-kr, eks. mva.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 -2029	SUM 2018 -2023	SUM 2018 -2029
Post 01 Driftsutgifter	590	650	712	774	836	898	5 215	4 460	9 675
Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold	415	463	594	670	990	1 205	7 014	4 337	11 351
Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold	202	295	311	346	242	235	1 665	1 631	3 296
Post 60 Tilskudd til fiskerihavner	31	66	66	66	66	66	481	361	842
Post 71 Tilskudd havnesamarbeid	10	10	10	10	-	-	-	40	40
Post 72 Tilskudd til overføring av gods	75	85	105	126	105	105	1 101	601	1 702
Post 73 Tilskudd havn	-	46	80	150	166	160	1 402	602	2 004
SUM	1 323	1 615	1 878	2 142	2 405	2 669	16 878	12 032	28 910

FORKLARING TIL POSTENE

Post 01 Driftsutgifter

Posten omfatter alle ordinære driftsutgifter til lønn, varer og tjenester, samt utgifter i forbindelse med løpende vedlikehold av navigasjonsinnretninger.

Opptappingen innenfor posten skyldes i hovedsak lukking av vedlikeholdsetterslepet for navigasjonsinnretningene. Utover dette er det satt av midler

til utbygging av automatiske identifikasjonssystemer (AIS) på Svalbard samt utvidelse av kunnskapsgrunnlaget når det gjelder årsakssammenhenger knyttet til ulykker med fritidsbåt.

ning av navigasjonsinnretninger. Opptappingen innenfor postens første del av perioden 2018-2023 skyldes i hovedsak lukking av vedlikeholdsetterslepet for navigasjonsinnretningene.

Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold

Posten omfatter utgifter til nyanlegg og større vedlikehold, som havne- og farledstiltak, samt fornying og utskift-

For havne- og farledstiltak viser tabell 4 fordeling av midlene per år i første seksårsperiode. Fiskerihavnetiltak som utgår fra Kystverkets portefølje fra 2020 er skilt ut på egen linje.

TABELL 4: ØKONOMISKE RAMMER FOR HAVNE- OG FARLEDSTILTAK PER ÅR.
Mill. 2018-kr, eks. mva.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	SUM
Havne- og farledstiltak	138	150	180	95	599	959	2 121
Fiskerihavnetiltak	80	54	0	0	103*	100*	337*
Mindre tiltak, vedlikehold og fagadministrasjon	144	175	210	311	175	92	1 107
SUM	362	379	390	406	877	1 151	3 565

* utgår fra Kystverkets portefølje

Tiltak som er gitt i Nasjonal transportplan omtales særskilt i kapittel 5.5. Tiltak først i perioden er i hovedsak fullføring av igangsatte prosjekt.

I siste del av første seksårsperiode starter større prosjekt som Innseiling til Borg havn og Stad skipstunnel.

Mindre tiltak er tiltak som ikke er nevnt spesifikt i Nasjonal transportplan. Mindre tiltak, vedlikehold og fagadministrasjon er oppgitt med en samlet sum per år. Tiltakene som ikke er nevnt i Nasjonal transportplan vil bli prioritert gjennom årlig budsjettbehandling sammen med Samferdselsdepartementet. Kriterier

som vil bli lagt til grunn for årlig prioritering er samfunnsnytte, måloppnåelse og hvor langt prosjektet er kommet i planleggingen.

Post 45 Større utstyrsanskaffelser og vedlikehold

Posten omfatter store utstyrsanskaffelser av investeringsmessig karakter.

Kystverkets fornyelsesplan for fartøy binder opp en stor del av investeringsmidlene de første årene. Utover dette inneholder posten utvidelse av sjøtrafikksentralenes dekningsområde på Vestlandet, dynamisk risikoovervåking av fartøy og intelligente transportsystemer (ITS).

Tilskuddspostene (Post 60-73)

Postene består av de tilskuddsordningene Kystverket administrerer, og som tildeles basert på gjeldende retningslinjer.

Post 60, tilskudd til fiskerihavner, vil gå ut av Kystverkets portefølje fra 2020.

Post 71, tilskudd til havnesamarbeid, planlegges avviklet etter 2021.

Det er lagt opp til en opptapping av post 72, tilskuddsordning for overføring av gods, samt igangsetting av en ny tilskuddsordning for havn (post 73).

NAVIGASJONSINNRETNINGER

Navigasjonsinnretningene er finansiert over tre poster. Den planlagte lukkingen av vedlikeholds-

etterslepet finansieres gjennom økningen i de økonomiske rammene. Tabell 5 viser økonomiske rammer

til vedlikehold og fornying av navigasjonsinnretningene.

TABELL 5: ØKONOMISKE RAMMER FOR NAVIGASJONSINNRETNINGER PER POST PER ÅR. Mill. 2018-kr, eks. mva.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	SUM
Post 01	315	368	424	486	542	604	2 739
Post 30	54	84	204	264	114	54	774
Post 45	16	18	24	29	27	28	142
SUM	385	470	652	779	683	686	3 655

Foto: Kystverket



4.2 BEREDSKAP OG BRUKERFINANSIERTE MARITIME TJENESTER

Beredskap mot akutt forurensning

Kystverkets aktivitet innenfor beredskapsområdet finansieres over statsbudsjettet, men inngår ikke i Nasjonal transportplan. Tabell 6 viser

Kystverkets forslag til rammer for virksomhetsområdet basert på tiltak omtalt i *Meld.St. 35 (2015-2016) På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning.*

TABELL 6: ØKONOMISKE RAMMER FOR BEREDSKAP PER POST PER ÅR.
Mill. 2018-kr, eks. mva.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 –2029	SUM 2018 –2023	SUM 2018 –2029
Post 01 Driftsutgifter	315	324	329	329	321	321	1 939	1 939	3 878
Post 21 Spesielle driftsutgifter	18	1 009	18	18	18	18	108	1 099	1 207
Post 45 Større utstys- anskaffelser og vedlikehold	20	93	45	25	18	18	219	219	438
SUM	353	1 426	392	372	357	357	2 266	3 257	5 523

Økningen på post 21 i 2019 skyldes foreslått tiltak i forbindelse med ubåtvraket U-864 jamfør beskrivelse i kapittel 5.5.

Utover dette inngår investeringer i oljevernutstyr til nye kystvaktfartøy,

lagerbygg Svalbard og etablering av statlig dispergeringsberedskap.

Brukerfinansierte maritime tjenester

Los og de fire sjøtrafikksentralene (VTS) i Sør-Norge er brukerfinansierte

og inngår ikke i Nasjonal transportplan. Tabell 7 viser hvilke rammer Kystverket planlegger med innen virksomhetsområdet. Det legges opp til samme aktivitetsnivå som i dag.

TABELL 7: ØKONOMISKE RAMMER FOR BRUKERFINANSIERTE MARITIME TJENESTER PER POST PER ÅR.
Mill. 2018-kr, eks. mva.

		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 –2029	SUM 2018 –2023	SUM 2018 –2029
Los	Post 01	702	699	695	692	689	685	4 110	4 162	8 272
	Post 45	16	16	16	16	16	16	96	96	192
	Sum	718	715	711	708	705	701	4 206	4 258	8 464
VTS	Post 01	89	89	88	88	87	87	522	528	1 050
	Post 45	2	2	2	2	2	2	12	12	24
	Sum	91	91	90	90	89	89	534	540	1 074
Avgifter (inntektskrav)*	Kap. 5577, post 74	768	764	760	756	752	749	4 494	4 549	9 043

*Skal dekke mva. Hensyntatt statlig subsidie på 86 mill. kr. per år.

4.3 KYSTVERKETS TOTALE ØKONOMISKE RAMMER

Tabell 8 viser forslag til totale økonomiske rammer for Kystverket, uavhengig av om finansiering er gjennom Nasjonal transportplan eller utenfor.

TABELL 8: KYSTVERKETS TOTALE ØKONOMISKE RAMMER PER POST PER ÅR.
Mill. 2018-kr, eks. mva.

	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024 -2029	SUM 2018 -2023	SUM 2018 -2029
Post 01 Driftsutgifter	1 696	1 762	1 824	1 883	1 933	1 991	11 786	11 087	22 875
Post 21 Spesielle driftsutgifter	18	1 009	18	18	18	18	108	1 099	1 207
Post 30 Nyanlegg og større vedlikehold	415	463	594	670	990	1 205	7 014	4 337	11 351
Post 45 Større utstys-anskaffelser og vedlikehold	240	406	374	389	278	271	1 992	1 958	3 950
Post 60 Tilskudd til fiskerihavner	31	66	66	66	66	66	481	361	842
Post 71 Tilskudd havnesamarbeid	10	10	10	10	-	-	-	40	40
Post 72 Tilskudd til overføring av gods	75	85	105	126	105	105	1 101	601	1 702
Post 73 Tilskudd havn	-	46	80	150	166	160	1 402	602	2 004
Kap. 4360, Post 02 Andre inntekter*	12	12	12	12	12	12	72	72	144
Kap. 5577, Post 74 Sektoravgifter Kystverket	768	764	760	756	752	749	4 494	4 549	9 043

*tilfeldige inntekter – omtales ikke spesielt.

5. PRIORITERINGER OG TILTAK



Kapittelet gir en oversikt over hva Kystverket skal gjøre i første planperiode (2018-2023). Flere av tiltakene vil fortsette inn i andre planperiode. Ulike tiltak kan ha betydning for flere av målene i Kystverket. Noen tiltak omtales flere steder, men i hovedsak så omtales tiltak der det har størst virkning. For hvert av Kystverkets hovedmål er det gitt en generell status for starten av planperioden (inngang 2018), en beskrivelse av hva som er planlagt i første planperiode (til og med 2023) og hva som skal være oppnådd resultat.

Kapittel 5.5 viser kostnad, nytte og beskrivelse av de større investeringene som er planlagt i perioden 2018-2023.

5.1 FRAMKOMMELIGHET

Status inngang 2018

Det er betydelige kostnader knyttet til liggetid for skip i terminal, havneavgifter og havnevederlag, samt laste- og lossekostander.

Enkelte steder er det begrensninger i farleden som hindrer bedre regularitet og økt kapasitet.

Det er varierende punktlighet på containerskip i faste ruter, og tydelige geografiske forskjeller.

Hva skal gjøres 2018-2023

Å bedre framkommeligheten er et kontinuerlig arbeid som bidrar til å styrke næringslivets konkurransekraft ved at det blir lavere transportkostnader og bedre forutsigbarhet. I første planperiode skal Kystverket gjennomføre få, men store farledsprosjekter, blant annet Stad skipstunnel og innseiling til Borg havn (se kapittel 5.5). Disse prosjektene vil styrke sjøsikkerheten, bedre regulariteten og øke kapasiteten i farleden.

Kystverket bidrar til å bedre framkommeligheten i form av bedret regularitet, leveransesikkerhet og omdømme. Kystverket jobber for at maritime tjenester skal være så kostnadseffektive som mulig, for å sikre næringslivets rammebetingelser og sjøtransportens konkurranseevne. Kystverket forventer en fortsatt øking i antall seilaser med bruk av farledsbevis, noe som bidrar til å holde kostnadene nede, sammenlignet med tradisjonell losing. Farledsbevisordningen er spesielt rettet mot nærskipsfarten.

Kystverket skal fortsette arbeidet med tilskuddsordningen for havnesamarbeid og insentivordningen for godsoverføring. Tilskuddsordningen for havnesamarbeid skal evalueres i 2018. Evalueringen vil danne basis for eventuelle justeringer av ordningen for å ytterligere bidra til kostnadsreduksjoner for brukere av havnene.



Potensialet for godsoverføring fra veg til sjø og bane er beregnet til mellom 5 og 7 millioner tonn per år. Insentivordningen for godsoverføring har som målsetting å bidra til at deler av dette godset skal overføres fra veg til sjø. Det er planlagt en tilskuddsordning for investering i havn som er ventet å starte opp i løpet av første del av planperioden.

For å ha et bedre kunnskapsgrunnlag vil Kystverket arbeide med å forbedre det statistiske grunnlaget som danner basis for blant annet samfunnsøkonomiske analyser og trafikkprognoser. Kystverket vil i samarbeid med Statistisk sentralbyrå arbeide for automatisk rapportering av statistikkopplysninger om godsomslag i havn. Dette vil gi en bedre forståelse av varestrømmene i norske havner.

Viktige milepæler

- Automatisk rapportering av statistikkopplysninger om godsomslag i havn
- Etablering av en tilskuddsordning for investering i havn
- Byggestart Stad skipstunnel

Forventet resultat 2023

Farledstiltakene skal gi bedre regularitet og økt kapasitet, og

sammen med andre tiltak bidrar dette til å øke framkommeligheten gjennom styrket konkurransekraft for næringslivet, lavere transportkostnader og bedre forutsigbarhet.

5.2 TRANSPORT-SIKKERHET

Status inngang 2018

Det var sju omkomne og 225 skadde på næringsfartøy i Norge i 2016 og 159 navigasjonsulykker (ulykke med kollisjon, kantring, grunnstøting og kontaktulykke). De aller fleste personskader skjer i forbindelse med rene personulykker, altså personskader som ikke er knyttet til ulykke med skipet. Grunnstøtinger er den viktigste typen navigasjonsulykke og antall grunnstøtinger har holdt seg jevnt på gjennomsnittlig 100 ulykker årlig de senere årene.

Sammenlignet med Sverige og Danmark har det de senere årene vært 20-30% flere navigasjonsulykker per utseilt distanse i Norge.

I gjennomsnitt har det vært 32 omkomne årlig i fritidsbåtulykker de siste 10 årene og med 27 omkomne i 2016.

Hva skal gjøres 2018-2023

Kystverkets viktigste sjøsikkerhetstiltak er systemet av navigasjonsinnretninger langs kysten, losordningen og sjøtrafikksentraltjenesten. I tillegg kommer en rekke tiltak som for eksempel navigasjonsvarsling, bølgevarsling og forskriftsfestede seilingsbestemmelser og understøttende tiltak slik som skipstrafikkovervåkingssystemer og skipsrapporteringssystemer.

Meld. St. 35 (2015–2016) På rett kurs — Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensning tar utgangspunkt i at prognoser for økonomisk vekst og befolkningsvekst tilsier at skipstrafikken også vil øke fremover. Økt skipstrafikk vil isolert sett bidra til å øke antall ulykker dersom det ikke iverksettes nye tiltak eller at eksisterende tiltak utvides.

En forutsetning for å opprettholde sjøsikkerhetsnivået er god tilgjengelighet og driftstilstand på Kystverkets navigasjonsinnretninger. Over mange år er det oppstått et etterslep i vedlikeholdsarbeidet. Ved å fornye eller modernisere objekter og intensivere vedlikeholdet vil Kystverket stanse forfallet og sikre ordinært vedlikeholds nivå på objekter og påfølgende skadeutvikling, samt



opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransporten. Kystverket tar sikte på å lukke etterslepet i løpet av første planperiode. Moderniseringen innebærer overgang til LED-teknologi i lyskildene, etablering av fjernovervåking av alle sektorlykter og etablering av meteorologiske stasjoner på særlig relevante lykter eller bøyer, og der informasjonen gjøres tilgjengelig for skip som skal passere. Se også videre omtale i kapittel 5.5.

Kystverkets vil bygge to nye multifunksjonsfartøy og dermed slutføre fornyelsesprogrammet som startet i 2012 med OV Utvær.

De fem sjøtrafikksentralene i Norge er omfattet av et løpende teknisk fornyelsesprogram. Dette programmet vil fortsette. Kystverket vil utvide tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet, slik at en får sammenhengende trafikkovervåking fra Fedje til Kristiansund (se omtale kapittel 5.5). Kystverket vil styrke Vardø sjøtrafikksentral sin virksomhet på Svalbard ved å etablere landbasert trafikkovervåking rundt Svalbard gjennom AIS-systemet. I tillegg vil Kystverket vurdere mer begrensede utvidelser av de eksisterende sjøtrafikksentral-

områdene blant annet i forbindelse med oljevirksomheten i Nord-Norge.

Kystverket vil starte opp flere utviklingsprosjekt og piloter innenfor ITS/digitalisering som skal lede til bedre sjøsikkerhet og framkommelighet på sikt. Dynamisk risikoovervåking tar sikte på å utvikle bedre automatiserte overvåkings-systemer på sjøtrafikksentralene. E-navigasjonskonseptet, utviklet gjennom International Maritime Organization (IMO), vil blant annet føre til at mange skip vil bli utstyrt for å kunne gjøre bruk av en ny generasjon av moderniserte digitale sjøsikkerhetstjenester. Kystverket vil bidra til utprøving av autonome skip i Norge gjennom å delta i utprøving sammen med andre aktører og å legge til rette navigasjonsinfrastruktur og sjøsikkerhetstjenester i testområder. Den nasjonale meldingsportalen for skip, SafeSeaNet og publisering av Kystverkets informasjon fra trafikkovervåking og transportsystemet vil videreutvikles for å understøtte sjøtransporten og videre effektivisering av transport og logistikk.

Kystverket vil fortsette samarbeidet med andre myndigheter i Norge om den maritime overvåkingen i norske

havområder, blant annet gjennom å prøve ut andre typer sensorer i trafikkovervåkingen enn AIS, som trafikkovervåkingen baserer seg på i dag.

Det skal etableres bedre merking for fritidsfartøy i enkelte områder langs kysten som utpeker seg med et høyt antall fatale grunnstøtingsulykker. Kystverket vil gjennomføre FoU-arbeid for å øke kunnskapen om årsakssammenhenger ved personskader og dødsfall i fritidsbåt.

Viktige milepæler

- Ferdigstilling av landbasert AIS-overvåking rundt Svalbard høsten 2020.
- Vedlikeholdsetterslepet for navigasjonsinfrastruktur skal være lukket innen utgangen av 2023
- Fullføring av fornyelsesprogrammet for fartøy

Forventet resultat 2023

- Tiltakene skal bidra til at antall omkomne og skadde, antall navigasjonsulykker og antall ulykker med utslipp ikke skal øke fremover, selv om total årlig utseilt distanse i norske farvann viser seg å øke.



Foto: Anders Røeggen / BarentsWatch



Foto: Kystverket

5.3 KLIMA OG MILJØ

Status inngang 2018

Transportsektoren står for om lag en tredjedel av Norges klimagass-utslipp i 2015, og om lag 60 prosent av de ikke-kvotepliktige utslippene. Utslippene fra transportsektoren utgjorde 16,7 millioner tonn CO₂-ekvivalenter i 2015, hvorav 2,78 millioner tonn kom fra innenriks sjøfart og fiske.

Utslippene i ikke-kvotepliktig sektor i EU skal reduseres med 30 prosent fram til 2030, sammenlignet med 2005-nivå. Norge er i EU-kommisjonens forslag omtalt med et foreløpig mål om å redusere ikke-kvotepliktig utslipp med 40 prosent fra 2005 til 2030.

Samferdselssektoren står for 90 prosent av den beregnede støyplagen i Norge, der 80 prosent er støy fra vegtrafikk. Støy i havner og lokal luftforurensing som følge av skip i havn kan være utfordrende i noen byer.

Hva skal gjøres 2018-2023

I Nasjonal transportplan er det planlagt og omtalt ulike tiltak som gjelder for hele transportsektoren. I tillegg har Kystverket en egen miljø- og klimastrategi med tilhørende handlingsprogram. Miljø- og klimastrategien revideres jevnlig og handlingsprogrammet oppdateres årlig.

Overføring av gods fra veg til sjø vil også ha positiv effekt for klima og miljø. Kystverket skal fortsette arbeidet med tilskuddsordningen for havnesamarbeid og insentivordningen for godsoverføring. Tilskuddsordningene er også omtalt under kapittel 5.1. I godsanalysen er potensialet for godsoverføring fra veg til sjø og bane anslått til mellom fem og sju millioner tonn. Insentivordningen for godsoverføring har som målsetting å bidra til at deler av dette godset vil bli overført fra veg til sjø.

Kystverkets sektoravgifter består av losavgifter og sikkerhetsavgift. For å styrke nærskipsfartens rammebetingelser er det gitt særskilt rabatt i losberedskapsavgiften for fartøy over 8 000 bruttotonn (BT) som har en score på 50 eller høyere i miljøskipsindeksen Environmental Ship Index (ESI). Dette har også positiv virkning for klima og miljø.

Kystverket vil legge til rette for at bruk av ITS kan bidra til bedre trafikkflyt og effektiv drivstoffutnyttelse for fartøy. Det vil også bli lagt til rette for autonomi på sjø og i tilknytning til havn.

Kystverket skal få bedre kunnskap om klimagassutslipp, støy i havner og fartøyers bidrag til lokal luftforurensning. Det skal legges til rette for bruk av lav- og nullutslipps-

løsninger i sjøtransporten, og Kystverket skal i størst mulig grad benytte biodrivstoff, lav- og nullutslippsteknologi i egne og innleide kjøretøy og fartøy. Fornylsesprogrammet for fartøy skal fullføres i første del av planperioden, og miljøvennlige løsninger skal velges. Kystverket skal beregne klimagassutslipp fra egne tiltak, og i tillegg gjennomføre miljømudring i havn i samarbeid med Miljødirektoratet der det er formålstjenlig.

Kystverket skal fremme og følge opp internasjonale miljøkrav i IMO.

Viktige milepæler

- Rullering av klima- og miljøstrategi
- Fullføring av fornyelsesprogrammet for fartøy

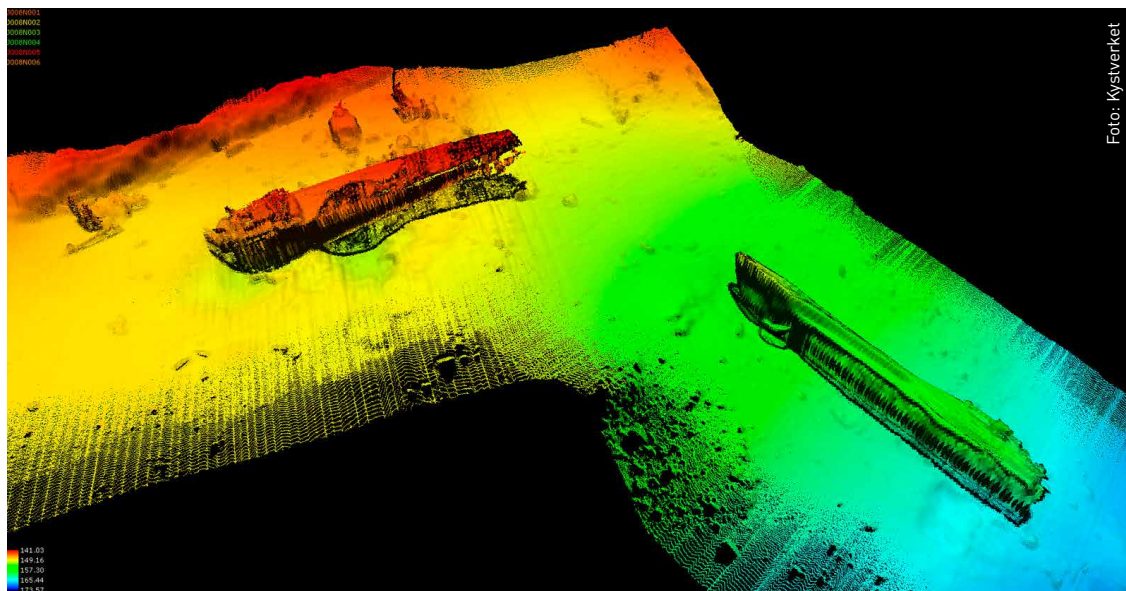
Forventet resultat 2023

Klimagassutslippene fra sjøtransport forventes å reduseres. Kystverket vil ha bedre oversikt over utslipp av klimagasser i norsk sjøområde basert på AIS-data. Kystverkets avgifter er innrettet for å ivareta miljø på best mulig måte.

5.4 BEREDSKAP MOT AKUTT FORURENSNING

Status inngang 2018

Den statlige beredskapet mot akutt forurensing er dimensjonert og



lokalisert på grunnlag av kunnskap om miljørisiko for akutte oljeutslipp fra skipstrafikken i norske farvann. I 2016 var det 1334 meldinger til Kystverket om akutt forurensing eller fare for akutt forurensing. 674 av meldingene medførte utslipp, men ingen statlige aksjoner ble iverksatt.

Hva skal gjøres 2018-2023

Meld. St. 35 (2015-2016) På rett kurs – Forebyggende sjøsikkerhet og beredskap mot akutt forurensing legger til grunn prognoser for økonomisk vekst og befolkningsvekst som tilsier at skipstrafikken vil øke framover. Det vil medføre en økt sannsynlighet for uhell og påfølgende akutte utslipp. Selv med flere forebyggende tiltak, som beskrevet i kapittel 5.2, vil det være behov for videreutvikling av beredskap mot akutt forurensing. Beredskapen skal være kontinuerlig dimensjonert etter miljørisiko og samfunnsutvikling, og beslutninger er basert på dynamiske miljørisiko- og beredskapsanalyser, med bidrag fra eksterne fagmiljøer og FoU-arbeid.

Kystverkets innendørs testsenter må videreutvikles og ha moderne fasiliteter som bidrar til nyskaping og kvalitetssikring. Utendørs må det være tilgang på egnet område hvor utstyr kan utprøves og verifiseres, ved alle værforhold og årstider. Det planlegges bygging av en ny hall i tilknytning til eksisterende testanlegg.

Ny hall skal bestå av et mindre basseng blant annet med strand, der arktisk klima kan simuleres.

Kystverket skal tette kunnskapshull knyttet til oljevernberedskap i arktiske farvann (Svalbard og Jan Mayen). Det er begrensede metoder som per i dag er egnet til å håndtere større oljeutslipp i Arktis, spesielt i helt eller delvis islagte farvann. Sårbart miljø, is på sjø og strender, lange avstander med mer gjør at mange av de metodene som benyttes på fastlandet er mindre egnet i Arktis. Ny kunnskap vil gi bedre grunnlag for å iverksette de rette tiltakene, skaffe det rette utstyret, trene mannskaper i riktige metoder med mer.

Det er behov for mer og bedre lagerkapasitet og egnede lokaler på Svalbard for å sikre en raskere responstid. Derfor ønsker Kystverket å bygge nytt lagerbygg og aksjons-sentral.

Kystverket vil utvikle operative analyse-verktøy for sjøsikkerhet og beredskap. Tiltaket vil bedre forståelsen for de faktorer som påvirker sannsynlighet for ulykker og fange opp endringer i miljøets sårbarhet. På den måten kan Kystverket rette inn forebyggende arbeid mot de områdene hvor det vil ha størst effekt, samt kunne tilpasse beredskapen til områder med høy miljørisiko.

Kystverket ønsker å etablere nettverk av maritim bredbåndsradio (MBR) samlokalisert med AIS basestasjoner på Svalbard. Dette vil styrke muligheten til å samordne framtidige beredskapshendelser og gi økt situasjonsforståelse.

Kystverket ønsker å etablere statlig dispergeringsberedskap. Tiltaket er omtalt i kapittel 5.5

Kystverket planlegger å gjennomføre miljøtiltak for kvikksølvforurensning fra vraket U-864. Tiltaket er omtalt i kapittel 5.5

Viktige milepæler undervegs

- Tilfredsstillende kunnskap om oljevernberedskap i arktiske farvann
- Ny testhall for arktiske forhold-ferdigstilt
- Analyseverktøy for å analysere data knyttet til endringer i sjøsikkerhet og miljørisiko

Forventet resultat 2023

Kystverket forvalter og fremmer oppdatert kunnskap om miljørisiko i norske havområder og på norsk territorium. Statlig beredskap er tilpasset og justert etter den til enhver tid gjeldende miljørisiko i norske havområder.

5.5 INVESTERINGER

Sjøtrafikksentraler og navigasjons og meldingssystemer

Lukking av vedlikeholdsetterslep	34
Overvåking av navigasjonsinnretninger	35
Modernisering av sektorlykter	36
Maritim trafikkovervåking Svalbard	37
Utvide tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene	38

Beredskap mot akutt forurensning

Miljøtiltak for kvikksølvforurensning fra vraket av U-864	39
Etablere statlig dispergeringsberedskap	40

Havne- og farledstiltak

Tabell 9 Havne- og farledstiltak	41
Innseiling Grenland	42
Innseiling Bodø	43
Innseiling til Ålesund Aspevågen	44
Gjennomseiling Stad skipstunnel	45
Innseiling Borg Havn Røsvikrenna	46
Innseiling Borg havn (Borg II)	47
Innseiling Senjahopen	48
Havne- og farledsprosjektet Longyearbyen	49
Tabell 10 Fiskerihavnetiltak	50
Båtsfjord fiskerihavn	51
Mehavn fiskerihavn	52
Gjerdsvika fiskerihavn	53
Andenes fiskerihavn	54





OVERSIKT OVER TILTAK

TILTAKSNAVN: LUKKING AV VEDLIKEHOLDSETTERSLEP

FAGOMRÅDE:	Navigasjonsinnretninger
TILTAKETS KOSTNAD:	1 186 mill kr
NETTO NYTTE (NN):	Ikke beregnet

OMRÅDE:	Landsdekkende
PRISÅR:	2016
NN PR BUDSJETTKRONE (NNB):	Ikke beregnet

Bakgrunn for tiltaket

En forutsetning for et fortsatt høyt sjøsikkerhetsnivå er god tilgjengelighet og driftstilstand på kystverkets navigasjonsinnretninger. Ved å intensivere vedlikeholdet vil en stanse forfall av objekter og påfølgende skadeutvikling, samt opprettholde og styrke det høye sikkerhetsnivået i sjøtransporten.

Effekt av tiltaket

Sikre høy tilgjengelighet og god driftstilstand på Kystverkets navigasjonsinnretninger og derav sikre høy ytelse overfor våre brukere. Bidra til å oppnå Kystverkets mål om opptid på innretninger med lys.

Planlagt tiltak

Kystverket har gjennom systematisk arbeid fått god oversikt over tilstanden til alle objekter. Denne kunnskapen blir brukt til å rette tiltakene mot objektene med dårligst tilstand. Samtidig har Kystverket kategorisert alle innretninger etter viktighet for sikker navigasjon. Sammen med risikoanalyser fra Sjøsikkerhetsanalysen², er dette styrende for Kystverket sitt arbeid med å lukke etterslepet. Kystverket vil modernisere/erstatte objekter med dårlig tilstandsgrad med moderne objekter, der analyser viser at fornying versus fortsatt vedlikehold er kostnadseffektivt på lang sikt.



Foto: Kystverket



Foto: Kystverket

Fyrlykt, før og etter fornying.

TILTAKSNAVN: OVERVÅKNING AV NAVIGASJONSINNRETNINGER

FAGOMRÅDE:	Navigasjonsinnretninger
TILTAKETS KOSTNAD:	42 mill kr
NETTO NYTTE (NN):	Ikke beregnet

OMRÅDE:	Landsdekkende
PRISÅR:	2016
NN PR BUDSJETTKRONE (NNB):	Ikke beregnet

Bakgrunn for tiltaket

Kystverket arbeider målrettet med effektivisering av tjenesten, og økt satsning på modernisering av innretningene inngår i dette. Korrekt informasjon om ytelse/status for Kystverkets innretninger er viktig for styring av korrekt vedlikehold, samt respons ved feilmeldinger.

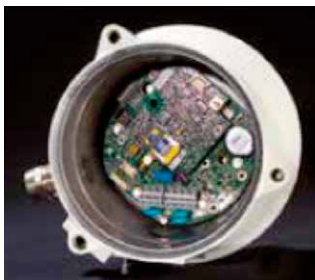
Effekt av tiltaket

Kystverket ønsker kunnskap til å aksjonere før feil som kan påvirke tjenesten og brukere oppstår. Dagens løsninger er avhengig av at brukerne rapporterer inn feil ved objektene til Kystverket. Kystverket ønsker at objektene selv skal melde inn feil automatisk. Tiltaket vil øke sjøsikkerheten

ved at Kystverket raskere kan utføre korrektive tiltak og slik fjerne nedetid. Kystverket vil også få kunnskap som gir mulighet for å bruke sine ressurser i forkant for å unngå feil/nedetid.

Planlagt tiltak

Kystverket ønsker å harmonisere drift og inspeksjon av alle objekter med lys. Standardisering av fjernovervåkning vil gi samme muligheter og kunnskaper om alle lys. Et enhetlig system gir Kystverket muligheter til å evaluere fremtidige endringer/muligheter innen inspeksjonsrutiner/feilsøking, basert på fremtidig utviklingen innen sensortechnologi. Alle objekter som settes ut i felt vil få overvåkning.



Overvåkningmodul er integrert i objektene fra fabrikk.



Foto: Kystverket

Lykt med overvåkningsmodul.

TILTAKSNAVN: MODERNISERING AV SEKTORLYKTER

FAGOMRÅDE:	Navigasjonsinnretninger
TILTAKETS KOSTNAD:	90 mill kr
NETTO NYTTE (NN):	Ikke beregnet

OMRÅDE:	Landsdekkende
PRISÅR:	2015
NN PR BUDSJETTKRONE (NNB):	Ikke beregnet

Bakgrunn for tiltaket

Sektorlykter inngår som en særs viktig komponent i kystens samlede navigasjonsveiledning. Tekniske nyvinninger for sektorlykter som gir operative gevinster til brukerne bidrar dermed til økt sjøsikkerhet. Tiltaket er en forsert modernisering av dagens fyrlykter, for å hente ut de tekniske og operasjonelle fordelene ved LED lyskilder.

Effekt av tiltaket

Dagens sektorlykter bruker fargede filter for å omskape hvitt lys til rødt/grønt lys, og dette er en prosess med mange feilkilder. Bruk av fargede dioder tar vekk en rekke av disse feilkildene. Overgang til LED baserte lyskilder vil gi en kvalitetsmessig forbedring av fargekvalitet på utsendt lys, samt at lysstyrke kan styres bedre. For Kystverket vil kostnader til korrektivt arbeid gå ned, grunnet færre feil,

samt at batteribanker kan reduseres på grunn av redusert strømforbruk. Frekvens for inspeksjon/kontroller kan settes lavere grunnet bedre tilgjengelighet og ny teknologi. Det er beregnet at tiltaket vil gi en besparelse på 84 millioner kroner i forhold til å fortsette med eksisterende teknologi.

Planlagt tiltak

Lyskilder i sektorlyktene byttes til LED gjennom å følge ordinær kontrollsyklus. Etter en syv års syklus vil alle lykter da være byttet til LED. Det kan være noen lykter som har sektorer som krever ekstra lang rekkevidde der bytte må evalueres nærmere, da dagens LED lyskilder har visse begrensninger i lysstyrke. Bytte blir ikke gjennomført dersom LED løsning ikke klarer å dekke inn brukerbehovene for rekkevidde på lyset.



Arrangement inne i lykt. Gammel lyskilde til venstre og ny LED lyskilde til høyre.

TILTAKSNAVN: MARITIM TRAFIKKOVERVÅKING SVALBARD

FAGOMRÅDE:	Sjøsikkerhet	OMRÅDE:	Svalbard
TILTAKETS KOSTNAD:	54 mill kr	PRISÅR:	2014
NETTO NYTTE (NN):	42 mill kr	NN PR BUDSJETTKRONE (NNB):	0,78

Bakgrunn for tiltaket

Vernesonen rundt Svalbard er i dag en del av ansvarsområdet til Vardø sjøtrafikksentral og overvåkes i dag ved bruk av satellittbasert AIS. Denne overvåkingen avhenger av satellittenes baner og er ikke kontinuerlig i tid. For å få best mulig virkning av sjøtrafikksentraltjenesten og dermed på sjøsikkerheten for alle fartøy på Svalbard, er det nødvendig å ha sanntids overvåking av skipstrafikken i den delen virkeområdet som er nær land.

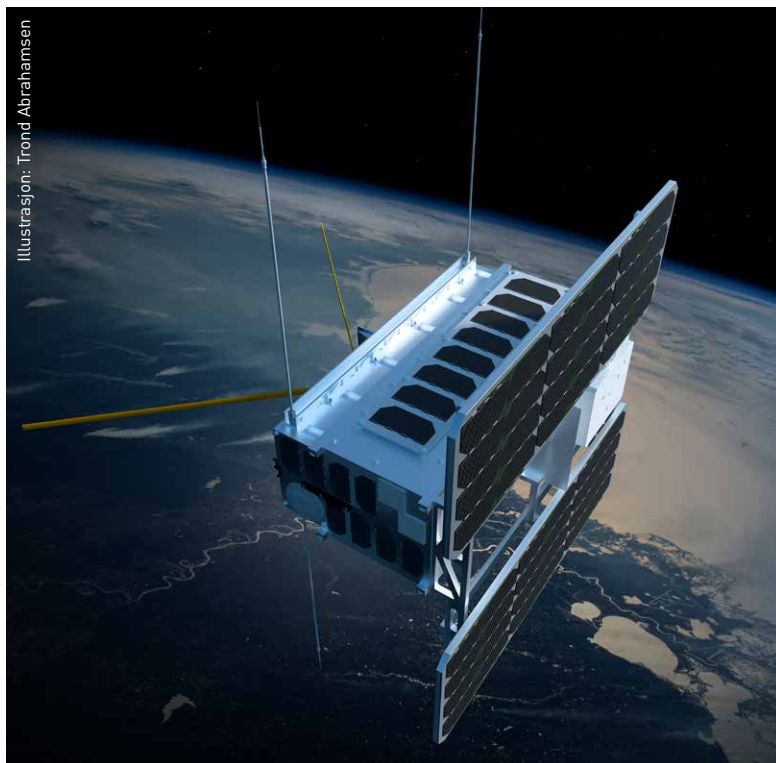
Effekt av tiltaket

Tiltaket vil styrke sjøsikkerheten ved Svalbard gjennom å tilføre sjøtrafikksentralen i Vardø en bedre overvåking av skipstrafikk langs kysten og i fjordene der. Tiltaket vil også styrke grunnlaget for Sysselmannens virksomhet, Hovedredningssentralen i Bodø, Fiskeridirektoratet og

andre norske maritime myndigheter. I tillegg vil tiltaket gi grunnlag for å oppheve meldeplikter for fartøy som ferdes på Svalbard og som i dag må oppfylles gjennom manuell rapportering til Vardø sjøtrafikksentral.

Planlagt tiltak

Tiltaket innebærer etablering av ca. 17 basestasjoner rundt Spitsbergen-øya og på Bjørnøya, Hopen og Jan Mayen. Det tas sikte på at sju av disse skal installeres på eksisterende infrastruktur, antennemaster og bygninger som Telenor, Avinor, Forsvaret, Store Spitsbergen Kullkompani og Meteorologisk institutt opererer der fra før. Resterende vil etableres i form av et miljøvennlig basestasjonskonsept utviklet av Kystverkets leverandør Kongsberg Seatex og som er under utprøving på Svalbard.



Illustrasjon av AIS-satellitt.



Test av AIS-basestasjon på Svalbard.

TILTAKSNAVN: UTVIDE TJENESTEOMRÅDET TIL SJØTRAFIKKSENTRALENE

FAGOMRÅDE:	Sjøsikkerhet
TILTAKETS KOSTNAD:	127 mill kr
NETTO NYTTE (NN):	553 mill kr

OMRÅDE:	Vestlandet
PRISÅR:	2014
NN PR BUDSJETTKRONE (NNB):	Ikke beregnet

Bakgrunn for tiltaket

Analysen viser at antallet årlige skipsulykker i norske farvann vil øke med 31 prosent frem mot 2040 uten ytterligere tiltak, med en økt risiko spesielt på Vestlandet.

Effekt av tiltaket

Overvåking fra sjøtrafikksentraler er et effektivt risikoreducerende tiltak som i betydelig grad bidrar til å redusere antall grunnstøtinger og kollisjoner i sjøtrafikksentralenes tjenesteområder. En samfunnsøkonomisk analyse har beregnet en utvidelse av tjenesteområdene til

sjøtrafikksentralene på Vestlandet til å ha en netto nytte på 553 mill. kroner.

Planlagt tiltak

Kystverket skal utvide tjenesteområdet til sjøtrafikksentralene på Vestlandet slik at en får sammenhengende trafikkovervåking fra Fedje til Kristiansund. Forslaget fordrer utbygging av radardekning i de mest risikoutsatte deler av strekningen og utbygging av AIS dekingen på hele strekningen.



Foto: Haakon Nordvik / Kystverket

Kvitsøy sjøtrafikksentral.

TILTAKSNAVN:

MILJØTILTAK FOR KVIKKSØLVFORURENSNING FRA VRAKET AV U-864

FAGOMRÅDE:	Beredskap mot akutt forurensning
TILTAKETS KOSTNAD:	440-890 mill kr
NETTO NYTTE (NN):	Ikke beregnet

OMRÅDE:	Vestlandet
PRISÅR:	2014
NN PR BUDSJETTKRONE (NNB):	Ikke beregnet

Bakgrunn for tiltaket

Vrakseksjonene fra U-864 er en kilde til forurensning av omkringliggende sedimenter der miljøgiften kvikksølv representerer den alvorligste trusselen. Det er beregnet en årlig utlekking på ca 4 kg kvikksølv fra de forurensede sedimentene.

Effekt av tiltaket

Effekten av tiltaket vil være at konsentrasjoner av miljøgifter i området reduseres, og at det ikke skjer opptak av miljøgifter i næringskjeden. Det vil bli gjennomført målinger av miljøgifter før og etter tiltak.

Planlagt tiltak

Kystverket har forprosjektert to alternativer for håndtering av kvikksølvforurensningen fra U-864 etter bestilling fra Regjeringen. Disse alternativene er tildekking av vrak og forurenset sjøbunn samt heving av last med tildekking av forurenset sjøbunn.

Begge tiltakene er detaljert i forprosjekter som er utformet i henhold til mal for Statens KS utredning og ble overlevert Samferdselsdepartementet i mai 2014. Vurdering av eventuelle tiltak er til politisk behandling.

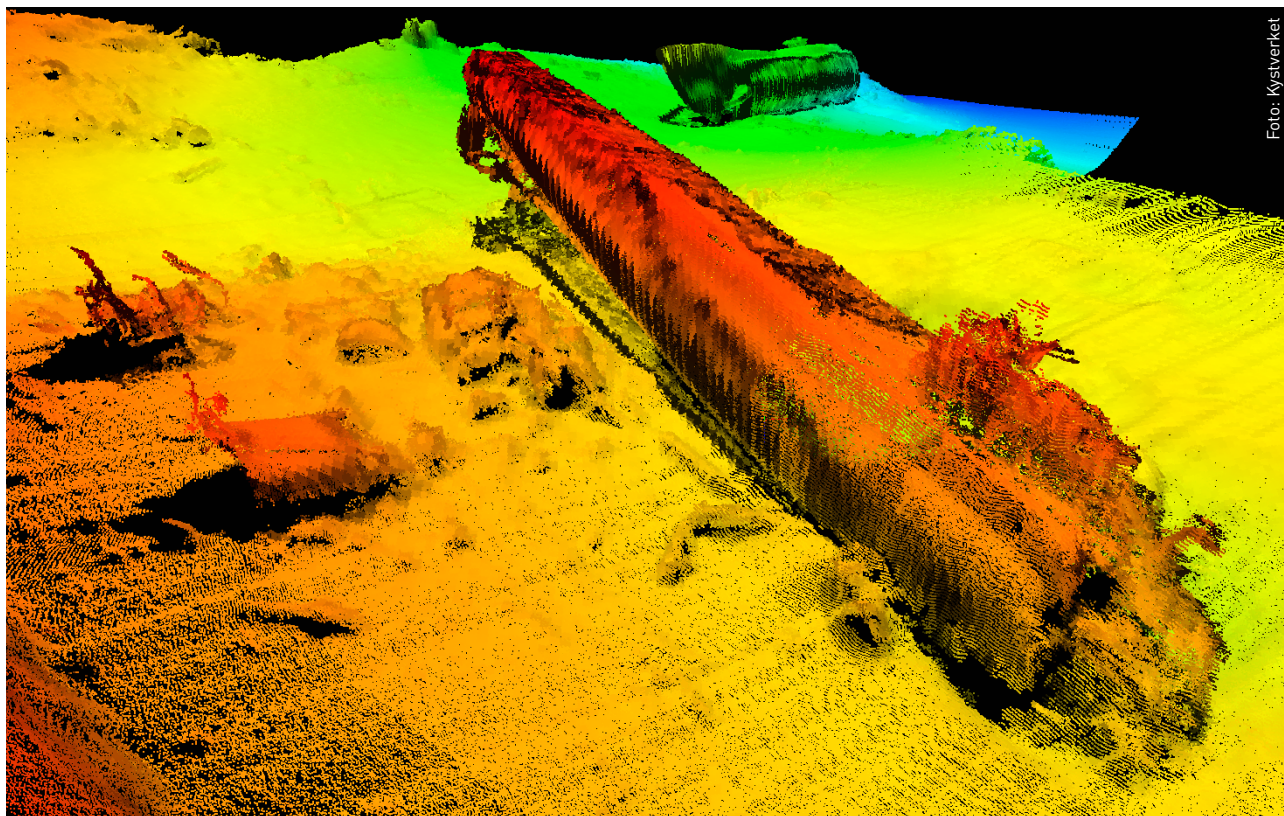


Foto: Kystverket

U-864, slik den ligger i to deler på sjøbunnen utenfor Fedje.

TILTAKSNAVN: ETABLERE STATLIG DISPERGERINGSBEREDSKAP

FAGOMRÅDE:	Beredskap mot akutt forurensning
TILTAKETS KOSTNAD:	60 mill kr
NETTO NYTTE (NN):	Ikke beregnet

OMRÅDE:	Landsdekkende
PRISÅR:	2018
NN PR BUDSJETTKRONE (NNB):	Ikke beregnet

Bakgrunn for tiltaket

I Kystverkets miljørisiko- og beredskapsanalyse for fastlandet (2011) er det anbefalt at det etableres en statlig dispergeringsberedskap. Med dispergering menes her påføring av et kjemisk middel som løser opp oljen i små dråper som spres, fortynnes og brytes ned i vannmassene.

Effekt av tiltaket

Bruk av dispergeringsmidler har gjennom laboratorieforsøk og ved anvendelse vist seg å være et hensiktsmessig skadebegrensende tiltak som medfører mindre skade på fugl og redusert forurenset strandlinje.

Planlagt tiltak

Kystverket anbefaler at det etableres en statlig dispergeringsberedskap ved å anvende en kombinasjon av helikopter og fartøy for påføring av dispergeringsmidler.

Det anbefales at en statlig dispergeringsberedskap bygges opp tilpasset en løsning der tre helikoptre kan operere med dispergeringsutstyr. I tillegg anbefales det utplassert dispergeringsmiddel og påføringsutstyr på Kystverkets nye oljevern fartøy.

Dispergeringsvæske og helikopterbøtter anbefales lagret på inntil syv av Kystverkets depoter. Løsningen vurderes å ha god dekning langs kysten og bruk av helikopter vil sørge for kort responstid.

Kostnader til oppbygging av en statlig dispergeringsberedskap estimeres til 45 mill. kr. I tillegg kommer økte driftskostnader i form av beredskapsavtaler, kompetansebygging og øvelser. Total kostnad er estimert til 60 mill. kr. over en treårsperiode.



Foto: KV Harstad / Kystvakten

Oljeutslipp etter Godafoss-havariet.

TABELL 9: HAVNE- OG FARLEDSTILTAK
Mill. 2018-kr, eks. mva, eks. fagadministrasjon

KORRIDOR	FYLKE	TILTAK	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024–2029
		IGANGSATTE TILTAK*							
3	Telemark	Innseiling Grenland	74,6						
7	Nordland	Innseiling Bodø	63						
		NYE TILTAK 1. PLANPERIODE							
4	Møre og Romsdal	Innseiling til Ålesund havn Aspevågen		39,8					
4	Sogn og Fjordane	Gjennomseiling Stad		10	10	85	499	698,2	1 110
1	Østfold	Innseiling Borg havn Røsvikrenna			10	10	89,7	150	346,3
1	Østfold	Innseiling Borg havn (Borg II)					10	76,6	186,1
8	Troms	Innseiling Senjahopen						33,8	64,4
	Svalbard	Havne- og farledsprosjektet Longyerbyen		100	159,7				
		NYE TILTAK 2. PLANPERIODE**							
1	Østfold	Innseiling Moss							96,8
3	Telemark	Innseiling Kragerø							99
3	Telemark	Gjennomseiling Torsbergrenna							186
3	Vest Agder	Innseiling Kristiansand							36,3
3	Vest Agder	Innseiling Farsund							41,8
4	Rogaland	Innseiling Stavanger havn							96,8
4	Sogn og Fjordane	Innseiling Florø havn							75,9
7	Nordland	Innseiling Mo i Rana							45,1
7	Sør-Trøndelag	Gjennomseiling Leiaskjæra							51,7
8	Nordland	Gjennomseiling Risøyrenna							33
		SUM	137,6	149,8	179,7	95	598,7	958,6	2 469,2

*Tiltak igangsatt før 2018. Kun restbeløp som belastes 2018-budsjettet er ført opp.

** Tiltak i andre planperiode listes ikke i prioritert rekkefølge.

TILTAKSNAVN: INNSEILING GRENLAND

FYLKE:	Telemark og Vestfold	KOMMUNE:	Bamble, Porsgrunn og Larvik
TRANSPORTKORRIDOR:	3	ANSVARLIG REGION:	KYV-Sørøst
SUM TILTAKSKOSTNADER:	89.3 mill kr	PRISÅR KOSTNADSBEREGNING:	2015
NETTO NYTTE:	192.5 mill kr	NETTO NYTTE PR BUDSJETTKRONE:	2.17

Prosjektutløsende behov

«Tiltaket gjennomføres for å gi økt sikkerhet og bedre trafikk-avvikling i området.» Innseilingen til Grenland havn er blant Norges mest trafikkerte farleder og seilasene ansees som krevende, med mange kursendringer i strømutsatte områder. Innseiling medfører også transport av betydelige mengder farlig gods i trange farvann. Farledene benyttes av fartøy som seiler til og fra Grenland havn som er en av Norges største transporthavner, samt flere sentrale havneanlegg i Bamble, Porsgrunn og Larvik kommune. Det er forventet stor trafikkvekst til både industribedrifter og for godstrafikk i området. Begrenset regularitet for dagens trafikk som følge av seilingsrestriksjoner gir både dårlig effektivitet og er til hinder for sjøtransportutvikling.

Planlagt tiltak

Tiltaket omfatter utbedring i form av utdyping og oppmerking av de to farledene som tilsammen utgjør innseiling til Grenland. Kalvenløpet som er den østlige farleden skal utdypes til en farledsdybde på - 16,5 meter og en farledsbredde på 300 meter, slik at dette blir en dobbel led. I denne farleden er det i alt tre områder/grunner som skal utdypes. Dagens farled gjennom Kjørtingen legges om til å gå gjennom Gamle Langesund og får en farledsdybde på -16,1 m og en farledsbredde på 150 m hvilket gir en enkel led. Omleggingen gjøres

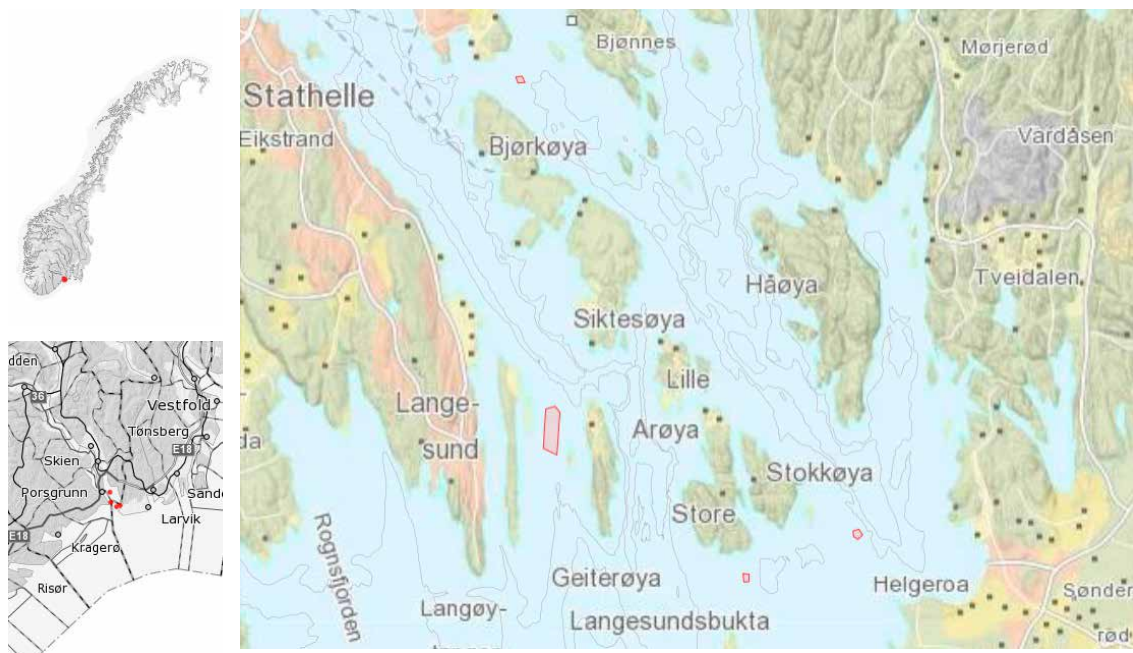
for å rette ut farleden og minske antall kursendringer. Tiltaket gjennom Gamle Langesund omfatter utdyping ved fem ulike områder. Oppmerking av farledene omfatter fjerning av to eksisterende merker, samt etablering av 10 nye merker.

Effekter tiltaket vil ha på eksisterende brukergrupper

Når tiltaket er gjennomført forventes navigering å bli enklere på grunn av rettere farled, større dybde, større bredde og bedre merking. Dette ventes å bidra til lavere ulykkesrisiko, redusert fare for skipsulykker med påfølgende store miljøskader, kortere seilingstid med påfølgende redusert drivstofforbruk og klimagassutslipp. Bedre fordeling av trafikk mellom to farleder gir større mulighet til separering av motgående trafikk, hvilket gir redusert fare for kollisjon og grunnstøtinger samt bedre regularitet og mindre ventetid.

Effekter tiltaket vil ha på fremtidige brukergrupper

Tiltaket bidrar til å legge til rette for økt trafikkvekst og økt effektivitet for sjøtransport i området som nå begrenses av seilingsrestriksjoner. Tiltaket gir også muligheten for å utvikle Grenland havn til nasjonal servicehavn for enhetsgods, med import til Østlandet og områder i Vest-Norge, da havna er et intermodalt knutepunkt med direkte tilknytning til jernbane- og veinett.



TILTAKSNAVN: INNSEILING BODØ

FYLKE:	Nordland	KOMMUNE:	Bodø
TRANSPORTKORRIDOR:	7	ANSVARLIG REGION:	KYV-Nordland
SUM TILTAKSKOSTNADER:	144.0 mill kr	PRISÅR KOSTNADSBEREGNING:	2017
NETTO NYTTE:	-95 mill kr	NETTO NYTTE PR BUDSJETTKRONE:	0.9

Prosjektutløsende behov

Bodø havn har i dag i nordnorsk målestokk en stor godsomlastning mellom båt og vei/jernbane. Det er en utvikling av at fartøyene som frakter gods blir større og krever større dybde og manøverareal. Bodø havn har potensial til å øke godsomlastning mellom båt og vei/jernbane. Hvis det ikke foretas utbedringer av innseilingen og manøverarealene kan sjøsiden i fremtiden bli det begrensende leddet for denne godsomlastningen.

Planlagt tiltak

Utenfor hovedmoloene til Bodø havn skal seilingsløp ha minimum 250 meters bredde med en dybde på -13 m. Fra moloåpningen og videre inn i havna skal seilingsløp ha minimum 150 meters bredde med en dybde på -12 meter. Inne i havna skal det etableres vendesirkel (manøvreringsareal) med en diameter på 360 meter, samt mudres inn mot Bodøterminalen. Dybden i vendesirkelen og til 18 meter fra ny kaifront vil være -12 meter videre inn mot kaifront vil dybden

være -11 meter. Grunnforholdene er meget dårlige og det er forbundet med fare for utglidning å mudre inntil eksisterende kai. Det er derfor inngått en samarbeidsavtale med Bodø havn hvor dagens kai utvides med 10 meter. Deponi etableres mellom Langskjæret og Nyholmen.

Effekter tiltaket vil ha på eksisterende brukergrupper

Tiltaket forbedrer sikkerheten til fartøyene som anløper Bodø havn, og medfører at skipstrafikken kan operere sikrere til og fra havn og kai.

Større skip kan benytte havna og havneterminalen, dette gir spesielt mulighet for større cruisebåter å benytte havna.

Effekter tiltaket vil ha på fremtidige brukergrupper

Tiltaket legger generelt mer til rette for økt godstrafikk, økt aktivitet innenfor maritime næringer og økt cruiseskipmottak. Bedre havnefasiliteter for cruisetrafikken er etterspurt i markedet i dag, og blant annet vurderes Bodø som aktuell i forbindelse med bytte av passasjerer.



TILTAKSNAVN: INNSEILING ÅLESUND ASPEVÅGEN

FYLKE:	Møre og Romsdal	KOMMUNE:	Ålesund
TRANSPORTKORRIDOR:	4	ANSVARLIG REGION:	KYV-Midt-Norge
SUM TILTAKSKOSTNADER:	39.9 mill kr	PRISÅR KOSTNADSBEREGNING:	2015
NETTO NYTTE:	79.3 mill kr	NETTO NYTTE PR BUDSJETTKRONE:	1.15

Prosjektutløsende behov

«Redusere ventetid, og øke sikkerhet for skipstrafikk som anløper Ålesund.» Aspevågen ligger i Ålesund indre havn i Ålesund kommune i Møre og Romsdal fylke. Byen er en av verdens største eksportthavner for klippfisk og har en travel fiskerihavn midt i sentrum med nærmere 5000 årlige anløp. Aspevågen benyttes som liggehavn for store, havgående fiskefartøy. I tillegg er det godsterminaler og bunkersanlegg med anløp av større skip. utfordringene er knyttet til fremkommelighet og sjøsikkerhet. Større skip må vente på flo og økt størrelse på skipene som anløper fører til behov for fjerning av grunner. Grunnene begrenser adkomst og manøvreringsrommet til skip som skal inn og ut av havneområdet. Det har vært flere grunnstøtinger i området.

Planlagt tiltak

Flere grunner i havnebassenget i Aspevågen skal utdypes til -11 m. Ballastgrunnen utenfor Storneskaia skal utdypes til

-10 m og Steinvågsundet skal utdypes til dybde -10 m. Dette utgjør ca 70.000 m³ fjell og ca 6000 m³ løsmasse som er forurenset. Kystverket utreder muligheten for samarbeid med Ålesund kommune vedrørende ren havn prosjekt.

Effekter tiltaket vil ha på eksisterende brukergrupper

Tiltaket vil bidra til redusert ventetid for fartøy i Steinvågsundet og økt produktivitet for enkeltbedrifter. Tiltaket vil bidra til redusert ulykkesrisiko ved å øke manøvreringsarealet for større fartøy i havneområdet og ha positiv virkning for fiskebedrifter som vil oppleve redusert leveringstid av fisk til mottak i indre havn.

Effekter tiltaket vil ha på fremtidige brukergrupper

Tiltaket vil gi sikrere og lettere manøvrering i havnebassenget for større fartøy. Større dybde medfører at større fartøy kan anløpe havna.



TILTAKSNAVN: GJENNOMSEILING STAD SKIPSTUNNEL

FYLKE:	Sogn og Fjordane
TRANSPORTKORRIDOR:	4
SUM TILTAKSKOSTNADER:	2412 mill kr
NETTO NYTTE (NN):	-1530 mill kr

KOMMUNE:	Selje
ANSVARLIG REGION:	KYV-Vest
PRISÅR KOSTNADSBEREGNING:	2018
NETTO NYTTE PR BUDSJETTKRONE (NNB):	-0,57

Prosjektutløsende behov

«Trygg og effektiv seilas forbi Stad.» Stad skipstunnel ligger i Selje kommune i Møre og Romsdal. Strekningen rundt Stad er blant mest værutsatte og farligste områder langs norskekysten. Ulykkesrisikoen ved å passere Stadhavet er også høyere enn på andre kyststrekninger. En vesentlig grunn til dette er at kombinasjonen av havstrømmer og undersjøisk topografi skaper spesielt komplekse og uforutsigbare bølgeforhold.

Dårlige værforhold fører til at fartøy bruker flere ganger så lang tid forbi Stad enn ved normale værforhold. I de verste tilfellene må fartøy vente med å passere Stad. Stadhalvøya legger således i sin nåværende form avgrensninger på skipsfarten i området, der Stadhavet representerer en fysisk og psykisk barriere for skipsferdsel.

Planlagt tiltak

Skipstunnel fra Moldefjorden til Kjødipollen. Lengde 1700m, dybde 12m, seilingsbredde 26m, tunellbredde 36m, seilingshøyde 33m, total høyde 50 m. Uttak av 3 millioner faste kubikk fjell. Utdyping i Saltasundet, bredde 135m, dybde 14,3m. I tillegg skal det bygges nye vegtraseer, en bro samt entrings- og ledekonstruksjoner.

Effekter tiltaket vil ha på eksisterende brukergrupper

Eksisterende brukergrupper kan i dag kun benytte ytre led forbi Stadhavet. Strekningen rundt Stad er blant de mest værutsatte og farligste områdene langs norskekysten. Tiltaket vil innebære etablering av en gjennomgående farled i beskyttet farvann.

Effekter tiltaket vil ha på fremtidige brukergrupper

Prosjektet Stad skipstunnel innebærer etablering av en gjennomgående farled i beskyttet indre farvann. Dette vil bidra til styrket sjøsikkerhet og økt forutsigbarhet for sjøtransport og fritidsflåte på Stadhavet. Prosjektet forventes å redusere ventetid og reisetid på å passere Stad, redusere klimagassutslipp samt redusere risikoen for ulykkeshendelser.

Skipstrafikken skal passere Stad i henhold til planlagte tider der de oppsatte anløpstider overholdes. Dette gjelder både for gods- og persontransport. Det skal ikke være ventetid av betydning ved passering av Stad. Dette innebærer ventetid grunnet værforhold. Skipstunnelen skal av brukerne oppleves som enkel og intuitiv å bruke.



Foto: Snøhetta / Kystverket

TILTAKSNAVN: INNSEILING BORG HAVN – RØSVIKRENNA

FYLKE:	Østfold	KOMMUNE:	Fredrikstad
TRANSPORTKORRIDOR:	1	ANSVARLIG REGION:	KYV-Sørøst
SUM TILTAKSKOSTNADER:	606 mill kr	PRISÅR KOSTNADSBEREGNING:	2018
NETTO NYTTE:	-421.1 mill kr	NETTO NYTTE PR BUDSJETTKRONE:	-0.8

Prosjektutløsende behov

«Redusere risikoen for ulykkeshendelser samt bedre fremkommeligheten for skipstrafikk til Borg havn.» Borg havn ligger i Fredrikstad kommune i Østfold fylke. Innseilingen til Borg havn er trang og svingete, og farleden er risikoutsatt. Det har vært en oppgrunning på i snitt ca 1 m siden mudring midt på 1990-tallet. Det er registrert flere grunnstøtinger i farleden de siste årene. Trafikken til og fra Borg havn er regulert i sjøtrafikkforskriften, bl.a. med krav til dagslys og tåke som periodevis fører til at store skip må vente på bedre vær for å seile inn til og ut fra Borg havn. Farleden setter begrensning på fartøystørrelse som kan anløpe Borg havn. Anløp er avhengig av vær og vannføring i Glomma.

Planlagt tiltak

Tiltaket består av utdyping av Røsvikrenna med farled foran Borg havn og etablering av snuplass i Fuglevikbukta.

Farledens bredde i Røsvikrenna utvides fra 90 til 150 m, mens dybden her vil økes fra ca -10 m til -13 m. Fra ro/ro-kaia og til like ovenfor snuplassen vil farleden utdypes til -11 m.

Forurensede masser i kl. 4–5 tas på land og legges i deponi ved Frevar KF eller annet land-deponi. Øvrige masser legges i sjødeponi ved Svaleskjær eller Møkkalasset.

Effekter tiltaket vil ha på eksisterende brukergrupper

Tiltaket medfører redusert ulykkesrisiko for skipsfarten i farleden, spesielt ved at farleden i Røsvikrenna gjøres bredere og ved at merkingen av farleden forbedres betraktelig. Dette gir også redusert ventetid ved dårlig vær. I dag må større skip ha hjelp av slepebåter i deler av farleden og for å snu når de skal legge til eller fra kai. Ved bredere farled, etablering av snuplass inn mot Fuglevikbukta samt bedre merking gjør dette også flere båter uavhengig eller mindre avhengig av slepebåter. Det vil altså bli mulig å snu flere båter like utenfor kaiene uten eller med redusert bruk av slepebåt. Dette vil også gi mulighet til at flere skip kan benytte farleden samtidig.

Effekter tiltaket vil ha på fremtidige brukergrupper

Større fleksibilitet og manøvrerbarhet gir også større muligheter for nye brukergrupper (fremtidige næringsdrivende som trenger sjøverts transport, nye befraktere, nye rederier mv.) mht. bruk av farleden.



TILTAKSNAVN: INNSEILING BORG HAVN, BORG 2

FYLKE:	Østfold	KOMMUNE:	Fredrikstad
TRANSPORTKORRIDOR:	1	ANSVARLIG REGION:	KYV-Sørøst
SUM TILTAKSKOSTNADER:	271 mill kr	PRISÅR KOSTNADSBEREGNING:	2018
NETTO NYTTE:	-70.3 mill kr	NETTO NYTTE PR BUDSJETTKRONE:	-0.43

Prosjektutløsende behov

«Redusere risikoen for ulykkeshendelser samt bedre fremkommeligheten for skipstrafikk til Borg havn.» Borg havn ligger i Fredrikstad kommune i Østfold fylke. Innseilingen til Borg havn er trang og svingete, og farleden er risikoutsatt. Det har vært en oppgrunning på i snitt ca 1 m siden forrige mudring midt på 1990-tallet. Det er registrert flere grunnstøtinger i farleden de siste årene. Trafikken til og fra Borg havn er regulert i sjøtrafikkforskriften, bl.a. med krav til dagslys og tåke som periodevis fører til at store skip må vente på bedre vær for å seile inn til og ut fra Borg havn. Farleden setter begrensning på fartøystørrelse som kan anløpe Borg havn. Anløp er avhengig av vær og vannføring i Glomma. Skip er også avhengig av taubåt.

Planlagt tiltak

Utdyping av ytre del av innseilingen til Borg havn: Flyndregrunnen (ca halve grunnen ned til -13 m), Belgebåen (-13 m), Vestre Fugleskjærgrunnen (-13 m), Tjeldholmsten, Løperungen (-13 m), Lubbegrunnen (-13 m), Nordre Kverniskjær (-14 m), Tjørnergrunnen (-16 m) og Duken (-16 m). Løsmasser i forurensningsklasse 1–3 legges i deponiene Svaleskjær og Møkkalasset.

Løsmasser i forurensningsklasse 4–5 legges i landdeponi. Sprengstein deponeres like ved utdypingsstedene evt. tas på land til annet samfunnsnyttig formål. Forbedring av eksisterende og flere nye navigasjonsinstallasjoner.

Effekter tiltaket vil ha på eksisterende brukergrupper

Tiltaket medfører redusert ulykkesrisiko for skipsfarten i farleden, spesielt ved at farleden gjøres mer rettlinjert, de største hindringene (grunnene) fjernes samt at merkingen av farleden forbedres betraktelig. Dette gir også redusert ventetid ved dårlig vær. I dag må større skip ha hjelp av slepebåter i deler av farleden. Ved mer rettlinjert farled samt bedre merking gjør dette også flere båter mindre avhengig av slepebåter. Større dybde og bredde gjør også at befraktere som anløper mange havner, ikke trenger å ta spesielt hensyn til denne farleden ved valg av skipsstørrelse.

Effekter tiltaket vil ha på fremtidige brukergrupper

Større fleksibilitet og manøvrerbarhet gir også større muligheter for nye brukergrupper (fremtidige næringsdrivende som trenger sjøverts transport, nye befraktere, nye rederier mv.) mht. bruk av farleden.



TILTAKSNAVN: INNSEILING SENJAHOPEN

FYLKE:	Troms
TRANSPORTKORRIDOR:	8
SUM TILTAKSKOSTNADER:	98.2 mill kr
NETTO NYTTE (NN):	148.2 mill kr

KOMMUNE:	Berg
ANSVARLIG REGION:	KYV-Troms og Finnmark
PRISÅR KOSTNADSBEREGNING:	2015
NETTO NYTTE PR BUDSJETTKRONE (NNB):	

Prosjektutløsende behov

«Sikre råstoffleveranser til fiskeindustrien i Senjahopen, samt å håndtere gods på en mer effektiv måte.» Havnen er naturlig beskyttet og ligger nært fiskefeltene på utsiden av Senja og det landes hvitfisk, reker og pelagisk. Havna har over 4500 årlige anløp og er viktig for fiskeflåten som har behov for tilgang til sevicebedrifter i samme havn som fangsten leveres. Fartøy med dybde over 7 m er begrenset til anløp og avgang ved flo som hindrer muligheten for direktelevering av fangst. I dag sendes dette med lastebil både til og fra Senjahopen. Det er behov for næringsarealer til etablering av godshub som gir kapasitet til lagring og som muliggjør at en større andel av fiskeprodukter og gods kan fraktes med skip.

Planlagt tiltak

Utdyping av innseilingen til -11 m ytterst og -10 m innerst, utdyping til -10 m, -9 m, -8 m og -7 m foran kaier. Etablering av strandkantdeponier. Nymerking av innseiling.

Effekter tiltaket vil ha på eksisterende brukergrupper

Fiskerinæringen: Flere fartøyer som kan levere, økt konkurranse. Sikrere losseaktiviteter. Bedre regularitet for levering. Bedre utnyttelse av kaier og produksjonskapasitet og potensiale for utvidelse.

Fiskeriservicenæringen: Økt kundegrunnlag, potensiale for utvidelse av tilbudet. Fiskeflåten og transportnæringen: Bedre framkommelighet i innseilingen. Sikrere og større manøverareal, bedre regularitet, økt konkurranse, flere liggeplasser. En viktig og ønsket effekt er tilgang til nye arealer for godshåndtering og næring/industri. Fiskemottakene samarbeider om å etablere fiskeindustri på de nye arealene.

Effekter tiltaket vil ha på fremtidige brukergrupper

Godstransportører: Etablering av areal og ny kai vil gi bedre laste- og losseforhold, større grunnlag for godstrafikk. Vilje til investeringer i havna vil også fremme ytterligere investeringer i service-, transport- og fiskerinæringen.



TILTAKSNAVN: LONGYEARBYEN HAVN

FYLKE:	Svalbard
TRANSPORTKORRIDOR:	
SUM TILTAKSKOSTNADER:	260.0 mill kr
NETTO NYTTE:	-2 mill kr

KOMMUNE:	
ANSVARLIG REGION:	KYV-Sørøst
PRISÅR KOSTNADSBEREGNING:	2017
NETTO NYTTE PR BUDSJETTKRONE:	-0.01

Prosjektutløsende behov

«Behov for økt kapasitet i Longyearbyen havn.» Samfunnet har behov for å opprettholde et norsk samfunn på øygruppen. Når gruvevirksomheten reduseres er det behov for å videreutvikle annen næringsaktivitet, som turisme og forskning, for sikre arbeidsplasser og bosetting. Prosjektet er viktig for videre utvikling av Longyearbyen. Økt trafikk har ført til at etter-spørselen etter kaiplass og øvrige havnefasiliteter overgår det havna er i stand til å tilby. Ettersom trafikkveksten forventes å fortsette vil behovet for mer kapasitet og bedre fasiliteter øke.

Planlagt tiltak

Tiltaket innebærer etablering av en stor flytekaia (ytre dimensjoner på 120x35 meter som gir en total kailengde på over 300 meter. Flytekaia kan motta skip på opptil 250 meters lengde i tillegg til at mindre skip på under 30 meter kan legge til på sidene og i bakkant av kaia forutsatt at det ikke ligger skip over 120 meter ved kaifronten) med fullt utnyttede innvendige arealer og småbåthavn i bakkant. Dette betyr at kapasiteten utvides til å kunne ta imot små og mellomstore skip opp til 250 meter. Kaidekket på flytekaia skal kunne benyttes som tomteareal med bygningsmasser på toppen, og det skal bygges et terminalbygg på 1000 kvm, fordelt på 650 kvm kontor- og næringsarealer, samt 350 kvm publikumsarealer.

Effekter tiltaket vil ha på eksisterende brukergrupper

En utbygging i havna vil redusere ventetiden og ventetidskostnadene for skip og passasjerer som skal i land. Longyearbyen havn får økte inntekter fra avgifter og salg av tjenester når flere skip får ligge til kai. Leieinntekter fra lagerarealer som ligger i de flytende kaikonstruksjonene tilfaller også havna. Redusert tendering fører til økt omsetning for næringslivet i Longyearbyen som følge av at flere passasjerer går i land og blir der lenger slik at de kan utnytte mer av det aktivitets- og tjenestetilbudet som befinner seg i byen. Bedre fasiliteter som kontorer, lager, næringslokaler og fellesarealer for publikum gir økt leieinntekt og økt komfort for passasjerer, mannskap og ansatte i havna.

Effekter tiltaket vil ha på fremtidige brukergrupper

Det forventes at dagens brukergrupper vil vokse og videreutvikle seg som følge av en utbygging av havna i Longyearbyen. Utbedring av havna vil gi økt kapasitet og bedre fasiliteter for å håndtere skip, passasjerer, mannskap og gods. Det vil gi bedre publikumsfasiliteter, nye næringsarealer, økt lagerkapasitet, samt bedre manøvreringsarealer.



TABELL 10: FISKERIHAVNER

Mill. 2018-kr, eks. mva, eks. fagadministrasjon

KORRIDOR	FYLKE	TILTAK	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024–2029
		IGANGSATTE TILTAK*							
8	Finnmark	Båtsfjord fiskerihavn	37						
8	Finnmark	Mehamn Fiskerihavn	26						
		NYE TILTAK 1. PLANPERIODE							
4	Møre og Romsdal	Gjerdsvika fiskerihavn	17	54,2					
8	Nordland	Andenes fiskerihavn					103,5	100	210,5
		NYE TILTAK 2. PLANPERIODE**							
4	Møre og Romsdal	Fosnavåg fiskerihavn							101
4	Sogn og Fjordane	Kalvåg fiskerihavn							69
4	Hordaland	Bømlo fiskerihavn							157
4	Møre og Romsdal	Gjøsund fiskerihavn							91
8	Nordland	Røst fiskerihavn							169
8	Finnmark	Kiberg fiskerihavn							65
8	Finnmark	Havøysund fiskerihavn							138
8	Troms	Engenes fiskerihavn							76
8	Troms	Årviksand fiskerihavn							59
8	Finnmark	Kamøyvær fiskerihavn							33
8	Finnmark	Gamvik fiskerihavn							61
8	Troms	Vannavalen fiskerihavn							22
8	Finnmark	Vardø fiskerihavn							32
8	Nordland	Værøy fiskerihavn							374
8	Finnmark	Kjøllefjord fiskerihavn							217
		SUM	80	54,2	0	0	103,5	100	1 876,0

*Tiltak igangsatt før 2018. Kun restbeløp som belastes 2018-budsjettet er ført opp.

** Tiltak i andre planperiode listes ikke i prioritert rekkefølge.

TILTAKSNAVN: BÅTSFJORD FISKERIHAVN

FYLKE:	Finnmark - Finnmarku	KOMMUNE:	Båtsfjord kommune
TRANSPORTKORRIDOR:	8	ANSVARLIG REGION:	KYV-Troms og Finnmark
SUM TILTAKSKOSTNADER:	102 mill kr	PRISÅR KOSTNADSBEREGNING:	2017
NETTO NYTTE:	-86.7 mill kr	NETTO NYTTE PR BUDSJETTKRONE:	-0.9

Prosjektutløsende behov

«Bedre tilgjengelighet og økt kapasitet i Båtsfjord fiskerihavn.» Fiskerinæringen er den viktigste næringen i Båtsfjord kommune i Finnmark fylke. Det er registrert ca. 30 bedrifter tilknyttet fiskerinæringen, hvorav fem er rene produksjonsbedrifter. Det tas i land ca. 40 000 tonn ulike fiskeslag som utgjør en verdiskapning på ca. 500 mill. i året. I tillegg kommer fiskeriservice.

En stadig økende andel av fiskeriflåten har vanskeligheter med å anløpe havna fordi flåten blir større og dermed mer dyptgående. Det er behov for flere kaier og liggeplasser med tilstrekkelig dybde.

Planlagt tiltak

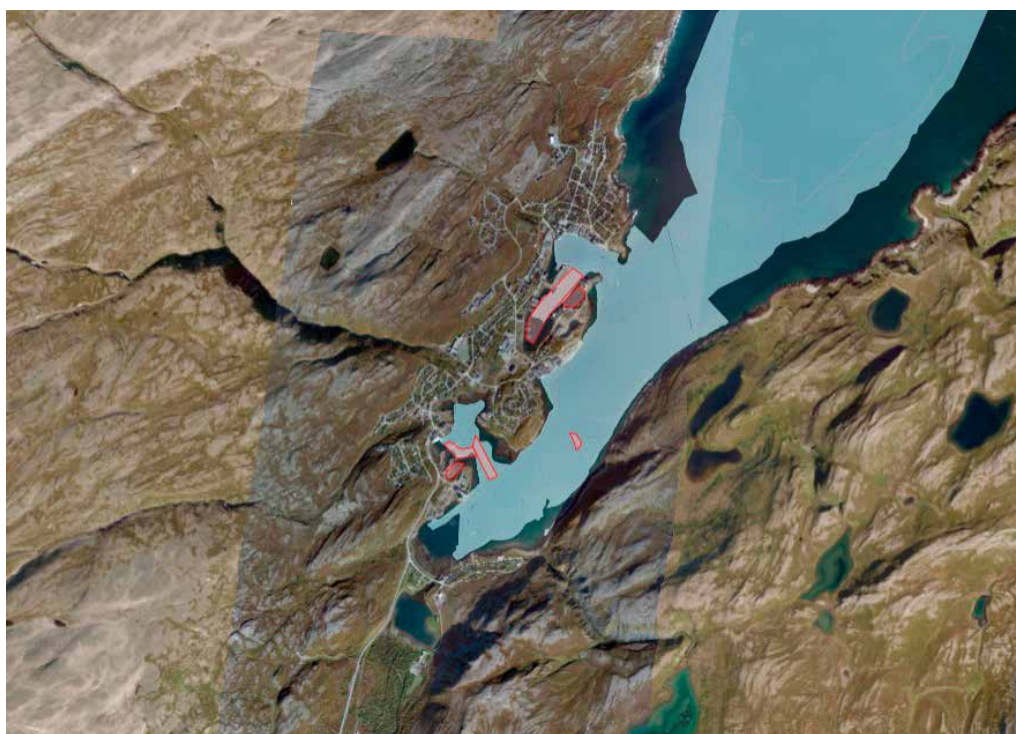
Utdyping i havna til bunnkoter -5, -7 og -9 m. Utdyping i innseilingen til -11 m. Modernisering gjennom nymerking. Etablering av nytt næringsarealer gjennom bygging av strandkantdeponi.

Effekter tiltaket vil ha på eksisterende brukergrupper

Gjennom større dybde i Fomabukta, Neptunbukta og ved industriområde ved godsterminalen, vil fiskeri-, transport- og servicenæringen få tilgang til flåten som i dag er hindret av manglende dybde. Alle næringene vil få økt regularitet og bli mer konkurransedyktige. Utnyttelsen av eksisterende kaier øker for både gods og råstoff. Bidrag til etablering av nye næringsarealer vil gi potensiale for utvidelser og ny-etableringer. Havna er i dag attraktiv for den internasjonale flåten, og forventes å bli mer attraktiv etter tiltaket.

Effekter tiltaket vil ha på fremtidige brukergrupper

Større dybde foran flere kaier, større og sikrere manøverarealer, nye næringsarealer, samt gode liggearealer vil gi et potensiale for ytterligere vekst.



TILTAKSNAVN: MEHAMN FISKERIHAVN

FYLKE:	Finnmark - Finnmarku
TRANSPORTKORRIDOR:	8
SUM TILTAKSKOSTNADER:	29.2 mill kr
NETTO NYTTE:	-47.7 mill kr

KOMMUNE:	Gamvik
ANSVARLIG REGION:	KYV-Troms og Finnmark
PRISÅR KOSTNADSBEREGNING:	2017
NETTO NYTTE PR BUDSJETTKRONE:	-0.22

Prosjektutløsende behov

«Behov for bedre skjerming av kaier og trafikkområde i ytre del av havna og bedret rolighet i havna generelt.»

Tiltaket er andre del av skjermingstiltaket på tre deler som omfatter ny molo Vardholmen, ny molo Hamnesmoloen og utdyping Mehamn. Ny molo Vardholmen ble etablert med post 60 midler i 2012. Del 3, utdypingen, er blant annet et avbøtende tiltak for etablering av Hamnesmoloen manøvermessig.

Planlagt tiltak

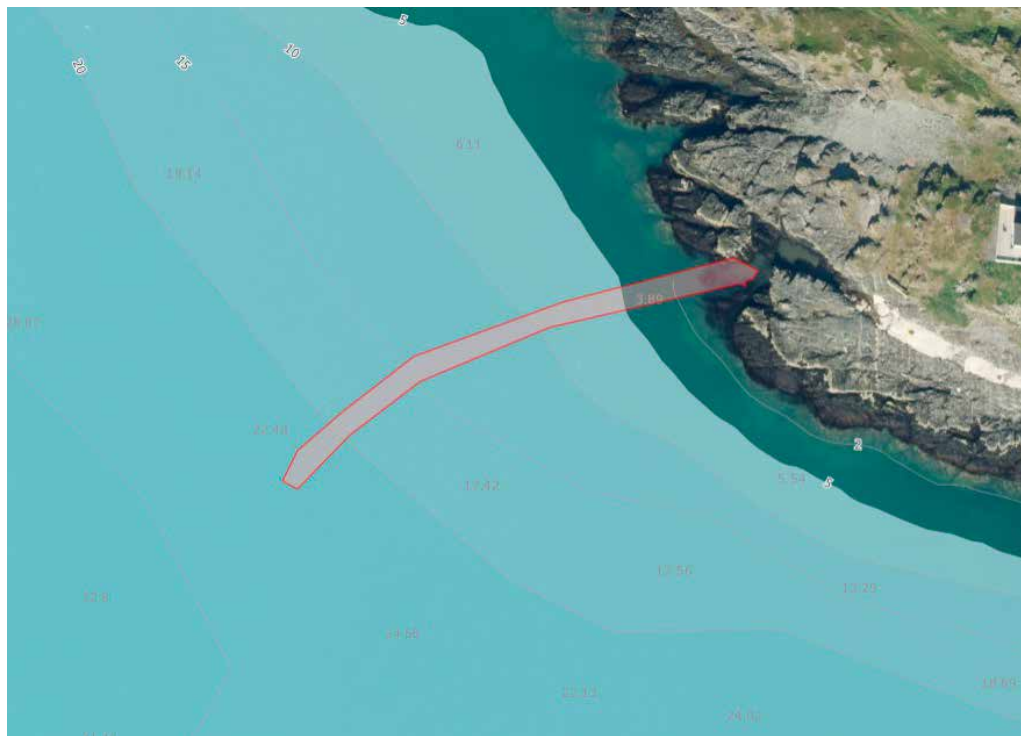
Tiltaket omfatter bygging av en ca 60 meter lang molo fra Hamneset. I tillegg skal innseilingen merkes bedre.

Effekter tiltaket vil ha på eksisterende brukergrupper

- Bedre rolighet langs eksisterende kaier i havna gir økt kapasitetsutnyttelse.
- Ytterligere bedring av rolighet i indre havn vil redusere slitasje på fartøy og utstyr.
- Redusert ulykkesrisiko ved anløp og opphold i havna.
- Flere aktuelle liggeplasser gjennom etablering av flytebrygger og kaier i bedre skjermede arealer.
- Totalt sett vil dette gi større grunnlag for eksisterende aktivitet i havna, og større vilje til investeringer i fartøy og anlegg når havneforholdene bedres.

Effekter tiltaket vil ha på fremtidige brukergrupper

Større sannsynlighet for at flere etablerer nye kaier, og ny aktivitet genereres.



TILTAKSNAVN: GJERDSVIKA FISKERIHAVN

FYLKE:	Møre og Romsdal	KOMMUNE:	Sande
TRANSPORTKORRIDOR:	4	ANSVARLIG REGION:	KYV-Midt-Norge
SUM TILTAKSKOSTNADER:	71.3 mill k	PRISÅR KOSTNADSBEREGNING:	2016
NETTO NYTTE:	-139.1 mill kr	NETTO NYTTE PR BUDSJETTKRONE:	-1.16

Prosjektutløsende behov

«Bedre fremkommeligheten for å sikre tilgang på råstoff for fiskeindustrien.» Gjerdsvika ligger i Sande kommune i Møre og Romsdal. Lav dybde i innseilingen og innenfor molo gjør at havna kun benyttes av fritidsfartøy og noen mindre sjarker i dag. Det er behov for større dybde for å få inn større fartøy. Det vil sikre stabil tilførsel av råstoff til fiskeindustrien og tilrettelegge for at gods kan overføres fra vei til sjø. Det er også behov for næringsareal med tilhørende kaifasiliteter.

Planlagt tiltak

Utdyping av innseiling til -7 m og havnebasseng til -6 m.
Deponering av mudringsmasser i utfyllinger på land.

Effekter tiltaket vil ha på eksisterende brukergrupper

Effekten av utbyggingen vil være sikrere adkomst til havnen for større fartøy, og miljømessige fordeler ved å redusere landevogs biltransport av råstoff.
Nye næringsarealer på land. Ny kommunal kai bygges.

Effekter tiltaket vil ha på fremtidige brukergrupper

Tilgang på kai og næringsarealer på land, og tilgjengelige arealer for nyetableringer.



TILTAKSNAVN: ANDENES FISKERIHAVN

FYLKE:	Nordland	KOMMUNE:	Andøy
TRANSPORTKORRIDOR:	8	ANSVARLIG REGION:	KYV-Nordland
SUM TILTAKSKOSTNADER:	414 mill kr	PRISÅR KOSTNADSBEREGNING:	2015
NETTO NYTTE (NN):	-241.7 mill kr	NETTO NYTTE PR BUDSJETTKRONE (NNB):	-0.85

Prosjektutløsende behov

«Bedre sikkerhet, tilgjengelighet og liggeforhold i Andenes havn.» Andenes havn ligger i Andøy kommune i Nordland. Den er en av fylkets største og mest aktive fiskerihavner med over 4600 årlige anløp. Den korte avstanden ut til fiskefeltene og et godt utbygd mottaksapparat har gjort havna til en foretrukket havn for en stadig større del av fiskeflåten. Havna er godt skjermet mot storhavet av et omfattende moloanlegg. Innenfor moloene er det imidlertid store arealer som verken er seilbare, opparbeidet eller tilrettelagt for næringsutvikling. Dybdeforhold, strømsetting og bølger innenfor moloanleggene gjør i tillegg at det blir vanskelig å ferdes mellom havnedelene og urolig å ligge ved kaiene i havna på grunn av drag.

Planlagt tiltak

Tiltaket i Andenes havn går ut på utdyping av hoved-innseilingen til Andenes havn fra øst med etablering av vendesirkel i denne delen av havna. Utdyping av den østre havnedelen, tilrettelegging for tverrforbindelse mellom den østre og vestre havnedelen på innsiden av moloanleggene og etablering av liggehavn for kystflåte. Tiltaket innebærer en forlengelse av Børingmoloen for å redusere behovet for vedlikeholdsmudring i hovedinnseilingen, sammenbygging av Skarvbard- og Børingmoloen med utdyping på innsiden av moloene for å legge til rette for avvikling av trafikken mellom havdelene på innsiden av moloanleggene. Etablering

av tre mindre moloer i indre del av vestre havnedel for å bedre roligheten i den vestre havnedelen og i liggehavna for kystflåten.

Effekter tiltaket vil ha på eksisterende brukergupper

Tiltaket vil bedre sikkerhet og tilgjengelighet for aktuelle fartøy som benytter Andenes havn som liggehavn og leveringshavn for fangst. Tilstrekkelig arealer for liggeplasser for kyst- og fremmedflåte. De tiltakene som er tenkt gjennomført vil samlet bedre roligheten i havna som er et stort problem for den mindre kystflåten.

Effekter tiltaket vil ha på fremtidige brukergupper

Økning av dybden i innseilingen til Andenes og den østre delen av havna vil bedre regulariteten for større fartøy som skal anløpe havna. Ved gjennomføring av tiltaket i vil det kunne etableres tilstrekkelig antall liggeplasser for kyst- og fremmedflåten og bedre roligheten for disse brukergruppene. Sikker avvikling av trafikken mellom havnedelene på innsiden av moloanleggene vil bedre sikkerheten. Ved å seksjonere havna der den østre havnedelen vil være tilrettelagt for industri og den vestre havnedelen som liggehavn for kystflåte med tilknyttet næringsareal vil sikkerheten for alle brukerne av havna bedres. I tillegg vil turisttrafikk og virksomhet knyttet til denne næringen ikke blandes med industrivirksomheten i den østre havnedelen.





KYSTVERKET

KYSTVERKET

Telefon 07847

Postboks 1502

6025 Ålesund

post@kystverket.no

www.kystverket.no

www.kystverket.no/handlingsprogram