



KYSTVERKET

KYSTVERKETS PRIORITERINGER TIL NTP 2022–2033

Oppdatert tallgrunnlag (oppdrag 9)

Oktober 2020

1 Forord

Kystverkets leverte «Forslag til prioritering av ressursbruk i perioden 2022–2033», mars 2020 (svar på oppdrag 9). Dette som del av vårt faglige innspill til neste Nasjonal transportplan (NTP). Samferdselsdepartementet (SD) har gitt oss i oppdrag å oppdatere de samfunnsøkonomiske beregningene som lå til grunn for vår besvarelse på oppdrag 9. I denne rapporten presenteres oppdaterte tall og endringer i våre prioriteringer som følge av nye resultater.

Denne leveransen bygger på, og må ses i sammenheng med:

- Kystverkets forslag til prioritering av ressursbruk i perioden 2022–2033, sendt 17.03.2020
- Svar på oppfølgende spørsmål til virksomhetenes svar på Oppdrag 9 om prioriteringer, sendt fra Statens vegvesen 29.05.2020
- Svar på oppfølgingsspørsmål oppdrag 9 om prioriteringer – NTP 2022–2033, sendt 27.08.2020
- Svar på spørsmål om porteføljestyring i NTP 2022–2033, sendt 04.09.2020
- Svar på oppfølgingsspørsmål til rapporten Godstransport – et oppdatert kunnskapsgrunnlag, sendt fra Statens vegvesen 15.09.2020
- Vedr bestilling: farledsprosjekt for innseiling til Borg havn, sendt 02.10.2020

Beregningstekniske forutsetninger er gitt fra SD i brev av 8. juli 2020 og anbefaling om bruk av CO2-prisbane i brev av 6. juli 2020. Oppdrag om indikatorer er gitt i brev av 23. juni 2020 og brev av 7. oktober 2020. I tillegg er det i e-post av 23. september 2020 bedt om at tidligere fiskerihavnetiltak blir vurdert i henhold til ny havne- og farvannsløp.

I denne rapporten omtales først de overordnede målene og Kystverkets hovedprioriteringer. Deretter går vi gjennom oppdaterte resultater fra analysene av tiltak, og hva dette betyr for prioriteringen innbyrdes mellom tiltak. Til slutt redegjør vi kort for andre tiltak i farvannet og forskutteringen av fiskerihavner.

2 Innhold

Innhold

1	Forord	2
2	Innhold	3
3	Sammendrag.....	4
4	Målrettet arbeid for framtidig sjøtransport	5
4.1	Kystverket opprettholder anbefalingen	6
4.2	Ny organisering gir effektiv ressursutnytting	9
4.3	Programområde for investeringer i farled/farvann vil gi mer for pengene	9
4.4	Sjøtransporten er robust – også i utfordrende tider.....	10
5	Tiltak med stor samfunnsøkonomisk nytte	12
5.1	Oppdaterte analyser viser høyere nytte for de fleste sjøsikkerhetstiltakene.....	12
5.2	Samfunnsøkonomisk lønnsomt med nye investeringer i farledstiltak	13
5.2.1	Resultater fra nye analyser.....	15
5.2.2	Få tiltak med større endringer etter oppdatering	16
5.2.3	Prioriterte investeringstiltak i ramme A og ramme B	16
5.2.4	Prioriteringer i korridor 1: Svinesund – Oslo	17
5.2.5	Prioriteringer i korridor 3: Oslo – Grenland – Kristiansand - Stavanger.....	19
5.2.6	Prioriteringer i korridor 4: Stavanger – Bergen – Ålesund - Trondheim	21
5.2.7	Prioriteringer i korridor 7: Trondheim - Bodø	24
5.2.8	Prioriteringer i korridor 8: Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes, med arm til Lofoten	26
5.2.9	Prioritering siste seks år (2028-2033).....	28
5.2.10	Miljøkonsekvenser av farledstiltak	29
6	Andre tiltak i farvannet.....	30
6.1	Egen ordning for forskuttering av fiskerihavner.....	33
7	Vedlegg	34

3 Sammendrag

Sjøtransporten er viktig for Norge. Kystverkets utfordring blir å sikre framkommelighet og sikkerhet til sjøs i en periode med endring og omstilling, både teknologisk, miljømessig og ressursmessig. Det langsiktige målet er et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050.

Samferdselsetatene leverte sine faglige grunnlag og innspill til prioriteringer til Nasjonal transportplan 2022–2033 til departementet i mars 2020. Fram til oktober har alle etatene arbeidet videre med prosjektoptimalisering og oppdatering av samfunnsøkonomiske beregninger.

Kystverkets resultater presenteres her. Hovedkonklusjonen er at våre prioriteringer og leveransen i mars 2020 – «Kystverkets forslag til prioritering av ressursbruk i perioden 2022–2033» – står seg.

Samfunnet går igjennom en covid 19-pandemi, som også setter transportsystemene på prøve. Sjøtransporten viser seg å være robust så langt. Per i dag gir ikke erfaringene med pandemien grunn til å endre på prioriteringer og anbefalte tiltak.

Kystverket møter kravene om effektiv ressursbruk med å prioritere tiltak med positiv samfunnsøkonomisk nytte, foreslå programområde for investeringer i farledstiltak og gjennomføre funksjonsorganisering med en gevinstrealiseringsplan.

Vår måloppnåelse vil, som vist i tidligere besvarelse, være høy ved ramme B og betydelig lavere over tid ved ramme A. I ramme B kan vi gjennomføre samfunnsøkonomiske lønnsomme investeringer i farleden – utdyping og merking. Det er rom for omstilling og digitalisering av tjenester og kapasitet til kvalitet i myndighetsutøvelse og planmedvirkning. Sjøsikkerhetsnivået opprettholdes, beredskapen mot akutt forurensning kan tilpasses miljørisikoen og ny teknologi tas i bruk fortløpende.

Det oppdaterte kunnskapsgrunnlaget viser at tiltakene knyttet til overvåking, digitalisering og utskifting av sektorlykter er svært nyttig for samfunnet å gjennomføre. De samfunnsøkonomiske analyser av farledstiltakene viser at vi fortsatt har en samfunnsøkonomisk lønnsom portefølje. Oppdaterte tall har ført til mindre justeringer på våre prioriteringer. Innenfor ramme B, som vi anbefaler, kan vi gjennomføre investeringstiltak langs hele kysten for ca 3,1 mrd.kr med en netto nytte per budsjettkrone på 0,7.

4 Målrettet arbeid for framtidig sjøtransport

Sjøtransportens konkurransefortrinn er å tilby effektiv og sikker transport, i hovedsak for å dekke næringslivets behov, med lite negativ miljøpåvirkning. Sjøtransport er den dominerende transportformen for gods. Rundt 75 prosent av samlet godstransportarbeid på norsk område og 90 prosent av all eksport/import skjer på sjø.

Kystverkets utfordring blir å sikre framkommelighet og sikkerhet til sjøs, i en periode som vil preges av endringer, usikkerhet og behov for omstilling, både teknologisk, miljømessig og ressursmessig. Raske teknologiske endringer utfordrer og gir nye muligheter. Kravene til effektivisering øker. Samfunnets gevinster av effektiv og sikker transport må synliggjøres før beslutninger tas.

Målstrukturen som skal gjelde for Nasjonal transportplan i perioden 2022–2033 er gitt (Figur 1).

Målet om et effektivt, miljøvennlig og trygt transportsystem i 2050 er en overbygning for de øvrige målformuleringene. Det viser langsiktigheten og prinsippene som skal ligge til grunn for all planlegging. Hovedmålene er enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet, mer for pengene, effektiv bruk av ny teknologi, nullvisjon for drepte og hardt skadde og bidra til oppfyllelse av Norges klima og miljømål. Det er presisert at effektivitetsmålet gjelder både transporten i seg selv og planlegging og gjennomføring av tiltak, med fokus på ressursutnytting i alle ledd.



Figur 1 Målstruktur for Nasjonal transportplan 2022–2033

Indikatorer som er gitt for NTP 2022–2033 er presentert i Tabell 1 .

Tabell 1 Indikatorer som er gitt for arbeidet med NTP 2022–2033, hvilken transportform de gjelder for og Kystverkets kommentar til egen rapportering.

Indikator	Sektor	Kommentar
Mål: Enklere reisehverdag og økt konkurransevne for næringslivet		
1. Reisetidsreduksjon	Vei, bane	
2. Oppetid på riksveinettet	Vei	
3. Driftsstabilitet for person- og godstog	Bane	
Mål: Mer for pengene		
4. Netto nytte	Vei, bane, sjø	Oppgitt i kap 5.2.3 samlet og per tiltak i vedlegg
5. Endring i investeringskostnad NTP 2018-2029	Vei, bane, sjø	Gjelder kun tre tiltak for Kystverket – omtalt i kap 5.2.1

Mål: Effektiv bruk av ny teknologi			
6.	Under utvikling	Vei, bane, sjø	Tekstlig omtale leveres 15. november
Mål: Nullvisjon for drepte og hardt skadde			
7.	Antall drepte og hardt skadde	Vei, bane, sjø	Oppgitt per investeringstiltak i vedlegg. Tall drepte og hardt skadde i årlig rapportering.
Mål: Bidra til oppfyllelse av Norges klima- og miljømål			
8.	Endring av klimagassutslipp fra transportsektoren	Vei, bane, sjø	Rapporteres tall fra SSB. Utslippstall på investeringsporteføljen er oppgitt per tiltak i vedlegg
9.	Netto antall dekar inngrep i naturområder med nasjonal eller vesentlig regional verdi	Vei, bane, sjø	Indikatoren er lite relevant for prosjekter i sjø. Kap 5.2.10 gir oversikt over investeringstiltak som kan påvirke miljøverdier.

Kystverket har i sin besvarelse på oppdrag 9 (leveranse mars 2020) prioritert ressursbruken innenfor to ulike gitte økonomiske rammer – en lav ramme (ramme A) og en høyere ramme (ramme B) – og vurdert måloppnåelse innenfor de to ulike alternativene.

Ramme A gir lav måloppnåelse over tid. De første årene vil det være mulig å opprettholde dagens nivå på tjenester rettet mot næringen og sjøsikkerheten. Over tid vil imidlertid den raske teknologiske utviklingen og konsekvensene av økt sjøtransport innhente oss. Det vil være lite rom for utvikling, og få virkemidler mot sektoren og det grønne skiftet. Vedlikeholdsetterslepet vil ikke bli redusert i henhold til gjeldende mål. Færre samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringsprosjekter gjennomføres. Den statlige beredskapen mot akutt forurensning vil få redusert evne til å oppdage og respondere i akutte situasjoner.

Ramme B gir høy måloppnåelse i hele planperioden. Kystverket vil ha ressurser til å være en utviklingsorientert myndighet, basert på oppdatert kunnskap om sjøtransport, kyst og havforvaltning. Fartøysfornyelsesplanen kan gjennomføres, så rederiet vil være dimensjonert for effektiv drift og vedlikehold. Flere samfunnsøkonomisk lønnsomme prosjekter kan gjennomføres. Det høye sjøsikkerhetsnivået kan opprettholdes med utvikling av eksisterende og nye tiltak. Det vil være rom for en gjennomgående satsing på innovasjon/FoU, bruk av ny teknologi, digitalisering og deling av data til nytte for samfunnet for øvrig. Beredskapen mot akutt forurensning vil opprettholdes langs fastlands-Norge og styrkes i nordområdene. Virkemidler rettet mot omstilling og effektivisering av sjøtransporten kan opprettholdes og styrkes.

Kystverkets vurdering av måloppnåelse i form av de gitte indikatorene er kommentert i Tabell 1. For flere av indikatorene er resultatene presentert i vedlegg som viser analyseresultatene for de enkelte investeringstiltakene. Omtale av teknologi leveres 15. november jf bestilling av 7. oktober 2020 og miljøpåvirkning er omtalt i kap 5.2.10.

4.1 Kystverket opprettholder anbefalingen

I perioden fra mars til oktober 2020 har Kystverket oppdatert og forbedret flere analyser. Vi er midt i en pågående pandemi, og konsekvensene vurderes fortløpende. Vi har, til tross for dette, ikke funnet grunnlag for å endre på innretningen av ressursbruken som ble presentert i besvarelsen på oppdrag 9. **Vår anbefaling er en prioritering av ressurser som beskrevet i ramme B (Tabell 2).**

Innenfor denne rammen vil Kystverket ha høy grad av måloppnåelse. Samfunnsøkonomisk lønnsomme investeringer vil bli gjennomført. Det er rom for omstilling og digitalisering av tjenester. Etaten vil ha kapasitet til kvalitet i myndighetsutøvelse og planmedvirkning. Det høye sjøsikkerhetsnivået opprettholdes, og ny teknologi tas i bruk fortløpende. Beredskapen

mot akutt forurensning er tilpasset miljørisikoen og ivaretar Norges forpliktelser. Vi vil kunne ta en pådriverrolle på flere områder, med ulike insentiver, også økonomiske virkemidler.

Tabell 2 Kystverkets prioritering 2022–2033 gitt økonomisk ramme B (tusen 2020-kr eks. mva)

OPPGAVER	SUM 2022–2027	SUM 2028–2033	SUM 2022–2033	Snitt per år 2022–2027	Snitt per år 2028–2033
Fellestjenester, FOU, digitalisering					
Post 01	837 000	1 000 000	1 837 000	139 500	166 667
Ekstra satsing: Digitalisering, FOU, piloter	112 000	500 000	612 000	18 667	83 333
Myndighetsutøvelse og kunnskapsgrunnlag					
Post 01	1 094 400	1 094 400	2 188 800	182 400	182 400
Navigasjonsinfrastruktur og Kystverket rederi					
Post 01	2 688 000	2 700 000	5 388 000	448 000	450 000
Post 45	428 000	158 000	586 000	71 333	26 333
Navigasjons- og meldingssystem					
Post 01	144 000	144 000	288 000	24 000	24 000
Post 45	479 000	600 000	1 079 000	79 833	100 000
Sjøtrafikksentraler					
Post 01	161 400	161 400	322 800	26 900	26 900
Post 45	281 000	250 000	531 000	46 833	41 667
Beredskap mot akutt forurensning					
Post 01	908 000	1 000 000	1 908 000	151 333	166 667
Post 21	42 000	50 000	92 000	7 000	8 333
Post 45	202 000	250 000	452 000	33 667	41 667
BarentsWatch					
Post 01	180 000	180 000	360 000	30 000	30 000
Post 45	360 000	360 000	720 000	60 000	60 000
Investeringer i farled/farvann					
Post 01	486 000	500 000	986 000	81 000	83 333
Post 30	3 138 100	3 500 000	6 638 100	523 017	583 333
Tilskudd					
Post 72 Tilskudd for over-føring av gods fra vei til sjø	300 000	300 000	600 000	50 000	50 000
Post 73 Tilskudd til effektive og miljøvennlige havner	400 000	1 200 000	1 600 000	66 667	200 000
Post 74 Tilskudd til kystkultur	66 000	66 000	132 000	11 000	11 000
Nye virkemidler					
Ekstra satsing: Sektortiltak klima	143 100	1 000 000	1 143 100	23 850	166 667
Ikke-spesifiserte virkemidler	0	3 736 200	3 736 200	0	622 700

Prioriteringene i ramme B legger opp til at vi skal en betydelig effektivisering innenfor blant annet fellestjenester og myndighetsutøvelse (se også kap 4.2). Samtidig er det satt av tilstrekkelig med ressurser til å ivareta kunnskapsutvikling, klima- og miljøpåvirkning, metodeutvikling og planarbeid.

Samfunnsnyttige prosjekter innenfor investeringer, drift og vedlikehold gjennomføres, navigasjons- og meldingssystemer oppgraderes og videreutvikles og nødvendig fornying av teknisk utstyr ved sjøtrafikksentralene blir gjennomført (se også kap 5.1).

Navigasjonsinnretningene langs kysten er en selvstendig og robust tjeneste som veileder navigatører, og som er viktig for redundans og samfunnssikkerhet. Kystverket drifter og vedlikeholder om lag 21 000 innretninger og 110 fyrstasjoner. Vi er i gang med modernisering av fyrlykter til den internasjonale IALA-standard. Ny analyse viser at det er stor samfunnsøkonomisk lønnsomhet i å fullføre prosjektet som planlagt.

Vedlikeholdsetterslepet reduseres og fyrbygninger blir ivaretatt.

Fartøysfornyelsesprogrammet og behov for fartøy må ses i sammenheng med både vedlikehold og farledstiltakene i investeringsporteføljen. En stor del av investeringsporteføljen består av nye navigasjonsinstallasjoner, og rederiet må ha tilstrekkelig kapasitet til å bidra i gjennomføringsfasen av prosjektene. Det er også satt av midler til å oppgradere fartøyene OV Utvær og OV Skomvær med ny og miljøvennlig framføringsteknologi.

Statens beredskap mot akutt forurensning opprettholdes langs fastlands-Norge og styrkes i nordområdene. Evnen til å forebygge, forhindre og begrense forurensning i akutte situasjoner opprettholdes eller styrkes. Beredskapen tilpasses miljørisikoen og vi ivaretar Norges forpliktelser.

Sjøtransporten har relativt lite miljøavtrykk og reguleringene er i stor grad internasjonale. Kystverket følger opp pålagte krav og miljøhensyn både i myndighetsutøvelse og gjennom forvaltning. Det er behov for kunnskapsutvikling og virkemidler for å bistå sektoren i det grønne skiftet. Klimakur 2030 viser at sektoren har stort potensiale for utslippskutt, men at mange av tiltakene er dyre.

Kystverket forvalter per i dag fire ulike tilskuddsordninger. Vi anbefaler at tilskudd for overføring av gods fra vei til sjø videreføres som i dag, at tilskudd til effektive og miljøvennlige havner videreføres og økes over tid, og at tilskudd til kystkultur opprettholdes.

Kystverkets største investeringer er knyttet til farledstiltak, i hovedsak utdyping og merking. I ramme B er det mulig å gjennomføre en samfunnsøkonomisk lønnsom portefølje i størrelsesorden 3 mrd.kr i første seksårsperiode. Videre opplysninger om investeringsporteføljen er gitt i kap 5.2.

4.2 Ny organisering gir effektiv ressursutnytting

Kystverket legger til grunn at effektivisering av etaten skjer gjennom en større omorganisering. Vi går over til funksjonsorganisering fra 2021, med en planlagt gevinstrealisering på 92 mill. 2020-kr innfaset over en periode på seks år (Tabell 3).

Tabell 3 *Gevinstrealiseringsplan (2.7.2020) (Tall i mill. 2020-kr)*

Dep.	Kap.post	Beskrivelse	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027
SD	1360.01	Totale kostnader	15	10	5	0	0	0	0
		Overlappende kompetanse ved bygging av fagmiljø	5	5	0	0	0	0	0
		Kompetanseutvikling og andre omstillingskostnader	5	5	5	0	0	0	0
		Bygningsmessige tilpasninger	5	0	0	0	0	0	0
SD	1360.01	Totale innsparinger	20,5	49	57	67	82	92	92
		Reduksjon i årsverk (naturlig avgang)	15	36	37	42	57	67	67
		Reduksjon i husleiekostnader	0,5	3	5	5	5	5	5
		Omprioriteringer innenfor de nye virksomhetsområdene	5	10	15	20	20	20	20
SD	1360.01	Nettogevinster	5,5	39	52	67	82	92	92
		Allerede rammeoverført til SD (klagebehandling)	2	2	2	2	2	2	2
SD	1360.01	Grunnlag for ytterligere reduksjon	3,5	37	50	65	80	90	90

4.3 Programområde for investeringer i farled/farvann vil gi mer for pengene

Mange av Kystverkets investeringstiltak er små og planlagt gjennomført på strekninger. Flere tiltak bør gjennomføres samlet for å utnytte ressursene best mulig. Sammenslåing i gjennomføringsfasen vil være aktuelt både geografisk og/eller tematisk. Dette gir potensiale for å kunne gjennomføre større tilpassede anbuds konkurranser i leverandørmarkedet. Leverandørmarkedet er per i dag svært begrenset, og vi får en til tre tilbydere per konkurranse. Forutsigbare økonomiske rammer og tilstrekkelig fleksibilitet med hensyn til gjennomføringstidspunkt er viktige faktorer når vi opererer i et begrenset marked og ønsker kostnadseffektive løsninger.

I gjeldende NTP 2018–2029 er programområde omtalt som «en samlet pott for å øke fleksibilitet og gjøre det enklere å planlegge og finansiere lengre strekninger eller områder med ulike type tiltak, noe som gir mer effektiv gjennomføring og mindre «stykkvis og delt» utbedring». Vi anbefaler at det opprettes et programområde for investeringer i farled/farvann der det settes krav til rapportering på måloppnåelse og samfunnsøkonomisk lønnsomhet.

Det er gjennomført samfunnsøkonomisk analyse på alle investeringstiltak som vi har prioritert i ramme B første seks år. Det er derfor mulig å rapportere både planlagte og oppnådde effekter årlig, og over lengre tid. Mer om begrunnelsen for å opprettelse av programområde er gitt i vår besvarelse om porteføljestyling av 04.09.2020.

Tekniske forutsetninger i bestillingen fra departementet legger opp til at samlet bevilgning over tid skal være lik per år i ramme A og svakt økende per år i ramme B. Disse forutsetningene gjør at større investeringsprosjekter ikke kan planlegges gjennomført innenfor rammene. For Kystverket vil typisk større investeringsprosjekter være prosjekter med kostnad over 1 mrd. kr. Gjennomføring av slike innenfor ordinære økonomiske rammer vil medføre at store deler av øvrig aktivitet må stoppe opp eller avvikles for å frigjøre midler til gjennomføring av enkeltprosjekter. Det er ikke mulig å drive etaten effektivt med så store

årlige variasjoner mellom drifts- og investeringsnivå. I tillegg er det få aktører i sjøentreprenørmarkedet, og vi er usikre på hvordan det vil slå ut om Kystverkets investeringer er bundet opp i ett eller to tiltak over mange år. I en slik situasjon vil det også være krevende å opprettholde det interne planleggings- og utbyggingsmiljøet.

Prosjekter som ikke er en del av vår prioriterte portefølje bør håndteres utenfor et programområde. Slike prosjekter vil være prioritert mer på grunnlag av politiske føringer og ikke utelukkende på grunnlag av samfunnsøkonomisk lønnsomhet. Rapportering på slike prosjekter må gjøres i henhold til de politiske målene som settes for det enkelte tiltak. Dette kan være ønske om økt aktivitet i ulike distrikt (geografiske mål) eller hensyn til regional næringsutvikling og/eller verdiskaping som ikke gir utslag i samfunnsøkonomiske analyser.

Ved bevilgning gjennom programområde og øvrig porteføljestyring er det viktig med tilstrekkelig buffer i belastningsfullmakter. Det må aksepteres at pengebruken vil variere fra år til år, for å nå målet om å få gjennomført mest mulig av porteføljen til lavest mulig kostnad, i en gitt periode.

4.4 Sjøtransporten er robust – også i utfordrende tider

Pandemien med vesentlig utbredelse av covid 19 medførte at Norge «stengte ned» den 12. mars 2020. Virkningen var stor på alle sektorer - også transportsektoren. Innen sjøtransporten ble særlig persontransporten påvirket. Cruisetrafikken ble redusert med nærmere 80 prosent. Øvrig skipstrafikk ble mindre påvirket. Det var noe mindre aktivitet innenfor skipskategoriene offshorefartøy og tankskip, og ingen signifikante endring for fiskefartøy og lasteskip (Tabell 4).

Tabell 4 Endring i skipstrafikk fra 2019 til 2020 for utvalgte skips kategorier

Uke 12–36 (25 uker) – Endring fra 2019 til 2020 per skips kategori				
Skips kategori	2019	2020	Endring	Endring %
Fiskefartøy	3 752	3 857	105	3 %
Lasteskip	33 701	33 497	-204	-1 %
Offshorefartøy og spesialfartøy	10 655	9 665	-990	-9 %
Passasjerskip (eks. innenriks i rute)	6 748	2 011	-4 737	-70 %
Tankskip	5 835	5 386	-449	-8 %
Totalsum	60 691	54 416	6 275	-10 %

Kystverkets investeringstiltak i farled og farvann retter seg mot den totale skipstrafikken og ikke spesielt mot cruise-næringen. Det er noen av tiltakene i porteføljen der deler av nytten er knyttet til cruisesegmentet:

- Håøya Vest/Drøbaksundet
- Innseiling Stavanger
- Innseiling Vågen
- Nærøyfjorden/Norafjorden
- Skatestraumen-Fåfjorden-Vågsfjorden-Måløy sør.

Nytten i tiltak i nord/sør-gående hovedled vil påvirkes lite av endringer i cruisetrafikken, fordi dette utgjør en liten del av totaltrafikken.

Håndtering av usikkerhet i analysene av våre investeringstiltak ble omtalt i leveransen i mars 2020: Følsomhetsanalyser kjøres på ulike komponenter/variable, blant annet på trafikkvolum (+/- 20 prosent). På investeringsporteføljen er det altså gjennomført følsomhetsanalyser på

større trafikkendringer enn det som covid 19 til nå har medført. Følsomhetsanalysene viser at tiltakene er robuste for endringer.

I håndteringen av pandemien har vi også sett stor verdi av nasjonal kontroll på SafeSeaNet, og hvilken beredskapsrolle systemet kan ha. SafeSeaNet var allerede en godt etablert plattform, som har vist seg å være godt egnet til krisekommunikasjon. Alle skip som skal anløpe havn i Norge er forpliktet til å bruke SafeSeaNet. Det ble raskt opprettet en funksjon der alle skip måtte rapportere om de hadde mistanke om smitte om bord i skipet, slik at Kystverket kunne formidle dette videre til den aktuelle kommunen skipet planla å anløpe, til Helsedirektoratet og andre relevante aktører. Lostjenesten kunne forberede seg på å lose skip der det var mistanke om smitte. Alle havner i Norge fikk også anledning til å gi informasjon til skip som meldte om anløp til havnen.

5 Tiltak med stor samfunnsøkonomisk nytte

Framkommelighet og sikkerhet for sjøtransporten er avhengig av blant annet fysiske forhold i farleden, oversikt over trafikkbildet, navigasjonsveiledning og sikkerhetssystemer. Ulike tiltak samvirker, og vi er opptatt av summen av effektene av virkemidlene våre. Vi planlegger for framtidige behov.

Bestillingen var å jobbe kontinuerlig med å redusere kostnadene og å optimalisere tiltak for å øke nytten. Vi presenterer her resultatene av både prosjektoptimalisering og oppdaterte samfunnsøkonomiske beregninger. Analysene er «ferskvare» og avhengig av dagens kunnskapsgrunnlag og forutsetninger.

Vi har beregnet effektene og oppdatert tallene for:

- nye sjøsikkerhetstiltak innenfor overvåking, navigasjonsveiledning og digitalisering (post 01 /post 45)
- fysiske tiltak i farleden, i hovedsak utdyping og merking (post 30).

Oppdaterte resultater og prioriteringer beskrives videre.

5.1 Oppdaterte analyser viser høyere nytte for de fleste sjøsikkerhetstiltakene

For flere av sjøsikkerhetstiltakene har det tidligere bare blitt laget analyser av nyttevirkningspotensialet, uten å sammenstille nytte med kostnader i en samfunnsøkonomisk analyse. Vi har nå gjennomført samfunnsøkonomiske analyser av digitaliseringstiltakene, og oppdatert analysene for moderniseringen av sektorlykter og utvidelse av VTS-tjenesteområde Kristiansund–Trondheim.

For utvidelse av VTS-tjenesteområde og modernisering av sektorlykter, er resultatet av oppdateringen økt nytte. Dette skyldes i stor grad at redusert velferdstap ved oljeutslipp er blitt verdsatt i analysene.

De tre digitaliseringstiltakene innebærer utvikling av ny teknologi. Dette gir betydelig større usikkerhet i analysene, både for kostnader og nytte, enn for tiltak med kjent teknologi og nyttevirkinger. Analysene av tiltakene rombasert overvåking¹ og maritime serviceporteføljer (E-navigasjon) viser positiv samfunnsøkonomisk nytte. Analysen av dynamisk risikoovervåking må kvalitetssikres ytterligere. Det er usikkerhet knyttet til samvirkende effekt mellom risikoovervåkingen og VTS-tjenesteområde. Vi har støtt på uventede geografiske forskjeller i verdien av færre grunnstøtinger som vi må se nærmere på. Om vi ikke tar hensyn til utvidelse av VTS-området har tiltaket positiv nytte. Om vi trekker fra all effekt i området for VTS-utvidelse så har tiltaket negativ nytte. På grunn av usikkerheten og videre kvalitetssikring er begge alternativene tatt med i tabell 5.

¹ Avhenger av beslutninger i FD og NFD for realisering, betydelig usikkerhet om størrelsen på sivile nyttevirkinger. I oppdaterte analyser er nytten knyttet til fiskerikriminalitet endret fra lavt til middels anslag, og det er tatt høyde for innfasingsperiode av tiltaket.

Tabell 5 Oppdaterte analyseresultater sjøsikkerhetstiltak, kostnader, netto nytte og netto nytte per budsjettkrone (NNB). Alle tall i mill. 2021-kr eks mva.

Tiltak	Sum kostnader (mill.kr)	Netto nytte (mill.kr)	NNB
Modernisering av sektorlykter	24	484	20
Utvidelse av VTS-tjenesteområde Kristiansund- Trondheim	55	459	8,40
E-nav: Maritime serviceporteføljer (MSP)	208	1898	9,10
Rombasert overvåking	426	35	0,07
Dynamisk risikoovervåking fratrukket effekt av utvidet VTS-område	59	46	-0,78
Dynamisk risikoovervåking uten å hensynta utvidelse av VTS-område	59	372	6,27

Alle disse tiltakene er kun prioritert i ramme B (Tabell 1), som er Kystverkets anbefaling. Konsekvenser av ramme A blir at dagens navigasjons- og meldingssystemer opprettholdes, men det er ikke ressurser til nye tiltak og utvikling. Videre utbygging for å gi bedre dekning på landbasert AIS blir ikke gjennomført og nye AIS-satellitter må utsettes. Driften ved Vardø sjøtraffikksentral opprettholdes, sammen med nødvendige investeringer for å fornye teknisk utstyr. Det forutsettes at utvidelse av dekningsområde Vestlandet er fullført før 2022. Det er ikke mulig innenfor A-rammen å gjennomføre utvidelse VTS Kristiansund – Trondheim, selv om dette prosjektet er samfunnsøkonomisk lønnsomt.

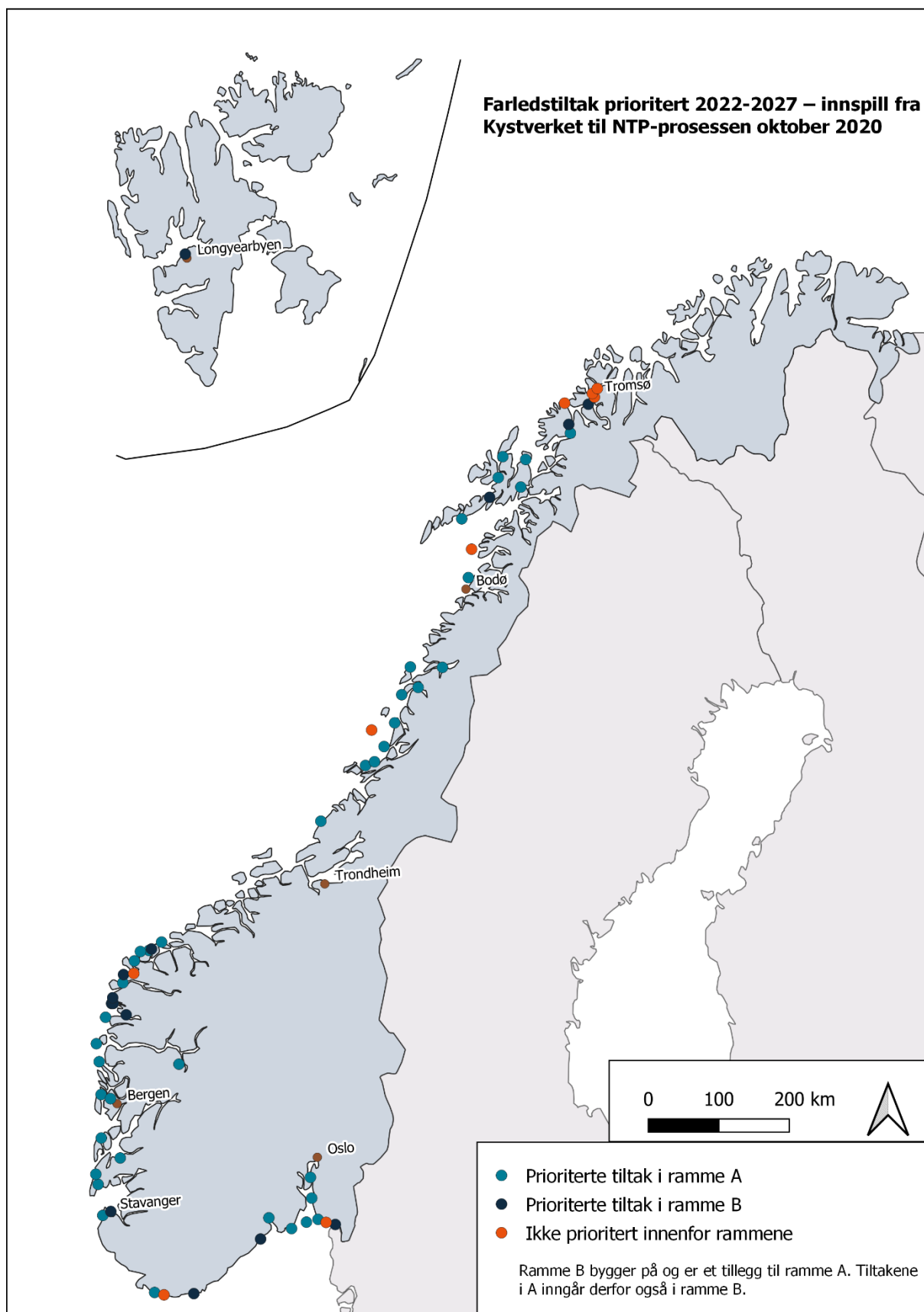
5.2 Samfunnsøkonomisk lønnsomt med nye investeringer i farledstiltak

Kystverkets investeringer er knyttet til farledstiltak, som består av ulike kombinasjoner av utdyping og merking. Investeringene i fysisk infrastruktur for sjøtransporten er likevel små, sammenlignet med vei og bane. De prosjektuløsende behovene er først og fremst knyttet til:

- framkommelighet (dybde, manøvreringsareal)
- sikkerhet (navigasjonsveiledning, redusert risiko for ulykker).

Tiltakene i porteføljen har virkninger for både trafikanter og transportbrukere og samfunnet for øvrig. For trafikanter og transportbrukere er nytten knyttet til spart tid, redusert distanse og lavere logistikkostnader. Den største nytten for samfunnet for øvrig er knyttet til redusert risiko for ulykker, verdien av færre dødsfall, ulykker, materielle skader og mindre akutt forurensning.

Prioriteringene av investeringstiltak første seks år skal gjøres på bakgrunn av samfunnsøkonomisk analyse. I tillegg har vi sett på om tiltakene er modne (mulig gjennomføringstidspunkt) og eventuell geografisk nærhet (for optimal gjennomføringsstrategi/fleksibilitet). Dette er praktiske hensyn som kan påvirke videre optimalisering og gjennomføringsmuligheter. Videre går vi gjennom hvilke nye analyser som foreligger etter mars-leveransen, hvilke tiltak som er prioritert i ramme A og B, prioriteringer per transportkorridor og miljøkonsekvenser. Både investeringskostnader og rammer er justert til 2021-tall. Oppdaterte beregninger for hvert enkelt tiltak er vedlagt.



Figur 2 Farledstiltak prioritert i perioden 2022–2027 – innspill fra Kystverket til NTP-prosessen oktober 2020. Prioriterte tiltak i ramme A (turkis), ytterlige prioriterte tiltak i ramme B (mørkeblå). Tiltak som ikke er prioritert innenfor rammene første seks år, med negativ netto nytte per budsjettkrone (orange). Ramme B bygger på, og er en utvidelse av ramme A. Tiltakene i A inngår derfor også i ramme B.

5.2.1 Resultater fra nye analyser

I Kystverkets leveranse mars 2020 inngikk noen tiltak med eldre eller ufullstendige analyser. For disse er det gjort nye analyser og resultatene fra disse er oppsummert i Tabell 6. De viktigste endringene er deretter kommentert for hvert enkelt tiltak.

Tabell 6 Farledstiltak med nye analyseresultater oktober 2020, oversikt kostnader, nette nytte og NNB. Alle tall i mill.2021-kr eks mva.

Tiltak	Kostnad (mill.kr)	Netto nytte (mill.kr)	NNB
Innseiling Mo i Rana	113	186	1,76
Innseiling Torsbergrenna	282	19	0,08
Longyearbyen flyteterminal	402	22	0,06
Innseiling Kragerø	106	3	0,03
Innseiling Borg	725	-360	-0,52

Tabell 7 Indikator: Utvikling av investeringskostnad fra NTP 2018-2029. Alle tall i mill.2021-kr eks mva.

Tiltak	Kostnad NTP 2018–2029	Kostnad NTP 2022–2033	Kommentar
Innseiling Torsbergrenna	215 (2017-tall)	282 (2021-tall)	Generell prisstigning og utfordringer rundt deponisted. Positiv NNB
Innseiling Kragerø	88 (2017-tall)	106 (2021-tall)	Generell prisstigning og endret deponilokasjon. Positiv NNB
Longyearbyen flyteterminal	300 (2017-tall)	402 (2021-tall)	Summen i NTP 2018–2029 er en satt ramme, og ikke en faktisk kostnadsberegning. Prosjektet er videreutviklet og har positiv NNB

Innseiling Mo i Rana Kystverket sitt opprinnelige prosjekt inkluderte etablering av nye navigasjonsmerker inn Ranafjorden og utdyping fremfor den offentlige Toraneskaia. Mo i Rana havn KF og Mo Industripark har lenge jobbet med planer om etablering av ny dypvannskai i Mo. Det kan være flere fordeler ved å se disse to prosjektene i sammenheng, blant annet felles deponi for forurensede mudringsmasser. Oppdatering og rekalkulering er basert på samkjøring av prosjektene, og oppgitte investeringskostnader er statens utgifter.

Innseiling Torsbergrenna: Oppdateringen har gitt økte kostnader, og det er usikkerhet i forbindelse med deponiløsningen. Det jobbes videre for å redusere disse kostnadene.

Longyearbyen flyteterminal: Oppdatert analyse viser positiv netto nytte for etablering av flyteterminalen. Det er marginale variasjoner som følge av valg av forankringsløsning og alternativ lokasjon.

Innseiling Kragerø Utvikling av prosjektet har gitt økte kostnader. Det er potensiale for ytterligere prosjektoptimalisering.

Innseiling Borg: Samferdselsdepartementet bestilte en egen gjennomgang og optimalisering av tiltaket. På bakgrunn av ny behovskartlegging, og gjennomgang av målene er det endret valg av dimensjonerende skip, til et mindre. Dette har gjort totalkostnaden lavere. Risikovurderingene er gjort med ny analysemetode, tilsvarende som ligger til grunn også for den resterende porteføljen. Resultatet på sparte ulykkeskostnader ble dermed lavere enn i tidligere beregninger. Ut i fra en totalvurdering av samfunnsnytte og måloppnåelse har Kystverket anbefalt det alternative tiltaket som er lagt inn i prioriteringen (ref brev til SD datert 2.10.20).

5.2.2 Få tiltak med større endringer etter oppdatering

Ny informasjon og endringer i beregningsmetodikk har gitt større utslag for to tiltak:

Innseiling Moss: Oppdateringen av den samfunnsøkonomiske analysen av tiltakene ved innseilingen til Moss innebærer en oppdatering av trafikkgrunnlaget for analysen, risikoanalysen av tiltakspakken og i tillegg endringene i forutsetninger i nyeste versjon av beregningsverktøyet FRAM. Oppdateringen av trafikkgrunnlaget kommer som følge av ny informasjon der vi har inkludert trafikk i forbindelse med ASKO sitt droneprosjekt som nå er besluttet. Den prissatte netto nytten av tiltaket i oppdatert analyse er 165 millioner kroner, sammenlignet med 1 105 millioner kroner i forrige analyse av samme tiltak våren 2020. Forskjellen er nesten utelukkende drevet av endringer i risikoanalysen, der tiltaket nå har en betraktelig lavere effekt på grunnstøtingsrisikoen i området. Øvrige prissatte virkninger viser kun marginale avvik fra tidligere analyse.

Brønnøyleia: Endringen i resultatene fra analysen av Brønnøyleia skyldes i all hovedsak oppdateringer i beregningsmetodikken i FRAM knyttet til distanseavhengige kostnader ved overføring av trafikk til nye ruter. I tidligere versjon av systemet ble besparelsen av distanseavhengige kostnader ved overføring av skip til nyopprettede farleder overvurdert som følge av at drivstofforbruket på nye ruter ikke ble tatt hensyn til i tilstrekkelig grad. Denne endringen påvirker kun tiltakspakker med vesentlig trafikkoverføring og medførte at nytten ved tiltaket Brønnøyleia i tidligere versjoner av FRAM ble overvurdert. Feilen ble rettet opp i versjon 3.1 av FRAM 17. februar i år, men da etter leveranse av siste oppdatering av Brønnøyleia. Den prissatte netto nytten av tiltaket i oppdatert analyse er 36 millioner kroner, sammenlignet med 56 millioner kroner i forrige analyse av samme tiltak våren 2020.

Øvrig oppdatering gav hovedsakelig mindre endringer.

5.2.3 Prioriterte investeringstiltak i ramme A og ramme B

I ramme A har Kystverket satt av ca 1,7 mrd. kr første seks år til investeringer i farvann, og tilsvarende ca 3 mrd. kr. i ramme B. Tiltakene varierer i størrelse, modenhet og kompleksitet. Prioriteringen er gjort med hovedvekt på at tiltakene med høyest netto nytte per budsjettkrone skal komme først, og ligge i A-rammen. Prioriteringene er gjort på bakgrunn av oppdaterte analyseresultater. Vi har ikke funnet trafikale avhengigheter mellom tiltak som må tas hensyn til i prioriteringene. Det er derimot noen tiltak som ligger i geografisk nærhet av hverandre, og som på grunn av gjennomføringen bør ses samlet. Tiltaksliste med detaljert informasjon om hver enkelt tiltak er lagt ved (vedlegg 1).

Oppsummering av prioriteringen i ramme A og B er vist i Tabell 7. Tiltak med negativ netto nytte per budsjettkrone, som ikke nådde opp i prioriteringen innenfor rammene første seks år er listet i Tabell 8.

Tabell 8 Fordeling av investeringstiltak i ramme A og B. Alle tall gitt i mill. 2021-kr eks mva.

Ramme A

Korridor	Investeringskostnad	Netto nytte	Offentlig finansiering	NNB
1	131	211	125	1,7
3	425	350	424	0,8
4	467	328	494	0,7
7	249	255	255	1,0
8	467	156	464	0,3
Totalsum	1 739	1 299	1 762	0,7

Ramme B

Korridor	Investerings-kostnad	Netto nytte	Offentlig finansiering	NNB
1	212	729	227	3,2
3	532	353	518	0,7
4	959	315	958	0,3
7	249	255	255	1,0
8	1 167	473	1 127	0,4
Totalsum	3 118	2 125	33 084	0,7

Tabell 9 Tiltak som det ikke er mulig å realisere innenfor rammene første seks år. Alle tall gitt i mill. 2021-kr eks mva.

Ikke nådd opp i prioriteringen innenfor rammene første seks år

Korridor	Investerings-kostnad	Netto nytte	Offentlig finansiering	NNB
1	725	-360	691	-0,5
3	0,2	-1	1	-1,0
4	2 411	-2 371	2 668	-0,9
7	57	-35	59	-0,6
8	322	-278	300	-0,9
Totalsum	3 515	-3 045	3 719	-0,8

5.2.4 Prioriteringer i korridor 1: Svinesund – Oslo

Trafikktettheten og -kompleksiteten er høy langs kysten i dette området. Det er stedvis begrenset manøvreringsrom i hovedled og i innseiling til havnene, samt at sikkerhetskrav begrenser nattseiling til enkelte havner for noen fartøystørrelser. Området har viktige naturområder, stort biologisk artsmangfold, viktige gyte- og fiskeplasser og stor betydning som rekreasjons- og utfartsområde. Det er derfor sårbart for akutte forurensningshendelser. Mye fritidsfartøyer i farvannet bidrar også til sikkerhetsutfordringer.

Tabell 10 Prioriterte tiltak i korridor 1 innenfor ramme A og B i første seksårsperiode. Alle tall i 2021-kr eks mva

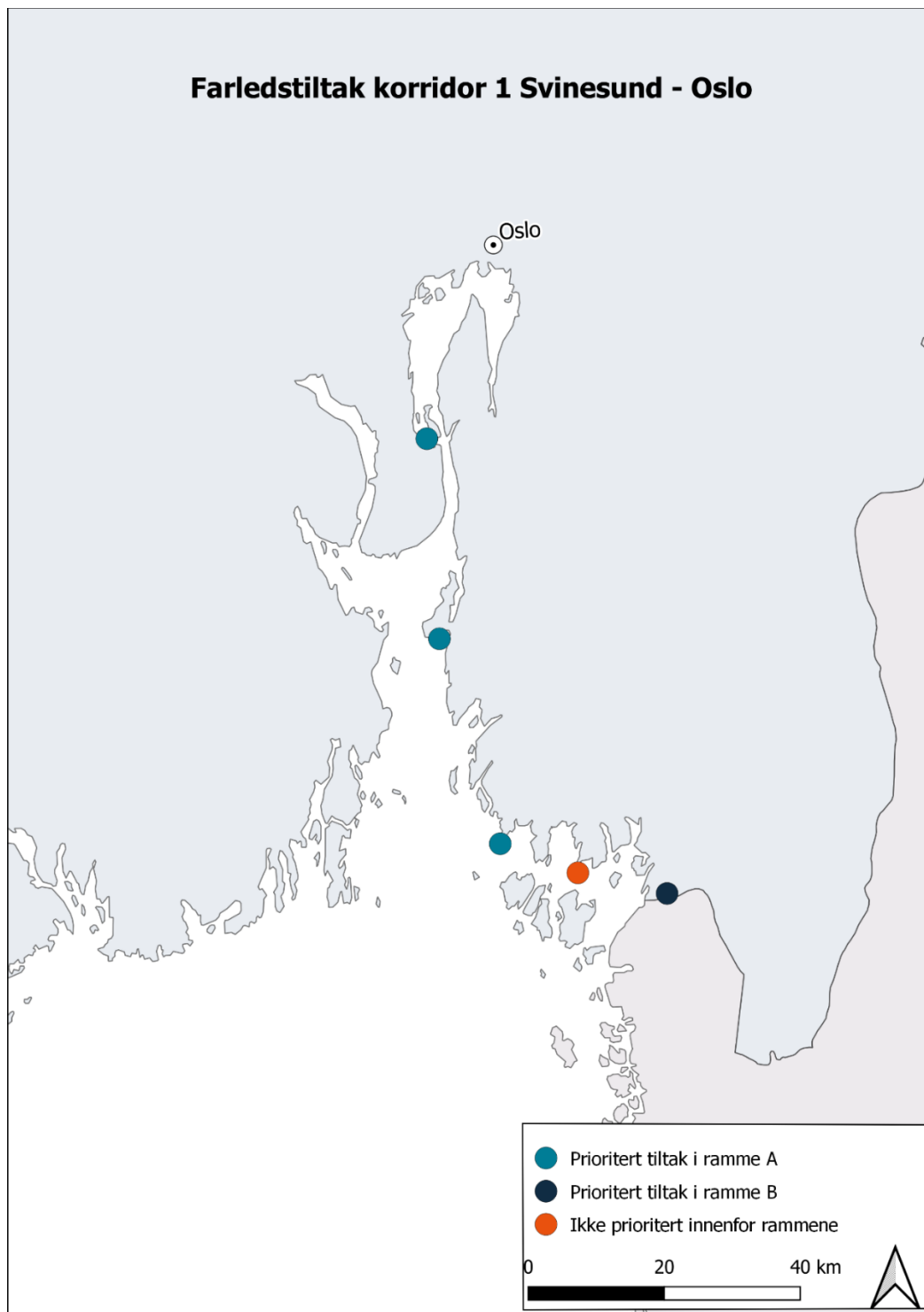
Tiltak	Investeringskostnad		Netto nytte		NNB
	Ramme A	Ramme B	Ramme A	Ramme B	
Strømtangen- Furuholmen	17		6		0,28
Håøya vest/Drøbaksundet	77		40		0,59
Innseiling Moss	38		165		4,56
Innseiling Halden		80		517	5,11

Tiltakene vil samlet sett medføre mindre risiko for grunnstøtinger og påfølgende akutte utslipp, redusert seilingstid og mindre luftforurensning. Samfunnets totale nytteverdi av å gjennomføre tiltakene er stor. Innseiling Halden er plassert i ramme B til tross for veldig høy nytte per budsjettkrone. Dette skyldes at prosjektet er krevende med hensyn til utredningsprosessen og miljøhensyn, blant annet fordi det på svensk side er naturvernområde.

Tabell 11 Tiltak i korridor 1 som ikke er prioritert innenfor rammene første seks år. Alle tall i mill.2021-kr eks mva

Tiltak	Investeringskostnad	Netto nytte	NNB
Innseiling Borg	725	-360	-0,52

Tiltaket innseiling Borg når ikke opp i prioriteringen innenfor ramme A eller ramme B på grunn av lav NNB.



Figur 3 Geografisk plassering av farledstiltak i korridor 1. Prioritert i ramme A (turkis), ytterlige tiltak i ramme B (mørk blå), ikke prioritert innenfor rammene (orange)

5.2.5 Prioriteringer i korridor 3: Oslo – Grenland – Kristiansand – Stavanger

Trafikktettheten og –kompleksiteten er høy langs kysten i dette området. Det er stedvis begrenset manøvreringsrom i hovedled og i innseiling til havnene, samt at sikkerhetskrav begrenser nattseiling til enkelte havner for noen fartøystørrelser. Området har viktige naturområder, stort biologisk arts mangfold, viktige gyte- og fiskeplasser og stor betydning som rekreasjons- og utfartsområde. Det er derfor sårbart for akutte forurensningshendelser. Mye fritidsfartøyer i farvannet bidrar også til sikkerhetsutfordringer.

Tabell 12 Prioriterte tiltak i korridor 3 innenfor ramme A og B i første seksårsperiode. Alle tall i mill. 2021-kr eks mva

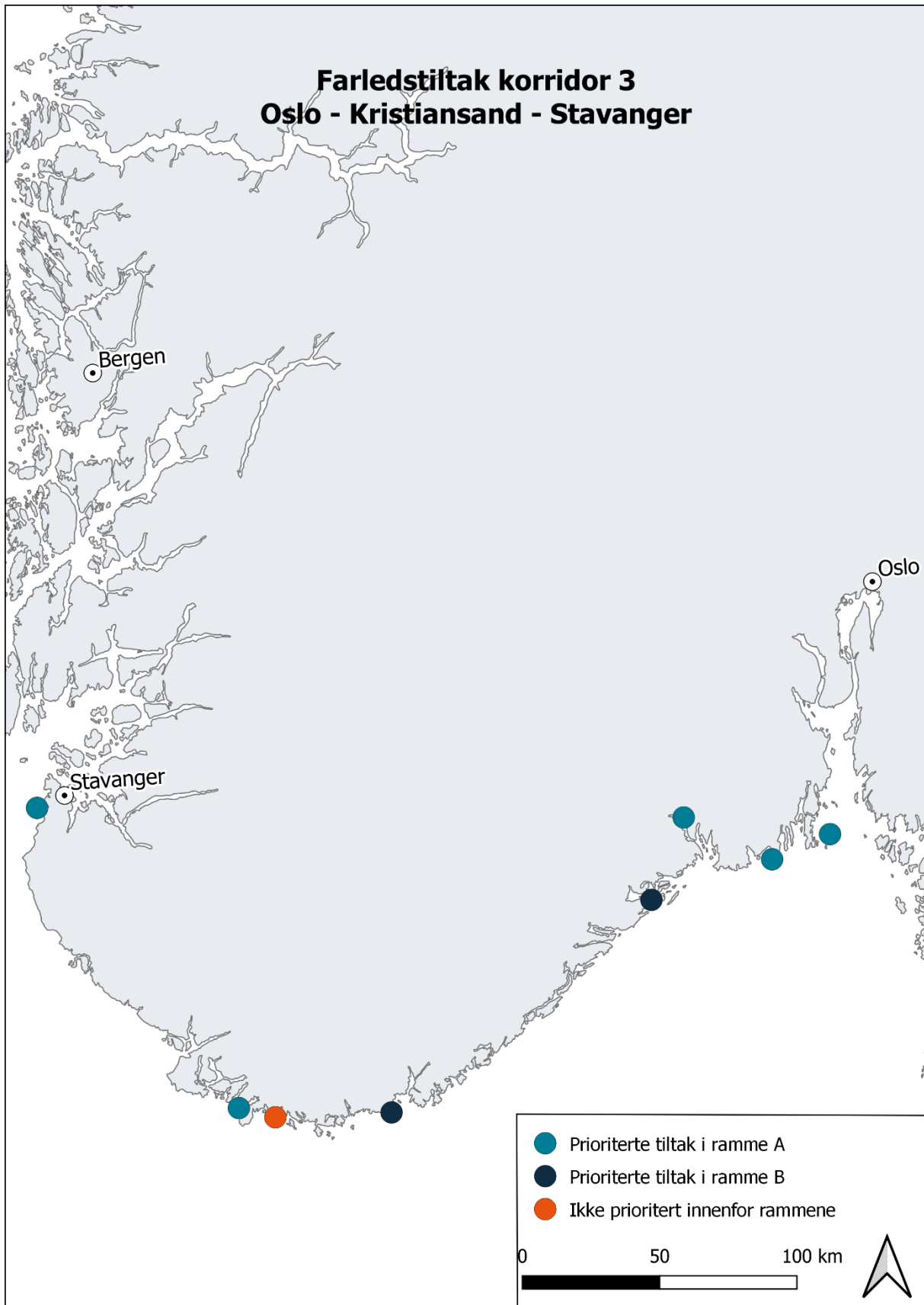
Tiltak	Investeringskostnad		Netto nytte		NNB
	Ramme A	Ramme B	Ramme A	Ramme B	
Vestergapet	14		13		1,72
Grønsfjorden og Ullerøysundet	10		30		1,85
Feistein-Tungenes	60		90		1,43
Gjennomseiling Torsbergrenna	281		19		0,08
Færder	33		195		2,70
Innseiling Kragerø		106		3	0,03
Larvik-Færder, indre hovedled	27		5		0,17

Tiltakene er hovedsakelig merketiltak og vil samlet sett medføre mindre risiko for grunnstøtinger og påfølgende akutte utslipp. Prosjektet Larvik-Færder medfører også redusert seilingstid og mindre luftforurensning. Samfunnets verdi av å gjennomføre hele tiltaksporføljen i ramme A og ramme B er stor.

Tabell 13 Tiltak i korridor 3 som ikke er prioritert innenfor rammene første seks år. Alle tall i mill. 2021-kr eks mva

Tiltak	Investeringskostnad	Netto nytte	NNB
Indre led Mandal-Lindesnes	0,2	-1	-0,99

Tiltaket Indre led Mandal-Lindesnes er ikke prioritert innenfor ramme A eller ramme B, til tross for lav kostnad på grunn av negativ NNB.



Figur 4 Geografisk plassering av farledstiltak i korridor 3. Prioritert i ramme A (turkis), ytterlige tiltak i ramme B (mørk blå), ikke prioritert innenfor rammene (orange).

5.2.6 Prioriteringer i korridor 4: Stavanger – Bergen – Ålesund - Trondheim

Industri og næringsliv på Vestlandet er lokalisert nær sjøen, og det er utstrakt bruk av sjøtransport, også over relativt korte avstander. Korridoren har betydelig tungindustri og seks av petroleumsindustriens sju landanlegg genererer skipstrafikk mellom anleggene og sokkelen. Sjøtransportens dominans i korridoren skyldes i stor grad den desentraliserte havnestrukturen som medfører at gods fraktes også på kortere strekninger innad i korridoren.

Indre led er preget av stedvis svingete og trange passasjer med møtende og kryssende trafikk, i tillegg til stedvise dybdebegrensninger. Flere strekninger er utsatt for hardt vær, uten alternative indre leder. Området er også viktig i totalforsvarssammenheng. Flere områder har store naturverdier (viktige hekke- og beiteområder for sjøfugl og gytefeil, gyteområder og fiskeplasser) som er sårbare for utslipp av olje ved skipsulykker eller fysiske inngrep.

Tabell 14 Prioriterte tiltak i korridor 4 innenfor ramme A og B i første seksårsperiode. Alle tall i 2021-kr eks mva

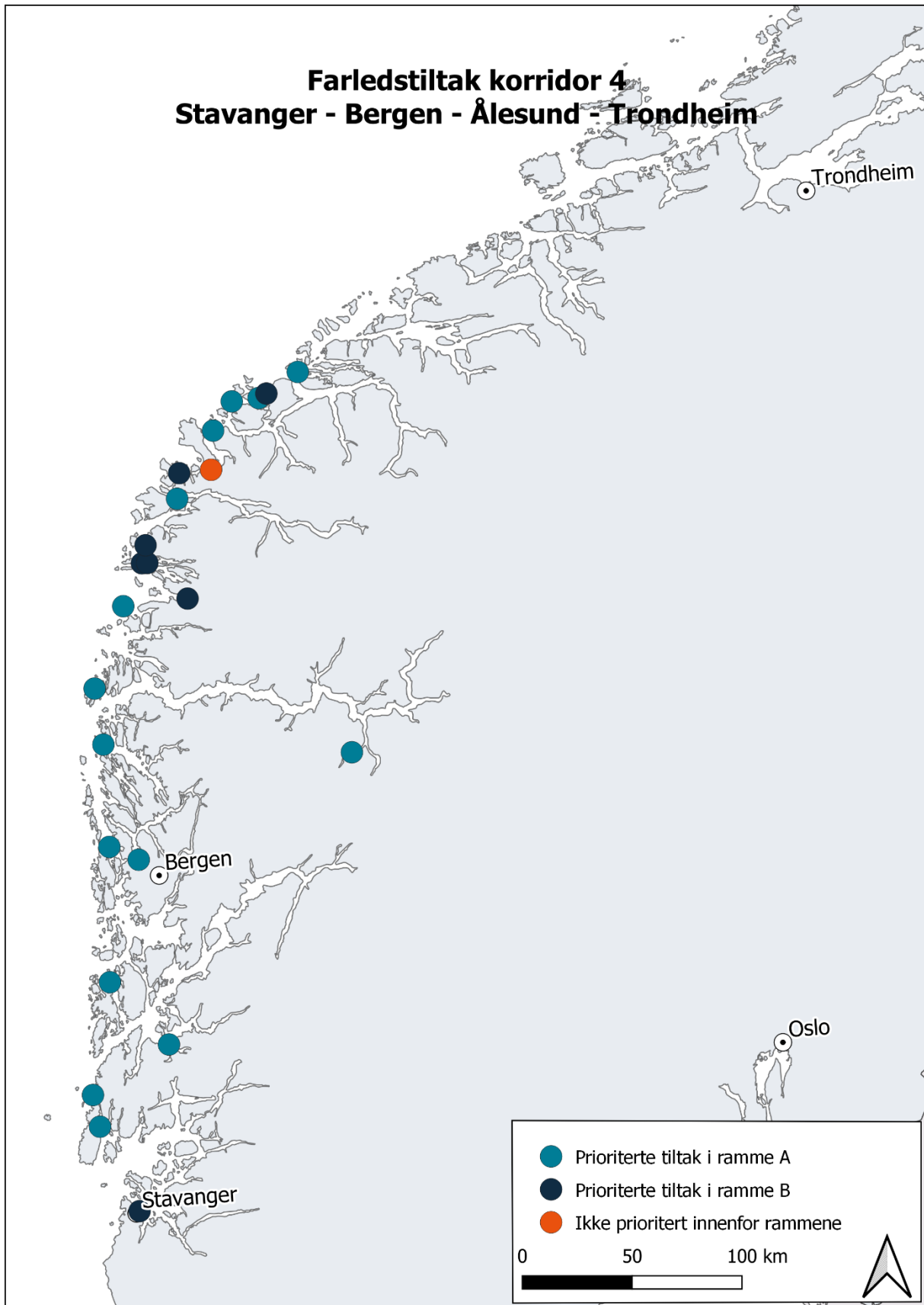
Tiltak	Investeringskostnad		Netto nytte		NNB
	Ramme A	Ramme B	Ramme A	Ramme B	
Flåværleia merking	6		2		0,19
Innseiling vest Ålesund	30		41		0,98
Røyrasundet til Svædet	136		135		1,06
Søre Sunnmøre	3		34		9,67
Ulsteinfjorden med innseiling Ulsteinvik		172		69	0,43
Ølen-Høylandsbygd	2		-1		-0,20
Nordlig innseiling Haugesund	47		18		0,43
Karmsundet-innseiling Husøy indre havn-Våråvågane	56		68		1,27
Innseiling Stavanger havn		60		-5	-0,10
Førdefjorden		2		-7	-0,76
Innseiling Vågen	25		-7		-0,33
Bergen-Sture	12		-6		-0,30
Skatestraumen-Fåfjorden-Vågsfjorden-Måløy sør	83		-11		-0,15
Ytre Steinsund	22		-1		-0,05
Fedjefjorden-Fensfjorden-Djuosen	25		7		0,26
Bømlafjorden-Bergen	10		19		0,72
Nærøyfjorden-Norafjorden	8		20		1,62
Alden-Askrova	2		11		2,80
Mortingbåen		89		-52	-0,69
Ulvesundet		35		-24	-0,64
Florø-Frøysjøen		55		-34	-0,62
Innseiling Florø		78		41	0,58

Samlet sett gir tiltakene en mer sammenhengende farledsstruktur i store deler av korridoren og redusert risiko for grunnstøting med påfølgende akutte utslipp. Tiltakene er vurdert i henhold til netto nytte, grad av måloppnåelse og hva som naturlig hører sammen i gjennomføringsfasen. Samfunnets verdi av å gjennomføre hele porteføljen i sammenheng er positiv. Enkeltprosjekter medfører også redusert seilingstid og mindre luftforurensning.

Tabell 15 Tiltak i korridor 4 som ikke er prioritert innenfor rammene første seks år. Alle tall i mill.2021-kr eks mva

Tiltak	Investeringskostnad	Netto nytte	NNB
Stad skipstunnel	2 411	-2 371	-0,89

Stad skipstunnel er prioritert med oppstart i første fireårsperiode i gjeldende NTP 2018–2029. Tiltaket ligger per i dag hos SD til ekstern kvalitessikring og Kystverket avventer videre avgjørelse. Tiltaket er av en slik størrelse at Kystverket ikke har mulighet til å gjennomføre det innfor ordinære økonomiske rammer (se kap 4.3). Tiltaket er også utenfor prioriteringen til ramme A og ramme B som følge av negativ NNB.



Figur 5 Geografisk plassering av farledstiltak i korridor 4. Prioritert i ramme A (turkis), ytterlige tiltak i ramme B (mørk blå), ikke prioritert innenfor rammene (orange).

5.2.7 Prioriteringer i korridor 7: Trondheim – Bodø

Korridoren er sentral for sjø- og landbasert transport mellom Nord- og Sør-Norge. Transportkostnadene for gods i korridoren er høye, og det er lang framføringstid. Både vei og bane er sårbare for skred, flom, og værutsatte høyfjellstrekninger. Innseilingene til de større havnene i korridoren legger begrensninger på skipsstørrelser. Utfordringen forsterkes av et kystlandskap som er sårbart for forurensning, med flere viktige hekke og beiteområder for sjøfugl, marine pattedyr og gyteområder for fisk.

Tabell 16 Prioriterte tiltak i korridor 7 innenfor ramme A og B i første seksårsperiode. Alle tall i 2021-kr eks mva

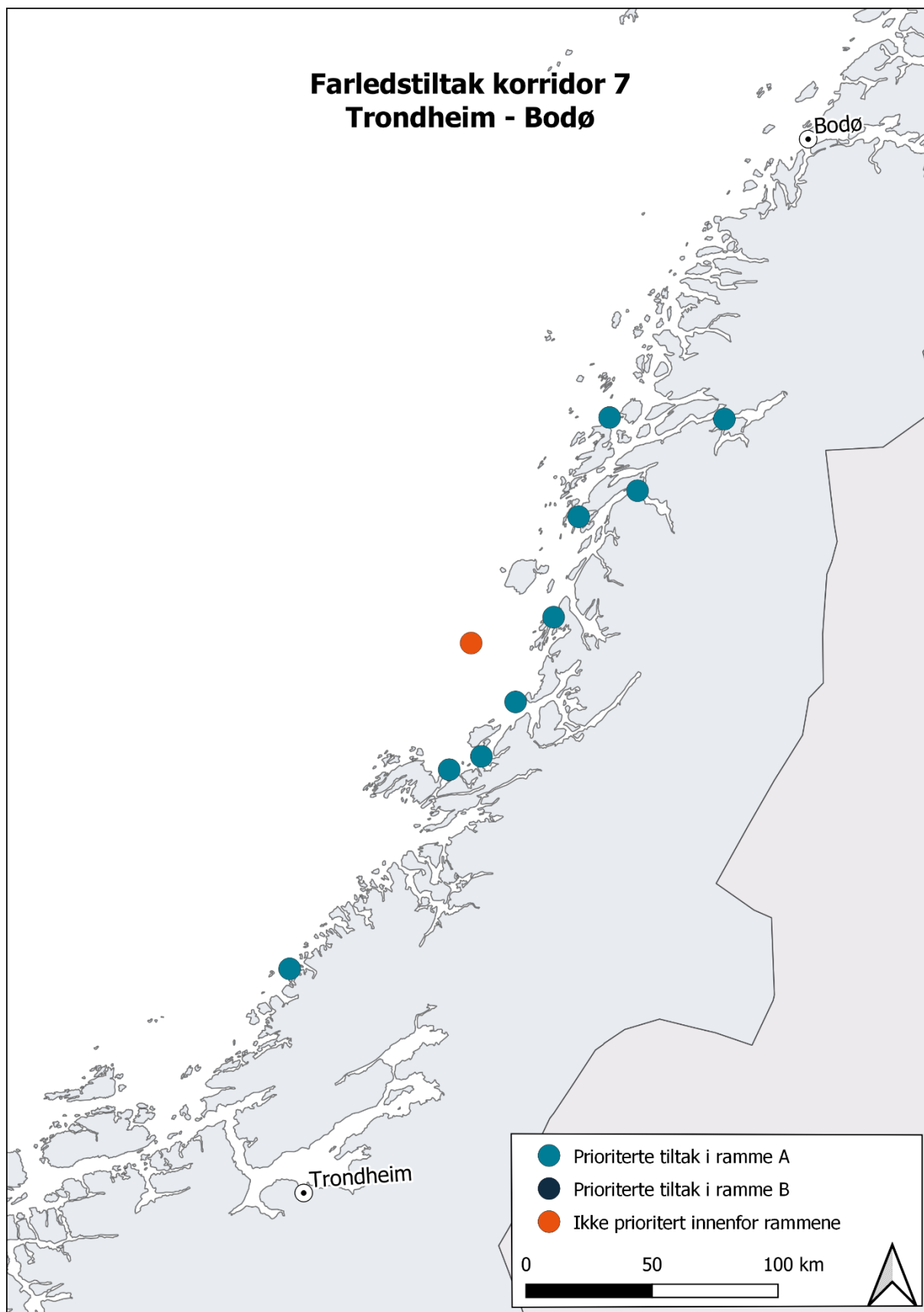
Tiltak	Investeringskostnad		Netto nytte		NNB
	Ramme A	Ramme B	Ramme A	Ramme B	
Helgelandsflæsa	11		-3		-0,18
Alstahaugfjorden merking	18		1		0,07
Innseiling Åsvær	24		4		0,12
Vefsnfjorden og Mosjøen	4		5		0,77
Innseiling Mo i Rana	113		186		1,76
Brønnøysund nord	4		37		16,33
Dolmsundet	46		9		0,20
Bessaker-Osen merking	3		2		0,35
Hummelråsa	26		15		0,56

Alle tiltakene er prioritert i ramme A som følge av stor nytte for samfunnet og god måloppnåelse. Samlet sett gir tiltakene er betydelig reduksjon i risiko for grunnstøting med påfølgende akutte utslipp. Tiltaket innseiling Mo i Rana gir stor nytte for miljø da større mengde forurensede masser fjernes fra sjøbunnen og deponeres på land.

Tabell 17 Tiltak i korridor 7 som ikke er prioritert innenfor rammene første seks år. Alle tall i mill. 2021-kr eks mva

Tiltak	Investeringskostnad	Netto nytte	NNB
Brønnøyleia	57	-35	-0,59

Tiltaket Brønnøyleia har etter ny beregning ikke blitt prioritert i ramme A eller i ramme B (se egen omtale i kap 5.2.2).



Figur 6 Geografisk plassering av farledstiltak i korridor 7. Prioritert i ramme A (turkis), ytterlige tiltak i ramme B (mørk blå), ikke prioritert innenfor rammene (orange).

5.2.8 Prioriteringer i korridor 8: Bodø – Narvik – Tromsø – Kirkenes, med arm til Lofoten

Korridoren er preget av lange avstander, som gjør sjø- og lufttransport viktig. Sjøtransporten har de største transportvolumene i korridoren målt i både tonn og tonnkm.

Transportkostnadene for gods i korridoren er høye. Lav veistandard, vinterforhold og manglende omkjøringsmuligheter gir lange framføringstider også på vei. Flere strekk på indre led trenger tilrettelegging for større fartøyer. Viktige næringer ligger langs kysten og er avhengig av et godt transportsystem for å få varene ut til markedet. De viktigste gods- og havne-terminalene er i Narvik, Harstad og Tromsø.

Krevende værforhold, trange leder med dybdebegrensninger og mange kursendringer gjør det utfordrende å navigere sikkert. Veibruer begrenser seilingshøyde inn til enkelte havner, mens seilingsdybde begrenser innseiling til andre. Nord for Polarsirkelen gir mørketid i kombinasjon med vind og kulde ekstra utfordringer for sjøtransporten og infrastrukturen som understøtter denne.

Kystområdene utenfor Lofoten, Vesterålen og Senja har en svært høy biologisk produksjon, stor artsrikdom og er gyteområder for de viktige kommersielle fiskebestander. Det som skjer her har store konsekvenser for økosystemene i Norskehavet og Barentshavet. Her er nasjonalt og internasjonalt viktige hekkeområder for sjøfugl. Akutt forurensning av olje kan få store konsekvenser, blant annet for bestandene av sjøfugl.

Tabell 18 Prioriterte tiltak i korridor 8 innenfor ramme A og B i første seksårsperiode. Alle tall i 2021-kr eks mva

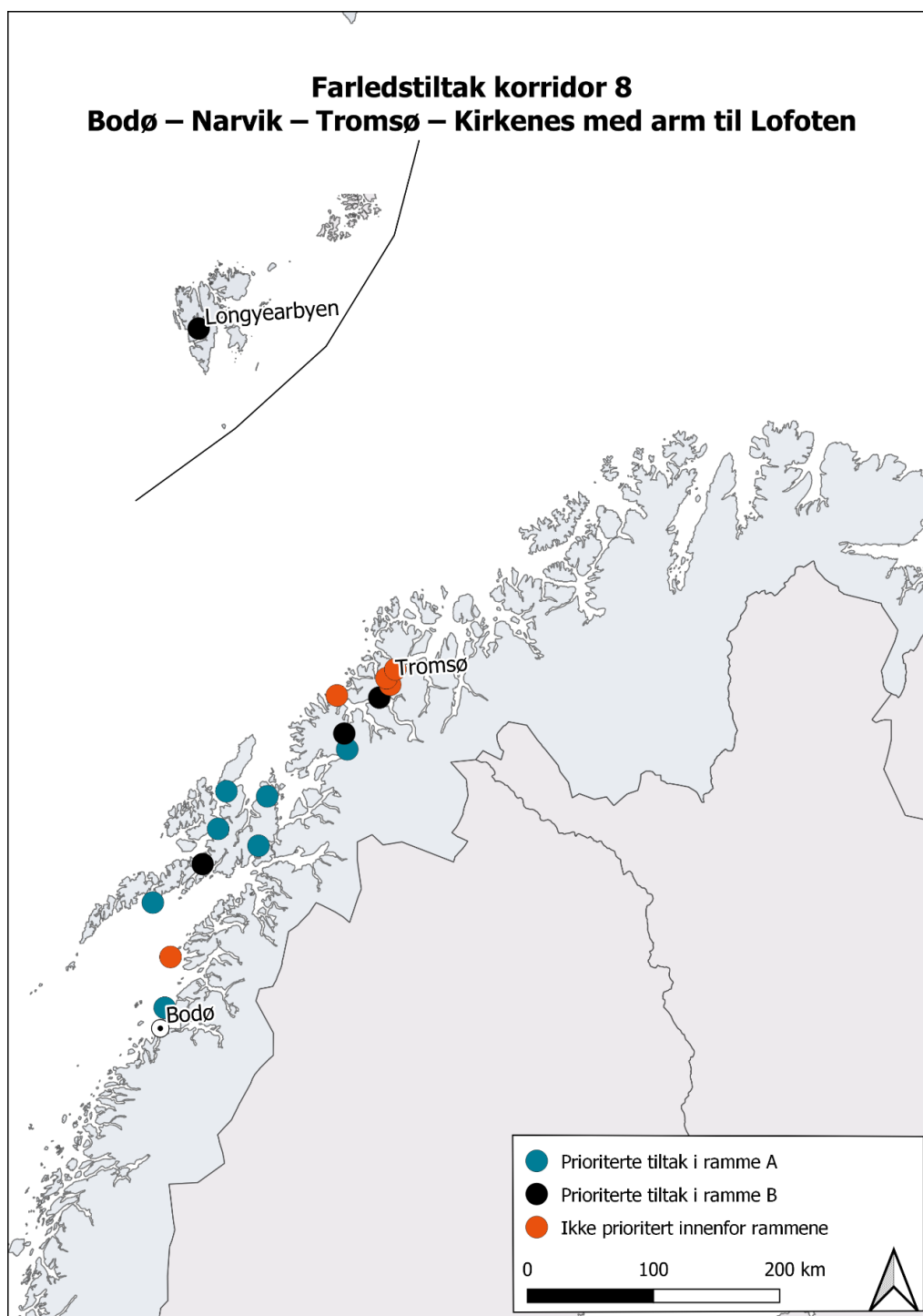
Tiltak	Investeringskostnad		Netto nytte		NNB
	Ramme A	Ramme B	Ramme A	Ramme B	
Bognes, Tjeldsundet, Harstad	282		24		0,09
Toppsundet og innseiling Harstad	42		5		0,12
Stamsund-Svolvær	12		8		0,55
Risøysundet og Risøyrenna	82		56		0,78
Landegodefjorden nord	26		35		1,16
Sortlandssundet	19		22		1,16
Svolvær – Raftsundet		142		407	2,86
Longyearbyen flyteterminal		402		22	0,06
Gisundet		143		-107	-0,77
Rystraumen		13		-4	-0,25
Harstad – Finnsnes	5		5		1,11

Tiltakene vil samlet sett medføre redusert risiko for grunnstøting med påfølgende akutte utslipp, lavere distansekostnader og mindre luftforurensning. Samfunnets gevinst ved å gjennomføre hele porteføljen er positiv.

Tiltaket Svolvær – Raftsundet er prioritert i ramme B til tross for stor netto nytte. Det er to parallelle leder nord/sør, både gjennom Tjeldsundet og Raftsundet. Av disse to har vi prioritert Tjeldsundet i ramme A fordi denne er viktigst for godstransporten. Tiltaket Gisundet anbefales gjennomført på grunn av høy måloppnåelse – prosjektet gir blant annet reduserte distansekostnader og mindre luftforurensning.

Tabell 19 Tiltak i korridor 8 som ikke er prioritert innenfor rammene første seks år. Alle tall i mill.2021-kr eks mva

Tiltak	Investeringskostnad	Netto nytte	NNB
Trelastleia	16	-19	-0,94
Tønsnessundet	36	-34	-1,09
Sandnessundet	61	-58	-0,94
Straumholet	151	-125	-0,93
Tromsøsundet	58	-43	-0,79



Figur 7 Geografisk plassering av farledstiltak i korridor 8. Prioritert i ramme A (turkis), ytterlige tiltak i ramme B (mørk blå), ikke prioritert innenfor rammene (orange).

5.2.9 Prioritering siste seks år (2028-2033)

Med ramme A vil vi bruke hele tolvårsperioden til å gjennomføre prioritert farledsportefølje, tilsvarende første seks år med ramme B.

I ramme A siste seks år er det satt av 1,7 milliarder kroner. Det betyr at vi kan gjennomføre alle tiltak som er prioritert første seks år i B-rammen, og i tillegg starte opp tiltaket innseiling Borg. Dette er det tiltaket som ikke ligger inne i noen av rammene første seks år, med minst negativ NNB (Tabell 9). Korridorvis fordeling med ramme A er vist i Tabell 12. I tabellen er hele investeringskostnaden og nytten til Borg lagt inn. Det er plass til omtrent halvparten av investeringskostnaden til innseiling Borg i rammen på 1,7 milliarder kroner.

Tabell 20 Fordeling av investeringer per korridor, siste seks år, gitt ramme A (2028–2033)

Korridor	Investeringskostnad	Netto nytte	NNB
1	805	157	0,2
3	106	3	0,03
4	492	13	-0,03
7	0		
8	700	318	0,48
Sum	2 103	491	0,23

Med ramme B vil vi kunne gjennomføre hele den prioriterte farledsporteføljen første seks år. Vi har derfor ikke grunnlag for å gjøre en detaljert disponering av ressurser på korridornivå siste seks år.

Gjennomført prosess med strekningsvis utredning viser at det fortsatt er behov for, og samfunnsøkonomisk lønnsomt, å forbedre sikkerhet og framkommelighet i farledene. Med kystbasert næringsliv i hele landet, og ulike utfordringer når det gjelder naturgitte forhold, transportmuligheter og sikkerhet, så forventer vi også i framtida ei brei geografisk fordeling på Kystverkets tiltak.

Framover skal vi arbeide etter ny havne- og farvannsslov, som gir staten ansvar i hele farvannet. Vi har allerede fått en rekke henvendelser på tiltak utenfor våre «gamle» ansvarsområder (hoved- og biled). Vi antar utvidelsen vil føre til flere nye aktuelle tiltak som bør utredes. Vi må utvikle metodikk for farvannsgjennomgang, basert på erfaringene fra farledsgjennomgangene. Dette vil gjøre oss bedre i stand til å fange opp nye behov som følge av endringer i trafikkmønster og næringsvirksomhet. Det skal også gjøres farvannsgjennomgang på strekningene Larvik – Kristiansand, Tromsø – Kirkenes og Ålesund – Trondheim, som ble prioritert ned i denne runden². Arbeidet med handlingsplanen mot fritidsbåtulykker har gitt oss bedre samlet oversikt og mulighet til å samordne sikkerhetsarbeidet. På de strekningene med mye fritidsbåttrafikk viser analysene (risiko og samfunnsøkonomiske analyser) potensiale for risikoreduksjon knyttet til tiltak mot fritidsbåttrafikk, som i tillegg også gir effekter mot ordinær næringstrafikk.

Flere tiltak som ikke er videreført nå på grunn av lav samfunnsøkonomisk lønnsomhet, bør vurderes på nytt som følge av ny og bedre analysemetodikk, nye prognoser og forbedret statistikk. Videre metodeutvikling av risiko- og samfunnsøkonomiske analyser vil gi mulighet

² Utfyllende forklaring er gitt i «Svar på oppfølgende spørsmål til virksomhetenes svar på Oppdrag 9 om prioriteringer, sendt fra Statens vegvesen 29.05.» – spørsmål 16

for å optimalisere den porteføljen som foreligger, og identifisere nye samfunnsøkonomiske tiltak i farvannet.

Investeringer siste seks år i B-rammen vil dermed være avhengig av hvor mange av de tiltakene som i dag har negativ NNB som realiseres. Å binde opp investeringene siste seks år per korridor basert på tiltakene i Tabell 8 får konsekvenser. I ramme B er det satt av midler til mindre løpende vedlikeholdstiltak i farled, som det da ikke vil være rom for å gjennomføre i tolvårsperioden. Det vil heller ikke være rom for å gjennomføre nye farledstiltak uavhengig av NNB på disse.

Det er fremdeles noen strekninger langs kysten der vi ikke har gjennomført farledsgjennomganger, og utvidet ansvar i farvannet etter ny HFL vil sannsynligvis også utløse nye tiltak. I tillegg er Stadprosjektet i en størrelsesorden som vil være vanskelig å håndtere innenfor rammene. Dette er grunnlagt nærmere i kap 4.3.

Kystverket ønsker at det skal være åpning for nye samfunnsøkonomisk lønnsomme tiltak i siste seksårsperiode. Dette er avhengig av hvilke nye tiltak som identifiseres i farvannsgjennomganger og planlegging første seks år. Vi har ingen indikasjoner i dag på at porteføljen av tiltak vil se vesentlig annerledes ut – vi regner med at det videre vil være mange mindre tiltak i farleden med positiv samfunnsnytte, og noen få større tiltak. Tiltakene vil sannsynligvis være spredt langt kysten, og korridorvis fordeling av investeringsmidler vil i første rekke være avhengig av hvor de største tiltakene ligger.

5.2.10 Miljøkonsekvenser av farledstiltak

Kystverket bruker mye ressurser på undersøkelser, tilpassinger, krav til entreprenører og avbøtende tiltak for miljøet. Med så få prosjekter som vi gjennomfører per år, er det vanskelig å finne gode overordnede indikatorer på miljøpåvirkning. Vi får i utgangspunktet ikke sette i gang tiltak i sjø med store negative miljøkonsekvenser.

Tiltak med mulig negativ påvirkning på naturmangfoldet:

- Innseiling Halden: Dette er en terskelfjord med høyt biologisk mangfold. Svensk side er naturvernområde.
- Innseiling Borg: Tiltaket vil flytte store mengder sedimenter, som kan påvirke bunnfauna. En betydelig del er forurensede sedimenter, som kan gi fare for ytterligere spredning av gammel forurensning.

For fem av tiltakene fjernes det betydelige mengder forurensede sedimenter, verdsatt til en verdi over 10 mill. kr:

- Innseiling Mo i Rana
- Innseiling Borg
- Innseiling Stavanger
- Innseiling Vågen
- Innseiling Torsbergrenna.

6 Andre tiltak i farvannet

Kystverket ble bedt om å vurdere om det finnes ytterlige andre tiltak i farvannet, ut over farledstiltakene i utredet portefølje (e-post datert 23.09.20). Basert på havne- og farvannsloven § 6 – statens ansvar i farvannet – har vi derfor vurdert de fiskerihavnetiltakene som står navngitt i gjeldende NTP. Det har ikke vært mulig å skaffe kvalitetssikrede eller oppdaterte kostnadstall eller analyseresultateter. Vurderinger og anslag har derfor stor usikkerhet.

Av de navngitte tiltakene i NTP utgår:

- fire tiltak som allerede er gjennomført av Kystverket
- fem tiltak som det er inngått statlig forskutteringsavtaler for
- to tiltak som har/skal inngå fylkeskommunal forskutteringsavtale

De gjenstående åtte tiltakene er gjennomgått, og våre foreløpige vurderinger er presentert i Tabell 13. Vi understreker at vi har hatt kort tid til å gjennomføre vurderingene og at det her er betydelig usikkerhet per dato!

Forutsetninger for vurderingene

Gjennomgangen har tatt utgangspunkt i § 6 i havne- og farvannsloven (om statens ansvar i farvannet, med kommentarer i forarbeidene) og statsstøtteregulverket.

Vurderingene er gjort om tiltaket faller inn under:

- Overgang fra «fiskerihavnetiltak» til «tiltak i farvannet inn til x havn»
- Utdypingstiltak inn til havn og i havn, for allmennheten
- Skjermingstiltak i form av molotiltak der det er en tydelig effekt på sikker navigering inn til og i havn
- Molotiltak for å hindre sandvandring og dermed fremtidige vedlikeholdskostnader i farvannet

Tiltak som helt klart er i strid med statsstøtte-regulverket utgår, og det samme gjør tiltak som helt eller delvis er definert som liggerhavner/liggeområder.

Tabell 21 Oppsummering av foreløpig vurdering av fiskerihavnetiltak navngitt i NTP 2018-2029. Kostnadsoverslag har svært stor usikkerhet.

Tiltak	Behovsbeskrivelse opprinnelig tiltak	Nødvendig justering av tiltak	Over-slag justert tiltak (mill.kr)	Vurdering	Status
Innseiling Andenes havn	Bedre skjerming av hoved-innseilingen, mot bølger og sandvandring. Etablering av intern farled mellom østre og vestre havn innenfor moloene. Økt dybde i innseilingen og innenfor moloene	Utdyping/etablering av liggehavn i vestre-indre havn samt deler av østre havn må utgå fra opprinnelig prosjekt. Tiltaket må justeres nærmere i videre utredning.	440	Eldre analyse viser NNB på -0,85. Mange ulike aktører i havnen. Justert tiltak vurderes kvalitativt som et tiltak som gir økt sikkerhet ved innseiling, økt effektivitet ved transport mellom havneavsnitt samt redusert vedlikeholdsbehov mht sandvandring	Kan vurderes for videre utredning og eventuelt gjennomføring

Innseiling Røst havn	Bedre skjerming av hoved-innseiling – økt sikkerhet for ferge og andre sjøfarende. Økt manøvreringsareal ved innseiling til havn. Øya er 100% avhengig av sjøtransport.	Tidligere farledstiltak og deler av fiskerihavnetiltak sees i sammenheng. Utdyping, utfylling og navigasjon ved planlagt nytt fiskerihavneavsnitt utgår fra opprinnelig prosjekt. Må justeres nærmere i videre utredning, deriblant behovet for etablering av to skjermingsmoloer i innseilingen.	165	Ingen analyser foreligger. Mange ulike aktører i havnen. Justert tiltak vurderes kvalitativt å gi økt sikkerhet ved innseiling til havnen, samt økt fremkommelighet ved at ferge og andre ikke må kansellere ved dårlig vær.	Kan vurderes for videre utredning og eventuelt gjennomføring
Innseiling Kiberg havn	Hovedinnseiling trenger bedre skjerming og manøvreringsareal. Vil gi økt sikkerhet for sjøfarende. Økt tilgang til flere kaier, mulig etablering av ny kai.	Utdyping av areal innenfor indre vendesirkel og inn mot eksisterende kaianlegg utgår fra opprinnelig prosjekt.	65	Eldre analyse viser NNB på -1,05. Justert tiltak vurderes kvalitativt å gi økt sikkerhet ved innseiling til havnen, samt økt fremkommelighet i felles manøvreringsareal i havneavsnitt.	Kan vurderes for videre utredning og eventuelt gjennomføring
Innseiling Årviksan d havn	Tryggere innseiling til havn, sikre mot grunnberøring. Økt fremkommelighet for den større fiskeriflåten. Hindre sandvandring til havn-redusere behov for vedlikeholdsmudring	Utdyping av areal til -5,3 meter i havn samt areal innenfor vendesirkel og inn mot kai utgår fra opprinnelig prosjekt.	67	Ingen analyser foreligger. Få aktører i havnen. Justert tiltak vurderes kvalitativt til å gi økt sikkerhet ved innseiling, økt felles manøvreringsareal i havn samt redusert vedlikeholdskostnad er mudring.	Kan vurderes for videre utredning og eventuelt gjennomføring
Innseiling Kjøllefjord havn	Økt rolighet i havnen, samt økt fremkommelighet i indre havn (liggehavn) gjennom utdyping.	Utdyping av indre havn for bedre liggehavn utgår fra opprinnelig prosjekt.	208	Eldre analyse viser NNB på 0,18. Usikkerhet knyttet til om effekten av etablering av ytre moloer gir tilstrekkelig nytte i form av redusert ulykkesrisiko.	Kan vurderes for videre utredning og eventuelt gjennomføring
Innseiling Værøy havn	Bedre skjerming av hoved-innseilingen, samt økt rolighet inne i havnen. 100% avhengig av sjøtransport fra øya.	Har ikke grunnlag p.t å kunne justere tiltaket, da prosjektet er for umodent, og det ikke foreligger tilstrekkelige analyser på evt justert tiltak.	374	Ingen analyser, umodent prosjekt. Stor del av tiltaket er i ft en aktør. Må utredes videre, og anbefales vurdert i ft neste NTP-periode.	Ikke tilstrekkelig grunnlag for vurdering nå
Innseiling Vardø havn	Bedre skjerming av indre havn, samt økt fremkommelighet ved utdyping av indre havn.	Deler av tiltaket (indre molo) er gjennomført gjennom post 60	186	Ingen analyser. Stor endring i anbefalt løsning, betydelig kostnadsøkning.	Ikke tilstrekkelig grunnlag for vurdering nå

		tiltak. Ny vurdering anbefaler ny løsning med en større ytre molo utenfor dagens ytre moloer – betydelig økte kostnader. Har dermed ikke grunnlag for å vurdere dette prosjektet nå.		Anbefalt å vurdere dette prosjektet i fr ny gjennomgang på strekning Tromsø-Kirkenes til neste NTP.	
Innseiling Havøysund/Hallvik havn	Hallvik er nytt havneavsnitt i utkant av Havøysund havn. Bedre skjerming av innseilingen, bedre liggeforhold ved kai.	Tiltaket er ikke mulig å justere. Da tiltaket er knyttet til et nytt havneavsnitt og tiltaket i hovedsak er knyttet til en liggekai-funksjon – vurderes dette til å være utenfor statens ansvar	138	Eldre analyse viser NNB på – 0,91, men dobling av kostnadene antas en NNB på ca -2,0. Vurderes til å være utenfor statens ansvar.	Utenfor statens ansvar - utgår

6.1 Egen ordning for forskuttering av fiskerihavner

I tråd med Stortingets regionreform skal forvaltningsansvaret for fiskerihavnene overføres til fylkesregionene i 2020. Kystverket skal ikke ha forvaltningsansvar for fiskerihavnene i NTP-perioden fra 2022. Vårt budsjett reduseres med 154,8 mill. kr i 2020 i forbindelse med overføring av fiskerihavnene. Per dato er ikke overføring av fiskerihavnene nord for Stad gjennomført.

Siden både ansvaret for fiskerihavnene og finansieringen nå overføres fra oss, må finansieringen av forskutteringsordningen løses utenfor Kystverkets økonomiske ramme.

Inngåtte avtaler forplikter at del av forskutteringen til Senjahopen betales ut i første seksårsperiode i kommende NTP. Fordeling av utbetaling av øvrige avtaler mellom første og andre periode er ikke avklart.

Tabell 22 Inngåtte avtaler

Tiltak/kommune	Forskutteringsramme (mill.kr, eks mva)	Refusjonsperiode
Gamvik fiskerihavn/Gamvik kommune	72	2024–2029
Kamøyvær fiskerihavn/Nordkapp kommune	33,5	2024–2029
Innseiling Senjahopen/Senja kommune	127,17	2018–2023 (deler) 2024–2029 (resterende)
Engenes fiskerihavn/Ibestad kommune	95	2024–2029
Gjøsund fiskerihavn/Giske kommune	105	2024–2029
Fosnavåg fiskerihavn/Herøy kommune	108,5	2024–2029

7 Vedlegg

Liste tiltak

Excel ark med farledstiltak

Vedlegg 1 Prioriterte tiltak i ramme A og B første seks år

I første seks år skal prioriteringene gjøres på bakgrunn av samfunnsøkonomisk analyse. Samlet er tiltakene på denne lista, både ramme A og ramme B samfunnsøkonomisk lønnsomme. Ramme B bygger på og er et tillegg til ramme A. Tiltakene i ramme A inngår derfor også i ramme B. Tiltak som kommer i tillegg i ramme B er uthevet.

Tiltakene varierer i størrelse, modenhet og kompleksitet. Prioriteringene er gjort med hovedvekt på at tiltakene med høyest netto nytte per budsjettkrone skal komme først og ligge i ramme A. Noen få tiltak er prioritert på grunn av høy måloppnåelse eller geografisk nærhet til hverandre som kan påvirke gjennomføringsmuligheten.

Tall er gitt i millioner 2021 kr eks mva. NNB er netto nytte per budsjettkrone. Detaljerte analyseresultater for tiltakene er gitt i vedlegg 2.

Korridor	Fylke	Tiltak	Investeringskostnad		Netto nytte		NNB
			Ramme A	Ramme B	Ramme A	Ramme B	NNB
1	Viken	Strømtangen-Furuholmen	17	17	6	6	0,28
1	Viken	Håøya vest/Drøbaksundet	77	77	40	40	0,59
1	Viken	Innseiling Moss	38	38	165	165	4,56
1	Viken	Innseiling Halden		80		517	5,11
3	Agder	Vestergapet	14	14	13	13	1,72
3	Agder	Grønsfjorden og Ullerøysundet	10	10	30	30	1,85
3	Rogaland	Feistein-Tungenes	60	60	90	90	1,43
3	Vestfold og Telemark	Gjennomseiling Torsbergrenna	281	281	19	19	0,08
3	Vestfold og Telemark	Færder	33	33	195	195	2,70
3	Vestfold og Telemark	Innseiling Kragerø		106		3	0,03
3	Viken	Larvik - Færder, indre hovedled	27	27	5	5	0,17
4	Møre og Romsdal	Flåværløia merking	6	6	2	2	0,19
4	Møre og Romsdal	Innseiling vest Ålesund	30	30	41	41	0,98
4	Møre og Romsdal	Røyrasundet til Svædet	136	136	135	135	1,06
4	Møre og Romsdal	Søre Sunnmøre	3	3	34	34	9,67
4	Møre og Romsdal	Ulsteinfjorden med innseiling Ulsteinvik		172		69	0,43
4	Rogaland	Ølen-Høylandsbygd	2	2	-1	-1	-0,20

4	Rogaland	Nordlig Innseiling Haugesund	47	47	18	18	0,43
4	Rogaland	Karmsundet-Innseiling Husøy indre havn-Våråvågane	56	56	68	68	1,27
4	Rogaland	Innseiling Stavanger havn		60		-5	-0,10
4	Vestland	Førdefjorden		2		-7	-0,76
4	Vestland	Innseiling Vågen	25	25	-7	-7	-0,33
4	Vestland	Bergen-Sture	12	12	-6	-6	-0,30
4	Vestland	Skatestraumen-Fåfjorden-Vågsfjorden-Måløy sør	83	83	-11	-11	-0,15
4	Vestland	Ytre Steinsund	22	22	-1	-1	-0,05
4	Vestland	Fedjefjorden - Fensfjorden - Djuposen	25	25	7	7	0,26
4	Vestland	Bømlafjorden-Bergen	10	10	19	19	0,72
4	Vestland	Nærøyfjorden-Norafjorden	8	8	20	20	1,62
4	Vestland	Alden-Askrova	2	2	11	11	2,80
4	Vestland	Mortingbåen		89		-52	-0,69
4	Vestland	Ulvesundet		35		-24	-0,64
4	Vestland	Florø-Frøysjøen		55		-34	-0,62
4	Vestland	Innseiling Florø		78		41	0,58
7	Nordland	Helgelandsflæsa	11	11	-3	-3	-0,18
7	Nordland	Alstadhaugfjorden merking	18	18	1	1	0,07
7	Nordland	Innseiling Åsvær	24	24	4	4	0,12
7	Nordland	Vefsnfjorden og Mosjøen	4	4	5	5	0,77
7	Nordland	Innseiling Mo i Rana	113	113	186	186	1,76
7	Nordland	Brønnøysund nord	4	4	37	37	16,33
7	Trøndelag	Dolmsundet	46	46	9	9	0,20
7	Trøndelag	Bessaker-Osen merking	3	3	2	2	0,35
7	Trøndelag	Hummelråsa	26	26	15	15	0,56
8	Nordland	Bognes, Tjeldsundet, Harstad	282	282	24	24	0,09
8	Nordland	Toppsundet og innseiling Harstad	42	42	5	5	0,12
8	Nordland	Stamsund - Svolvær	12	12	8	8	0,55
8	Nordland	Risøysundet og Risøyrenna	82	82	56	56	0,78

8	Nordland	Landegodefjorden nord	26	26	35	35	1,16
8	Nordland	Sortlandssundet	19	19	22	22	1,16
8	Nordland	Svolvær - Raftsundet		142		407	2,86
8	Svalbard	Longyearbyen flyteterminal		402		22	0,06
8	Troms og Finnmark	Gisundet		143		-107	-0,77
8	Troms og Finnmark	Rystraumen		13		-4	-0,25
8	Troms og Finnmark	Harstad - Finnsnes	5	5	5	5	1,11
		SUM	1 739	3 118	1 299	2 125	

Korridor	Fylke	Navn strekning	Navn tiltakspakke	Investeringskostnad	Netto nytte	Offentlig finansiering	NNB	Prissatt nytte	Prissatt kostnad	Samfunnets transportkostnader	CO2 åpningsår	CO2 totalt	Skadde og drepte åpningsår	Skadde og drepte totalt	Ramme	Endring fra mars 2020
1	Viken	Svenskegrensen-Larvik	Strømtangen-Furuholmen	-16 802 460	6 059 450	21 846 953	0,28	32 275 794	-26 216 344	18 317 138	0,0	0,0	-0,00096	-0,09812	A	
1	Viken	Svenskegrensen-Larvik	Håøya vest/Drøbakundet	-76 698 288	39 918 023	67 233 859	0,59	80 357 712	-80 680 631	-12 597 004	-10,6	-358,8	-0,00540	-0,54578	A	
1	Viken	Svenskegrensen-Larvik	Innseiling Moss	-37 974 600	165 172 456	36 237 455	4,56	208 657 402	-43 484 945	135 895 141	841,5	33051,4	-0,00293	-0,24406	A	
1	Viken	Svenskegrensen-Larvik	Innseiling Halden	-80 048 376	517 377 669	101 340 509	5,11	638 986 280	-121 608 611	371 163 001	0,0	0,0	-0,01314	-1,39312	B	
1	Viken	Svenskegrensen-Larvik	Innseiling Borg	-724 812 000	-360 371 223	690 758 915	-0,52	468 539 474	-828 910 698	255 670 083	0,0	0,0	-0,00181	-0,16207		
3	Agder	Kristiansand-Farsund	Vestergapet	-13 999 206	12 823 709	7 465 564	1,72	21 782 386	-8 958 677	0	0,0	0,0	-0,00087	-0,07317	A	B til A
3	Agder	Kristiansand-Farsund	Grønsvand og Ullerøysundet	-9 716 712	29 635 123	15 978 582	1,85	48 809 421	-19 174 298	0	0,0	0,0	-0,01146	-0,96320	A	
3	Agder	Kristiansand-Farsund	Indre led Mandal-Lindesnes	-150 858	-1 163 940	1 172 653	-0,99	243 243	-1 407 183	0	0,0	0,0	-0,00004	-0,00355		A til upri
3	Rogaland	Flekkefjord-Haugesund	Feistein-Tungenes	-60 145 524	89 503 788	62 392 642	1,43	164 374 959	-74 871 171	9 704 011	16,1	622,4	-0,02249	-1,71365	A	
3	Vestfold og Telemark	Larvik-Kristiansand	Gjennomseiling Torsbergrenna	-281 469 000	18 740 012	239 617 504	0,08	306 281 017	-287 541 005	200 112 769	0,0	0,0	-0,00155	-0,16809	A	
3	Vestfold og Telemark	Svenskegrensen-Larvik	Færder	-33 089 922	194 816 317	72 095 998	2,70	281 331 515	-86 515 198	0	0,0	0,0	-0,04581	-3,89688	A	
3	Vestfold og Telemark	Larvik-Kristiansand	Innseiling Kragerø	-106 323 466	3 115 640	93 941 133	0,03	115 845 000	-112 729 359	44 914 698	-54,6	-2768,9	-0,00618	-0,55695	B	
3	Viken	Svenskegrensen-Larvik	Larvik - Færder, indre hovedled	-26 816 310	4 547 671	26 667 626	0,17	36 548 823	-32 001 152	16 521 219	106,8	7864,0	-0,00049	-0,03840	A	
4	Møre og Romsdal	Stad-Ålesund	Flåværelia merking	-5 997 772	1 966 609	10 472 279	0,19	14 533 343	-12 566 735	0	0,0	0,0	-0,00240	-0,17307	A	
4	Møre og Romsdal	Stad-Ålesund	Innseiling vest Ålesund	-30 286 620	40 888 357	41 577 138	0,98	90 780 923	-49 892 566	0	0,0	0,0	-0,01842	-1,49650	A	
4	Møre og Romsdal	Stad-Ålesund	Røyrasundet til Svædet	-136 289 789	135 294 876	127 328 575	1,06	288 089 166	-152 794 291	5 806 926	37,0	1493,2	-0,04114	-3,23974	A	
4	Møre og Romsdal	Stad-Ålesund	Søre Sunnmøre	-2 855 322	34 006 976	3 515 363	9,67	38 225 412	-4 218 436	0	0,0	0,0	-0,01039	-0,80395	A	
4	Møre og Romsdal	Stad-Ålesund	Ulsteinfjorden med innseiling Ulsteinvik	-172 063 732	69 467 426	160 762 383	0,43	262 382 285	-192 914 860	5 806 926	37,0	1493,2	-0,03709	-2,93510	B	
4	Rogaland	Haugesund-Bergen	Ølen-Høylandsbygd	-2 091 204	-1 031 984	5 063 613	-0,20	5 044 352	-6 076 336	128 676	-0,6	-1,9	-0,00118	-0,09053	A	
4	Rogaland	Haugesund-Bergen	Nordlig Innseiling Haugesund	-47 182 140	17 771 347	41 432 365	0,43	67 490 185	-49 718 838	0	0,0	0,0	-0,00869	-0,64498	A	
4	Rogaland	Flekkefjord-Haugesund	Karmsundet-Innseiling Husøy indre havn-Våråvågane	-56 098 368	68 053 555	53 737 951	1,27	132 539 096	-64 485 541	21 324 179	0,0	0,0	-0,01412	-1,14596	A	
4	Rogaland	Flekkefjord-Haugesund	Innseiling Stavanger havn	-59 833 404	-5 195 432	54 605 255	-0,10	60 330 874	-65 526 306	0	0,0	0,0	-0,00372	-0,27859	B	
4	Vestland	Bergen-Florø	Førdefjorden	-2 403 324	-7 162 518	9 406 330	-0,76	4 125 077	-11 287 596	0	0,0	0,0	-0,00043	-0,03655	B	
4	Vestland	Bergen-Florø	Innseiling Vågen	-24 574 248	-6 717 955	20 217 455	-0,33	17 542 991	-24 260 946	0	0,0	0,0	-0,00009	-0,00619	A	B til A
4	Vestland	Bergen-Florø	Bergen-Sture	-11 704 500	-6 215 331	20 896 955	-0,30	18 861 015	-25 076 346	0	0,0	0,0	-0,00202	-0,16162	A	
4	Vestland	Florø-Stad	Skatestraumen-Fåfjorden-Vågsfjorden-Måløy sør	-83 277 570	-11 068 708	74 820 930	-0,15	78 716 408	-89 785 116	30 447 672	54,8	2188,3	-0,00963	-0,82399	A	
4	Vestland	Bergen-Florø	Ytre Steinsund	-22 108 500	-1 338 896	26 575 333	-0,05	30 551 503	-31 890 399	15 342 217	42,5	1503,5	-0,00177	-0,12783	A	
4	Vestland	Bergen-Florø	Fedjefjorden - Fensfjorden - Djuposen	-24 740 712	6 770 990	25 921 698	0,26	37 877 028	-31 106 038	0	0,0	0,0	-0,00468	-0,33962	A	
4	Vestland	Haugesund-Bergen	Bømlafjorden-Bergen	-9 675 720	19 089 030	26 632 482	0,72	51 048 008	-31 958 978	0	0,0	0,0	-0,01134	-0,85676	A	
4	Vestland	Bergen-Florø	Nærøyfjorden-Norafjorden	-7 948 656	19 552 937	12 047 591	1,62	34 010 047	-14 457 110	0	0,0	0,0	-0,00851	-0,64486	A	
4	Vestland	Bergen-Florø	Alden-Askrova	-1 987 164	10 653 617	3 798 304	2,80	15 211 581	-4 557 964	0	0,0	0,0	-0,00295	-0,29450	A	
4	Vestland	Bergen-Florø	Mortingbåen	-89 168 998	-52 401 131	75 466 776	-0,69	38 159 000	-90 560 131	3 103 036	0,0	0,0	-0,00131	-0,09189	B	A til B
4	Vestland	Florø-Stad	Ulvesundet	-35 401 741	-23 768 912	37 018 240	-0,64	20 652 976	-44 421 889	0	0,0	0,0	-0,00351	-0,26946	B	
4	Vestland	Florø-Stad	Florø-Frøysjøen	-54 990 208	-34 398 422	55 627 158	-0,62	32 354 168	-66 752 590	1 051 564	18,5	447,7	-0,00460	-0,44597	B	
4	Vestland	Bergen-Florø	Innseiling Florø	-78 460 211	40 961 783	71 048 972	0,58	126 220 550	-85 258 767	102 799 750	0,0	0,0	-0,00023	-0,01756	B	A til B
4	Vestland	Florø-Stad	Stad skipstunnel	-2 411 097 774	-2 370 738 672	2 667 828 338	-0,89	842 331 360	-3 212 158 560	583 889 280	NA	NA	NA	NA		
7	Nordland	Brønnøysund-Mo i Rana	Helgelandsflæsa	-11 444 400	-3 088 030	17 270 396	-0,18	17 636 446	-20 724 475	0	0,0	0,0	-0,00241	-0,25664	A	
7	Nordland	Brønnøysund-Mo i Rana	Alstadhaugfjorden merking	-17 686 800	1 053 028	15 184 322	0,07	19 274 214	-18 221 186	0	0,0	0,0	-0,00451	-0,37810	A	
7	Nordland	Brønnøysund-Mo i Rana	Innseiling Åsvær	-23 877 180	3 726 856	31 503 055	0,12	41 530 522	-37 803 666	0	0,0	0,0	-0,01316	-1,03102	A	
7	Nordland	Brønnøysund-Mo i Rana	Vefsnfjorden og Mosjøen	-3 537 360	4 530 223	5 889 265	0,77	11 597 341	-7 067 118	0	0,0	0,0	-0,00321	-0,25224	A	
7	Nordland	Brønnøysund-Mo i Rana	Innseiling Mo i Rana	-113 220 000	185 838 313	105 670 988	1,76	312 643 499	-126 805 186	275 081 738	0,0	0,0	-0,00142	-0,14654	A	
7	Nordland	Brønnøysund-Mo i Rana	Brønnøysund nord	-3 953 520	37 075 160	2 270 448	16,33	39 799 698	-2 724 538	0	0,0	0,0	-0,01128	-0,95122	A	
7	Nordland	Brønnøysund-Mo i Rana	Brønnøyleia	-57 222 000	-34 944 864	59 308 742	-0,59	36 225 626	-71 170 491	59 521 071	205,0	10192,3	0,00566	0,85944		A til upri
7	Trøndelag	Hitra-Rørвик	Dolmsundet	-45 621 540	9 054 557	45 644 709	0,20	63 828 208	-54 773 651	134 954	0,0	0,0	-0,02177	-1,79205	A	
7	Trøndelag	Hitra-Rørвик	Bessaker-Osen merking	-3 017 160	1 637 437	4 730 567	0,35	7 314 117	-5 676 680	0	0,0	0,0	-0,00238	-0,19913	A	
7	Trøndelag	Hitra-Rørвик	Hummelråsa	-26 186 868	14 901 555	26 394 747	0,56	46 575 251	-31 673 696	0	0,0	0,0	-0,01666	-1,35550	A	
8	Nordland	Bodø-Harstad	Trelastleia	-15 611 202	-18 618 155	19 740 717	-0,94	5 070 705	-23 688 861	0	0,0	0,0	-0,00106	-0,10124		B til upri
8	Nordland	Bodø-Harstad	Bognes, Tjeldsundet, Harstad	-281 501 575	24 291 002	279 710 987	0,09	359 944 187	-335 653 184	0	0,0	0,0	-0,05202	-4,80511	A	
8	Nordland	Stamsund-Harstad	Toppsundet og innseiling Harstad	-42 163 895	5 334 492	43 563 879	0,12	57 611 146	-52 276 654	0	0,0	0,0	-0,01052	-0,86705	A	
8	Nordland	Stamsund-Harstad	Stamsund - Svolvær	-12 011 418	8 470 667	15 310 773	0,55	26 843 595	-18 372 928	0	0,0	0,0	-0,00541	-0,40147	A	
8	Nordland	Stamsund-Harstad	Risøysundet og Risøyrenna	-81 941 904	56 162 889	72 034 911	0,78	142 604 783	-86 441 894	1 095 327	3,6	197,0	-0,01952	-1,88591	A	
8	Nordland	Bodø-Harstad	Landegodefjorden nord	-25 654 079	34 928 256	30 094 129	1,16	71 041 211	-36 112 955	993 520	6,1	304,2	-0,01866	-1,46719	A	
8	Nordland	Stamsund-Harstad	Sortlandssundet	-19 018 512	21 507 392	18 511 497	1,16	43 721 188	-22 213 796	12 831 412	87,6	3788,8	-0,00384	-0,32864	A	
8	Nordland	Stamsund-Harstad	Svolvær - Raftsundet	-141 939 145	406 662 424	141 982 606	2,86	577 041 551	-170 379 127	5 255 358	-24,0	-1036,6	-0,09694	-8,48265	B	
8	Svalbard		Longyearbyen flyteterminal	-402 000 000	22 000 000	366 666 667	0,06	503 000 000	-481 000 000	59 000 000	0,0	0,0	0,00000	0,00000	B	
8	Troms og Finnmark	Harstad-Tromsø	Gisundet	-142 774 092	-107 369 797	140 233 655	-0,77	60 910 589	-168 280 387	21 458 002	130,8	6509,6	-0,00793	-0,71473	B	
8	Troms og Finnmark	Harstad-Tromsø	Tønssnessundet	-35 529 660	-33 776 427	31 068 473	-1,09	3 505 740	-37 282 167	0	0,0	0,0	-0,00076	-0,07458		B til upri
8	Troms og Finnmark	Harstad-Tromsø	Rystraumen	-13 109 040	-3 592 633	14 441 532	-0,25	13 737 206	-17 329 839	0	0,0	0,0	-0,00228	-0,19873	B	A til B
8	Troms og Finnmark	Harstad-Tromsø	Sandnessundet	-61 310 772	-58 118 354	62 076 737	-0,94	16 373 730	-74 492 085	5 598 898	-40,4	-1351,9	-0,00103	-0,10002		B til upri
8	Troms og Finnmark	Harstad-Tromsø	Harstad - Finnsnes	-5 090 677	5 007 450	4 527 914	1,11	10 440 947	-5 433 497	9 470 984	24,3	1004,4	0,00002	0,00197	A	
8	Troms og Finnmark	Harstad-Tromsø	Straumholet	-151 274 160	-124 670 518	133 672 555	-0,93	35 736 549	-160 407 066	49 618 807	282,8	18202,9	0,00325	0,36277		B til upri
8	Troms og Finnmark	Harstad-Tromsø	Tromsøundet	-58 397 652	-42 767 830	53 854 392	-0,79	21 857 441	-64 625 271	0	0,0	0,0	-0,00548	-0,54715		B til upri