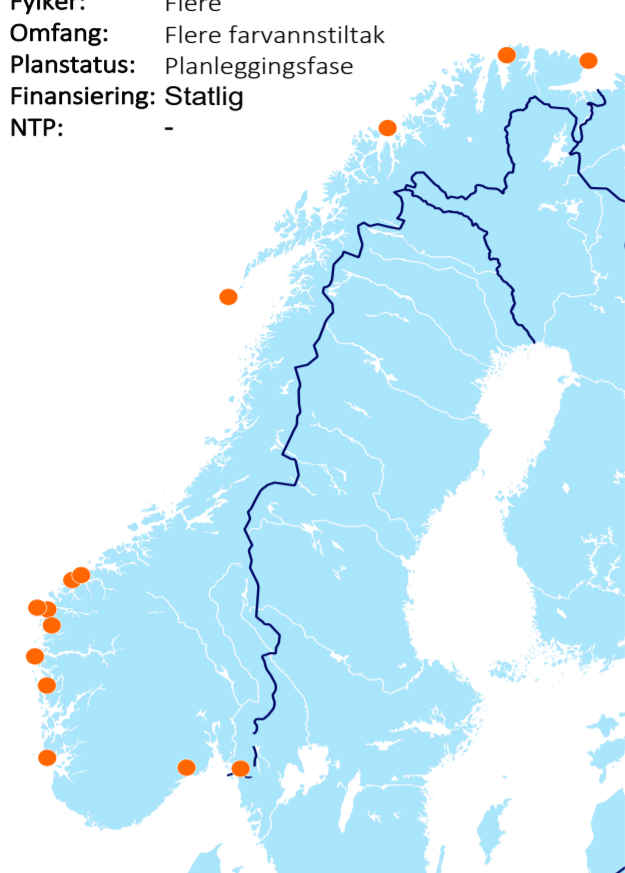


# Samlet tiltaksportefølje - Rammenivå 1 Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget. Utfyllt: 03.10.2023

<p><b>Kort beskrivelse av prosjektet og mål</b></p> <p><b>Dagens situasjon:</b> Kystverket har etter havne- og farvannslovens § 6 ansvar for å sikre fremkommelighet og sikkerhet for alminnelig ferdsel i farvannet. Ansvaret for utbedringer i farvannet gjelder fra land og ut til 12 nautiske mil (regnet fra grunnlinjen).</p> <p><b>Tiltaksutløsende behov:</b> For tiltaksporteføljen samlet sett vil det være flere tiltaksutløsende behov, blant annet framkommelighet for skipstrafikken i trange farvann og redusert seilingsdistanse med lavere ulykkesrisiko for sjøfarende. Behov for flere liggeplasser for fiskerfartøy, bedre rolighet i havneområder og tilgjengelighet til havn og kaianlegg for sjøtrafikk preger flere fiskerihavner.</p> <p><b>Om tiltaksporteføljen:</b> I ramme 1 er det prioritert fem fiskerihavnetiltak og ni farledstiltak. Rammen inneholder utbyggingstiltak med en samlet investeringskostnad på knapt 2 mrd. kroner. Nytten av tiltakene er samlet sett negativ, -343 mill. kroner. Geografisk er tiltakene fordelt over store deler av landet, i transportkorridor 1, 3, 4 og 8.</p> <p><b>Samfunns mål:</b> Tiltakene skal øke fremkommeligheten og sikkerheten for fartøy i farvannet samt bidra til effektivisering av sjørelaterte næringer.</p>	<p><b>Fakta</b></p> <p>Strekning: Flere Kommuner: Flere Fylker: Flere Omfang: Flere farvannstiltak Planstatus: Planleggingsfase Finansiering: Statlig NTP: -</p> 
---	--

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater			
Netto nåverdi (mill. NOK)	Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
-343	1,312	154	1,957

Delresultater			
Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader	( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]
Trafikant- og transportbrukernytte	1,312		
Operatørnytte	154		
Det offentlige	-1,969		
Samfunnet for øvrig	159		

Ikke-prissatte virkninger ( Ikke sammenlignbare på tvers av transportformene )					
Det er identifisert flere positive og negative ikke-prissatte virkninger for tiltaksporteføljen i rammenivå 1.					
Samlet vurdering					
Landskapsbilde	Fritidstilby- og bygdelig	Naturmangfold	Kulturarv	Naturressurser	
[ Virkning 6 ]	[ Virkning 7 ]	[ Virkning 8 ]	[ Virkning 9 ]	[ Virkning 10 ]	

Klimavirkninger			Natur, ulykker og fordelingsvirkninger		
Endring CO <sub>2</sub> -utslipp, hele analyseperioden	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport, drift- og vedt.	Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i All natur	Dyrket	Dyrket
Anleggsfasen	43 21		339	1209	0
Arealbruksendringer		NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drept og hardt skadde		
Drift og vedlikehold	-215				
Endret trafikkomfang		Lav bane Standard	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge	Grupper som opplever vesentlig forverring?	
<b>Totalt</b>	<b>-172 21</b>				

I det norske klimaregnskapet: Prissatte virkninger i 2024-kroner, 75 års levetid og 75 års analyseperiode. Sentrale forutsetninger: Hav bane

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger				
Åpningsår	2029	Analyseperiode:	Levetid:	Bompengefin.-andel:
Sammenligningsår	2025		Transportmodell - beregningsdato	
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato	FRAM versjon 3.5	08/31/2023

# Samlet tiltaksportefølje - Rammenivå 2 Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget. Utfyllt: 03.10.2023

**Kort beskrivelse av prosjektet og mål**

**Dagens situasjon:**  
Kystverket har etter havne- og farvannslovens § 6 ansvar for å sikre fremkommelighet og sikkerhet for alminnelig ferdsel i farvannet. Ansvaret for utbedringer i farvannet gjelder fra land og ut til 12 nautiske mil (regnet fra grunnlinjen).

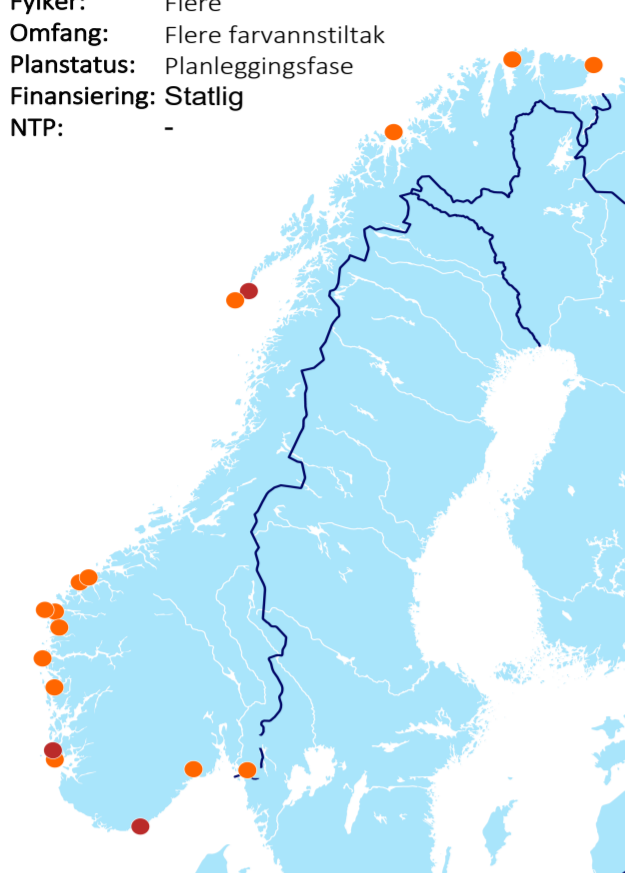
**Tiltaksutløsende behov:**  
For tiltaksporteføljen samlet sett vil det være flere tiltaksutløsende behov, blant annet framkommelighet for skipstrafikken i trange farvann og redusert seilingsdistanse med lavere ulykkesrisiko for sjøfarende. Behov for flere liggeplasser for fiskerfartøy, bedre rolighet i havneområder og tilgjengelighet til havn og kaianlegg for sjøtrafikk preger flere fiskerihavner.

**Om tiltaksporteføljen:**  
I ramme 2 er det prioritert seks fiskerihavnetiltak og elleve farledstiltak. Rammen inneholder utbyggingstiltak med en samlet investeringskostnad på ca. 2,6 mrd. kroner. Nytten av tiltakene er samlet sett negativ, -868 mill. kroner. Geografisk er tiltakene fordelt over store deler av landet, i transportkorridor 1, 3, 4 og 8.

**Samfunns mål:**  
Tiltakene skal øke fremkommeligheten og sikkerheten for fartøy i farvannet samt bidra til effektivisering av sjørelaterte næringer.

**Fakta**

Strekning: Flere  
Kommuner: Flere  
Fylker: Flere  
Omfang: Flere farvannstiltak  
Planstatus: Planleggingsfase  
Finansiering: Statlig  
NTP: -



Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

Hovedresultater			
Netto nåverdi (mill. NOK)	Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane <b>-868</b>	Alt. bane 2	Alt. bane 1	Alt. bane 2

Delresultater			
Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	1,401	( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte	154	P50	2,594
Det offentlige	-2,519	Forventningsverdi	
Samfunnet for øvrig	95	P85	

Ikke-prissatte virkninger ( Ikke sammenlignbare på tvers av transportformene )					
Det er identifisert flere positive og negative ikke-prissatte virkninger for tiltaksporteføljen i rammenivå 2.					
Samlet vurdering					
Landskapsbilde	Fritidstilby- og bygdeliv	Naturmangfold	Kulturarv	Naturressurser	
[ Virkning 6 ]	[ Virkning 7 ]	[ Virkning 8 ]	[ Virkning 9 ]	[ Virkning 10 ]	

Klimavirkninger			Natur, ulykker og fordelingsvirkninger		
Endring CO <sub>2</sub> -utslipp, hele analyseperioden	Endring CO <sub>2</sub> -utslipp, drift- og vedt.	Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i All natur	Dyrket	
Anleggsfasen	54 24	351	1366	0	
Arealbruksendringer		NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drept og hardt skadde.		
Drift og vedlikehold	-215	Lav bane	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge	Grupper som opplever vesentlig forverring?	
Endret trafikkomfang	-161 24	Standard			
<b>Totalt</b>		Høy bane			

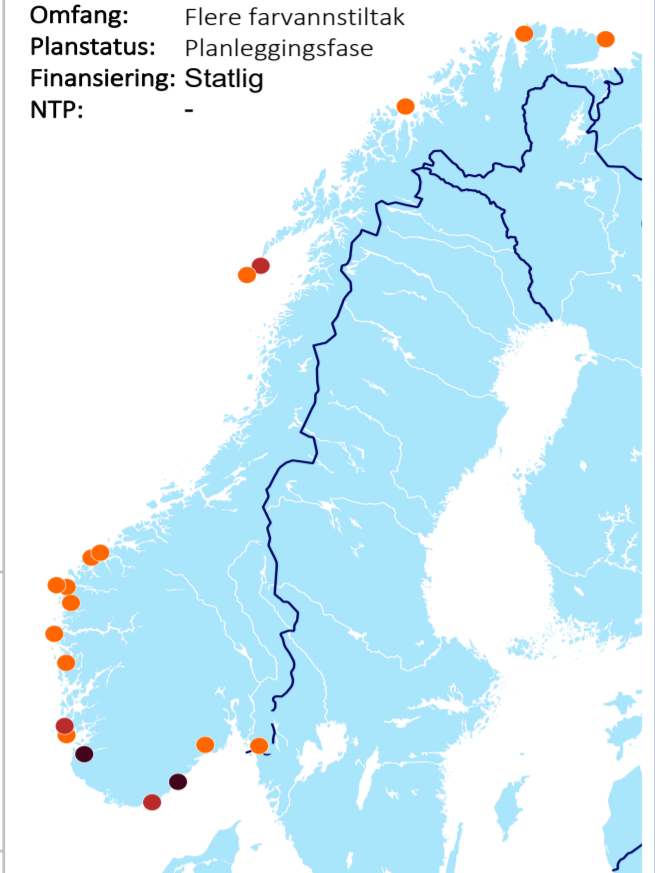
I det norske klimaregnskapet: Prissatte virkninger i 2024-kroner, 75 års levetid og 75 års analyseperiode. Sentrale forutsetninger: Høy bane

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger				
Åpningsår	2029	Analyseperiode:	Levetid:	Bompengelin.-andel:
Sammenligningsår	2025		Transportmodell - beregningsdato	
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato	FRAM versjon 3.5	08/31/2023

# Samlet tiltaksportefølge - Rammenivå 3 Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget. Utfyllt: 03.10.2023

<p><b>Kort beskrivelse av prosjektet og mål</b></p> <p><b>Dagens situasjon:</b> Kystverket har etter havne- og farvannslovens § 6 ansvar for å sikre fremkommelighet og sikkerhet for alminnelig ferdsel i farvannet. Ansvaret for utbedringer i farvannet gjelder fra land og ut til 12 nautiske mil (regnet fra grunnlinjen).</p> <p><b>Tiltaksutløsende behov:</b> For tiltaksporteføljen samlet sett vil det være flere tiltaksutløsende behov, blant annet framkommelighet for skipstrafikken i trange farvann og redusert seilingsdistanse med lavere ulykkesrisiko for sjøfarende. Behov for flere liggeplasser for fiskerfartøy, bedre rolighet i havneområder og tilgjengelighet til havn og kaianlegg for sjøtrafikk preger flere fiskerihavner.</p> <p><b>Om tiltaksporteføljen:</b> I ramme 3 er det prioritert seks fiskerihavnetiltak og tretten farledstiltak. Rammen inneholder utbyggingstiltak med en samlet investeringskostnad på 2,7 mrd. kroner. Nyten av tiltakene er samlet sett negativ, -952 mill. kroner. Geografisk er tiltakene fordelt over store deler av landet, i transportkorridor 1, 3, 4 og 8.</p> <p><b>Samfunns mål:</b> Tiltakene skal øke fremkommeligheten og sikkerheten for fartøy i farvannet samt bidra til effektivisering av sjørelaterte næringer.</p>	<p><b>Fakta</b></p> <p>Strekning: Flere Kommuner: Flere Fylker: Flere Omfang: Flere farvannstiltak Planstatus: Planleggingsfase Finansiering: Statlig NTP: -</p> 
--	--

Avhengighet av andre tiltak: Ikke relevant for dette prosjektet

## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)	Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
-952			

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	1,402	( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]
Operatørnytte	154	P50 2,700
Det offentlige	-2,613	Forventningsverdi
Samfunnet for øvrig	104	P85

## Ikke-prissatte virkninger ( Ikke sammenlignbare på tvers av transportformene )

Det er identifisert flere positive og negative ikke-prissatte virkninger for tiltaksporteføljen i rammenivå 3.

Samlet vurdering	
Landskapsbilde	
[ Virkning 6 ]	
Fritidstilby- og bygdeliv	
[ Virkning 7 ]	
Naturmangfold	
[ Virkning 8 ]	
Kultur-arv	
[ Virkning 9 ]	
Naturressurser	
[ Virkning 10 ]	

## Klimavirkninger

Endring CO <sub>2</sub> -utslipp, hele analyseperioden	Endring CO <sub>2</sub> -utslipp, transport, drift- og vedt.	Netto dekar inngrep i Verdifullt naturområde	Netto dekar inngrep i All natur	Dyrket
Anleggsfasen	56 24	413	1466	0
Arealbruksendringer	NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drept og hardt skadde,		
Drift og vedlikehold				
Endret trafikkomfang	-215	Lav bane	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge	Grupper som opplever vesentlig forverring?
<b>Totalt</b>	<b>-160 24</b>	Standard		

I det norske klimaregnskapet: Prissatte virkninger i 2024-kroner, 75 års levetid og 75 års analyseperiode. Sentrale forutsetninger: Hav bane

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	Levetid:	Bompengfin.-andel:	
Sammenligningsår	2025		Transportmodell - beregningsdato		
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato	FRAM versjon 3.5		08/31/2023

# Andenes fiskerihavn Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget. Utfyll: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:**  
 Havna er skjermet mot storhavet av et omfattende moloanlegg. Innenfor moloene er det i dag store arealer som verken er seilbare, opparbeidet eller tilrettelagt for næringsutvikling. Strøm, bølger og drag gjør at det er vanskelig å ferdes mellom havnedelene og det er svært urolig å ligge ved kaiene i østre havn. I innsailingen i øst fører sandvdring til oppgrunning.

**Tiltakstøtsende behov:**  
 Målet med tiltaket er å oppnå en tryggere innsailing til Andenes havn og sikre fremkommeligheten inn til havnen og mellom havnedelene slik at det ikke blir nødvendig å ta seg rundt havnen på utsiden ved dårlige forhold. Tiltaket skal bedre roligheten i havna, gi liggeareal og legge til rette for økt næringsaktivitet.

**Om prosjektet:**  
 Prosjektet er sammensatt av flere tiltak. De ytre moloene forlenges for å forbedre skjerming av havna og innsailing. Innsailingen og store deler av havnen utdypes til ulike dybder for å sikre tilstrekkelig seilingsdybde, manøverareal og dybde i liggehavn. Etablering av moloer i vestre havn samt masseutfylling skal redusere drag i havna. Overskuddsmasser skal benyttes til utfylling for å opprette nye landarealer som kan utvikles til næring.

**Samfunns mål:**  
 - Bedre fremkommelighet for fartøy til havn  
 - Redusere risiko for ulykker samt bidra til effektivisering av sjørelatert næring  
 - Bedre miljø i havna og redusere utslipp fra fartøy

**Effektmål:**  
 Sikrere og bedre skjermet hoved-innsailingen, mot bølger og sandvdring  
 Økt dybde i innsailingen og i østre havn.  
 Bedre skjermet og sikrere forbindelse mellom østre og vestre havn, innenfor moloene  
 Liggehavn med plasser beregnet for kystflåten i vestre del av havna.  
 Nye næringsområder for nyetableringer i havna

**Avhengighet av andre tiltak:** Nei

**Fakta**

Strekning: Bodø - Harstad  
 Kommuner: Andøy  
 Fylker: Nordland  
 Omfang: Utdyping, molo, merking og utfylling  
 Planstatus: Planleggingsfase  
 Finansiering: Statlig  
 NTP: Navngitt som innsellingsprosjekt i NTP 2022-2033




Hovedresultater					
Netto nåverdi (mill. NOK)			Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane <sup>2</sup>	Klimabane	Nedre trafikkban	Øvre trafikkban		
-798	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	-1.1	-1.1
<b>Ikke lønnsom</b>					

Delresultater			
Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	62	( udiskontert, eks. mva )	[ mill. NOK ]
Operatørnytte		P50	800
Det offentlige	-737	Forventningsverdi	803
Samfunnet for øvrig	-123	P85	913

**Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )**

Samlet vurdering: Tiltaket vil skape flere positive virkninger inkl. redusert ulykkesrisiko, flere liggeplasser og roligere havn, økt kapasitet for forsvarsfartøy ved militære øvelser. Det er også en liten negativ effekt knyttet til påvirkning på naturmangfold som følge av utdypingene. Merk at lokale ringvirkninger er ikke en del av denne analysen.

Landskaps-bilde	Friluftliv/by- og bygdeliv	Natur-mangfold	Liten negativ	Kultur-arv	Natur-ressurser
Reduserte transportkostn.	Middels positiv	Flere liggeplasser og roligere havn	Middels positiv	Økt kapasitet for forsvaret	Middels positiv
				Ulykkeskostnader	Liten positiv
				Reduserte utslipp til luft	Liten positiv

Klimavirkninger			Natur, ulykker og fordelingsvirkninger		
Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte	Indirekte	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport, drift- og vedl. <sup>2</sup>	Antall dekar inngrep i	
				Verdifullt naturområde	Dyrket mark
Anleggsfasen	24	2		325	421
Arealbruksendringer			NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drepte og hardt skadde,	
Drift og vedlikehold					
Endret trafikkomfang			Lav bane	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge	Grupper som opplever vesentlig forverring?
<b>Totalt</b>	<b>24</b>	<b>2</b>	Standard		
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>18</i>	<i>1</i>	Høy bane		
					-

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger				
Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		Bompengefin.-andel:
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato	FRAM 3.5	09/01/2023



# TP015 Feistein - Tungenes

Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Farleden nord for Feistein fyr er regulert med trafikkseparasjonssone. Under vanskelige værforhold har navigatørene problem med å se navigasjonsmerkene på radaren. Flytestakene legger seg flatt og ofte under vannoverflaten. Bølger fra sørvest og nordvest forårsaker grov sjø i et farvannsområde med flere grunne partier. Kvitsøy sjøtrafikkentral har ved flere anledninger justert kursen til fartøy i dette trafikkerte farvannsområdet. Navigasjonsmerkingen er heller ikke optimal ved Tungenes. Mange fartøy velger derfor å gå hovedledene rundt Tungefluene i stedet for den kortere bileden rundt Tungenes til/fra Stavanger.

### Tiltaksutløsende behov:

Tiltaksutløsende behov er knyttet til behovet for økt sjøsikkerhet og fremkommelighet i farleden.

### Om prosjektet:

Farledens yttergrense og hindringer skal markeres tydeligere ved å etablere bunnfaste navigasjonsinnretninger. Navigasjonsinnretningene skal merke grunner langs falden og plasseres så langt det er mulig i ytterkant av hindringene.

### Samfunns mål:

Redusere risikoen for ulykker og bedre fremkommeligheten for fartøy i farleden.

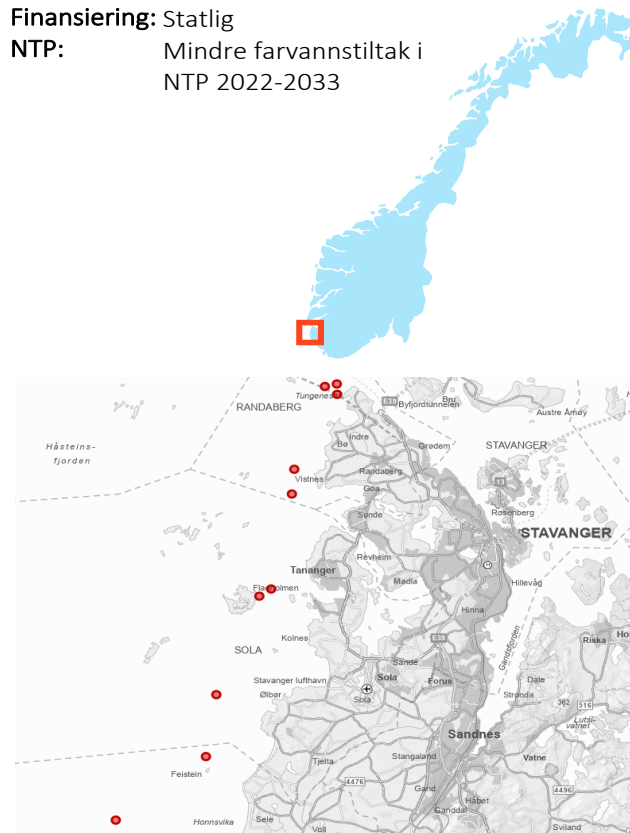
### Effekt mål:

Tiltaket skal gi bedre rom for møtende trafikk og innhenting av andre fartøy. Det vil være lettere for fartøy å holde sin side av farleden ettersom navigasjonsinnretningene fungerer som et godt visuelt referansepunkt. Redusere distansen for mindre fartøy ved Tungenes på vei til eller fra Stavanger. Redusere faren for oljeutslipp fra fartøy. Dette er spesielt viktig med hensyn til natur- og kulturlandskapet langs Jærkysten.

Avhengighet av andre tiltak: Nei

## Fakta

**Strekning:** Flekkefjord - Haugesund  
**Kommuner:** Klepp, Sola, Randaberg  
**Fylker:** Rogaland  
**Omfang:** Merketiltak  
**Planstatus:** Planleggingsfase  
**Finansiering:** Statlig  
**NTP:** Mindre farvannstiltak i NTP 2022-2033



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane	Nedre trafikkban	Øvre trafikkban			
-132	-132	-135	-131	-1.1	-1.1	<b>Ikke lønnsom</b>

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	4	( udiskontert, eks. mva ) [ mill. NOK ]
Operatørnytte	0	P50 116
Det offentlige	-119	Forventningsverdi 117
Samfunnet for øvrig	-18	P85 145

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Oppsummert finner vi at tiltakspakken ikke vil føre til så store virkninger på økosystemtjenestene at det er hensiktsmessig å vurdere dem i den samfunnsøkonomiske analysen.					
Landskapsbilde	Friluftliv/by- og bygdeliv	Naturmangfold	Kultur-arv	Naturressurser		
[ Virkning 6 ]	[ Virkning 7 ]	[ Virkning 8 ]	[ Virkning 9 ]	[ Virkning 10 ]		

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [ mill. NOK ]	Antall dekar inngrep i		
	0	1		erdifullt naturområd	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen	0	1	-0.00	2	1	0
Arealbruksendringer			NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drepte og hardt skadde,		
Drift og vedlikehold				-0.00		
Endret trafikkomfang	-0		Lav bane	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?		
<b>Totalt</b>	<b>-0</b>	<b>1</b>	Standard	Prosjekt i distriktsnorge		
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-0</i>	<i>0</i>	Høy bane	-		

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato					
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato		FRAM 3.5		08/31/2023	



**TP028 Florø-Frøysjøen** Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppgdraget. Utfyllt: 03.10.2023

**Kort beskrivelse av prosjektet og mål**  
**Dagens situasjon:** I området ved Tekneskjerflua like nord for Florø, er ikke farleden tilstrekkelig bred til at større fartøy kan passere hverandre. Når møtende fartøy slakker av på farten for å flytte møtepunktet, kan det miste styrefarten og få avdrift, noe som kan skape faresituasjoner. Lenger nord i farleden hender det at nordgående fartøy holder seg for langt vest ved runding av Drågaskjerflua. Fartøyet kan da komme på kollisjonskurs med sørgående fartøy. Grunne områder i hovedledene vest for Botnane gjør at fartøy med stor dypgang må gå vest for Olaskjeret. For transittrafikken vil dette bli en omvei og føre til økt distanse (ca. 1 nautisk mil).

**Tiltakstilførsende behov:**  
 Det er behov for å redusere risikoen for grunnstøttinger og kollisjoner i dette farvannsområdet. Ved å øke dybden og bredde samt forbedre navigasjonsmerkingen, vil man ikke lenger ha de samme utfordringene navigatørene opplever i dag. Ved at flere fartøy kan gå hovedledene øst for Olaskjeret, vil man få færre kryssende fartøy tett opp mot en farledssving nord for Olaskjeret der hovedledene og billeden møtes.

**Om prosjektet:**  
 Tiltakspakken *Florø - Frøysjøen* består av utdyping ved Tekneskjerflua, Drågaskjerflua og Olaskjeret. I tillegg skal det etableres nye navigasjonsinnretninger langs farledstrekket.

**Samfunns mål:**  
 Redusere risikoen for ulykker og bedre fremkommeligheten for fartøy i farleden. Redusere utslipp fra fartøy.

**Effektmål:**  
 Tiltaket vil resultere i spart distanse for offshoreskip som følge av utdyping vest for Botnane. Økt bredde og dybde ved Tekneskjerflua og Drågaskjerflua vil gjøre seilansen enklere i en trafikkert og svingete hovedled.

**Avhengighet av andre tiltak:** Nei



**Hovedresultater**

Netto nåverdi (mill. NOK)	Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
-133	-1.1	-1.1	<b>Ikke lønnsom</b>

**Delresultater**

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	1	( udiskontert, inkl. mva ) [ mill. NOK ]
Operatørynnte		P90 115
Det offentlige	-121	Forventningsverdi 124
Samfunnet for øvrig	-14	P95 167

**Ikke-prissatte virkninger ( Ikke sammenlignbare på tvers av transportformene )**

Samlet vurdering: Tiltakspakken vil føre til en liten negativ effekt på «naturmangfold» fordi utdypingsområdene ligger i et særlig sårbart naturmiljø. Det vil også være en liten negativ effekt for økosystemtjenesten «forsynende tjenester» fordi gode fiskespiser ved Olaskjeret blir berørt. Til slutt legger vi til grunn en liten positiv effekt på «regulerende tjenester» fordi forurensete sedimenter ved Tekneskjerflua vil bli fjernet.

Landskapsbilde	Regulerende tjenester	Friluftsliv- og bygdeliv	Naturmangfold	Liten negativ	Kultur-arv	Naturressurser
	Liten negativ	Forsynende tjenester	Liten negativ	[ Virkning 8 ]	[ Virkning 9 ]	[ Virkning 10 ]

Klimavirkninger			Natur, ulykker og fordelingsvirkninger		
Endring CO <sub>2</sub> -utslipp, hele analyseperioden	Endring CO <sub>2</sub> -utslipp, Transport, drift- og vedt.	Netto dekar inngrep i Verdifullt naturområde	All natur	Dyrket	
1	-0.0	51	34		
Anleggsfasen					
Areallbruksendringer	NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drept og hardt skadde, 0.00			
Drift og vedlikehold					
Endret trafikkomfang	Lav bane -132	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?			
<b>Totalt</b>	Standard -133				
<i>I det norske klimaregnskapet: Lav bane -133</i>					

*Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.*

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

**Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger**

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	Levetid:	Bompengelin.-andel:
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato		
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato	FRAM3_5	08/28/2023

# TP006 Innseiling Halden

Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:**  
Hovedleden til Halden går gjennom Ringdalsfjorden, forbi Svinseund og over i Iddefjorden ved Halden.  
Innseilingen til Halden fremstår i dag som en av de mest krevende på sør- og østlandet. Området er ansett som ett høyrisikoområde, der faren for grunnstøting med påfølgende oljeutslipp anses som stor. Seilingsreglene gir betydelige begrensninger i bruk av leden, dette gjelder både i mørke og tåke. I tillegg begrenser bredden og tersklene i fjorden at kabelskipene til Nexans ikke kan utnytte lastekapasiteten. Det er en betydelig småbåtrafikk i farvannet.

### Tiltaksutløsende behov:

- Effektiv sjøtransport
- Sikkerhet i farvannet
- Hindre/begrense miljøskade som følge av akutt forurensning

### Om prosjektet:

Tiltaket består i å etablere ny merking og utdype og breddeutvide ved tre områder, Sponvikskansen, Seläter/Bjällvarpet og Gamle Svinesundbru.

## Fakta

**Strekning:** Larvik - Svenskegrensen  
**Kommuner:** Halden  
**Fylker:** Viken  
**Omfang:** Utdyping og merking  
**Planstatus:** Planleggingsfase  
**Finansiering:** Statlig  
**NTP:** Mindre farvannstiltak i NTP 2022-2033



### Samfunns mål:

- Effektiv sjøtransport
- Sikkerhet i farvannet
- Hindre/begrense miljøskade som følge av akutt forurensning

### Effekt mål:

- Sikker seilas og bedret fremkommelighet i farvannet
- Effektiv havnedrift
- Redusert ventetid

**Avhengighet av andre tiltak:** Nei

## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebaner	Klimabane	Nedre trafikkbane	Øvre trafikkbane			
342	342	341	344	2.6	2.6	Usikker

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader (udiskontert, eks. mva) [ mill. NOK ]
Trafikant- og transportbrukernytte	459	P50 106
Operatørnytte		Forventningsverdi
Det offentlige	-130	P85
Samfunnet for øvrig	13	

## Ikke-prissatte virkninger (ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene)

Samlet vurdering: Vi mangler kunnskap om påvirkningen på "regulering av vannstrømmer". Dette medfører usikkerhet i den samlede samfunnsøkonomiske vurderingen. Endringer kan også påvirke naturtyper og arter som påvirker denne tjenesten.

Landskapsbilde	Friluftliv/by- og bygdeliv	Naturmangfold	Stor negativ	Kultur-arv	Liten negativ	Naturressurser
Regulering av vannstrømmer	Usikker	Rensing av vann og sedimenter	Usikker	[ Virkning 8 ]	[ Virkning 9 ]	[ Virkning 10 ]

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Indirekte		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Antall dekar inngrep i verdifullt naturområde		
	1	0	2	0		All natur	Dyrket mark	
Anleggsfasen	1	0	0.0	0	29	30		
Arealbruksendringer			NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]		Endring i antall drepte og hardt skadde,			
Drift og vedlikehold						-0.00		
Endret trafikkomfang		0	Lav bane	344	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge			Grupper som opplever vesentlig forverring?
<b>Totalt</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	Standard	<b>342</b>				
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>1</i>	<i>0</i>	Høy bane	<b>342</b>				-

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato					
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato		FRAM 3.5	09/14/2023		



# TP016 Nordlig innseiling Haugesund

Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Farleden sør for Haugesund begrenses av Karmsund bro som har en seilingshøyde på 46 meter. Den nordlige innseilingen til Haugesund ligger utsatt til med grunne områder og utfordrende bølge- og strømforhold. I tillegg kan bakgrunnsbelysning fra byen vanskeliggjøre seilasen. Grunna ved Trollholmen, vest for Vibransøy setter begrensninger for anløp av større spesialfartøy/kranfartøy til Aibel i Haugesund. Lenger nord i farleden, fra Trollholmen til Skårerenna, er det flere mindre grunner som også utgjør hindringer i farleden. Større cruiseskip med stort vindfang har spesielt behov for at farledskorridoren rettes opp i dette farvanns-området

### Tiltaksutløsende behov:

Det er behov for å forbedre fremkommeligheten og redusere risikoen for grunnstøtinger og kollisjoner i nordlig innseiling til Haugesund. Dette løses ved å øke dybden og bredden samt forbedre navigasjonsmerkingen i farvannet.

### Om prosjektet:

Tiltaket består av utdyping av 6 grunner og etablering av navigasjonsmerker innenfor en farledsstrekning på 3, 6 km.

### Samfunns mål:

Redusere risikoen for ulykker og bedre fremkommeligheten for fartøy i farleden.

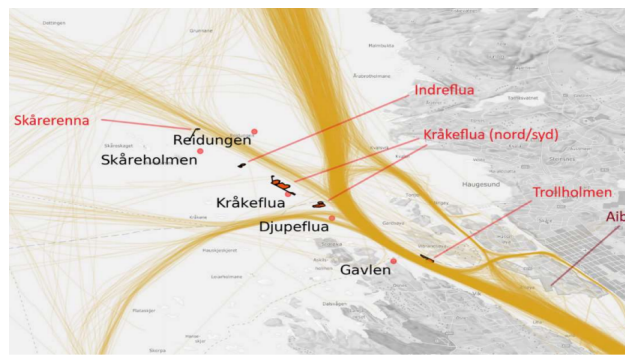
### Effekt mål:

En rettete og bredere farledskorridor med tydeligere navigasjonsinnretninger som referansepunkt, vil tilrettelegge for at større cruiseskip på et tidligere tidspunkt enn under dagens forhold, kan styre kursen inn mot Osnesgavlen og dermed oppnå en sikrere seilas. Større kranfartøy med offshoremoduler ombord, vil i større grad kunne anløpe og forlate Aibel i planlagt tidsintervall dersom tiltaket ved Trollholmen realiseres.

Avhengighet av andre tiltak: Nei

## Fakta

**Strekning:** Haugesund - Bergen  
**Kommuner:** Haugesund og Karmøy  
**Fylker:** Rogaland  
**Omfang:** Utdyping og merking  
**Planstatus:** Planleggingsfase  
**Finansiering:** Statlig  
**NTP:** Mindre farvannstiltak i NTP 2022-2033



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane	Nedre trafikkban	Øvre trafikkban			
-76	-76	-79	-73	-0.8	-0.8	<b>Ikke lønnsom</b>

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	16		( udiskontert, eks. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte			P50	106
Det offentlige	-92		Forventningsverdi	108
Samfunnet for øvrig	0		P85	132

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering: Forbedret innseilingsforhold vil ha en positiv effekt på opplevd risiko. For økosystemtjenestene antas det at arealene som vil bli berørt av tiltaket er små.

Landskapsbilde	Friluftliv/by- og bygdlev	Naturmangfold	Liten negativ	Kultur-arv	Naturressurser
Opplevd risiko	Middels positiv [ Virkning 7 ]	[ Virkning 8 ]		[ Virkning 9 ]	[ Virkning 10 ]

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Antall dekar inngrep i		
				erdifullt naturområd	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen	0.6	0	0.0	12	46	0
Arealbruksendringer			NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drepte og hardt skadde,		
Drift og vedlikehold				-0.00		
Endret trafikkomfang	0		Lav bane	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?		
<b>Totalt</b>	<b>0.6</b>	<b>0</b>	Standard	Prosjekt i distriktsnorge		
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>0.4</i>	<i>0</i>	Høy bane	-		

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato					
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato		FRAM 3.5		08/31/2023	

# TP069 Kalvåg fiskerihavn

Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:** Det meste av næringsaktiviteten i Kalvåg er knyttet til fiskeri- og sjømatnæringen. Det er etablert to fiskemottak i havnen som benyttes av både tilreisende fiskefartøy og hjemmehørende fiskefartøy.

Den generelle økningen i størrelse på kystfiskeflåten har resultert i at den tidligere liggehavnen i Kalvåg er blitt for liten og ineffektiv. Problemet forsterkes ved vanskelige værforhold og perioder med høy aktivitet. I tillegg har den voksende turistnæringen i Kalvåg medført behov for ytterligere liggeplasser for fritidsflåten i det samme havneområdet. I påvente av ny fiskerihavn har fiskerne benyttet seg av midlertidige liggeplasser nord i vågen. Fiskemottaket opplever noen ganger utfordringer knyttet til ventetid ved leveranse av fangst fordi mottakskaien også benyttes som liggekai. Som følge av mangel på plass i Kalvåg har flere fiskere redskapsboder andre steder i Bremanger. Enkelte grunne partier i innseilingen gjør at større fartøy som anløper fiskemottaket kan oppleve innseilingen utfordrende, spesielt under vanskelige værforhold og lavvann.

**Tiltaksutløsende behov:** Få liggeplasser for kystfiskeflåten skaper logistikkutfordringer og hindrer utvikling i fiskerinæringen på stedet. I tillegg er det også behov for å trygge innseilingen til Kalvåg for større fartøy som anløper fiskemottaket på Kalvøya.

**Om prosjektet:** Det planlegges å etablere ny sjarkhavn i Kalvåg. Prosjektet innebærer utdyping og to nye moloer samt utfylling til næringsareal. Videre er det planlagt å utbedre innseilingen til Kalvåg med nye navigasjonsinnretninger og nedsprenning av to grunner

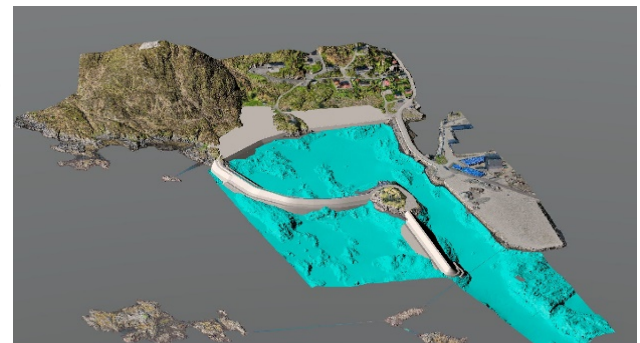
**Samfunns mål:** Bedre fremkommeligheten for fartøy til havn og redusere risikoen for ulykker i innseilingen samt bidra til effektivisering av sjørelaterte næringer. Redusere utslip fra fartøy som følge av redusert avstand mellom fiskefelt og havn.

**Effekt mål:** Målsettingen er at den nye sjarkhavna skal øke effektiviteten og forutsigbarheten for fiskerinæringen. Kortere reisetid fra fiskefeltet kan gjøre det rasjonelt å velge Kalvåg. Tiltakene kan være utløsende for dette. Ny sjarkhavn vil gi nye liggeplasser for fiskeflåten og tilrettelegge for utvikling av næringsareal som ikke ville vært realisert uten tiltak.

**Avhengighet av andre tiltak:** Nei

## Fakta

**Strekning:** Florø - Stad  
**Kommuner:** Bremanger  
**Fylker:** Vestland  
**Omfang:** Utdyping, molo, navigasjonsinnretninger og utfylling  
**Planstatus:** Planleggingsfase  
**Finansiering:** Statlig  
**NTP:** Navngitt som fiskerihavnetiltak i NTP 2018 - 2029



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane	Nedre trafikkban	Øvre trafikkban			
-136	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	-0.8	-0.8	Ikke lønnsom

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	35		( udiskontert, eks. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte	23		P50	146
Det offentlige	-171		Forventningsverdi	148
Samfunnet for øvrig	-23		P85	172

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Tiltakene vil ha en middels negativ effekt på friluftsliv, fordi en populær badestrand vil bli fjernet. Tiltaket vil også ha en liten negativ virkning på naturmangfold (påvirkning på tareskog anleggsfasen), og sjømatressurser (påvirkning på gyteområder i anleggsfasen). Tiltakene vil gi noe redusert ulykkesrisiko.								
Landskapsbilde		Friluftliv/by- og bygdsliv	Middels negativ	Naturmangfold	Liten negativ	Kultur-arv		Naturressurser	Liten negativ
Redusert ulykkesrisiko	Middels positiv	[ Virkning 7 ]		[ Virkning 8 ]		[ Virkning 9 ]		[ Virkning 10 ]	

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. 2	Antall dekar inngrep i		
				erdifullt naturområd	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen	2	0		107	72	0
Arealbruksendringer			NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drepte og hardt skadde,		
Drift og vedlikehold						
Endret trafikkomfang	-14		Lav bane	-138	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?	
<b>Totalt</b>	<b>-12</b>	<b>0</b>	Standard	<b>-136</b>		
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-13</i>	<i>0</i>	Høy bane	<i>-101</i>		

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato					
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato			FRAM 3.5	09/01/2023	

# TP065 Kjøllefjord fiskerihavn

Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Kjøllefjord ligger innerst i Kjøllefjorden på vestsiden av Nordkinnhalvøya i Lebesby kommune, Troms og Finnmark fylke. Tettstedet var registrert med 845 innbyggere i 2022. Den store åpningen av fjorden fanger mye sjø og resulterer i at tungsjø fra vest til nord ledes inn mot havna. Eksponerte områder i havna er i tillegg utsatt for vær og vind. Konsekvensen er at masser vaskes ut og svekker konstruksjoner, materiell blir ødelagt på både fartøy og kai. Nordsiden av havna er hardest rammet noe som påvirker Lerøy sitt fiskemottak og kystmuseet Foldalbruket.

### Tiltaksutløsende behov:

Sikrere levering av fisk på Nordsiden av havna, samt redusere skader og vedlikehold av konstruksjoner og fartøy. Det er også et behov for økt antall liggeplasser for både store og små fartøy, samt ønske om å ta inn større båter i området sør i havnen.

### Om prosjektet:

Prosjektet Kjøllefjord fiskerihavn består av to moloer i ytre havn samt en utdyping og utfylling i indre havn. Den nordre moloen strekker seg fra klubben og ca. 150 meter sør-sørvest. Den søndre moloen strekker seg fra eksisterende molo og ca. 320 meter nordvest. Nordre del av utdypingen skal utdypes ned til -7 meter og søndre del skal utdypes ned til -6 meter. I det store utfyllingsområdet øst for utdypingen vil det bygges en innfatningssjete og masser fra utdyping vil legges innenfor denne sjetteen. Masser til molo og sjetè hentes fra steinbruddet i Breivika.

### Samfunns mål:

Bedre fremkommeligheten for fartøy til havn. Redusere risikoen for ulykker i havna, samt bidra til effektivisering av sjørelaterte næringer.

### Effekt mål:

Fartøy med større dybde kan anløpe  
Redusere ventetid for å gå til kai  
Redusere bølger i havnebassenget

Avhengighet av andre tiltak: Nei

## Fakta

**Strekning:** Tromsø - Kriskenes  
**Kommuner:** Lebesby  
**Fylker:** Troms og Finnmark  
**Omfang:** Moloer og utdyping  
**Planstatus:** Planleggingsfase  
**Finansiering:** Statlig  
**NTP:** Navngitt som innsamlingsprosjekt i NTP 2022-2033



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane	Nedre trafikkban	Øvre trafikkban			
4	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	0.0	0.0	Lønnsom

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	150		( udiskontert, eks. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte	97		P50	237
Det offentlige	-247		Forventningsverdi	239
Samfunnet for øvrig	5		P85	278

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Tiltaket gir en liten positiv virkning på kulturarv, fordi tiltaket reduserer faren for at et fredet tidligere fiskebruk raser ut i sjøen. Tiltaket gir også en liten positiv virkning på naturressurser (sjømat), fordi tiltakene gir roligere forhold for eksisterende låssettingsplasser. Tiltaket legger også grunnlag for realopsjoner på levendelagring.							
Landskapsbilde		Friluftliv/by- og bygdeliv		Naturmangfold	Kulturarv	Liten positiv	Naturressurser	Liten positiv
Realopsjon: levendelagring	Middels positiv	Redusert ulykkesrisiko	Middels positiv	[ Virkning 8 ]	[ Virkning 9 ]		[ Virkning 10 ]	

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. 2		Antall dekar inngrep i		
					erdifullt naturområd	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen	2	8			0	94.1	
Arealbruksendringer			NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]		Endring i antall drepte og hardt skadde,		
Drift og vedlikehold					Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?		
Endret trafikkomfang	-66		Lav bane	-8			
<b>Totalt</b>	<b>-64</b>	<b>8</b>	Standard	<b>4</b>			
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-65</i>	<i>6</i>	Høy bane	<b>183</b>			

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato					
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato			FRAM 3.5	09/01/2023	

# TP067 Røst Fiskerihavn

Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Anløpet til Røst fiskerihavn er lang og krever presis manøvrering mellom holmer og skjær. Større fartøy og ferge må passere en smal åpning i sør for så holde stø kurs nordover inn mot havnen, da det ikke er mulig å snu før en har lagt til kai. Ved vind fra nordvest presses fergen under anløp ned mot grunner ved Lyngvær. I havna er det urolige liggeforhold, spesielt under vind fra sørvest til nord er det sjø og drag som gir utfordringer for både større og mindre fartøy.

### Tiltaksutløsende behov:

Under Lofotfiskesesongen er det et stort antall fiskebåter som har Røst fiskerihavn som base, og behovet for gode liggeplasser er større enn tilgjengelige plasser. Fergereisen blir brukt av fiskefartøy uten tillatelse, noe som har skapt farlige situasjoner når ferga skal til kai. For dypere fartøy er hovedleden fryktet og flere fartøy har gått på grunn sør i innseilingen, sist 05.04.2023.

### Om prosjektet:

Prosjektet består av utdyping i innseiling, snuarela for ferge, liggehavn, strandkantdeponi, etablering av molo og merking.

### Samfunns mål:

Bedre fremkommeligheten for fartøy til havn. Redusere risikoen for ulykker i innseiling og havn, samt bidra til effektivisering av sjørelaterte næringer. Bedre miljø i havna og redusere utslipp fra fartøy.

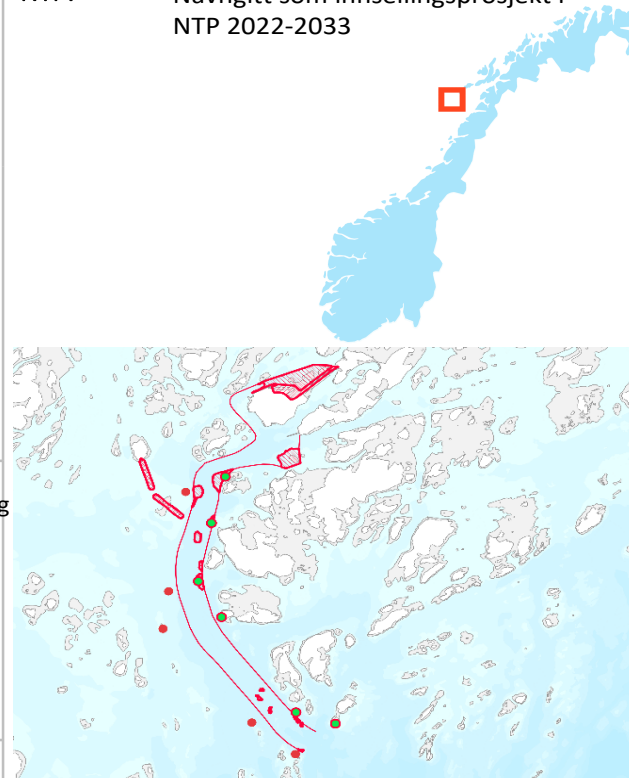
### Effekt mål:

Bedret fremkommelighet, redusere risiko for ulykker i innseiling og havn/miljøutslipp, bedre effektivitet for sjørelaterte næringer og øke roligheten i havna.

Avhengighet av andre tiltak: Nei

## Fakta

**Strekning:** Bodø - Harstad  
**Kommuner:** Røst  
**Fylker:** Nordland  
**Omfang:** Utdyping, molo, merking, utfylling  
**Planstatus:** Planleggingsfase  
**Finansiering:** Statlig  
**NTP:** Navngitt som innseilingsprosjekt i NTP 2022-2033



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Nedre trafikkban	Øvre trafikkban			
-252	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	-0.8	-0.8	Ikke lønnsom

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	106		( udiskontert, eks. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte	5		P50	305
Det offentlige	-305		Forventningsverdi	312
Samfunnet for øvrig	-59		P85	378

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Tiltaket har en stor positiv virkning på samfunnsikkerhet og beredskap, fordi moloen kan beskytte mot store bølger ved stormflo og ekstremvær. Tiltaket har en liten negativ virkning på naturmangfold og friluftsliv. Virkningen er begrenset til anleggsfasen av de foreslåtte tiltakene.								
Landskapsbilde		Friluftliv/by- og bygdsliv	Liten negativ	Naturmangfold	Liten negativ	Kultur-arv		Naturressurser	
Samfunnsikkerhet og beredskap	Stor positiv	[ Virkning 7 ]		[ Virkning 8 ]		[ Virkning 9 ]		[ Virkning 10 ]	

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. 2	Antall dekar inngrep i		
				erdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen	4	0	NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	33	107	0
Arealbruksendringer				Endring i antall drepte og hardt skadde,		
Drift og vedlikehold			Lav bane	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?		
Endret trafikkomfang	-4			Standard	-	
<b>Totalt</b>	<b>-0</b>	<b>0</b>	Høy bane	-		
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-1</i>	<i>0</i>				

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato					
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato		FRAM 3.5		09/01/2023	

# TP034 Røyrasundet til Svædet

Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Den trafikkerte hovedleden fra Røyrasundet til Svædet er karakterisert som en stedvis trang og svingete farled. Området vest for Torvikholmen er særlig ulykkesutsatt. Farleden går her i en krapp s-sving fra Røyrasundet til Hatløya. Inn- og utseilinger fra Herøyterminalen fører til utstrakt fletting av trafikk i et allerede smalt og svingete område. Det kan oppstå kurskonflikt mellom fartøy samt ventesituasjoner. Manøvrering lenger nord i hovedleden ved Flø og ved Rundefjorden anses som utfordrende fordi områdene er utsatt for eksponering av havbølger fra Nordsjøen. I dette farvannsområdet er det dessuten stedvis dårlig radarland og en rekke grunner som gjør passasjen smal.

### Tiltaksutløsende behov:

Det er behov for å redusere ulykkesrisikoen og bedre fremkommeligheten i dette farledsstrekket. De trafikkale utfordringene i farvannsområdet har ledet fram til det valgte løsningskonseptet.

### Om prosjektet:

Forslag til reguleringsplan for *Gjennomseiling Herøy - Ulstein til Ålesund* er under utarbeidelse. Tiltakspakke *Røyrasundet til Svædet* er en del av dette farleds-prosjektet. Prosjektet omfatter utdyping av flere grunner med tilhørende sjøbunnsdeponi og etablering av nye navigasjonsinnretninger. Hovedleden skal bl.a. flyttes fra dagens plassering vest for Torvikholmen til Skinnabrokleia

### Samfunns mål:

Redusere risikoen for ulykker og bedre fremkommeligheten for fartøy i farleden. Redusere utslipp fra fartøy.

### Effekt mål:

Tiltaket vil gi spart distanse for fartøy som følge av farleden flyttes til Skinnabrokleia. Rettere og bredere farledskorridor mellom Røyraundet og Svædet vil gjøre seilasen sikrere og mer forutsigbar.

Avhengighet av andre tiltak: Nei

## Fakta

**Strekning:** Stad - Ålesund  
**Kommuner:** Herøy og Ulstein  
**Fylker:** Møre og Romsdal  
**Omfang:** Utdyping og merking  
**Planstatus:** Planleggingsfase  
**Finansiering:** Statlig  
**NTP:** Navngitt i NTP 2022 - 2033



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane <sup>2</sup>	Nedre trafikkban	Øvre trafikkban			
0	0	-20	21	0	0	<b>Ikke lønnsom</b>

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]		Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	10		( udiskontert, eks. mva ) [ mill. NOK ]	
Operatørnytte			P50	122
Det offentlige	-121		Forventningsverdi	124
Samfunnet for øvrig	112		P85	148
<b>Ikke-prissatte virkninger</b>	<b>( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )</b>			

Samlet vurdering	Etablering av ny farled medfører et stort inngrep i Skinnabrokleia, og tiltaket gir en stor negativ effekt på naturmangfold.			
Landskapsbilde	Friluftliv/by- og bygdeliv	Liten negativ effekt.	Naturmangfold	Stor negativ effekt
[ Virkning 6 ]	[ Virkning 7 ]		[ Virkning 8 ]	[ Virkning 9 ]

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. vedl. <sup>2</sup>		Antall dekar inngrep i		
					erdifullt naturområd	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen	2	0	-0.1		162	187	0
Arealbruksendringer			NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]		Endring i antall drepte og hardt skadde,		
Drift og vedlikehold					-0.01		
Endret trafikkomfang	-4		Lav bane	0	Regional fordeling: Prosjekt i distriktsnorge		Grupper som opplever vesentlig forverring?
<b>Totalt</b>	<b>-3</b>	<b>0</b>	Standard	<b>-0</b>			
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-3</i>	<i>0</i>	Høy bane	<b>10</b>			

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato					
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato		FRAM versjon 3.5		08/31/2023	

# TP029 Skatestraumen-Fåfjorden-Vågsfjorden-Måløy sør

Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Strømmen i Skatestraumen er tidvis sterk og uregelmessig. Vind og bølger kan øve stor innflytelse på strømmens retning og fart. Ved Skaten er farleden så pass trang at det er utfordrende å møte andre fartøy her. Fjellklippen Hornelen ligger tett på farleden og gjør at man kan miste satellitt-kommunikasjonen. I tillegg er det en grunne like sør for Hornelflua som innsnevrer farleden i dette uoversiktlige farvannsområdet. Ved Kariskjæret sør for Måløy, runder fartøyene ofte for langt ut i leden før ny kurs mot Måløybrua settes. Kort distanse fram til brua gjør at det i enkelte tilfeller kan bli vanskelig å rette opp fartøyet og styre mot østre led under Måløybrua. Cruise fartøy på veg til Nordfjordeid, Olden og Loen, har innseilingen fra vest gjennom Vågsfjorden. Inn- og utseiling med de største cruiseskipene til Vågsfjorden kan være krevende under vanskelige værforhold og i mørke.

### Tiltaksutløsende behov:

Det er behov for å gjøre seilassen sikrere og mer effektiv og fremkommelig. Dette løses ved å øke dybden og bredden samt sette opp nye og tydeligere navigasjonsinnretninger i farvannet.

### Om prosjektet:

Tiltakspakken består av utdyping og merking i Skatestraumen og like sør for Måløybrua. Det skal også etableres to bunnfaste navigasjonsinnretninger ved Brunebåen og Svarteskjæra i henholdsvis Fåfjorden og Vågsfjorden.

### Samfunns mål:

Redusere risikoen for ulykker og bedre fremkommeligheten for fartøy i hovedled og innseiling. Redusere utslipp fra fartøy.

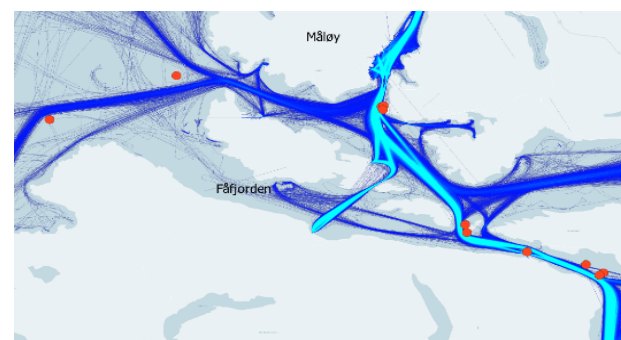
### Effektmål:

Tiltaket vil gi spart distanse for cruiseskip som følge av at ny bunnfast navigasjonsinnretning på Brunebåen legger til rette for overført trafikk. Økt bredde og dybde i Skatestraumen og sør for Måløy vil gjøre seilassen enklere og mer forutsigbart, spesielt med hensyn til møtesituasjoner.

Avhengighet av andre tiltak: Nei

## Fakta

Strekning: Florø - Stad  
 Kommuner: Bremanger og Kinn  
 Fylker: Vestland  
 Omfang: Utdyping og merking  
 Planstatus: Planleggingsfase  
 Finansiering: Statlig  
 NTP: Mindre farvannstiltak i NTP 2022-2033



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane	Nedre trafikkban	Øvre trafikkban			
21	21	-14	57	0.2	0.2	Lønnsom

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	106	( udiskontert, eks. mva ) [ mill. NOK ]
Operatørnytte		P50 154
Det offentlige	-142	Forventningsverdi 157
Samfunnet for øvrig	58	P85 196

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering: Vi finner at tiltakspakken vil føre til en liten negativ effekt på «naturmangfold» fordi utdypingsområdene ligger i et område med høyt naturmangfold. Til slutt legger vi til grunn en liten positiv effekt på «regulerende tjenester» fordi forurensede sedimenter ved Hornelflu og Skaten vil bli fjernet.

Landskapsbilde	Friluftliv/by- og bygdeliv	Naturmangfold	Liten negativ	Kultur-arv	Naturressurser
Regulerende tjenester	Liten positiv [ Virkning 7 ]	[ Virkning 8 ]		[ Virkning 9 ]	[ Virkning 10 ]

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. [ mill. NOK ]	Antall dekar inngrep i		
	1	0		erdifullt naturområd	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen	1	0	-1.5	20	21	0
Arealbruksendringer			NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drepte og hardt skadde,		
Drift og vedlikehold				-0.00		
Endret trafikkomfang	-45	0	Lav bane 1	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?		
<b>Totalt</b>	<b>-44</b>	<b>0</b>	Standard 21	Prosjekt i distriktsnorge		
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-44</i>	<i>0</i>	Høy bane 129	-		

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato					
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato		FRAM 3_5		08/28/2023	

# TP009 Gjennomseiling Torsbergrenna

Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Hovedleden v/Torsbergrenna er en del av innseilingen til kaianleggene ved Herøya Industripark. Innseilingen er grunn, strømuttsatt og har redusert manøvreringsrom, slik at bruken av kaianleggene er utfordrende. Det er begrenset kapasitet inn til kai og behov for slepebåt ved ankomst og avgang for fartøy. Det er fartøysbegrensninger jfr. Sjøtrafikkforskriften, siktbegrensninger og begrensninger ved høy vannføring.

### Tiltaksutløsende behov:

- Effektiv sjøtransport
- Sikkerhet i farvannet
- Hindre/begrense miljøskade som følge av akutt forurensning

### Om prosjektet:

Utdyping av farleden og etablering av deponi i Gunnekleivfjorden til landvinning i regi av Herøya Industripark.  
Alternativt deponi ved Herreflaket syd, Bamble kommune

### Samfunns mål:

- Effektiv sjøtransport
- Sikkerhet i farvannet
- Hindre/begrense miljøskade som følge av akutt forurensning

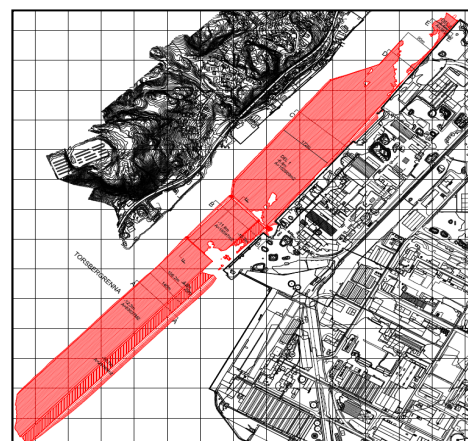
### Effekt mål:

- Sikker seilas og bedret fremkommelighet i farvannet
- Effektiv havnedrift
- Redusert ventetid

**Avhengighet av andre tiltak:** Deponiløsningen kan koordineres med utfylling i område avsatt til landvinning i regi av Herøya Industripark.

## Fakta

**Strekning:** Larvik - Svenskegrensen  
**Kommuner:** Porsgrunn, Skien og Bamble  
**Fylker:** Vestfold og Telemark  
**Omfang:** Utdyping og merking  
**Planstatus:** Planleggingsfase  
**Finansiering:** Statlig  
**NTP:** Navngitt i 2022-2033



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane 2	Nedre trafikkban	Øvre trafikkban			
72	72	34	111	0.5	0.5	Lønnsom

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	150	( udiskontert, eks. mva ) [ mill. NOK ]
Operatørnytte		P50 170
Det offentlige	-138	Forventningsverdi 172
Samfunnet for øvrig	60	P85 204

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Ikke identifisert ikke-prissatte virkninger.					
Landskapsbilde	Friluftliv/by- og bygdeliv	Naturmangfold	Kultur-arv	Naturressurser		
[ Virkning 6 ]	[ Virkning 7 ]	[ Virkning 8 ]	[ Virkning 9 ]	[ Virkning 10 ]		

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. 2	Antall dekar inngrep i		
				erdifullt naturområde	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen	3	0	-1.3	0	536	
Arealbruksendringer			-NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drepte og hardt skadde,		
Drift og vedlikehold				-0.00		
Endret trafikkomfang	-34		Lav bane	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?		
<b>Totalt</b>	<b>-31</b>	0	Standard	Prosjekt i distriktsnorge		
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-31</i>	0	Høy bane	-		

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato					
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato		FRAM versjon 3.5		09/01/2023	

# TP068 Vardø fiskerihavn

Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget.

Utfyllt: 03.10.2023

## Kort beskrivelse av prosjektet og mål

### Dagens situasjon:

Vardø fiskerihavn er lokalisert på Vardøya i Vardø kommune i Troms og Finnmark fylke. Vardø er Finnmarks eldste fiskevær og har en befolkning på 1957 (SSB, 2023). Vardø havn er kommunens største havn for kystfiskeflåten og er anløpshavn for gods- og persontrafikk. Havnen er svært utsatt for urolige forhold som følge av bølger, strømmer og vind fra nordvest til nordøst.

### Tiltaksutløsende behov:

Urolige værforhold og utfordringer med dagens bølgesituasjon er en belastning og begrensning for brukerne av havnen. Værforholdene medfører risiko ved lasting og lossing, samt slitasje og skader på både fartøy og kaianlegg. Det brukes mye tid på å sikre fartøy under dårlig vær, i tillegg til ekstrakostnader på reparasjoner og vedlikehold. Det er behov for å bedre bølgesituasjonen i havnen, tilgjengeliggjøre utsatte kaiområder og liggeplasser, bedre havnefasilitetene, samt legge til rette for næringsutvikling og bosetting.

### Om prosjektet:

Prosjektet Vardø fiskerihavn består av en ny ytre molo for skjerming av havnen. Moloen er prosjektert til å bygges 300m nord for eksisterende moloanlegg, og strekker seg fra vestlig del av øyen 595m mot øst.

**Samfunns mål:** Bidra til videre utvikling av et fiskeriavhengig kystsamfunn, redusere antall ulykker, samt legge til rette for næringsutvikling og befolkningsvekst.

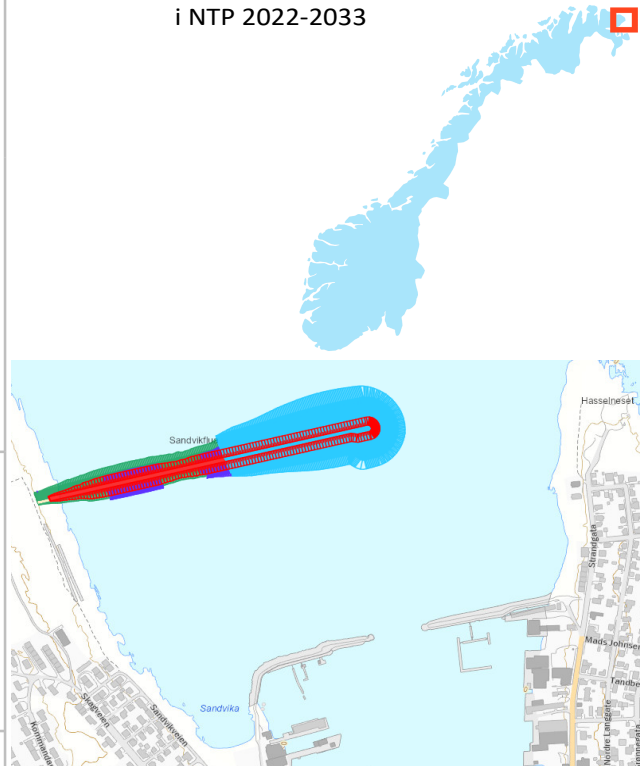
### Effekt mål:

- Redusere risiko for ulykker ved lasting og lossing
- Redusere skader på fartøy, kaianlegg og utstyr
- Redusere ventetid for å gå til kai
- Redusere bølger i havnebassenget
- Bedre framkommelighet og utsatte områder i havnen

**Avhengighet av andre tiltak:** Nei

## Fakta

- Strekning:** Tromsø - Kirkenes
- Kommuner:** Vardø
- Fylker:** Troms og Finnmark
- Omfang:** Molo
- Planstatus:** Planleggingsfase
- Finansiering:** Statlig
- NTP:** Navngitt som innseilingsprosjekt i NTP 2022-2033



## Hovedresultater

Netto nåverdi (mill. NOK)				Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger
Referansebane	Klimabane	Nedre trafikkban	Øvre trafikkban			
-206	Ikke relevant	Ikke relevant	Ikke relevant	-0.6	-0.6	<b>Ikke lønnsom</b>

## Delresultater

Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader
Trafikant- og transportbrukernytte	177	( udiskontert, eks. mva ) [ mill. NOK ]
Operatørnytte	21	P50 364
Det offentlige	-361	Forventningsverdi 370
Samfunnet for øvrig	-42	P85 470

## Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )

Samlet vurdering	Tiltaket har en liten negativ virkning på naturmangfold, fordi tiltaket kan påvirke ærfuglen i området negativt i anleggsfasen. Dersom tiltaket fører til økt bosetting og dermed økt norsk tilstedeværelse i Øst-Finnmark, vil det gi en middels positiv virkning på samfunnssikkerhet og beredskap.						
Landskapsbilde		Friluftliv/by- og bygdelig		Naturmangfold	Liten negativ	Kultur-arv	Naturressurser
Samfunnssikkerhet og beredskap	Middels positiv	[ Virkning 7 ]		[ Virkning 8 ]		[ Virkning 9 ]	[ Virkning 10 ]

## Klimavirkninger

## Natur, ulykker og fordelingsvirkninger

Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte		Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp. Transport, drift- og vedl. 2	Antall dekar inngrep i		
				erdifullt naturområd	All natur	Dyrket mark
Anleggsfasen	5	11		26.4	49.9	
Arealbruksendringer			NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drepte og hardt skadde,		
Drift og vedlikehold				Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?		
Endret trafikkomfang	-41		Lav bane	-211		
<b>Totalt</b>	<b>-36</b>	<b>11</b>	Standard	<b>-206</b>		
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	<i>-37</i>	<i>9</i>	Høy bane	<b>-98</b>		-

Sentrale forutsetninger:

Prissatte virkninger i 2024-kroner. 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

## Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger

Åpningsår	2029	Analyseperiode:	75	Levetid:	75	Bompengefin.-andel:	
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato					
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato			FRAM 3.5	09/01/2023	



# TP066 Værøy fiskerihavn Sjø

NTP 2025-2036. Prioriteringsoppdraget. Utfylt: 03.10.2023

### Kort beskrivelse av prosjektet og mål

**Dagens situasjon:**  
Værøy er en øykommune lokalisert ytterst i Vestfjorden, ca 80km vest av Bodø, med en befolkning på 678 personer (i 2022). Værøy er et typisk fiskerisamfunn, hvor det meste av næringsaktiviteten er knyttet til fiskerinæringen. Her ligger flere fiskebruk, filetfabrikker og fryserier. Fartøy som anløper Værøy er både havgående og kystgående fiskefartøy, gods fartøy og ferge. Nærheten til gode fiskefelt medvirker til at det landes betydelige mengder fisk på øyen.

**Tiltaksutløsende behov:**  
Det er store utfordringer knyttet til innsellingsforholdene på Værøy. I den østlige delen av havnen, Ræssnesvågen medfører dette at enkelte fartøy reserverer seg mot å lande fisk hos det pelagiske mottaket, Lofoten Viking. I den vestlige delen av havnen, Sørlandsvågen, medfører innsellingsforholdene kanselleringer av fergeanløp i dårlig vær, som har en negativ effekt på både næringsliv og lokalbefolkning.

**Om prosjektet:**  
Prosjektet omfatter utdyping og utvidelse av manøverareal samt skjerming av innselling og havn ved etablering av nye moloer.

**Samfunns mål:**  
Bidra til videre utvikling av et fiskeriavhengig kystsamfunn og legge til rette for næringsutvikling ved at større fartøy kan anløpe på en trygg måte og at antall ulykker reduseres, samtidig som roligheten i havnen ivaretas.

**Effekt mål:**  
Økt effektivitet og konkurransekraft for lokalt næringsliv. Det ventes at færre kanselleringer av anløp av både fiskefartøy og ferge kan forbedre rammene for fiskerinæringen og støtte utvikling av lokalsamfunnet i Værøy.

**Avhengighet av andre tiltak:** Nei



Hovedresultater				
Netto nåverdi (mill. NOK)	Netto nytte per budsjettkrone	Netto nytte per kostnadskrone	Samlet vurdering av prissatte og ikke-prissatte virkninger	
-413	-1.0	-1.0	Ikke lønnsom	

Delresultater			
Prissatte virkninger	Nåverdi [ mill. NOK ]	Investeringskostnader	
Trafikant- og transportbrukernytte	73	(udiskontert, eks. mva )	[ mill. NOK ]
Operatøرنytte		P50	497
Det offentlige	-428	Forventningsverdi	505
Samfunnet for øvrig	-58	P85	617

Ikke-prissatte virkninger ( ikke nødvendigvis sammenlignbare på tvers av transportformene )							
Samlet vurdering	Tiltaket skaper flere positive virkninger inkl. redusert ulykkesrisiko, redusert ventetid og økt samfunnsikkerhet og beredskap. Det er en liten negativ virkning knyttet til påvirkning på naturmangfold. Tiltaket fører til økt pris på pelagisk fisk i hele Norge, og de totale konsekvensene for næringsliv i hele landet bør vurderes nærmere.						
Landskapsbilde	Fritilfivby- og bygdeliv	Naturmangfold	Liten negativ	Kultur-arv	Naturressurser		
Samfunnsikkerhet	Middels positiv	Ulykkesrisiko	Middels positiv	Ventetid	Middels positiv	Prisøkning på pelagisk fisk	Usikker [ Virkning 10 ]

Klimavirkninger			Natur, ulykker og fordelingsvirkninger		
Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, hele analyseperioden [ 1000 tonn CO <sub>2</sub> e ]	Direkte	2	Endring CO <sub>2</sub> e-utslipp, Transport, drift- og vedl.	erdifullt naturområd	Antall dekar inngrep i All natur
Anleggsfasen	7	2		27	111
Arealbruksendringer			NNV følsomhet for karbonpris [ mill. NOK ]	Endring i antall drepte og hardt skadde,	
Drift og vedlikehold					
Endret trafikkomfang			Lav bane	-422	Regional fordeling: Grupper som opplever vesentlig forverring?
<b>Totalt</b>	7	2	Standard	-413	
<i>I det norske klimaregnskapet</i>	5	2	Høy bane	-398	

Sentrale forutsetninger: Prissatte virkninger i 2024-kroner, 75 års levetid og 75 års analyseperiode.

Grønne tall = Positivt for samfunnet; Røde tall = negativt for samfunnet.

Sentrale prosjektspesifikke forutsetninger					
Åpningsår	2029	Analysesperiode:	75	Levetid:	75
Sammenligningsår	2025	Transportmodell - beregningsdato			
Prisår	2024	Beregningsverktøy - beregningsdato	FRAM 3.5	09/01/2023	

