



KYSTVERKET

ÅRSMELDING 2022





Visjonen vår er å
utvikle kysten og
havområda til **verd**as
sikraste og reinaste

FRAMSIDEBILETE:
Kråka – ein litus lux på Nordmøre.
(Foto: Wirestock/AdobeStock)

BILETE PÅ DENNE SIDA:
Motiv frå utdjupinga av Molldøra ved Svolvær.
(Foto: Espen Mortensen/Kystverket)



INNHALD

LEIAREN SI FRÅSEGN	4
INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL	6
AKTIVITETAR OG RESULTAT	10
Omtale av nøkkeltal og ressursbruk	11
Enklare reisekvardag og auka konkurranseevne for næringslivet	16
Nullvisjon for drepne og hardt skadde	20
Bidra til å oppfylle Noregs klima- og miljømål	28
Beredskap mot akutt forureining	34
Effektiv bruk av ny teknologi	38
Meir for pengane	40
STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA	42
VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER	48
ÅRSREKNESKAP	50

Kapittel 1

LEIAREN SI FRÅSEGN

2022 – eit år med mange utfordringar, men med god måloppnåing.

Kystverket tek ansvar for sjøvegen – og aktivitetane våre har vore med på å bidra til enklare reisekvardag og auka konkurranseevne for næringslivet. I 2022 er mellom anna navigasjonsinstallasjonane ytterlegare fornya og utbetra – og utrulling av IALA-standard på desse er i rute. Farleia er gjort djupare og breiare tre stadar langs kysten – og det både aukar sikkerheita og effektiviteten for brukarane samtidig som det fremjar verdiskaping og styrkar rammevilkåra for næringslivet. Alle fiskerihamnene er skrivne heim, vi er komne langt i å styrke plankapasitet, forskutteringsordninga er følgt opp og det er blåst liv i tilskotsordninga til fiskerihamneanlegg.

Med nullvisjonen som utgangspunkt har vi halde fram med å forbetre det førebyggjande sjøsikkerheitsarbeidet. Talet på omkomne og skadde i den profesjonelle sjøtransporten er lågt, men talet på omkomne etter ulykker med fritidsbåt er framleis for høgt. Ingen av desse ulykkene var relatert til svikt i våre tenester.

Det er mange som gjer seg nytte av den sanntidskunnskapen som Kystverkets infrastruktur gir om aktiviteten i norske kyst- og havområde – og etterspurnaden etter denne kunnskapen har auka siste året som følgje av den spente sikkerheitspolitiske situasjonen. Trygge system med høg oppetid og god redundans er essensielle, og vår

sikkerheitskultur skal vere prega av dette. Samtidig må vi sikre vår interne digitale infrastruktur – og eit tydeleg fokus på IKT- og informasjonssikkerheit har stått sentralt for oss siste året.

Etter nokre år med låg aktivitet i sjøtransporten som følgje av pandemien, tok trafikken seg opp igjen i 2022. Det var fleire lospliktige seglasar langs kysten vår i fjor enn i 2019 – siste samanliknbare år. Rekordmange cruiseskip valde Noreg som destinasjon, og den kraftige auken kom brått på og skapte nokre utfordringar med å skaffe nok loskapasitet. Trenden der ein stadig aukande del av den ordinære nyttetrafikken vel å bruke farleisbevis held fram. Losane blir i aukande grad brukt til meir krevjande oppdrag som til dømes flytting av riggar og cruise.

Også i 2022 har det skjedd hendingar langs norskekysten som kunne fått dramatiske følgjer. I januar 2022 kom bulkfartøyet Melinda i drift utanfor Andøya. Godt samarbeid mellom samvirkeaktørane, og internt i Kystverket, bidrog til at fartøyet ikkje gjekk på grunn. Hendinga viste mellom anna at dei førebyggjande tiltaka som har vore utvikla siste åra – trafikkseparasjon, overvaking og slepeberedskap – fungerer, og gir oss betre responstid.



Framskunding av arbeidet med nasjonal transportplan gjer at vi har fått det travelt med leveransane. I haust har vi også jobba med ei omfattande bestilling om gjennomgang av lostenesta, lospliktreglane og avgiftene i denne sektoren. Desse to leveransane og evalueringa av omorganiseringa av Kystverket vil bli klare i 2023.

Trass ein krevjande situasjon med krig i Europa, energikrise og kraftig prisvekst har mesteparten av våre kjerneoppgåver gått som normalt. Dei tilsette – både operative og dei på land – har vist eit stort engasjement for samfunnsoppdraget. Vi kan vise til god måloppnåing, til beste for sjøtransporten og kystsamfunna. Kollegafellesskap og eit godt arbeidsmiljø er viktig – og det skaper vi best saman.

Ålesund 15. mars 2023



Einar Vik Arset
kystdirektør



Kystdirektør Einar Vik Arset.
(Foto: Kystverket)

Kapittel 2

INTRODUKSJON TIL VERKSEMD OG HOVUDTAL

Visjonen vår er å utvikle kysten og havområda til verdas sikraste og reinaste.

Kystverket er eit ordinært forvaltningsorgan under Nærings- og fiskeridepartementet (fiskeri- og havministeren).

Stortinget fastsett budsjetttrammene ved vedtak i dei årlege budsjettproposisjonane. Rammene blir delegert til etaten ved tildelingsbrev frå departementet. Om lag ein tredjedel av verksemda er finansiert av avgifter betalt av brukarar av tenestene våre.

SAMFUNNSOPPDRAGET

Kystverket er ein nasjonal etat for kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining, og skal legge til rette for ein effektiv og sikker sjøtransport ved å ta hand om transportnæringa sitt behov for framkome og effektive hamner. Vi driv førebyggjande arbeid og reduserer skadeeffektane ved akutt forureining, og medverkar til ei berekraftig utvikling av kystsona. Vi skal også medverke til å redusere klimagassutslepp og tap av naturmangfald.

Samfunnsoppdraget blir utøvd gjennom tre roller; myndigheitsorgan, fagorgan og som statleg utbygger, driftar og forvaltar av maritim infrastruktur og maritime tenester og statlege beredskapsressursar.

Vi utøver myndigheit og utfører tilsyn etter reglane i hamne- og farvasslova, delar av forureiningslova og

svalbardmiljølova, og skal medverke i planprosessar etter plan- og bygningslova.

For å løyse oppdraget samarbeider vi med ei rekke offentlege etatar, myndigheiter, forskings- og forretningsverksemdar og interesseorganisasjonar, både nasjonalt og internasjonalt.

Vi har også ansvar for å følge opp internasjonale forpliktingar. Noreg har på områda kystforvaltning, sjøsikkerheit og beredskap mot akutt forureining.

OVERORDNA MÅL

Det overordna målet for den nasjonale transportpolitikken er eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i 2050. Målet for statleg beredskap mot akutt forureining er å hindre eller avgrense miljøskade som følge av akutt forureining i norske havområde eller på norsk territorium.

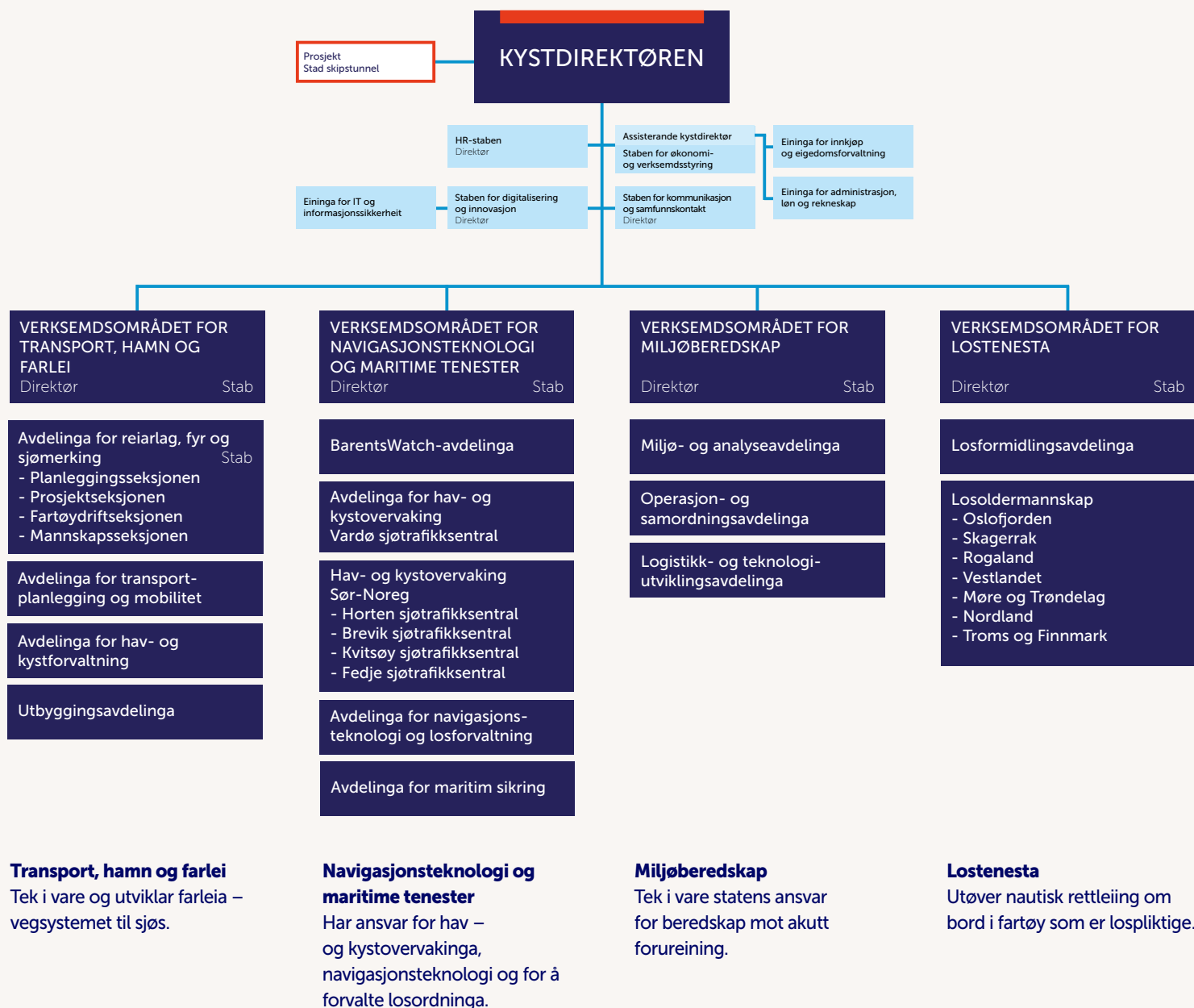
Kystverket skal bidra til å fremje sjøtransport som transportform og legge til rette for effektiv, sikker og miljøvennleg drift av hamn og bruk av farvatn, samtidig som det skal byggast opp under eit konkurransedyktig næringsliv.

Kystverket skal bidra til at FN's berekraftsmål blir nådd innan eigen sektor.

VI ER TIL STADES LANGS HEILE KYSTEN



Figur 1 Organisasjonskart



ORGANISASJON OG LEIING

Frå 1. januar 2021 er Kystverket organisert i fire verksemdsområde, og Kystdirektøren er øvste leiार. Direktørane for verksemdsområda og stabane inngår i kystdirektøren si leiargruppe, og alle har kontorstad i Ålesund. Kystverket har tilsette langs heile kysten, og det er ei eller fleire faglege leiारstillingar ved kontorstadane i Honningsvåg, Kabelvåg, Haugesund, Arendal og Horten.

Per 31.12.2022 var talet på tilsette 959 (951 årsverk), der om lag halvparten hadde ei operativ stilling (tilsett på fartøy eller som los).

ØVSTE LEIING I 2022:

Kystdirektør: Einar Vik Arset
Assisterande kystdirektør: Per Jan Osdal

Direktørar for verksemdsområda:

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

Stabsdirektørar:

Staben for digitalisering og innovasjon: Elise Bakke
HR-staben: Anne Gunn Mostad
Staben for kommunikasjon og samfunnskontakt: Solveig Moe Frøland

HOVUDMÅLA TIL KYSTVERKET

Enklare reisekvardag og auka konkurranseevne for næringslivet

Bidra til å oppfylle Noregs klima- og miljømål

Nullvisjon for drepne og hardt skadde

Hindre og avgrense miljøskade ved akutt forureining, eller fare for akutt forureining

Meir for pengane

Effektiv bruk av ny teknologi

EIT UTVAL NØKKEL- OG VOLUMTAL FOR VERKSEMDA

Administrative nøkkeltal og volumtal for verksemda blir nærare forklart i kapittel 3.

Tabell 1 Administrative nøkkeltal
(alle beløp i 1 000 kroner, tal frå kontantrekneskapen)

	2020	2021	2022
Tal på tilsette	960	932	959
Tal på årsverk	953	925	951
Tal på utførte årsverk ¹⁾	1 001	946	967
Sjukefråvær	4,57%	4,62%	5,18%
Samla tildeling post 01–99	3 011 280	3 101 285	3 667 448
Utnyttingsgrad post 01–29	94,6%	92,8%	95,4%
Driftsutgifter	2 284 223	2 210 978	2 806 673
Andel løn av driftsutgifter	0,44	0,43	0,37
Lønsutgifter per årsverk ¹⁾	1 007	1 014	1 094
Andel løn av total omsetning	1,38	1,31	1,08
Andel konsulent av total omsetning ²⁾	0,05	0,04	0,04

¹⁾ Berekningane er basert på utførte årsverk som definert i PM-2019-13 og SRS 25 Ytelser til ansatte.

²⁾ Omfattar kjøp av konsulenttenester, men ikkje kjøp av andre framande tenester.

Tabell 2 Volumtal for verksemda

	2020	2021	2022
Tal på fullførte farleiltak	2	2	3
Tal på fullførte fiskerihamnetiltak	1	1	0
Ventetid på los (> 1 time venting)	2%	2,1%	2,5%
Vedlikehaldsetterslep navigasjonsinnretningar (i mill. kroner)	790	748	699
Oppetid på maritim infrastruktur	99,7%	99,8%	99,8%
Tal på lospliktige seglasar	112 935	118 273	123 021
Prosentdel seglasar med farleisbevis	68%	69%	68%
Tal på seglingsklareringer VTS	393 786	414 129	433 326
Tal på meldingar om akutt forureining	924	927	968
Tal på statlege aksjonar	1	1	0
Tal på ulykker med akutt forureining	99	112	82
Tal på miljøskadelege utslepp frå skipsvrak	0	0	0

Kapittel 3

AKTIVITETAR OG RESULTAT

Koronapandemien er over og aktiviteten i sjøfarten er stort sett tilbake til normalen. I 2022 var den lospliktige trafikken 1,3 prosent høgare enn i 2019 – som var siste normalår før pandemien. Samstundes var talet på seglasar med los om bord lågare i 2022. Trenden der stadig fleire seglasar blir gjennomført med farleisbevis i staden for med los om bord, held fram. Trafikkauken i 2022 har i hovudsak kome innanfor cruisesegmentet, medan talet på laste- og tankskip har gått ned. Typisk for losing av cruisskip langs kysten er at dette er oppdrag som varer lengre enn til dømes losing av ein tankbåt inn til kai. Så sjølv om det har vore ein nedgang i talet på losoppdrag, har talet på losingstimar gått opp. Sjølv om det var god trafikk- og inntektsutvikling var det også i 2022 behov for høgare statleg finansiering enn i åra før pandemien.

Verknadane av krigen i Ukraina har også konsekvensar for Kystverket. Den høge prisveksten er mellom anna ei av årsakene til at vi har eit historisk lågt mindreforbruk på post 01. Innsatsfaktorane som vi brukar i produksjonen av våre tenester har auka i pris og det har til tider vore vanskeleg å få tak i enkelte komponentar og relevant kompetanse. Forstyrningar i dei globale logistikkjedene, som oppstod under pandemien, vart forsterka av krigen – noko som også har ført til at eksterne leveransar, spesielt på investeringssida, tek lenger tid. Dette har ført til nokre forseinkingar, men ikkje til at prosjekt har stoppa opp.

Krigen har også ført til auka etterspurnad etter overvakingstenestene våre – samtidig som behovet

for å gjere desse meir robuste og sikrere har auka. Konsekvensane kan bli store dersom sårbarheitene i cyberdomenet blir utnytta. Vi har i løpet av året lagt vekt på å gjere den digitale infrastrukturen vår sikrere og meir robust, og ingen av våre tenester som leverer informasjon som er viktig for sjøsikkerheita og framkome har hatt nemneverdig nedetid.

Tre farleisprosjekt er avslutta i år – innseglingane til Maurholen, Bulandet og Grenland er utdjupa og fått ny merking. Det er gjennomført prøvemudring i det førebuande arbeidet til prosjekt innsegling Borg. Det er også gjort førebuingar i prosjekta Andenes hamn og innsegling Mo i Rana slik at desse er klare for oppstart i 2023 dersom Stortinget løyver midlar til prosjekta. Vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningane er ytterlegare redusert. Det er ikkje registrert ulykker som har ført til skadde eller omkomne som følge av svikt ved innretningane.

Vi har førebudd oss på å få tilbake eigarskapet og forvaltningsansvaret for fiskerihamnene frå fylkeskommunane i Sør-Noreg. Det er gjort avtalar med desse fylkeskommunane, og frå 1. januar 2023 vil Kystverket ha ansvar for 371 fiskerihamner. Fiskerihamnprosjekta i forskutteringsordninga er følgt opp og ordninga med tilskot til fiskerihamneanlegg er starta opp igjen.

Det skjedde ingen større hendingar som førte til akutt forureining i 2022, noko som indikerer at den førebuande

sjøsikkerheita fungerer. Ein ny beredskapsanalyse vart lagt fram, og denne viser mellom anna at sannsynet for ulykker til sjøs ikkje endrar seg særleg, men at miljørisikoen er i endring og at vi heile tida må følge med på utviklinga. Vi treng meir kunnskap om konsekvensane av det grøne skiftet – og då særleg kva for miljøtruslar nye typar drivstoff og framdriftssystem fører med seg. Funna i beredskapsanalysen vil legge grunnlaget for arbeidet vårt innan beredskap mot akutt forureining i tida framover.

OMTALE AV NØKKELTAL OG RESSURSBRUK

Sjå tabell 1 (kapittel 2) og 3 for oversikt over administrative nøkkeltal og indikatorar for drifts- og administrasjonseffektivitet dei siste tre åra. Av den samla aktiviteten er om lag 1/3 brukarfinansiert og 2/3 statsfinansiert.

Som følge av ABE-reforma vart løyvingane til driftsutgifter redusert med 0,5 prosent i 2022, og vi har tilpassa aktiviteten til dette.

Utnyttingsgrada for postane 01–29 er på 95,4 prosent, noko som er relativt høgt i forhold til snittet av dei siste åra. Mellom anna har den sterke pris- og lønsutviklinga bidratt til ei utnyttingsgrad på 100,6 prosent på post 01 i 2022. Post 21, som er øyremerka hendingar innan beredskap mot akutt forureining, hadde ei lågare utnyttingsgrad og

Tabell 3 Indikatorar for drifts- og administrasjonseffektivitet (tal frå kontantrekneskapen)

	2020	2021	2022
Løn og sosiale utgifter	1 037 800 138	986 113 399	1 079 802 814
Totale utgifter	2 648 578 493	2 451 618 311	3 023 999 822
Administrasjonsutgifter ¹⁾	196 127 587	220 055 634	264 180 324
Tal på faste årsverk	953	925	951
Tal på utførte årsverk ²⁾	1 001	946	967
KPI 1: Årsverksutgift	1 036 763	1 042 029	1 124 853
KPI 2: Totalutgift per årsverk	2 645 933	2 590 632	3 150 164
KPI 3: Andel av lønsutgifter	0,39	0,40	0,36
KPI 4: Andel av administrative utgifter	0,07	0,09	0,09
KPI 5: Administrative utgifter per årsverk	195 932	232 533	277 649

¹⁾ Konto 673 Andre konsulenttenester inngår ikkje i berekningsgrunnlaget.

²⁾ Berekningane av KPIar er basert på utførte årsverk som definert i PM-2019-13 og SRS 25 Ytelser til tilsette.

det heng saman med at det i 2022 ikkje har vore store og kostnadskrevjande hendingar. Auken i totale utgifter i tabell 3 heng saman med utnyttingsgrad og løyvningsnivå.

Nøkkeltala i tabell 1 og 3 viser ein netto auke på 27 tilsette sidan 2021, og dette skuldast i hovudsak opptaket av statslosaspirantar og etableringa av prosjektorganisasjonen for Stad skipstunnel. I tillegg er intern utgreiingskapasitet styrka. Dette påverkar utgifter til løn og annan personalkostnad i tabell 3. Dei utgiftselementa som inngår



i løn- og sosiale utgifter, har hatt ulik utvikling. Utgifter til fastløn har auka med fire prosent frå 2021, og dette er i tråd med lønsutvikling elles. Utgifter til variabel løn (variable tillegg, overtid) har hatt ei langt høgare utvikling, og store deler av utviklinga er konsekvens av høgare aktivitet innanfor de avgiftsfinansierte tenestene våre. Samla sett har andel av lønsutgifter gått ned.

Tal på utførte årsverk er høgare enn i 2021, men er framleis ikkje på nivå før pandemien. Sjukefråværet er 5,18 prosent, noko som er ein auke frå tidlegare år, men framleis på eit akseptabelt nivå for denne type verksemd.

Andelen konsulent av total omsetning er jamn i 2022 mot åra før. Vi viser til eigen omtale av konsulentbruk under.

Sjølv om dei administrative utgiftene aukar, er andelen administrative utgifter mot totale utgifter på same nivå som tidlegare grunna auka samla tildeling i 2022. Ei auka satsing på digitalisering og eit akkumulert behov for kurs, opplæring og samordning på tvers av kontorstadar etter pandemien og omorganisering er med på å auke administrasjonsutgiftene. Dette påverkar også utgifter til administrasjon per årsverk.

Konsulentbruk

Utgiftene til konsulenttenester har samla sett auka i perioden 2020–2022, men med variasjonar mellom kva type konsulenttenester det gjeld. Den største auken er i utgiftene til kjøp av juridisk bistand, konsulenttenester innanfor IKT og tenester til organisasjonsutvikling.

Auken i utgiftene til juridisk bistand frå 2021 til 2022 gjeld bistand i samband med rettsprosessar knytt til enkelte farleisiltak. Vi kjøper juridiske konsulenttenester når det er behov for spisskompetanse som det ikkje er hensiktsmessig å bygge opp internt.

Auka digitaliseringstakt og auka krav til informasjonssikkerheit har resultert i eit auka behov for IKT-kompetanse. Vi erfarer at det kan vere krevjande å bygge opp tilstrekkeleg intern kompetanse innanfor området mellom anna som følge av ein stram arbeidsmarknad. Vi har styrka interne kapasitetar, med det er framleis behov for kjøp av produktspesifikk kompetanse. Etterspurnaden etter denne type kompetanse i samfunnet elles gjer at det er kostbart å kjøpe slike tenester.

Tabell 4 Utgifter til konsulenttenester fordelt på artskodar (tal etter kontantprisnippet)

	2020	2021	2022
6700 Konsulenttenester innan økonomi og revisjon	381 030	727 982	60 310
6701 Konsulenttenester innan juss – juridisk bistand	3 569 234	3 726 627	10 799 196
6710 Konsulenttenester til utvikling av programvare, IKT-løysningar m.m.	11 800 798	7 356 747	11 189 650
6720 Konsulenttenester til organisasjonsutvikling m.m.	497 905	1 005 238	2 122 926
6721 Konsulenttenester til rekruttering mv.	132 900	342 610	41 525
6722 Konsulenttenester til kommunikasjonsrådgiving, design m.m. ¹⁾	-4 069 501	275 735	689 624
6730 Andre konsulenttenester	22 563 540	18 879 585	18 313 422
SUM	34 875 906	32 314 526	43 216 654

¹⁾Tal for 2020 viser ei inntekt som ble feilført på konto 6721.

Vi held på å styrke kapasiteten innanfor enkelte område som intern utgreiingskapasitet, og dette vil på sikt gi lågare utgifter til konsulenttenester og reduserte utgifter på kjøp av eksterne utgreiingar.

Etter omorganiseringa har det vore behov for tiltak for utvikling av ny organisasjon, og auken i konsulenttenester til organisasjonsutvikling frå 2020 er knytt til dette.

Utgiftene til konsulenttenester til kommunikasjonsrådgiving og design gjeld i hovudsak kommunikasjonsbistand i samband med større farleisprosjekt. Vi kjøper ikkje tenester frå PR-byrå. Vi held på med å styrke eigen kapasitet innan kommunikasjonsområde.

FORKLARINGAR OG KOMMENTARAR TIL VESENTLEGE MINDREUTGIFTER (TAL FRÅ KONTANTREKNESKAPEN)

Det vart løyva om lag 3,7 milliard kroner på kap. 970 i 2022, og den samla mindreutgifta, etter at det er tatt omsyn til meirinntektsfullmakta, er 658 millionar kroner. Av dette gjeld 332 millionar kroner mindreutgift på post 30, 180 millionar



kroner mindreutgift på tilskotsordningane og 102 millionar kroner gjeld investeringar på post 45. Mindreutgifta på post 21 var 44,1 millionar kroner.

For tabellarisk oversikt over løyving, rekneskap og meir- og mindreutgifter, sjå oppstilling av løyingsrapportering 31.12.2022 i kapittel 6.

Nyanlegg og større vedlikehald (post 30) utgjer om lag halvparten av den samla mindreutgifta. Posten omfattar løyving til utbetringar i farvatnet, fornying og modernisering av navigasjonsinfrastrukturen, bygging av Stad skipstunnel og planlegging av testsenter på Fiskebøl. Av løyvinga på posten har i alt 265,1 millionar kroner blitt satt av for overføring til fylkeskommunane sitt rammetilskot ved eventuell inngåing av avtale om overtaking av staten sine fiskerihamnaneanlegg. Etter at det vart klart at eigarskapet til fiskerihamnaneanlegg skulle tilbake til staten, vart delar av desse midlane utbetalt til fiskerihamneprosjektet i Bømlo kommune og som delbetaling til forskutteringsprosjektet innsegling Senjahopen. Prosjektet Stad skipstunnel hadde ei samla løyving på 122,9 millionar kroner – der 62,8 millionar kroner vart brukt til vidare planlegging og grunnerv. Prosjektet hadde følgeleg ei mindreutgift på 60,1 millionar kroner. Midlane som var satt av til planlegging av testsenteret på Fiskebøl, vart ikkje brukt i 2022. Mindreutgifta utover dette skuldast i hovudsak innsparingar og kontantmessige forskyvingar i enkelte av farleisprosjekta.

Dei tre tilskotsordningane – tilskot til fiskerihamnaneanlegg, tilskot til overføring av gods frå veg til sjø og tilskot til effektive og miljøvennlege hamner – har til saman ei mindreutgift på om lag 180 millionar kroner. Midlane som er løyva til tilskot kan ikkje nyttast til andre føremål. Ordninga tilskot til fiskerihamnaneanlegg vart tatt i bruk att i 2022. Det vart ikkje gjort utbetalingar frå ordninga sidan løyvinga av tilskot til dei ulike prosjekta vart gjort seint på året, og det vart derfor ei mindreutgift på 64,6 millionar kroner.

Det vart ikkje løyva nye tilsegn om tilskot frå tilskotsordninga for overføring av gods frå veg til sjø. Mindreutgifta på ordninga vart 29,5 millionar kroner. Nye konkurranseutlysingar kan ikkje gjennomførast før ordninga er notifisert på nytt. Tilskotsordning for effektive og miljøvennlege hamner har hatt gode søkjartal, og det vart innvilga støtte til 11 prosjekt. Desse prosjekta er både eitt- og toårige og det fører til at

utbetalingane ikkje følger kalenderåret og må handterast gjennom tilsegnfullmakt. For informasjon om bruk av fullmakter viser vi til note B i årsrekneskapen (kapittel 6).

Mindreutgifta innanfor større utstyrsanskaffingar og vedlikehald (post 45) er på 102 millionar kroner. Det er noko forseinking i arbeidet med utviding av dekningsområdet til sjøtrafikksentraltenesta på Vestlandet, utviklinga i overvakingssystem for sjøtrafikksentralane og nokre av ITS-prosjekta. Dette skuldast forseinking i enkelte prosesser som må gjennomførast før infrastruktur kan utplasserast, samt interne kapasitetsutfordringar grunna stor aktivitet. Satsinga på digitalisering er også noko forseinka sidan det har tatt lengre tid enn planlagt å bygge opp intern kompetanse grunna ein krevjande arbeidsmarknad. Vidare er mindreutgifta knytt til anskaffingar i anleggsmiddel og vedlikehaldsbåt, samt investeringar innanfor beredskap mot akutt forureining som er forseinka.

Løyving på post 21 er ei årleg generell tildeling til utgifter knytt til å avgrense faren for akutt forureining og til spesifikke aksjonar. Det var ingen store hendingar i 2022, og mindreutgift på posten vart 44 millionar kroner.

Svalbardrekneskapen

Av belastningsfullmakta på 4,7 millionar kroner er det ei mindreutgift på om lag to millionar kroner på svalbardsrekneskapen. Om lag éin million kroner av mindreutgifta skuldast manglande fakturering frå Norsk polarinstitutt som gjeld leige av lager og bustad for 2022. Norsk polarinstitutt vil fakturere desse utgiftene i 2023, og vi har derfor bedt om å få overført éin million kroner av ubrukt løyving.

Arbeida med navigasjonsinnretningar på Svalbard er særst avhengige av vèrtilhøva, og kan berre utførast i ein avgrensa tidsperiode. Aerolysfornyninga er gjennomført, og det siste objektet vart utplassert på Storøya. Arbeida på lokalitet Sparreneset er fullført. Det er også gjennomført forberedande arbeid på lokalitet Mesteinane. Resten av mindreutgifta er knytt til lågare vedlikehald av eksisterande innretningar og redusert bruk av helikoptertjenester på grunn av vêrhindringane.



Hav- og fiskeriminister Bjørnar Skjæran
inspiserer ei litus lux-lykt på nært hald.
(Foto: Olav Helge Matvik/Kystverket)

NÆRINGS- OG FISKERIDEPARTEMENTET SINE PRIORITERINGER I TILDELINGSBREVET TIL KYSTVERKET

MÅL – ENKLARE REISEKVARDAG OG AUKA KONKURRANSEEVNE FOR NÆRINGSLIVET

PRIORITERING	KOMMENTAR
Effektiv og miljøvenleg sjøtransport	Kunnskapen om mellom anna status og forventna utvikling i sjøtransporten, om behov, funksjon og kostnadsnivå for hamneinfrastrukturen og om eigen maritim infrastruktur er vidareutvikla. Tilsotsordningane som skal bidra til ein meir konkurransedyktig, effektiv og miljøvenleg sjøtransport er forvalta i samsvar med retningslinene.
Utbetringar i farvatnet	Planlagde tiltak er gjennomført, sjå vedlegg 1. Arbeidet med Stad skipstunnel er vidareført.
Forskotering av midlar til fiskerihamner og farleier	Ordninga er administrert etter avtale med departementet. Fem av seks kommunar har kome i gang med sine prosjekt.
Utgreiing av tiltak for godsoverføring	Utgreiinga er under arbeid, og vil føreligge innan fristen til departementet.
Fiskerihamneanlegg	Arbeidet med å forberede tilbakeføring av eigarskapet og forvaltningsansvaret for fiskerihamneanlegga frå fylkeskommunane til staten følger plan, og Kystverket vil ha ansvar for 371 fiskerihamner frå 1. januar 2023. Ordninga med tilskot til fiskerihamneanlegg er tatt i bruk igjen.
Andre oppdrag og leveransar	Tilskot til Short Sea Promotion Center Norway (SPC-N) er utbetalt. Utgreiingar knytt til prosjekt innsegling Borg hamn og oppfølging av Havpanelets handlingsplan i eigen sektor og oversikt over korleis midlane i tiltakssonene i Troms og Finnmarks skal nyttast er sendt til departementet innan fristane.

MÅL – NULLVISJON FOR DREPNE OG HARDT SKADDE

PRIORITERING	KOMMENTAR
Drift, vedlikehald og fornying av navigasjonsinfrastruktur	Navigasjonsinfrastrukturen er både ytterlegare modernisert og vedlikehaldsetterslepet er redusert. Oppetida til den maritime infrastrukturen er innanfor krava.
Los- og sjøtrafikksentraltenestene	Kartleggingsarbeidet knytt til sikkerheitskultur for los- og sjøtrafikksentraltenesta er følgd opp. Utgreiinga av lostenesta, lospliktreglane og los- og sikkerheitsavgiftene er under arbeid, og vil føreligge innan fristen til departementet. Utvidinga av tenesteområdet til sjøtrafikksentraltenesta held fram.

MÅL – BIDRA TIL Å OPPFYLLE NOREGS KLIMA- OG MILJØMÅL

PRIORITERING	KOMMENTAR
Klimagassutslepp – sektor	Det er behov for oppgradering av løysinga Havbase. For å kunne lage ein ny modell for utrekning av utslepp frå skip basert på AIS-data er ulike utsleppsmodellar og brukarbehov kartlagt.
Klimagassutslepp – eiga verksemd	Arbeidet med å systematisere våre eigne utsleppstal i ein klimagassrekneskap har starta opp. Utsleppa blir kategorisert i tre kategoriar som følger systematikken i GHG-protokollen.

MÅL – BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

PRIORITERING	KOMMENTAR
Miljøtiltak mot kvikksolvorureining ved U-864	Ekspertutvalet som har vurdert den vidare handteringa av vraket har lagt fram sin rapport. Kystverket avventar vidare oppdrag frå departementet.
Nasjonal atomberedskapsøving	Øvinga er utsett til 2023 grunna den sikkerheitspolitiske situasjonen i Europa.
Kommunal beredskap mot akutt forureining	Vi følger opp det nye ansvaret knytt til myndigheit til å følge opp og stille krav til den kommunale beredskapen.

MÅL – EFFEKTIV BRUK AV NY TEKNOLOGI

PRIORITERING	KOMMENTAR
Teknologiutvikling for effektive og sikre transportløysingar	Kystverket er ein framtidsretta etat som har innovasjon og utvikling på agendaen. For BarentsWatch er det lagt vekt på sikker drift og å vidareutvikle eksisterande tenester.

MÅL – MEIR FOR PENGANE

PRIORITERING	KOMMENTAR
Porteføljen av større investeringstiltak	Porteføljen, slik den går fram av tabell 12.2 i NTP 2022–2023 er lagt til grunn for arbeidet i 2022.
Gevinstrealisering etter OU2020	Arbeidet med å hente ut gevinstane frå omorganiseringa held fram.

ENKLARE REISEKVARDA OG AUKA KONKURRANSEEVNE FOR NÆRINGSLIVET

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingbrev til Kystverket:

Kystverket skal bidra til eit meir robust og påliteleg transportsystem med kortare reisetider og tilstrekkeleg kapasitet. Transportkostnader for godstrafikk skal reduserast og meir gods overførast frå veg til sjø og bane der det er samfunnsøkonomisk lønsamt.

NTP-indikator: Endring i reisetid/reisetidsreduksjon

STYRINGSINFORMASJON	RESULTAT 2020	RESULTAT 2021	RESULTAT 2022
Pålitelegheit for containerskip i faste ruter	Auka frekvens og kapasitet og betra regularitet sidan førre rapport.	Statistikken er ikkje oppdatert i 2021.	Oppdatert statistikk er ikkje klar før i mars 2023. Vil bli lagt fram i rapport etter første tertial 2023.
Ventetid på los ¹⁾	2,0%	2,1%	2,5%
Endring av seglingstid som følge av farleilstiltak	Tiltaket gjennomsegling Hjertøysundet reduserer seglingslengda med 2,5Nm. Tiltaket har også effekt for ferja mellom Molde og Sekken.	Ingen farleilstiltak med redusert seglingstid er tatt i bruk.	Tiltaket innsegling Grenland reduserer seglingslengda ved å opne ei ny lei gjennom gamle Langesund. Redusert seglingsdistanse frå Kalvenløpet og Kjørtlingløpet med hhv. 4,9 og 0,5 km.
Utvikling av effektiviteten i godstransporten ved bruk av SSB sin prisindeks for transport og lagring ^{2) 3)}	Godsskip i innanriks fart: 5,8% kostnadsreduksjon. Langtransport på veg: 1,3% kostnadsreduksjon.	Godsskip i innanriks fart: 13,2% kostnadsvekst. Langtransport på veg: 9,1% kostnadsvekst.	Resultata for 2022 er ikkje klare. Vil bli lagt fram i rapport etter første tertial 2023.
Utvikling i utvalde konkurranseflater sjø-veg: import på container vs. lastebil ³⁾	Endring frå 2019 til 2020: Container på sjø: 0,1% auke. Lastebil: 0,4% auke.	Endring frå 2020 til 2021: Container på sjø: 1,1% reduksjon. Lastebil: 1% auke.	Resultata for 2022 er ikkje klare. Vil bli lagt fram i rapport etter første tertial 2023.

1) Indikator ventetid på los gjerast greie for under mål Nullvisjon for drepne og hard skadde.

2) Ein prisindeks for innanriks sjøfart ligg enno ikkje føre frå SSB. Vi viser derfor utviklinga i kostnadane for høvesvis langtransport på veg og godsskip i innanriks fart.

3) Endelege tal for 2021 låg ikkje føre då årsmeldinga for 2021 vart levert, og tala i kolonnen er derfor oppdatert i forhold til årsmelding for 2021.

Ved å forvalte kystinfrastrukturen bidreg vi til at sjøtransporten er ein attraktiv, sikker og effektiv del av dei nasjonale og internasjonale transportsystema. I tillegg blir infrastruktur og arealtilgang for ulike interesser i kystsona sikra. Vi er også ein leverandør av kunnskap om skipstrafikk, sjøtransport og hamner.

I 2022 er kunnskap om mellom anna status og forventa utvikling i sjøtransporten, om behov, funksjon og kostnadsnivå

for hamneinfrastruktur og om eigen maritim infrastruktur vidareutvikla og formidla.

To større utgreiingar om godstransport er gjennomført. Desse viser mellom anna at Regjeringa sin eksportstrategi kan gi ein stor auke i sjøtransporten dei komande åra – og at sjøtransporten, som alle dei andre transportformene, må omstille seg og ta i bruk løysingar for nullutslepp. Utgreiingane viser også at Kystverket sine verkemiddel for sjøtransporten i

større grad må rettast inn mot det grønne skiftet, og at overføring av gods frå veg til sjø har mindre gevinst enn tidlegare antatt.

Sjøtransportens transportvolum har hatt ein stabil vekst over fleire tiår, og spesielt utanlandstransportane har auka. Det har vore ein svak auke i eksport til Asia og Sør-Amerika, noko som har redusert volumna til Europa og Nord-Amerika. Fastlandseksporten på sjø går i hovudsak til Europa (88 prosent) og 90 prosent av Europa-eksporten gjekk til landa rundt Nord- og Austersjøbassenga. Dette viser at det er nærskipfarten som er av størst kvantitativ betydning for norske eksportvarer.

STØTTEORDNINGAR

Ulike støtteordningar er viktige tiltak for å stimulere til betre konkurranseføresetnader for sjøtransporten, ein meir

miljøvenleg sjøtransport og for å realisere ambisjonane om godsoverføring frå veg til sjø.

Tilskotsordning for nærskipfart

Ordninga tilskot for overføring av gods frå veg til sjø skal vere ei hjelp til reiarar som ønsker å etablere nye sjøtransporttilbod mellom hamner i EØS-området, også norske, så framt gods blir flytta frå norske vegar til sjø. Ordninga skal notifiserast på nytt i 2023.

Ordninga har vist seg krevjande både å følge opp og å gjennomføre for brukarane. Årsaka er først og fremst prisutviklinga i marknaden.

I 2022 vart ordninga lyst ut to gongar – tre prosjekt søkte om midlar, men ingen av desse fekk tilsegn. Ved utgangen av året

Tabell 5 Status for prosjekt – tilskotsordning for nærskipfart

STØTTE INNVILGA	REIARLAG	NÆRARE OM PROSJEKTET
Aktive prosjekt i 2022		
2020	Sea Cargo AS	Ro-Ro tilbod mellom Bergen og Swinoujscie etablert i januar 2021. Tilbodet vart lagt ned oktober 2022 på grunn av for lav inntening.
Avslutta prosjekt		
2017	Base Marine Norway	Multipurpose-rute mellom Kristiansund og Stavanger, etablert november 2017. Støtteperioden vart avslutta hausten 2020. Ruta er framleis aktiv.
2017	DFDS Logistics AS (1)	Stykkogods rute mellom Immingham og Oslo. Sjøtransporttilbodet er ikkje vidareført etter at støtteperioda vart avslutta i september 2020.
2018	Color Line AS	Ro-Ro-rute mellom Oslo og Kiel etablert i januar 2019. Støtteperioden vart avslutta 31.12.2021. Tilbodet vart lagt ned i september 2022 på grunn av for lav inntening.
2018	Hav Line AS	Godsrute for frakt av fersk fisk mellom Bergen og Hirtshals, etablert i januar 2019. Støtteperioden vart avslutta 31.12.2021. Ruta er framleis aktiv.
2018	Viasea Shipping AS	Containerrute mellom Oslo og Moerdijk via Kristiansand. Ruta er framleis aktiv. Tilsegn trekt tilbake i 2020.
2020	Eureka Shipping AS	Ro-Ro-rute mellom Bodø og Tromsø. Ruta vart ikkje starta opp og tilsegna er trekt tilbake.
2020	NCL	Utviding av eksisterande containerrute mellom Stord og Rotterdam, via London. Ruta vart etablert i januar 2021 og kansellert juni 2021. Tilsegn er trekt tilbake.
2021	DFDS Logistics AS (2)	Ro-Ro-rute mellom Oslo og Hirtshals som vart kansellert før oppstart. Tilsegn er trekt tilbake.
2021	Smyril Line Cargo DK	Ro-Ro-rute mellom Hitra og Hirtshals for frakt av fersk fisk. Ruta vart kansellert og tilsegn er trekt tilbake.

var det ingen aktive prosjekt som tok i mot tilskot frå ordninga. Av dei ti prosjekta som har fått tilsegn om støtte er det tre som framleis er i drift (sjå tabell 5).

Sidan ordninga starta opp i 2017 er det gitt tilsegn om tilskot tilsvarande 240 millionar kroner til oppstart av ti nye ruter – og det er betalt ut 75 millionar kroner (35 prosent av dei løynde midlane). Alle prosjekta har fått sine tilsegn om støtte avkorta som følge av at mengda gods som faktisk er overført er lågare enn kva som var estimert i søknad.

Samla sett har desse prosjekta i løpet av sine prosjektperiodar overført nærare 1,2 millionar tonn gods frå veg til sjø. I transportarbeid utgjer dette om lag 330 millionar tonnkilometer og 37 000 lastebiltransportar mellom Oslo og Trondheim. Til no har denne godsoverføringa bidratt til 66,5 millionar kroner i samfunnsnytte som følge av lågare samla skadestandardar frå transport – og ein reduksjon utslepp på om lag 14 000 CO₂-tonn ekvivalenter (basert på ei forenkla berekning av reduksjon i utslepp).

Tilskotsordning for effektive og miljøvenlege hamner

Ordninga tilskot til investering i effektive og miljøvenlege hamner skal bidra til reduserte transportkostnader ved å legge til rette for meir effektiv logistikk i hamnene. Det kan ystast støtte til investering i hamneinfrastruktur, tilkomstinfrastruktur og mudring, men ikkje til investeringar i «superstruktur» som kraner og bygningar. Vi får stadig fleire søknader om tilskot til effektiviseringstiltak i hamn, og søknadane dokumenterer god effekt. Prosjekta blir stort sett gjennomført innan fristen.

I 2022 vart 20 søknadar behandla og 11 prosjekt fekk tilsegn om til saman 110,2 millionar kroner. Prosjekta har ein berekna netto nytte per tilskotskrone på mellom 0,9 og 13,1 over ei ti-årsperiode – og indikerer dermed god effekt.

Fleire av prosjekta omhandlar digitalisering som skal føre til meir effektive transportløyser, og ordninga bidreg på denne måten også til teknologiutvikling. Det er ikkje vurdert om dei enkelte prosjekta har nådd måla som låg til grunn for søknaden.

UTBETRINGER I FARVATNET

Vi har eit overordna ansvar for å oppretthalde og vidareutvikle farleier og ein anløpsstruktur som sikrar både havbaserte næringar og næringslivet elles eit effektivt, sikkert og miljøvenleg sjøtransporttilbod over heile landet. Tiltak i farleia, som til dømes utdjupeing og utviding, kan gi redusert seglingsdistanse, kortare seglingstid og redusert risiko for ulykker.

For å bidra til gode løysingar for sjøtransporten tek vi del i lokale og regionale planprosessar. Vi er mellom anna ein støttespelar til hamnene i arbeidet deira for å sikre dei langsiktige arealbehova og til andre næringar som

har behov for areal nær hamnene. Vi ser også til at det er tilstrekkeleg rom for manøvrering i farvatnet for fartøy som skal inn til hamna og at tilførselsvegane til hamneområdet er tilstrekkelege.

Vi har brukt 360,8 millionar kroner på gjennomføring av tiltak i farvatnet i 2022. Nokre av prosjekta er noko forseinka, men det vil berre gi marginale konsekvensar for når effektane knytt til betra framkome og reduksjon i risiko kan realiserast.

Prosjekta innsegling Maurholen, innsegling Bulandet og innsegling Grenland er avslutta. I det førebunde arbeidet til prosjektet innsegling Borg vart det gjennomført prøvemudring i november 2022, og det førebunde arbeidet er ferdig. Det er også gjort førebuingar i prosjekta Andenes hamn og innsegling Mo i Rana slik at desse er klare for oppstart i 2023.

I prosjektet innsegling Bodø, som vart avslutta i 2021, er Kystverket stemna av entreprenør som hevdar at Kystverket er skuldig eit betydeleg beløp utover inngått kontrakt. Årsaka er ein cellespunktkollaps i 2020, med uavklarte årsaksforhold, som førte til ein krevjande gjennomføring av prosjektet for alle paratar. Saka er behandla i tingretten, og dom ventast i februar 2023.

Prosjektet Hammerfest Ren Havn, som er eit samarbeid mellom Kystverket og Hammerfest kommune, ventast avslutta i 2023. Kystverket sin del av kostnadane i prosjektet har auka som følge av fleire kostbare endringar, mengderegulering av kontrakt og løns- og prisstiging. Sidan ansvaret for fiskerihamnene skal tilbakeførast til staten har Kystverket tatt over Troms- og Finnmark fylkeskommune sin del av utdjupeing i Forsøl og Fuglenes, som inngår i dette prosjektet.

Tabell 6 Farleiprojekt (i millionar kroner ekskl. mva)

PROSJEKT	KOSTNADAR TOTALT I PROSJEKTET	FULLFØRINGSGRAD
Innsegling Maurholen	18,7	100%
Innsegling Bulandet	24,4	100%
Stamsund–Risøyrenna med gjennomsegling Raftsundet	64,2	24%
Innsegling Farsund	41	95%
Innsegling Kragerø	94,8	70%
Bognes–Tjeldsund–Harstad med innseglingar	20,1	6%
Innsegling Grenland	82,3	100%
Bergen–Sognesjøen	7,7	17%
Nærøfjorden–Norafjorden	3,9	100%
Førebunde prosjekt innsegling Borg	20,4	96%
Innsegling Bodø	183,8	100%
Hammerfest Ren Havn	54,9	57%
Sum farleistiltak	616,7	49%

For detaljert oversikt over farleistiltaka og status i desse viser vi til vedlegg 1.

Stad skipstunnel

I 2021 vedtok Stortinget at investeringsprosjektet Stad skipstunnel kunne starte opp, jf. Prop. 97 S (2020–2021) og Innst. 389 S (2020–2021). Prosjektstyret vart oppnemnt, prosjektleiar tilsett og ein starta å bygge opp prosjektorganisasjonen som skal stå for den daglege drifta av prosjektet. Ein kom også i gang med å løyse ut hovudeigedomar og arbeidet med konkurransegrunnlag og planlegging av anbodskonkurranse.

Ein av dei mest kritiske suksessfaktorane for ei vellukka gjennomføring av prosjektet er tilstrekkeleg kvalitetssikring før det blir inngått avtale om hovudentreprise. I 2022 er det arbeidd vidare med dei kritiske faktorane i prosjektet, og det har vist seg at oppfølging og tilrettelegging for bruk av steinmassane er tidkrevjande prosessar i kommunane og fylka. Fleire av prosessane er ved utgangen av 2022 framleis ikkje ferdig behandla. Det er også nødvendig å få på plass ein del tekniske avklaringar før konkurransen kan lysast ut.

Etter at Stortinget vedtok bygging av Stad skipstunnel våren 2021 har prisane på fleire innsatsfaktorar i anleggssektoren auka betydeleg. Ein oppdatert kostnads- og framdriftsanalyse, basert på offisielle indeksar frå august 2022, viser at forventa kostnadar for prosjektet har auka vesentleg. Det er sett i verk eit arbeid med å oppdatere kostnadsestimata og usikkerheitsanalysane i prosjektet.

Etter planen skal konkurransegrunnlaget lysast ut hausten 2023 og kontrakt om hovudentreprise skal skrivast i 2024. Val av entreprenør og entreprenøren sin gjennomføringsmodell vil vere avgjerande for når tunnelen kan takast i bruk.

FISKERIHAMNER

Tiltak i fiskerihamner, som til dømes utdjuping av innseglinga til hamna, bygging av nye merke og vedlikehald av moloar, betrar tilgangen til hamnene og bidreg til å styrke lokalt næringsliv og busetnadsmønster langs kysten.

Vi har brukt 100 millionar kroner på fiskerihamner i 2022, og denne summen inkluderer ei utbetaling til eit fiskerihamneprosjekt i Bømlo kommune som opphøveleg var sett i verk av Vestland fylkeskommune.

Tabell 7 Fiskerihamner (i millionar kroner ekskl. mva)

PROSJEKT	KOSTNADAR TOTALT I PROSJEKTET	FULLFØRINGSGRAD
Breivikbotn fiskerihamn	25,4	100%
Båtfjord fiskerihamn	146,0	100%
Gjerdsvika fiskerihamn	68,9	100%
Hammerfest Ren Havn	36,0	51%
Sum fiskerihamner	276,4	88%

For detaljert oversikt over fiskerihamnetiltaka og status i desse viser vi til vedlegg 2.

Prosjekt Breivikbotn fiskerihamn var ferdig i 2021, og i 2022 vart det gjort nokre utbetringar i samband med overtaking frå entreprenør. Sluttoppgjer og endeleg overtaking vil skje i 2023. I prosjekt Gjerdsvika fiskerihamn har kommunen gitt ferdigattest og betalt sin del av kostnadane knytt til etablering av deponiområde, og prosjektet er ferdig. Av dei 40 millionar kronene som gjeld auka satsing i tiltakssonen vart 36 millionar kroner brukt til fiskerihamneprosjektet i Ren Havn Hammerfest.

Vi har stått for den administrative oppfølginga av ordninga med å forskotere midlar til fiskerihamner og farleier. Dei seks avtalane gjeld kommunane Gamvik, Nordkapp, Berg (no del av Senja kommune), Ibestad, Herøy og Giske. Prosjekta er forseinka og har fått innvilga utsett frist for gjennomføring. Herøy kommune (Fosnavåg fiskerihamn) har utfordringar med å finne eigna deponi for mudringsmassane, og dette vil gjere det krevjande å gjennomføre tiltaket i tråd med forskutteringsavtalen. For nærare informasjon om dei enkelte prosjekta sjå vedlegg 3.

Eigarskapet og forvaltningsansvaret for fiskerihamnneanlegga skal tilbakeførast frå fylkeskommunane til staten (ved Kystverket) frå 2023, og det er gjort avtaler om tilbakeføring med fylkeskommunane i Sør-Noreg (Viken, Vestfold og Telemark, Agder, Rogaland og Vestland). Dei andre fylkeskommunane tok aldri over dette ansvaret. Kystverket vil ha ansvar for 371 fiskerihamner frå 1. januar 2023 (både næringsaktive og ikkje-næringsaktive fiskerihamner). Fem ikkje-næringsaktive fiskerihamner vart avhenda i fylka nord for Stad i 2022.

Ordninga med tilskot til fiskerihamnneanlegg vart tatt i bruk igjen i 2022, og det vart gitt tilsegn om åtte tilskot på til saman inntil 35,2 millionar kroner. Det kan ystast støtte til faste og flytande kaier, utdjupingstiltak og tiltak som bidreg til bølgedemping – dette er tiltak som bidreg til heilårsdrift for fiskerinæringa og på den måten betrar næringa si konkurransekraft.

Vedlikehald av fiskerihamner

Vi har brukt 11 millionar kroner på vedlikehald av fiskerihamner i 2022. Vedlikehaldet av nordre Bjørnsund molo og Breilandet molo er ferdig.

Vedlikehaldsetterslepet for kaier, moloar og farleier har truleg samla sett auka dei siste åra som følge av endringar i eigarskap og forvaltningsansvar knytt til regionreforma. For å få ein oversikt over behovet for vedlikehald og reparasjonar, held vi på å kartlegge tilstanden til fiskerihamnneanlegga langs kysten. I 2022 vart kaier og moloar i Finnmark kartlagt – og vi forventar å ha ein fullstendig oversikt for alle anlegga i heile landet i 2024. Samtidig ser vi på om anlegga er tilpassa framtidig påverknad frå klimaendringar slik at vi kan planlegge for nødvendig oppgradering av infrastrukturen.

NULLVISJON FOR DREPNE OG HARDT SKADDE

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingbrev til Kystverket:

Med nullvisjonen som utgangspunkt skal Kystverket arbeide vidare for å oppretthalde og styrke det høge sikkerheitsnivået i sjøtransporten. Kystverket sitt sjøsikkerheitsarbeid skal innrettast slik at det særleg bidreg til å førebygge ulykker med stor risiko for tap av liv eller personskade og hendingar med stor risiko for miljøskade.

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

STYRINGSINFORMASJON	RESULTAT 2020	RESULTAT 2021	RESULTAT 2022
Tal på drepne og skadde og tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten ¹⁾			
Tal på omkomne etter navigasjonsulykker med næringsfartøy	0	0	0
Tal på omkomne etter navigasjonsulykker med fritidsfartøy	3	0	7
Tal på omkomne i sjøtransporten, uavhengig av årsak	8	4	4
Tal på omkomne i fritidsbåtflåten, uavhengig av årsak	20	23	34
Tal på skadde i sjøtransporten, uavhengig av årsak	184	199	201
Tal på navigasjonsulykker i sjøtrafikken	138	152	169
Oppetid på maritim infrastruktur	99,7%	99,8%	99,8%
Tal på ulykker med akutt forureining i sjøtransporten ²⁾	99	112	82
Resultatindikatorar for lostenesta (sjå egne tabellar)			

1) Indikatoren «Tal på drepne og skadde og tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar i sjøtransporten» er delt opp slik ein skil mellom om dette er etter ei navigasjonsulykke eller ikkje, og type fartøy (næringsfartøy eller fritidsfartøy). Tal på alvorlege grunnstøytingar og kollisjonar er slått saman til tal på navigasjonsulykker i sjøtrafikken. Tal på ulykker, omkomne og skadde i sjøtransporten og fritidsflåten er basert på ulykkesstatistikken til Sjøfartsdirektoratet. Navigasjonsulykker er definert som ulykker av typen kollisjon, grunnstøyting og kontaktskader. Ulykker som er rapportert utanfor Norsk sektor/grunnlinje er ikkje med.

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

Talet på skadde og omkomne personar i den profesjonelle sjøtransporten er lågt – og har vore nokolunde stabilt dei seinaste åra. Talet på navigasjonsulykker er også lågt i forhold til mengde trafikk, men her ser vi ein auke i hendingar. Dette er hendingar som i hovudsak gjeld kontaktskade/kollisjon med kai, og vi antek at ein av grunnane til at talet aukar er Sjøfartsdirektoratet sine kampanjar for å få fleire til å rapportere hendingar. Det er ikkje registrert omkomne i samband med navigasjonsulykker med næringsfartøy.

Det er framleis eit høgt tal på ulykker med fritidsfartøy – 34 personar omkom i 2022. Sju av desse omkom som følge av navigasjonsulykker. Ingen av desse hendingane var relatert til svikt i våre tenester.

Ei oppdatert sjøsikkerheitsanalyse er under arbeid, og ventast klar første halvår 2023. Analysen omfattar ei heilskapleg vurdering av utfordringar knytt til sikkerheit og framkome i farvatnet, og ventast å gi ny kunnskap om utfordringar, moglege nye satsingsområde og korleis vi bør bruke verkemidla for sjøsikkerheit og framkome i framtida.

På oppdrag frå Nærings- og fiskeridepartementet held vi på med ei utgreiing av lostenesta, losplikreglane og los- og sikkerheitsavgiftene. Bakgrunn for oppdraget er at det er ti år sidan det var gjort ein heilskapleg gjennomgang av losområdet, og at det derfor bør vurderast om det er nødvendig å endre på regelverket og innretninga på tenesta. Det har også over tid vore ein kostnadsvekst i tenesta som er større enn konsumprisindeksen og gjennomsnittleg lønsvekst. Utgreiinga skal ligge føre innan 1. mai 2023.

Arbeidet med å følge opp sikkerheitstilrådingane frå Statens havarikommisjon for transport etter kollisjonen mellom KNM Helge Ingstad og Sola TS er avslutta. Sikkerheitskulturen i lostenesta og sjøtrafikksentraltenesta er kartlagt, og funna følgt opp. På slutten av året vart det gjort ei ny undersøking av sikkerheitskulturen for å sjå om tiltaka som er gjort så langt har hatt effekt. Resultata frå denne undersøkinga vil ligge føre i 2023. Arbeidet med å betre sikkerheitskulturen er ikkje ferdig og det er planlagt ei rekkje tiltak også for tida framover.

NAVIGASJONSINNRETNINGAR

Navigasjonsinnretningar er fellesnemninga på dei ulike fysiske sjømerka i kystfarvatnet som nyttast ved visuell navigasjon – til dømes fyrlykter, lykter og andre sjømerke. Innretningane skal levere korrekt og stabil navigasjonsrettleiing til brukarane.

Det samla vedlikehaldsetterslepet på navigasjonsinnretningane og fyrbygningane er redusert med 11 millionar kroner (0,9 prosent) i 2022. Utanom fyrbygningar er reduksjonen i vedlikehaldsetterslepet på 6,6 prosent.

Tabell 8 Vedlikehaldsetterslep (i millionar kroner)

	2020	2021	2022
Navigasjonsinnretningar	790	748	699
Fyrbygningar ¹⁾	539	539	577
Sum vedlikehaldsetterslep	1 329	1 287	1 276

1) Kartlegging av status på fyrstasjonar gjerast kvart andre år.

Vi har ikkje registrert ulykker som har ført til omkomne eller hardt skadde som følge av svikt ved innretningane.

Dei siste åra er tilstandsgraden på innretningane jamt forbetra. Vi ser nokre teikn på at vi nærmar oss eit nivå som er gunstig over tid, så lenge innsatsen blir halden ved lag. Vi må gjere meir djuptgåande analyser før dette «normalnivået» kan definerast – og desse berekningane bør ein vente med til omlegginga til IALA-standard er avslutta.

Vedlikehaldsetterslepet på fyrbygningar har auka med 7,1 prosent. Den tekniske tilstanden til fyrbygningane er svakt betre enn tidlegare – og utviklinga er derfor positiv, men kostnadsutviklinga på materiell og løn gjer at det vil koste meir å redusere etterslepet.

Talet på anlegg med lys har auka med om lag ni prosent dei siste fem åra, og samtidig har talet på sløkkedøgn i same periode gått ned med om lag 30 prosent. Oppetida for innretningar med lys er innanfor kravet. Dette viser at det langsiktige arbeidet med å standardisere og modernisere objekta, i staden for å vedlikehalde dei, og omlegginga til IALA standard har hatt effekt.

Status i arbeidet med å følge opp Riksrevisjonen si undersøking av myndigheitene sitt arbeid med å tilpasse infrastruktur og busetnad til eit klima i endring

Vi tek omsyn til klimaendringar når vi planlegg nye eller vedlikehald av eksisterande navigasjonsinstallasjonar. Ein modell for korleis ein skal velje standardisert konstruksjon

Tabell 9 Status og måltal for oppetid på Kystverket sine innretningar med lys

	2020	2021	2022
Tal på anlegg	6 675	6 782	6 903
Tal på sløkkingar	647	452	535
Tal på sløkkedøgn	6 909	4 094	4 896
Oppetid	99,7%	99,8%	99,8%

og plassere denne rett i forhold til vøreksponering er under utvikling. Modellen skal også ta omsyn til korleis behovet for vedlikehald kan endre seg for bygningsmassen og andre utfordringar som kan oppstå dersom været i framtida vil gjere det meir krevjande å vedlikehalde dei ulike objekta.

Ved normalt vedlikehald har dei fleste objekta i snitt ei utskiftingstakt på 20–30 år. Tilstanden til kvart objekt blir vurdert i løpet av ei fem-års periode. Ei så regelmessig og hyppig vurdering av tilstand gir oss god informasjon om konsekvensane klimaendringane har for objekta og justeringar kan setjast i verk slik at nye konstruksjonar kan gjerast meir hardføre.

Det pågåande arbeidet med å kartlegge tilstanden til kaier og moloar langs kysten vil også gi nyttig kunnskap som kan brukast i framtidig planlegging av nye anlegg, vedlikehald og utbetringar slik at desse er betre tilpassa klimaendringane.

LOS OG FARLEISBEVIS

Lostenesta bidreg til å trygge ferdseilen på sjøen og å verne om miljøet ved å tilføre mannskapet på fartøya nødvendig kunnskap om farvatnet.

Losordninga omfattar utøving av myndigheit etter hamne- og farvasslova, losing (seglasar med los om bord) og farleisbevisordninga. Farleisbevis gir rett til å føre fartøy i lospliktig område utan los om bord.

Vi kontrollerer bruken av farleisbevis og etterleving av losplikta. I 2022 vart 56 saker om brot på regelverket

behandla, der seks førte til åtvaring og tre til inndraging av farleisbevis. Til skilnad frå tidlegare år er det færre saker som har resultert i åtvaringar, men fleire der vi har informert fartøya om regelverket i området.

Den teknologiske utviklinga mot autonome seglasar tek lenger tid enn kva som låg til grunn då den nye hamne- og farvasslova vart vedtatt, og vi har derfor ikkje tatt i mot søknadar om å gjennomføre slike autonome kystseglasar.

Nivået på lostenesta sin aktivitet er nært knytt til trafikkutviklinga – og lostenesta har sidan 2015 vore dimensjonert for ein aktivitet på om lag 40 000 oppdrag i året. Pandemien førte til ein mellombels nedgang i sjøtrafikken. I det vidare blir resultata for 2022 i hovudsak samanlikna med 2019 – som er det siste ordinære driftsåret.

Aktiviteten i sjøfarten er no stort sett tilbake til normalen etter pandemien, og den lospliktige trafikken var i 2022 1,3 prosent høgare enn i 2019. Trafikkauken har i hovudsak kome frå kategorien passasjerskip, og då særskilt cruise. Talet på laste- og tankskip har gått ned.

Av dei 123 021 lospliktige seglasane i 2022 vart 68 prosent gjennomført med farleisbevis og 31 prosent med los om bord. Tilsvarande fordeling i 2019 var høvesvis 65 og 34 prosent – og det vil seie at trenden der stadig fleire seglasar blir gjennomført med farleisbevis i staden for med los om bord, held fram.

Det tek tre til fem år å utdanne ein los til alle typar oppdrag. I snitt pensjonerer 10 losar seg årleg. Det er laga ein langsiktig

Tabell 10 Nøkkeltal los

	2018	2019	2020	2021	2022
Lospliktige seglasar ¹⁾	118 151	121 502	112 940	118 273	123 021
Tal på losar	282	290	295	279	295
Tal på losingstimar	135 118	141 617	111 954	109 017	139 533
Losoppdrag per los	140	141	120	128	129
Losingstimar per los	479	488	380	391	473
Losingstimar per oppdrag	3,42	3,47	3,17	3,04	3,67
Ventetid i % (> 1 time venting)	1,8%	2,0%	2,0%	2,1%	2,5%
Tal på gyldige farleisbevis	3 496	3 818	3 733	3 900	3 916

1) Tal på seglas med farleisbevis avgrensa til skip med lospliktig storleik

plan for rekruttering og opplæring av nye losar, og i 2022 vart det rekruttert 22 nye aspirantar. Desse vil kunne utføre enkelte oppdrag på eiga hand frå 2023. Talet på losar ved utgangen av året var 295 inkludert losaspirantane. Om ein trekkjer ut talet på aspirantar og tek omsyn til framforhandla vilkår og krav til ekstra fri som følge av alder, er talet på reelle årsverk 266 ved utgangen av året.

Losoppdraga blir stadig meir tidkrevjande og kompliserte, og dette viser seg i ein auke i timar per oppdrag. Talet på losingstimar per oppdrag auka med 5,8 prosent frå 2019 til 2022, og dette skuldast i hovudsak ein auke i talet på losingar av passasjerskip langs kysten (cruise). Typisk for desse oppdraga er at dei varer lengre enn til dømes oppdrag på lasteskip og tankskip. Nedgangen i talet på losoppdrag og auken i talet på losar gjer at talet på losingstimar, talet på

oppdrag per los og talet på losingstimar per los er lågare i 2022 enn i 2019.

Andelen oppdrag med ventetid over éin time var 2,5 prosent i 2022 – noko som er høgare enn tidlegare år. Årsaka er både auken i oppdrag og type oppdrag – og at vi no har betre oversikt over losane si arbeidstid og når dei skal kvile. Cruisesesongen varer lengre enn tidlegare – byrjar før om våren og varer lengre ut på hausten – og fell ofte saman med spesialoppdrag i petroleumsnæringa. Samla sett er lostenesta si kapasitet i sommarhalvåret nær maksimal grense.

Talet på ulykker med lospliktige fartøy er lågt i forhold til talet på seglasar. Det var 22 ulykker i 2022, og talet har i snitt vore 19 per år dei siste fem åra. Dei fleste ulykkene

Tabell 11 Resultatindikatorar for losordninga

		2018	2019	2020	2021	2022
AKTIVITETSINDIKATORAR						
L1:	Tal på losoppdrag	39 542	40 820	35 270	35 823	38 077
L2:	Tal på dispensasjoner	1 174	1 523	1 206	1 155	1 471
L3:	Tal på seglas med farleisbevis	90 067	95 856	94 437	100 791	102 394
L3N:	Tal på lospliktige seglas med farleisbevis ¹⁾	77 435	79 159	76 464	81 295	83 473
	Sum lospliktig trafikk (L1+L2+L3N) ¹⁾	118 151	121 502	112 940	118 273	123 021
KOSTNADSINDIKATORAR (I 1 000 KRONER)						
L4:	Totalkostnad	798 426	890 252	844 052	842 573	975 566
L5:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag	20,192	21,809	23,931	23,520	25,621
INDIKATORAR FOR SERVICEGRAD OG SIKKERHEIT						
L6:	Tal på ulykker ²⁾ med los om bord	7	11	7	6	5
L7:	Tal på ulykker ²⁾ med seglas på farleisbevis	10	11	10	12	17
	• Klasse 1	0	0	0	0	0
	• Klasse 2	9	8	9	10	12
	• Klasse 3	1	3	0	1	4
	• Kadettfarleisbevis	0	0	1	0	1
L8:	Tal på ulykker ²⁾ med skip som har fått dispensasjon	0	0	0	0	0
L9:	Tal på drepne og skadde ved ulykker ³⁾ på lospliktig seglas	7	0	0	0	0
L10:	Tal på oppdrag med ventetid over 1 time	729	796	708	748	964
INDIKATORAR FOR KLIMAMÅL						
L11:	Tal på skip med ESI-rabatt	44	61	74	81	86

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

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

3) Personulykker og skipsulykker



skuldast grunnstøyting som følge av feilnavigering, kontaktskader i samband med innkost til kai og teknisk svikt ved fartøyet. Ingen av ulykkene førte til alvorleg skade på menneske, materiell eller miljø. Hendingane blir følgt opp for å finne årsak og moglege forbetringstiltak.

Totalkostnaden for lostenesta (drifts- og investeringskostnad, inkludert meirverdiavgift) vart 975,6 millionar kroner i 2022 – og har auka i snitt 4,7 prosent per år sidan 2017 (sjå tabell 11). I perioden 2017 til 2022 har kostnadspostane overtid, arbeidsgjevaravgift, pensjonskostnad, innleigd tilbringarteneste og felleskostnadar hatt ein gjennomsnittleg årleg auke høgare enn gjennomsnittleg årleg prisstiging

(sjå tabell 13). Utviklinga i kostnadar var lågast for løn til fast tilsette og reisekostnadar. Den største auken har vore for overtid, innleige av transport (tilbringaroppdrag) og inngåande meirverdiavgift.

Fram til 1. juli 2022 var losane si arbeids- og kviletid regulert i ein eigen særavtale. Frå denne dato gjeld arbeidsmiljølova også for losane. Som følge av at lostenesta er tilgjengeleg 24 timar i døgnet gjennom heile året må tenesta baserast på ei vaktordning som inneber behov for å regulere arbeids- og kviletida på ein annan måte enn det direkte følger av lova. Dette er også ein føresetnad som går fram av lovforarbeida til endringa i arbeidsmiljølova som førte til at losane vart

Tabell 12 Resultatindikatorar for tilbringartenesta

		2018	2019	2020	2021	2022
AKTIVITETSINDIKATORAR						
T1:	Tal på tilbringaroppdrag med losbåt ¹⁾	35 387	37 054	32 117	32 127	33 406
T2:	Tal på tilbringaroppdrag med helikopter ¹⁾	1 095	1 073	1 058	1 030	1 098
KOSTNADSINDIKATORAR (I 1 000 KRONER)						
T3:	Totalkostnad for båttjeneste	227 409	248 224	248 570	245 355	283 083
T4:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag for båttjeneste	6,43	6,70	7,74	7,64	8,47
T5:	Totalkostnad for helikoptertjeneste	98 548	108 394	103 533	89 099	111 394
T6:	Gjennomsnittskostnad per oppdrag for helikoptertjeneste	90,00	101,02	97,86	86,50	101,45
INDIKATORAR FOR SERVICE- OG SIKKERHETSGRAD						
T7:	Tal på tilbringaroppdrag med losbåt som er meir enn 30 min. forseinka	0	4	1	6	0
T8:	Tal på ulykker knytt til tilbringaroppdrag med losbåt	0	-	-	-	-
T9:	Tal på drepne og skadde knytt til tilbringaroppdrag med losbåt	0	-	-	-	-
T10:	Tal på ulykker knytt til tilbringaroppdrag med helikopter	0	-	-	-	-
T11:	Tal drepne og skadde knytt til tilbringaroppdrag med helikopter	0	-	-	-	-

1) Det er ikkje utarbeidd statistikk for private tilbringaroppdrag då alle oppdrag skjer i Kystverket sin regi.

Plattformslep, med losar om bord.
(Foto: Gro Kibsgaard-Petersen/Kystverket)

omfatta av lova. Særavtalen avgrensar årleg alminneleg arbeidstid til 131 vakt døgn. Det fører til at ein ikkje får brukt tilgjengelege ressursar fullt ut og at aktiviteten i høysesongen derfor må løysast med bruk av overtid. Dette er årsaka til at lostenesta har relativt høge kostnader knytt til overtid. I 2022 har det vore brot i særavtaleforhandlingane

mellom Norsk Losforbund og Kystverket. Trass brotet har tenesta blitt levert som normalt.

Både totalkostnaden for båttene og gjennomsnittskostnaden per tilbringaroppdrag er høgare enn i 2019 (sjå tabell 12), og årsaka er prisauke som følge av utviklinga

Tabell 13 Endring i kostnad per kostnadsgruppe for losordninga i perioden 2017–2022

KOSTNADSGRUPPE	2017	2022	ENDRING I PERIODEN	ENDRING I %	ENDRING PER ÅR
Løn til fast tilsette	160 416	178 930	18 514	11,5 %	2,2 %
Tillegg løn	103 971	121 062	17 091	16,4 %	3,1 %
Overtid	35 292	66 928	31 636	89,6 %	13,7 %
Andre lønskostnader inkl. avsetnad til feriepengar m.m.	38 625	40 587	1 962	5,1 %	1,0 %
Arbeidsgjevaravgift	38 734	52 619	13 885	35,8 %	6,3 %
Pensjonkostnad	25 932	36 926	10 994	42,4 %	7,3 %
Sum løn	402 970	497 052	94 082	23,3 %	4,3 %
Transportkostnad (innleigd)	221 735	286 103	64 368	29,0 %	5,2 %
Andre driftskostnader ¹⁾	38 247	58 621	20 374	53,3 %	8,9 %
Reisekostnader	53 785	58 787	5 002	9,3 %	1,8 %
Sum andre driftskostnader	313 767	403 511	89 744	28,6 %	5,2 %
Felleskostnader lostenesta	13 365	16 924	3 559	26,6 %	4,8 %
Sum løns- og driftskostnader	730 102	917 487	187 385	25,7 %	4,7 %
Investeringar ²⁾	15 317	8 024	-7 293	-47,6 %	-12,1 %
Inngående meirverdiavgift	30 974	50 055	19 081	61,6 %	10,1 %
Sum kostnad losordninga	776 393	975 566	199 173	25,7 %	4,7 %
Konsumprisindeksen (KPI)	105,5	122,9		16,5 %	3,1 %
Årslønsvekst	541,0	638,3		18,0 %	3,4 %
Kostnadsindeks innanriks sjøfart, små hurtigbåtar	80,9	118,7		46,7 %	8,0 %

1) Dei store endringane i desse postane skuldast i hovudsak at det er gjort ei endring i rekneskapsføring av datautstyr til losane i perioden – frå investeringar til annan driftskostnad.



i olje- og energiprisane og at talet på tilbringaroppdrag har gått ned. Utviklinga i tal på tilbringaroppdrag følger utviklinga i tal på losoppdrag. Det har også vore ei dreining frå tilbringaroppdrag med låg einingspris til oppdrag med høgare einingspris – det vil seie færre oppdrag i området Skagerrak til fleire langt vestlandskysten, Nordland og Troms og Finnmark.

Helikopteroppdraga utførast i hovudsak til og frå tankfartøy. Historisk har talet på tilbringaroppdrag med helikopter vore meir stabilt enn oppdrag med båt – og desse oppdraga var heller ikkje i like stor grad påverka av pandemien. Equinor sitt produksjonsanlegg på Melkøya starta opp att i juni 2022 og dette er medverkande til at talet på tilbringaroppdrag med helikopter auka med 2,3 prosent samanlikna med 2019. Helikopteroppdraga til og frå Melkøya er høgt prisa, og dette påverkar gjennomsnittskostnaden per oppdrag.

I 2022 har 86 skip fått redusert losberedskapsavgift grunna høg verdi på skipsmiljøindeksen (ESI). Den samla reduksjonen har ein avgiftsverdi på 50,3 millionar kroner. ESI-rabatt skal bidra til å gjere skipsfarten meir miljøvenleg. Skipa som fekk rabatt gjennomførte om lag 3 900 lospliktige seglasar langs kysten i 2022.

Det er i hovudsak tankskip som får rabatt, men i 2022 såg vi ein auke i talet på cruiseskip som også innfridde krava. Det kan sjå ut som om dei nyaste og mest miljøvenlege cruiseskipa har hatt Noreg som destinasjon i 2022.

Losordninga er i hovudsak brukarfinansiert der inntektene skal dekke både drifts- og investeringskostnader. Inntektene kjem frå losberedskapsavgifta, losingsavgifta og farleisbevisavgifta. Den samla inntekta frå avgifter etter periodiseringsprinsippet var 871,4 millionar kroner i 2022.

Sidan 2016 har staten finansiert ordninga med 86 millionar kroner i året for å styrke rammevilkåra for nærskipsfarten. Lostenesta er sårbar for store endringar i aktiviteten, og har derfor i perioden 2020–2022 fått ekstraordinær statsfinansiering på til saman 299,8 millionar kroner knytt til inntektsvikt som følge av redusert aktivitet under pandemien.

Losordninga hadde i 2022 eit netto overskot på 16,7 millionar kroner. Av dette er 120,8 millionar kroner statsfinansiert ved utgangen av året. I tillegg til den ordinære statsstøtta på 86 millionar kroner, hadde tenesta ei ekstraordinær statsstøtte knytt til trafikkutviklinga etter pandemien på 34,8 millionar kroner.

Ved inngangen til 2022 hadde losordninga eit akkumulert underskot på 3,5 millionar kroner. Totalt gir dette eit akkumulert overskot på 13,1 millionar kroner ved utgangen av 2022, som går inn i avgiftsgrunnlaget for komande år.

SJØTRAFIKKSENTRALTENESTA (VTS)

Sjøtrafikksentraltenesta skal redusere risikoen for ulykker ved å organisere trafikken slik at uønska nærsituasjonar ikkje oppstår, gi fartøy navigasjonsassistanse og varsle om farar og andre forhold som kan føre til skipsulykker. Sentralane i Horten, Brevik, Fedje og Kvitsøy er brukarfinansierte – og regulerer trafikken i Vest- og Sør-Noreg.

Sjøtrafikksentralen i Vardø er statsfinansiert, og har eit særleg ansvar for å overvake seglasar med tankskip og anna risikotrafikk som følger seglingsleiene langs kysten. Ei eining ved sentralen analyserer aktivitetane og seglingsmønstra til fartøy for mellom anna å avdekke ureglementert fiske og transport av gods. Eininga er eit samarbeid med Fiskeridirektoratet.

Kinn sjøtrafikksentralteneste, som overvakar og regulerer skipstrafikken i farvatnet mellom Florø og Måløy, har vore operativ sidan 1. juni 2021. Tenesta blir utført

Tabell 14 Aktivitetsutvikling sjøtrafikksentralar

	2020	2021	2022
Tal på seglingsklareringar ¹⁾	393 865	414 129	433 326
Tal på inngrep	6 602	8 028	7 843
Tal på ulykker i VTS-området	3	13	10
Prosentdel inngrep av alle seglas	1,7%	1,9%	1,8%

1) Inneheld tal for Kinn VTS frå 01.06.2021



av sjøtrafikksentralen i Brevik. Vi held no på med ein gjennomgang av drifta for å sjå på om det er behov for å endre sensordekning for å betre både kommunikasjon og radar i dekningsområdet. I følge IALA sine retningslinjer for sjøtrafikksentraltenester skal ei slik vurdering gjerast etter ei tid med drift. Neste steg i utvidinga av tenesta langs vestlandet skjer i farvatnet mellom Ålesund og Kristiansund. Det operative konseptet er under arbeid og fleire sensorar er allereie på plass. Samtidig ser vi på korleis sjøtrafikksentraltenesta må tilpassast slik at den også dekkar dei nye farleiene som vil oppstå som følge av Stad skipstunnel.

Det har ikkje skjedd alvorlege ulykker i dei områda langs kysten som sjøtrafikksentraltenesta overvakar i 2022. Talet på ulykker er lågt i forhold til talet på seglasar. Dei fleste ulykkene skjer ved manøvrering i trengt farvatn eller i hamneområde (kontaktskade med kai). Dei siste åra har prosentdelen inngrep i seglasar i sjøtrafikksentraltenesta sitt område vore stabil. Auken i talet på seglingsklareringar skuldast at trafikken no er tilbake til normalen etter koronapandemien.

Inntektene frå dei brukarfinansierte sentralane etter periodiseringsprinsippet var på 97,1 millionar kroner i 2022 – og dette er ein auke på 9,3 prosent frå 2021 og skuldast auken i trafikk.

I 2022 hadde tenesta eit netto underskot på om lag 8,3 million kroner. Tenesta hadde ei statsfinansiering på til saman 9,3 millionar kroner ved utgangen av året. Av dette gjeld 8,1 millionar kroner ordinær statsfinansiering knytt til omlegging i handtering av pensjonskostnader, medan 1,2 million kroner gjeld den ekstraordinære statsfinansieringa knytt til trafikkutvikling etter pandemien.

Tabell 15 Aktivitetsutvikling maritim sikring

	2020	2021	2022
Tal på godkjente ISPS hamneanlegg	625	630	625
Tal på tilsyn (inkl. verifikasjonar) ¹⁾	120	67	120
Tal på avvik ved tilsyn	102	106	315
Tal på sikringshendingar	33	28	62

1) Det vart ikkje gjennomført verifikasjonar i 2021

Ved inngangen til 2022 hadde tenesta eit akkumulert overskot på 8,3 millionar kroner. Tenesta er i balanse ved inngangen til 2023 med eit marginalt overskot på 8 000 kroner.

MARITIM SIKRING (ISPS)

Vi godkjenner, følger opp, fører tilsyn med og fastset sikringsnivå for norske hamner og hamneanlegg som er godkjent etter ISPS-koden (International Ship and Port Facility Code) og hamnesikringsregelverket. Desse hamnene har løyve til å ta imot skip i internasjonal fart.

Den sikkerheitspolitiske situasjonen har ført til auka merksemd om sikring av hamner og hamneanlegg i Noreg, og det har vore ei vesentleg auke i talet på rapporterte sikringshendingar i 2022. Dei fleste innrapporterte hendingane gjeld observasjonar av dronar, men vi ser også ein auke i talet på hendingar knytt til miljøaktivisme.

Sikringsnivået vart heva til nivå 2 for 20 hamneanlegg hausten 2022. Talet på tilsyn, og avvik avdekt ved tilsyn, er framleis lågare enn før pandemien.

FARTSFORSKRIFTER

Revidert forskrift om statlege fartsgrenser på sjøen vart sett i verk frå juni 2022, og vi har sendt forslag om ytterlegare endringar i forskrifta på høyring i aktuelle kommunar. Forslaget omhandlar både nye fartsgrenser og oppheving av tidlegare gjeldande fartsgrenser. Vi har også rettleia kommunane i deira arbeid med å fastsette fartsforskrifter og har svara på dei høyringane som vi har tatt i mot.

Appen Båtfart, som inneheld oversikt over fartsgrensene på sjøen og som varslar båtførar dersom han køyrer for fort, oppdaterast kontinuerleg når kommunane vedtek nye fartsforskrifter. Ei brukarundersøking viser at appen Båtfart er lite kjent og brukt, og dette vil vi forsøke å gjere noko med før neste sommarsesong.

Arbeidet med å oppdatere eigne fartsskilt er dessverre ikkje ferdig, og vil fortsetje i 2023.

BIDRA TIL Å OPPFYLLE NOREGS KLIMA- OG MILJØMÅL

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingbrev til Kystverket:

Kystverket skal bidra til å følge opp nasjonale mål for klima og miljø innan eigen sektor og gjennom eiga verksemd.

NTP indikatorar:

- Endring i klimagassutslipp frå transportsektoren i CO2-ekvivalentar
- Netto dekar inngrep i naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi

STYRINGSINFORMASJON ¹⁾	RESULTAT 2020	RESULTAT 2021	RESULTAT 2022 ³⁾
Endring i klimagassutslipp frå transportsektoren målt i CO2-ekvivalentar	Auke på 13 000 CO2-ekvivalentar (frå 2019 til 2020) ²⁾	Reduksjon på 42 000 tonn i CO2-ekvivalentar (frå 2020 til 2021)	Klimagassrekneskapet 2022 blir lagt fram av SSB i november 2023
Netto tal på dekar inngrep i naturområde med nasjonal eller vesentleg regional verdi	- (ny)	- (ny)	16,3 dekar ⁴⁾
Utslipp frå skipstrafikk i CO2-ekvivalentar frå norsk økonomisk sone basert på AIS-data	Reduksjon på 453 000 tonn CO2 (4,8%) (frå 2019 til 2020)	Auke på 206 000 tonn CO2 (2,3%) (frå 2020 til 2021)	Auke på 722 000 tonn CO2 (7,9%) (frå 2021 til 2022)
Karbonintensitet frå godstransport på sjø som rapportert i medhald av MRV-forordninga	- (ny)	- (ny)	Containerskip: auke 0,9% Ro-ro cargo: auke 21,1%

1) NTP-indikatorane og styringsinformasjonen er ny og gjeldande frå 2022

2) Resultat for 2020 som gjekk fram av årsmeldinga for 2021 er endra. Årsaka er at SSB har endra sine tal i den årlege revisjonen av utslppsstatistikken.

3) Tal for 2022 ligg enno ikkje føre

4) Jomfruland nasjonalpark: 16,3 dekar utdjuping og tre nye navigasjonsinnretningar. Nærøfjorden landskapsvernområde: fem nye navigasjonsinnretningar

KLIMA

Ifølge Statistisk sentralbyrås klimagassrekneskap var utslippa frå innanriks sjøfart og fiske i 2021 på 3,66 millionar tonn. Dette er ein reduksjon på 42 000 tonn eller 1,1 prosent samanlikna med 2020. Figur 2 viser at utslippa har halde seg meir eller mindre stabile dei siste tjue åra.

Utsleppstala frå Havbase viser ein auke i utslippa frå 2021 til 2022 frå skipsfart og fiske i norsk økonomisk sone. Auken er på 7,9 prosent for CO2, 13,3 prosent for NOx, 22,6 prosent for svevestøv og 17,3 prosent for svovel.

I 2022 er utslippsauken særleg knytt til cruiseskipas retur i norske farvatn etter koronapandemien, og til ein auke i utslippa frå særleg store gasstankskip i transitt gjennom norske havområde. I figur 3 ser vi at dei største utslippa av CO2 også i 2022 kjem frå kategorien «Passasjerskip», medan «Gasstankskip» skyv «Andre aktivitetar» ned på tredje plass. «Andre aktivitetar» omfattar mellom anna mobile riggar, forskningsskip, seismikkfartøy, brønnbåtar, taubåtar og andre spesialfartøy.

Havbase har vore eit nyttig verktøy over fleire år, men det er no behov for oppgradering av løysinga. Etter kvart som

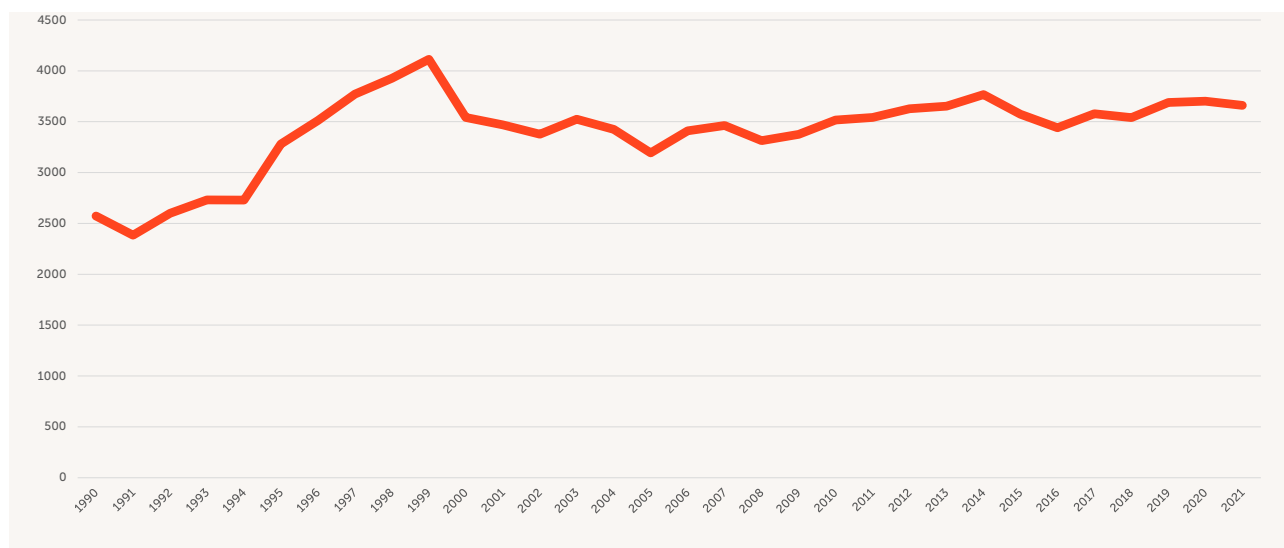
bruksområdet for Havbase har utvida seg er det større utfordringar med presisjonen i utrekningane. Det er venta at desse utfordringane vil auke i takt med den tekniske og operasjonelle utviklinga i flåten og meir bruk av alternative drivstoff. Vi har i 2022 kartlagd ulike utsleppsmodellar og brukarbehov, og vil i 2023 halde fram arbeidet med ein ny modell for utrekning av utslepp frå skip basert på AIS-data.

Vi kartlegg og samlar inn teknisk informasjon om operative infrastrukturanlegg for alternative drivstoff og energikjelder i sjøfarten. Per 2022 er det registrert 223 etablerte og planlagde landstraumanlegg, elleve LNG-bunkringsanlegg og eitt metanolbunkringsanlegg. Tala for ladeanlegg for ferjer og hurtigbåtar er vanskelege å oppdatere, fordi det ofte går ein del tid frå eit låg- eller nullutsleppssamband blir starta opp og til ladeinfrastrukturen faktisk er operativ. Ved slutten av 2022 er det sett i drift om lag 105 ladeanlegg for bilferjer, passasjerferjer, hurtigbåtar og turistbåtar. Data er offentleg tilgjengeleg gjennom ei kartløysning på <https://lavutslipp.kystverket.no/>.

Vi har også starta å samle inn informasjon om ladeanlegg for elektriske fritidsbåtar. Per 2022 er det 19 marinaer og gjestebrygger med hurtig- eller normalladingsanlegg for fritidsbåtar, og fleire anlegg er planlagde for 2023. Det er fleire lokale og regionale initiativ for å byggje ut ladeinfrastruktur for fritidsbåtar, og eitt av desse er det norsk-svenske samarbeidsprosjektet go:LEIF som skal legge til rette for lading, elektrifisering og infrastruktur for fritidsbåtar i området rundt Skagerrak og Kattegat.

EU lanserte i 2021 klimatiltakspakka «Klar for 55» med forslag til omfattande nytt klimaregelverk for sjøfarten og hamnene. Kystverket, Miljødirektoratet og Sjøfartsdirektoratet har dialog om regelverksutforminga i EU og om konsekvensane for Noreg. I 2022 har Kystverket halde om lag 20 presentasjonar om innhaldet i «Klar for 55» og korleis dette vil verke på hamnene og sjøfarten i Noreg.

Figur 2 Klimagassutslepp til luft i innanriks sjøfart og fiske 1990–2021. I 1 000 tonn CO₂-ekvivalentar. Kjelde: SSB



Karbonintensitet frå godstransport på sjø som rapporterast i medhald av MRV-forordninga

Med karbonintensitet forstår vi utslipp av klimagassar i gram, per tonnkm.

Frå og med 2018 har EU innført eit system for overvaking, rapportering og verifisering av klimagassutslepp frå sjøtransport. MRV-forordninga inneber enkelt sagt at reiarlag registrerer og rapporterer drivstoff-forbruk, kapasitetsutnytting og klimagassutslepp på seglasar til, frå og innan EU/EØS området. Rapporteringsplan og resultat blir gjennomgått av sertifiserte verifikatorar som Lloyds, DNV og Verafavia. For å spare dei minste aktørane for arbeidsbyrde, gjeld rapporteringsplikta berre for skip over 5 000 bruttotonn, ut ifrå eit rasjonale om at desse i mindre grad påverkar klimagassutsleppa frå europeisk sjøtransport. Forordninga gir eit datagrunnlag som kan brukast til å følge utviklinga, avdekke behov for tiltak, og truleg bidra i regelverksutforming.

Datagrunnlaget er offentleg tilgjengeleg via EMSA (<https://mrv.emsa.europa.eu/#public/emission-report>), som er EUs organ for sjøsikkerheit og beredskap mot akutt

forureining. Kombinert med opne data frå Kystverkets datavarehusløsning (<https://kystdatahuset.no>) kan drivstoff-forbruk og klimagassutslepp for nærskipsfarten undersøkast på enkeltskipsnivå.

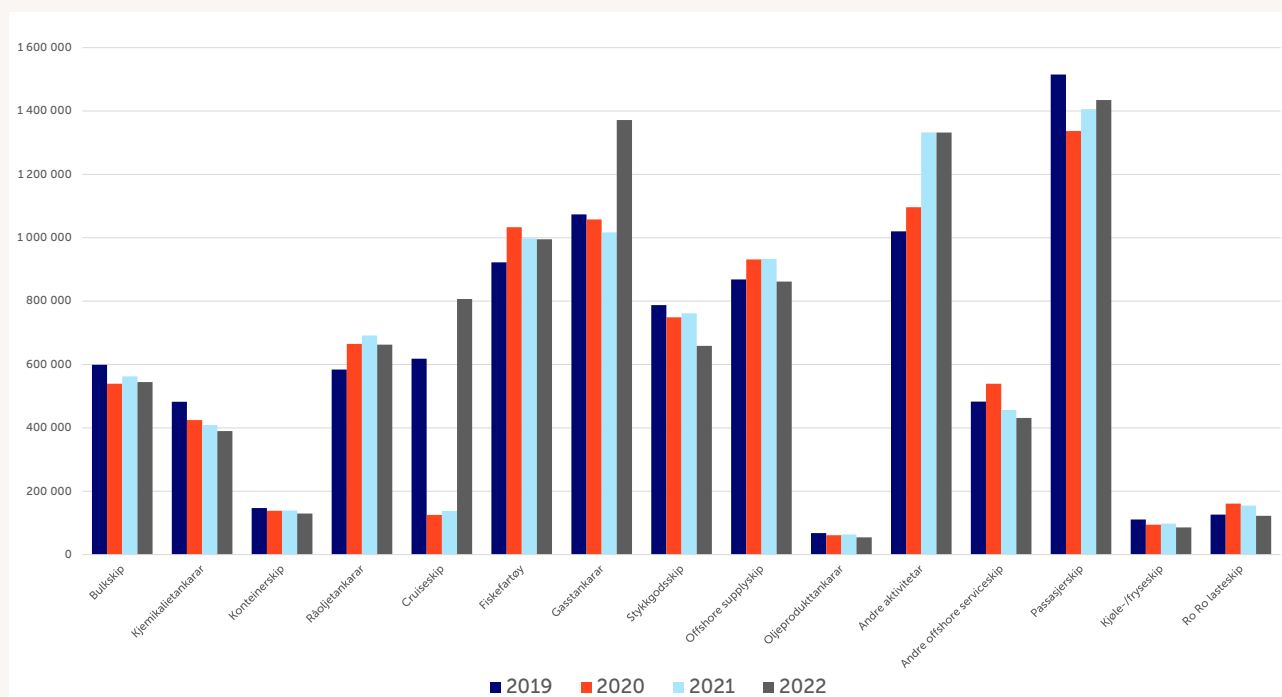
I vår rapportering har vi tatt utgangspunkt i skip som har minst 20 årlege framkomst / avgangsmeldingar til hamner, og laga eit vektta snitt per skipstype basert på desse meldingane. Karbonintensiteten vil avhenge av ei rekke faktorar som rutemønster, fyllingsgrad og skipa si hastighet. Det er med andre ord ikkje unaturleg med årleg variasjon, men den langsiktige trenden bør vere nedgang dersom utsleppa frå sjøtransporten skal gå ned.

Resultata til no indikerer stabilitet i containerskipsegmentet, mens det er noko høgare variasjon i RoRo-segmentet.

KLIMAGASSUTSLEPP I EIGA VERKSEMD

I 2022 byrja arbeidet med å systematisere Kystverket sine utleppstal i ein klimarekneskap, og utsleppa blir derfor inndelt i tre kategoriar, såkalla scope, som følger systematikken i klimarekneskapen Greenhouse Gas Protocol

Figur 3 Klimagassutslepp i norsk økonomisk sone 2019–2022. I tonn CO₂. Kjelde: Kystverket/Havbase



(GHG-protokollen: <https://ghgprotocol.org/>). GHG-protokollen er den mest brukte og anerkjende standarden for rapportering av utsleppskjelder i ein klimarekneskap, og han blir også løfta fram av regjeringa i Meld. St. 6 (2022–2023) *Et grønnere og mer aktivt statlig eierskap – Statens direkte eierskap i selskaper*. Scope 1 omfattar utslepp frå eige utstyr, til dømes frå drivstoff (direkte utslepp), scope 2 omfattar utslepp knytt til produksjon av energi (indirekte utslepp), medan scope 3 omfattar alle andre indirekte utslepp som varer, tenester og flyreiser. Basert på økonomiske rekneskapstal anslår DFØs verktøy klimaspend at 94 prosent av Kystverket sine utslepp høyrer til i scope 3.

Scope 1: Direkte utslepp frå eigen organisasjon

Den aller største delen av scope 1-utsleppa er knytt til våre egne fartøy. I 2022 var utsleppa frå dei sju hovudfartøya (OV Hekkingen, OV Ryvingen, OV Bøkfjord, OV Skomvær, OV Utvær, Lindesnes, MS Ona) på til saman 5 783 tonn CO₂. Dette er ein nedgang frå 2021 på 1,3 prosent eller 74 tonn CO₂. I 2021 vart det rapportert eit for lågt tall då informasjon frå to av fartøya mangla. Drivstofforbruket ligg på eit lågare nivå etter innføringa av hybride hovudfartøy, frå 2,5 millionar liter i 2017 til om lag 2,1 millionar liter kvart av dei påfølgjande åra.

Dei ni mindre fartøya (Lyngøy, Myken, Kya, Ulla, Storholmen, Slåtterøy, Siri, Struten, Glåpen) som i hovudsak blir brukt til vedlikehald hadde til samanlikning eit utslepp på 870 tonn CO₂ i 2022, ein auke på 11,7 prosent eller 92 tonn CO₂ frå førre året.

Vi har også eit fly som blir brukt til overvaking ved akutte utslepp. I 2022 hadde det 270 flytimar som gav eit utslepp på 279 tonn CO₂.

Ved kontoret i Haugesund har ein gasskjel blitt nytta til oppvarming. Denne vart øydelagt i september 2022, men utsleppa fram til då var 26,5 tonn CO₂. I 2020 og 2021 låg utsleppa på om lag 44 tonn CO₂ for heile året. Det er planlagt å erstatte den øydelagde kjelen med ein elektrisk kjel.

I tillegg har Kystverket fleire andre mindre utsleppskjelder som høyrer til under scope 1, til dømes dieselaggregat på fyrstasjonar og egne køyretøy. Det er anslått at bilar nytta i samband med miljøberedskap i 2022 har sloppe ut 95 tonn CO₂. Desse utsleppa vil ein samla meir informasjon om i 2023.

Scope 2: Utslepp knytt til energi- og straumbruk

I 2022 var Kystverkets straumforbruk 8 064 344 kWh. Det er ein nedgang på 308 792 kWh eller 3,7 prosent frå 2021. Forbruket omfattar det aller meste av våre lokasjonar og installasjonar. Unntaka er nokre lokasjonar kor straum er innlemma i leigeavtale og installasjonar som har fastprisavtale. Vi krev opphavgaranti for straumen som blir kjøpt, og utsleppa knytt til straumforbruket er dermed null.

Lostenesta hadde i 2021 22 el-bilar som losane bruker til og frå oppdrag. I 2022 auka talet på el-bilar til 31, og planen er å auke ytterlegare til 44 i løpet av 2023. Utslepp knytt til lading av el-bilane er null så lenge dei ladast med «Kystverkets straum» med opphavgaranti. Bruken av bilane er anslått til å redusere utslepp av CO₂ med om lag 42 tonn.

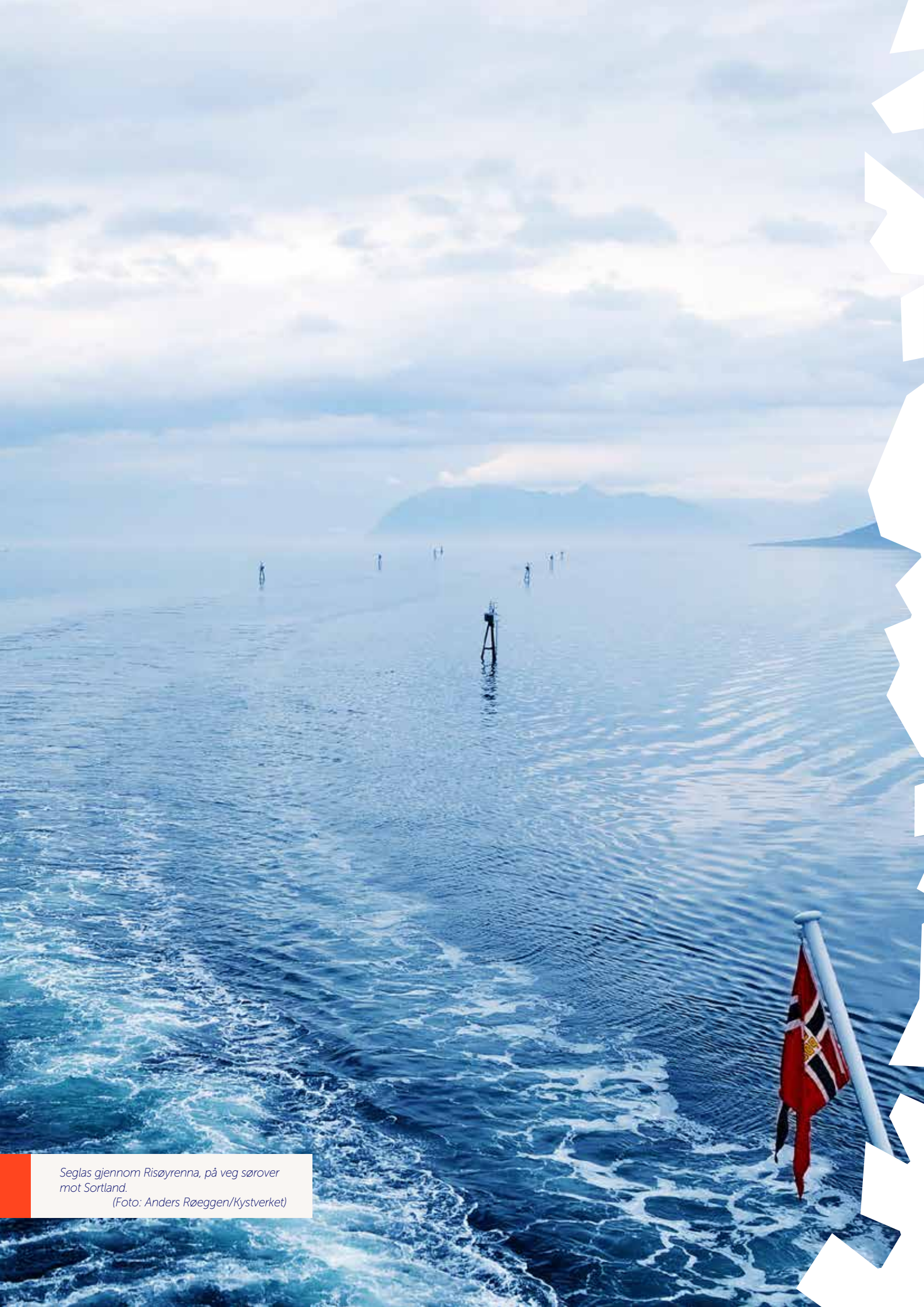
Scope 3: Utslepp knytt til reiser, varer og tenester

Hovuddelen av Kystverkets utslepp sorterer under scope 3. Dette er utslepp vi «påfører» andre ved å kjøpe varene og tenestene deira. Tilbringartenesta i lostenesta er den klart største utsleppskjelda i scope 3. Fartøya leverandøren nytta hadde i 2022 eit forbruk på 2,5 millionar liter drivstoff, medan utsleppa var på 6 619 tonn CO₂. Utsleppa i 2022 var på om lag same nivå som i 2021, sjølv om oppdraga med losbåt auka frå 32 127 i 2021 til 33 406 i 2022. Fornying av båtane og meir optimalisert køyring har bidratt til redusert utslepp, og utsleppa skal vere redusert med 85 prosent samanlikna med 2017. Tilbringaroppdrag med helikopter hadde ei lita auke, frå 1 030 til 1 098 over dei nemnde åra.

I utbyggingsprosjekta vart det i 2022 sloppe ut om lag 3 300 tonn CO₂ frå forbruk av ulike typar diesel, ein auke på 75 prosent frå 2021. Auken er knytt til at det i 2022 vart gjennomført sju prosjekt, mot fem i 2021, og at utslepp får marin diesel ikkje vart rapportert i sistnemnde år.

I 2022 var det to utdjuingsprosjekt som handterte forureina sediment. I førebunde prosjekt innsegling Borg vart det levert 1 950 m³ til avfallsanlegg, og i Hammerfest Ren Hamn ble 12 900 m³ forureina masse sikra i kaideponi. Til saman er det handtert 14 850 m³ forureina masse.

Flyreiser får ofte stor merksemd når det er snakk om klimagassutslepp, sjølv om det kanskje ikkje er den største kjelda til utslepp. Reiseoperatørens oversikt og berekningar viser at dei tilsette i 2022 gjennomførte om lag 15 000 individuelle flygingar, medan talet var rundt halvparten i 2021 grunna koronapandemien. CO₂-utsleppet i 2022 var 966



Seglas gjennom Risøyrenna, på veg sørover
mot Sortland.
(Foto: Anders Røeggen/Kystverket)

tonn, 126 prosent høgare enn året før. Skilnaden i tal på reiser og CO₂-utsleppet i dei to åra kjem av ein høgare del utanlandsreiser i 2022, 16 prosent mot to prosent i 2021.

REDUKSJON AV KLIMAAVTRYKK

I fartøydrifta er det kontinuerleg merksemd om å kutte utslepp gjennom energieffektivisering, val av meir miljøvennleg teknologi og miljøkrav i fartøyfornyninga og -forvaltinga.

I utbyggingsprosjekt står ytre miljø sentralt i dei tidlege fasane og vektleggast så langt det er mogleg i anskaffingane. Det blir stilt krav om bruk av lavkarbonbetong der det er lokalt tilgjengeleg, og det blir stilt krav til type fossilt drivstoff. I 2022 vart det utvikla eit verktøy for føring av klimagassbudsjett og -rekneskap per enkelt utbyggingsprosjekt som vil bli testa og utbetra i dei komande prosjekta. For å betre framdrifta med å redusere utslepp i anskaffingane, ser ein behov for samarbeid med byggherrar utanfor Noreg, då entreprenørmarknad er avgrensa og utsleppsreducerande tiltak er forventa å gi ein betydeleg meirkostnad for entreprenøren.

KLIMATILPASSING

Den fysiske infrastrukturen består mellom anna av fyr, lykter, stakar, lanterner, AIS-basestasjonar, radarar, bygningar og egne kaier. Levetida for infrastrukturen varierer frå åtte–ti år og opp til 100 år, avhengig av type infrastruktur og kor utsett den er for vær og bølger. Ny infrastruktur blir dimensjonert i tråd med gjeldande standardar, og i arbeidet med standardisering av navigasjonsinstallasjonane blir det gjennomført nye berekningar av alle installasjonar som skal nyttast framover. I berekningane blir oppdaterte klimaomsyn tatt med og vedlikehald og fornying tilpassast utvikling i klima.

Kystverket har ikkje kartlagt kor stor del av fiskerihamnane ligg som er dimensjonerte for klimautviklinga som er forventa i åra som kjem. Tiltaka som har vore greidd ut, prosjekterte og gjennomførte dei siste åra har vore dimensjonerte i tråd med Kystverkets molohandbok. Det vil seie at dei skal tole forventa effekt av klimaendringane av typen 200-årsbølger og stormflo.

I samband med nye tilstandsvurderingar av moloar og kaier vil behov for vedlikehald eller oppgradering vurderast opp mot klimaendringane, og i saker som omhandlar nye kaianlegg vert framtidig havnivåstigning tatt med i planarbeidet.

Klimatilpassing blir tatt omsyn til i planlegging av depot og ved testing og innkjøp av nytt oljevernustyr til miljøberedskapen. Mange av depota ligg nære sjøen og kan kome til å bli påverka av til dømes ekstremvær med stormflo og store bølger.

YTRE MILJØ

Forureina vatn og massar frå øvingar, trening og hendingar blir handtert som spesialavfall, og i 2022 vart 25 tonn frå hallen for testing av oljevernustyr i Horten handtert. I 2021 var mengda 13,9 tonn og den vil variere frå år til år etter kor mykje testhallen blir nytta. Ein har så langt ikkje samla inn data om mengde forureina vatn og massar frå hendingar.

Støy

I prosjektet innsegling Kragerø har ein gjort målingar av undervassstøy/trykk generert av bergsprenging med formemming som avbøtande tiltak. Data blir samanlikna med data innsamla i prosjektet innsegling Grenland, som var gjennomført i 2021. Foreløpig konklusjon er at formemming av borehol kan gi ein vesentleg reduksjon av trykk og dermed undervassstøy.

Artsmangfald

I 2022 vart det gjennomført ei etterundersøking i utdjuingsområdet frå prosjektet gjennomsegling Hjertøysundet. Undersøkingane såg på effekten tiltaket har hatt på ruglbotn i området. Omtrent éin m³ med ruglbotn vart flytta til ny stad utanfor tiltakets influensområde. Flytta rugl var i same tilstand som før flytting, noko som tyder på at flyttinga var vellykka.

Miljøriskoen er i endring, og særskilt relatert til at fleire artar av sjøfugl har ei negativ bestandsutvikling, er sårbare, og er raudlista.

AVFALL

Avfall knytt til fartøysaktivitetar, fyr og sjømerke blir levert til godkjente avfallsmottak for korrekt behandling, eller blir kjeldesortert dersom mottaka i hamnene legg til rette for dette. Ein skal i 2023 sjå på korleis avfall kan kartleggjast og rapporterast på ein enkel måte i tråd med komande krav.

Det jobbast kontinuerleg i utbyggingsprosjekta med å avgrense utslepp av plast til sjø, og det stilles krav i anskaffingane om at dette skal minimerast.

BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingbrev til Kystverket:

Kystverket skal ta i vare staten sitt ansvar for beredskap mot akutt forureining for å forhindre og avgrense miljøskade ved akutt forureining, eller fare for akutt forureining. Dette ansvaret omfattar all akutt forureining, medrekna også akutt plastforureining. Kystverket skal sørge for at statens beredskap mot akutt forureining er tilpasse det til ein kvar tid gjeldande risikobiletet, og Kystverkets miljø- og beredskapsanalysar er viktige grunnlag i dette arbeidet. I tråd med NTP 2022–2033 skal beredskapen mot akutt forureining i nordområda styrkast.

STYRINGSINFORMASJON	2020	2021	2022	MÅL
Årleg trening, kurs eller øving av Kystverket sine innsatsstyrkar	78%	84%	81%	80%
Årleg trening av fartøy som inngår i statleg beredskap mot forureining	89%	87%	93%	80%
Beredskapsressursane skal vere operativt tilgjengelege	98%	98%	97%	90%
Operativ tilgjengelegheit på fartøy i statleg slepeberedskap	90%	100%	100%	98%
Alle skipsvrak som utgjør ein høg risiko for miljøskade skal ha overvakingstiltak	100%	100%	100%	100%
Ingen alvorlege miljøskadelege utslipp frå skipsvrak med overvakingstiltak	Ingen	Ingen	Ingen	Ingen

Akutt forureining er forureining av betydning, som finn stad plutselig, og som ikkje er tillaten etter føresegnene i eller i medhald av forureiningslova. Statens beredskap mot akutt forureining skal til ein kvar tid vere tilpassa det gjeldande risikobiletet- og våre miljø- og risikoanalysar er viktige grunnlag i dette arbeidet.

Ei oppdatert beredskapsanalyse (*Dimensjonering av statens beredskap mot akutt forureining. Beredskapanalyse, 2022*) vart lagt fram våren 2022. Analysen tek utgangspunkt i dagens beredskap og ei kartlegging av sannsynet for akutt forureining i norske farvatn og endringane i miljørisikoen langs kysten og i havområda. Med utgangspunkt i resultatane frå dette arbeidet

er det gjort ei vurdering av alle elementa i den statlege beredskapen mot akutt forureining og korleis desse må endrast for at beredskapen skal vere dekkande og tilpassa det gjeldande risikobiletet.

Beredskapsanalysen viser mellom anna at sannsynet for ulykker til sjøs ikkje endrar seg særleg, men at miljørisikoen er i endring. Miljørisikoen er spesielt knytt til at fleire artar av sjøfugl har ei negativ bestandsutvikling, er sårbare og er raudlista. Vidare viser analysen at det er i Aust-Finnmark og i Oslofjorden/indre Skagerrak av det er størst gap mellom dagens og ønska beredskap.

Miljøsårbarheit og miljøtruslar er i stadig endring, og vi må heile tida følge med på utviklinga. Per i dag har vi ein god oversikt over trusselbilete knytt til ulykker i skipstrafikken som kan føre til utslepp og ein tilfredsstillande oversikt over sårbarheita til miljøet (miljörisiko). Det vi treng meir kunnskap om er konsekvensar av det grøne skiftet – og då særleg kva for miljøtruslar nye typar drivstoff og framdriftssystem fører med seg. Mellom anna vil bruken av flytande biodrivstoff i sjøtransporten auke, og det er behov for meir kunnskap om korleis dette vil påverke miljøet og korleis ein skal handtere eventuelle hendingar med akutt forureining.

EU-prosjektet IMAROS (improving response capacities and understanding the environmental impacts of new generation low sulphur marine fuel oil spills), som vart avslutta i 2022, gav mykje ny kunnskap om bruken av nye oljetypar og deira eigenskapar – og det viste seg mellom anna at dei nye lavsvoveloljane kan vere krevjande å handtere på sjø og i strandsona med dagens utstyr for oljevern.

FoU-aktiviteten i den norske oljevernberedskapen er i liten grad koordinert på tvers av aktørane, og dette kan føre til dublering av arbeid, ulik tilnærming til den same miljøtruslane og at ein kanskje ikkje prøver å løyse dei rette utfordringane. I samarbeid med Miljødirektoratet, petroleumsindustrien og andre aktørar har vi synleggjort felles satsingsområde, og vil i den komande femårsperioden samarbeide for å styrke kunnskapsgrunnlaget innan oljevernberedskap. Det er mellom anna behov for å vidareutvikle teknologien og verkøya som kan detektere kor tjukk oljen er og kunne skilje mellom olje og is/issørpe.

Frå 1. januar 2022 fekk Kystverket overført ansvar, oppgåver, ressursar og personell knytt til oljevern frå tidlegare Senter for oljevern og marint miljø (SOMM). Vi fekk også ansvar for å vidareføre arbeidet med å etablere testfasilitetar for oljevern, og har i løpet av året vurdert nedskalerte løysingar og moglegheiter for trinnvis utbygging av test- og treningsfasilitetar på Fiskebøl. Det er også utarbeidd oppdaterte kostnadsanslag og nytteeffektar for dei ulike alternativa på Fiskebøl og i Horten.

Ekspertutvalet som har vurdert den vidare handteringa av vraket U-864 la fram sin rapport i september 2022. Rapporten er på høyring ut januar 2023. Kystverket avventar vidare oppdrag frå departementet i denne saka.

STATLEG BEREDSKAP MOT AKUTT FORUREINING

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

97 prosent av ressursane som inngår i statens beredskap mot akutt forureining (materiell, fartøy og personell) var operative og tilgjengelege i 2022 (mål 90 prosent). Øving av eigne innsatsstyrkar og fartøy som inngår i den statens beredskap er gjennomført som planlagt, og vi har nådd målet om at minst 80 prosent av desse ressursane skal øvast årleg.

Den statlege oljevern- og slepeberedskapen består av våre fartøy, fartøya til Kystvakta og Sysselmesteren på Svalbard, innleigde fartøy som er i fast nasjonal beredskap og mindre fartøy som kallast inn ved behov (kystnær beredskap). Målet er at 80 prosent av fartøya som inngår i den statlege beredskapen mot forureining blir trenar i løpet av året – og resultatet vart 93 prosent.

Kystverket er ansvarleg myndigheit, medan Kystvakta står den operative utføring av den statlege slepeberedskapen. Tenesta var 100 prosent operativ i 2022 (mål 98 prosent).

Miljøovervaking av sjøområda og skipsvrak

Åtte skipsvrak er overvaka i 2022, og fire av desse lekkar noko olje heile tida. Av desse fire er lekkasjane frå krigsvraka Nordvard og Blücher mest alvorleg – både i mengde og fordi dei ligg i område med tett befolkning og mykje trafikk på sjøen. Det er berre lekkasjen frå Nordvard som er av eit slikt omfang at det er sett i verk tiltak. Det er mellom anna lagt ut lenser og gjort undersøkingar av vraket for å finne ut kvar på vraket lekkasjane kjem frå. Ytterlegare tiltak for å stoppe lekkasjen skal gjennomførast i 2023.



*Oljelense som blir brukt under
øvinga Olje på vatn.
(Foto: Kystverket/NOFO)*

HENDINGAR

Vi skal sjå til at ansvarleg forureinar set i verk nødvendige tiltak når hendingar med akutt forureining skjer og fører tilsyn med behandlinga – og kan aksjonere dersom ansvarleg forureinar ikkje gjennomfører nødvendige tiltak.

I 2022 vart 970 uønska hendingar melde til Kystverket, og 589 av desse var med utslepp. Talet på uønska hendingar er om lag på same nivå som tidlegare år. Det var ingen statlege aksjonar i 2022. Det var heller ingen saker som vart melde til Politiet.

Talet på ulykker med akutt forureining i sjøtransporten har gått noko ned dei siste åra. Det er ingen spesiell årsak til dette. Ulykkene er fordelt på mange ulike skipstypar og hendingar.

Det er framleis landbaserte hendingar som dominerer i tal og utsleppsvolum. I samarbeid med Miljødirektoratet gjennomførte vi i 2022 ein felles kampanje med vekt på å få ned talet på akutte forureiningshendingar i landbruket. Det er for tidleg å seie noko om effektane av kampanjen.

Det er ansvarleg forureinar som skal dekke kostnadane som oppstår når staten aksjonerer for å hindre eller avgrense verknader av hendelsane. Staten har dei siste åra vore involvert i fleire rettsprossar som følge av refusjonskrav der den ansvarlege og staten har vore ueinige om kravet. Dei fleste av desse er no avslutta, dommane er rettskraftige og sakene er gjort opp.

Tabell 16 Hendingar

	2020	2021	2022
Tal på hendingar meldt til Kystverket	924	927	968
Tal på hendingar med utslepp ¹⁾	624	600	592
• Hendingar knytt til skip ²⁾	99	112	82
• Landbaserte hendingar ³⁾	378	344	352
• Ikkje identifiserte oljeflak frå ukjente kjelder ⁴⁾	85	87	65
• Hendingar knytt til offshoreaktivitet	59	52	69
Tal på statlege aksjonar	1	1	0

1) Det er eit lite avvik mellom tal på hendingar med utslepp fordelt på type hending og totalt tal på hendingar. Årsaka er at ein eller fleire av hendingane er registrert med fleire typar hending.

2) Gjeld alle utslepp frå fritidsbåtar til større fartøy.

3) Gjeld alt frå trafikkulykker til hendingar i industrien.

4) Gjeld olje på hav, sjø og elvar.

Melinda – fartøy i drift utanfor Andøya

Bulkfartøyet Melinda kom i drift utanfor Andøya i januar. Eit godt samarbeid mellom fleire einingar i Kystverket (sjøtrafikksentral, beredskapsvaktlag og lostenesta), Kystvakta og Hovedredningssentralen (HRS) hindra at fartøyet gjekk på grunn. Ei viktig erfaring frå hendinga er at BarentsWatch-tenesta Sporing og samhandling fungerte godt som samhandlingsverktøy mellom dei involverte aktørane. Hendinga viste også at dei forebyggjande tiltaka – trafikkseparasjonssystem, overvakingssystem og slepeberedskap – fungerer og gir oss betre responstid.

MS Virgo – grunnstøyting på Svalbard

Fartøyet MS Virgo var på ekspedisjonsreise med 13 passasjerar og eit mannskap på sju om bord då det gjekk på grunn ved Fugleholmgattet i Fuglefjorden, nordvest på Spitsbergen i juni. Skadar på drivstofftanken førte til utslepp av om lag 2,5 m³ diesel i eit miljøsårbart område. God samhandling mellom Sysselmeisteren på Svalbard, Kystverket og Kystvakta førte til at hendinga vart effektivt handtert – og undersøkingar i ettertid har vist at miljøet ikkje vart påført vesentlege skadar. Hendinga viser at samtening og øving for aktørane som har ei beredskapsrolle på Svalbard er viktig og har effekt.

Alpine Penelope – overbunkring i Gøteborg

I april fekk Kystverket ei «pollution warning»-melding (POLWARN) om overbunkring frå fartøyet Alpine Penelope i Gøteborg, noko som førte til utslepp av 500 liter lavsvovelolje og om lag 600 liter oljeemulsjon til sjø. I ettertid vart det registrert oljeklumpar av lavsvoveloljar i strandsona både i Sverige og Noreg, og oppryddinga ga kunnskap om ulike metodar for fjerning av desse oljane som var nyttig både for Kystverket og EU prosjektet IMAROS.

Hendinga viser at internasjonal varsling fungerte etter hensikta og det var god dialog mellom forureiningsmyndigheiter både i Noreg og Sverige.

EFFEKTIV BRUK AV NY TEKNOLOGI

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingbrev til Kystverket:

Offentleg sektor må ta opp i seg utviklinga av ny teknologi for å vere berekraftig og effektiv. Digitalisering må vere kjernekompetanse i det offentlege, og må skje i partnerskap med privat sektor for å bidra til å bygge nye vekstnæringar. Regjeringa ser store moglegheiter i digitalisering og ny teknologi, som kan skape eit betydeleg tryggare, meir effektivt og meir miljøvenleg transportsystem.

Kystverket er ein framtidsretta etat som har innovasjon og utvikling på agendaen. Felles for forskings-, utviklings- og innovasjonsprosjekta (FoUI) er at dei skal bidra til gjere norske kyst- og havområde til verdas sikraste og reinaste.

Deling av data bidreg til innovasjon, næringsutvikling og openheit i samfunnet – og det å produsere og gjere data tilgjengelege for andre offentlege verksemder og privat sektor er ein viktig del av FoUI-arbeidet vårt. Vi har fleire tenester som bidreg til dette – til dømes SafeSeaNet Norway, Kystdatahuset, BarentsWatch, ulike karttenester og appen Båtfart.

I samband med omorganiseringa av etaten i 2020 vart det etablert ei eiga eining som skal samordne innovasjons- og digitaliseringsarbeidet slik at ein oppnår effektivisering, kan hente ut stordriftsfordelar og sjå tenesteutviklinga i samanheng i heile organisasjonen.

Ei oversikt over pågåande og avslutta FoUI-prosjekt i 2022 finn de her: <https://www.kystverket.no/nyheter/kystverket-blir-mer-digitalisert/>

hamner i Noreg til maritime styresmakter og til hamnene sjølv. Meldingane inneheld mellom anna informasjon om transport av farleg og forureinande last, landing av avfall og om varer og personar som kjem til Noreg.

Utbygginga av AIS-basestasjonar på Svalbard er fullført. Dei fire siste stasjonane vart plassert på nordsida av Spitsbergen, på Sørkapp, Hopen og sør på Bjørnøya – og det er no totalt 20 slike stasjonar på øygruppa. I løpet av sommaren 2023 skal vi sjekke om dekninga er god nok. 12 av basestasjonane baserer seg på vind, solceller og batteri – medan dei åtte andre brukar tilgjengeleg infrastruktur.

Kystverket sin første AIS-satellitt, AISat-1, som vart skoten opp i 2010, gjekk ut av drift i juli 2022 då batteria ikkje lenger klarte å levere nok straum til å drifte systema på satellitten. Det er no fire AIS-satellittar i drift – og desse har varierende alder. For å kunne oppretthalde overvakingsevna tilsvarande dagens nivå vil nye satellittar bli satt i drift i 2023 og 2024.

NAVIGASJONS- OG MELDETENESTER

Vi driflar fleire melde- og informasjonssystem for sjøfarande, og desse lar oss overvake all skipstrafikk langs kysten og i havområda. Overvakinga skjer på vegne av norske styresmakter og hamner, som treng informasjon om skipa sin seglas og posisjonar. Vi formidlar også meldingar frå skip som skal anløpe

Tabell 17 Oppetid navigasjons- og meldetenester

	2020	2021	2022	KRAV
Oppetid DGPS	91,4%	68,5%	74,9%	99,8% (siste to år)
Oppetid AIS-basestasjonar	99,8%	99,9%	99,9%	99,5%
Tilgjengelighet for EMSA LRIT webside	99,8%	99,9%	99,9%	99,0%
Oppetid SafeSeaNet Norway	99,9%	99,9%	99,9%	99,0%



*Losane øvar med VR-utstyr. Prosjektleiar Odd Sveinung Hareide, losoldermann Henry Djupvik og losdirektør Erik Blom følger med når statslos Ove Lobekk er på virtuelt losoppdrag.
(Foto: Anne Grethe Nilsen/Kystverket)*

Oppetida til navigasjons- og meldetenestene er god, bortsett frå DGPS-tenesta som har ei oppetid som er vesentleg under kravet i IALA sine retningslinjer. Årsaka er at to referansestasjonar har vore ute av drift. Vi har gjort ei kost/nytte vurdering av tenesta og utarbeidd ei anbefaling om korleis tenesta eventuelt bør driftast i framtida. Denne utgreinga er sendt departementet for endeleg avgjerd.

Vi held på med om lag 20 prosjekt innan maritim ITS (intelligente transportsystem) som i stor grad går ut på å prøve ut ny teknologi og nye tenester i samarbeid med eksterne leverandørar og samarbeidspartnarar. Prosjekta har som mål å betre framkome og sikkerheita for trafikken langs kysten. Fleire av prosjekta er krevjande både å utvikle og koordinere – og er derfor forseinka.

Vi har tatt del i relevante EU-fora for å sikre at norske interesser blir tekne i vare ved integrasjonen av SafeSeaNet Norway med europeisk maritimt Single Window. EU si arbeidsgruppe, som skal innføre det nye europeiske single-window systemet (EMSWe), har mellom anna fatta vedtak om kva databasane skal innehalde.

BARENTSWATCH

BarentsWatch-programmet skal samle, utvikle og dele informasjon om norske kyst- og havområde. Myndigheiter, næringsliv og enkeltpersonar får enkel tilgang til samanstilte, relevante, oppdaterte og pålitelege data. Ein slik måte å setje saman data på gir stordriftsfordelar og synergieffektar hos mange etatar.

Kystverket leiar dagleg drift, medan prioritering av prosjekt og utvikling av tenester skjer i samarbeid med ti departement og ei rekke forvaltingsetatar og forskingsinstitutt.

BarentsWatch består av ein open og ein lukka del. Opne tenester finnst i portalen www.barentswatch.no. Den lukka delen er eit skjerna overvakingssystem som bidreg til effektiv operativ innsats – og fleire etatar er avhengig av desse tenestene for å kunne dele informasjon og skape situasjonsforståing.

Bruken av tenestene er aukande, og i løpet av 2022 er tenestene vidareutvikla og dei fleste har fått ny funksjonalitet. Sidan det har blitt fleire og meir omfattande tenester og fleire brukarar og etatar som er kritisk avhengig av BarentsWatch sine tenester, så aukar krava og kostnadane knytt til robustheit og sikker drift. Ei prioritert oppgåve det siste året har derfor vore å gjere tenestene, både i den lukka og den opne delen, meir hardføre og å sørge for sikker drift.

I den opne delen er mellom anna tenesta AIS online erstatta med tenesta NAIS – som gjer det mogeleg å følge sjøtrafikken i norske farvatn i sanntid. Tenesta ArcticInfo, som varslar bølger og straum, er vidareutvikla – og arbeidet med å lage ein versjon for fritidsfartøy har starta opp.

For dei lukka tenestene har ein prioritert sikkerheit, og det er mellom anna utvikla tekniske løysingar for etatsnodar. Første pilotversjon skal testast i 2023. I samarbeid med Hovedredningssentralen, politiet og andre relevante aktørar er det utvikla ei ny modul for aksjonsstøtte i tenesta Felles ressursregister. Modulen blir klar for testing og operativ bruk i løpet av 2023.

MEIR FOR PENGANE

Utdrag frå Nærings- og fiskeridepartementets tildelingbrev til Kystverket:

Det forventast mindre handlingsrom i norsk økonomi framover, og det er nødvendig at Kystverket gjennomfører sine prosjekt og verksemda elles slik at det kan hentast ut mest mogleg gevinst frå ressursane som brukast. I 2022 må Kystverket vidare hente ut gevinstane frå omorganiseringa som er identifisert i gevinstrealiseringsplanen og vise korleis realiserte gevinstar bidreg til meir effektiv oppgåvegjennomføring eller auka nytte for brukarar og samfunn.

NTP indikatorar:

- Netto nytte i porteføljen
- Endring i investeringskostnad sidan Nasjonal transportplan 2018–2029

Samfunnet sine behov er i endring, og vi må omstille våre ressursar og kunnskap for å kunne løyse nye utfordringar. Fellestrekk for våre hovudprioriteringar er omstilling framfor opp- og nedskalering. Utgiftene er i hovudsak faste, og ein stor del av desse er knytt til operative ressursar. Det gjer at aktiviteten i mindre grad kan skalerast ned for å starte ny aktivitet, men at vi i staden må omstille dei ressursane vi allereie har for å dekke nye samfunns- og brukarbehov.

PORTEFØLJEN AV STØRRE INVESTERINGSTILTAK

Porteføljen av større investeringstiltak, slik den går fram av tabell 12.2 i NTP 2022–2033, er lagt til grunn for arbeidet i 2022. Gjennomføringa av mindre tiltak i farvatnet, som ikkje er ein del av Kystverket si portefølje i NTP, blir sett i samanheng med gjennomføringa av dei andre tiltaka der det er hensiktsmessig.

NTP-indikatorane netto nytte i porteføljen og endring i investeringskostnad sidan Nasjonal transportplan 2018–2029 er gjort greie for i brev til departementet av 5. mai 2022 om porteføljeprioriteringa og i rapport etter første tertial 2022.

Pandemi, auka energiprisar og krigen i Ukraina har ført til vesentleg prisauke på enkelte typar materiell og produkt – noko som igjen har ført til auka kostnader i utbyggingsporteføljen. For fleire av prosjekta er det ikkje mogeleg å samanlikne data mellom periodar fordi prosjekta er endra over tid.

GEVINSTREALISERING ETTER OMORGANISERINGA

På oppdrag frå Samferdselsdepartementet arbeidde Kystverket i 2019 og 2020 med å finne effektiviseringstiltak og kostnadsreduksjonar som kunne setjast i verk for å nå mål om fornying og omstilling.

I oppdatert og gjeldande gevinstrealiseringsplan for ny organisering av Kystverket datert 02.07.2020 var det lagt opp til at det ved utgangen av 2022 framleis ville vere ein omstillingskostnad på om lag 10 millionar kroner, men at effektiviseringstiltak til ein verdi på om lag 49 millionar kroner skulle ha vore realisert og frigjort til ny aktivitet eller andre prioriterte oppgåver. Desse effektiviseringstiltaka var fordelt på reduksjon i tal på tilsette tilsvarande 36 millionar

kroner, reduksjon i husleiekostnad med tre millionar kroner og ulike omprioriteringar og ikkje identifiserte tiltak på om lag ti millionar kroner.

Før ny organisering og plan for gevinstrealisering vart sett i verk 01.01.2021 hadde organisasjonen allereie starta arbeidet med å møte krava om reduksjon i tal på tilsette. Det var tilsetjingsstopp og strenge krav ved restilsetting i ledige stillingar. Planane elles var prega av at ein i førebuinga av innspel til NTP 2022–2033 venta å få ei låg investeringsramme avgrensa til farleistiltak.

Kystverket har i ettertid fått styrka investeringsporteføljen og fått nye oppgåver mellom anna knytt til prosjekt Stad skipstunnel. Regjeringa har også gitt etaten ei sentral rolle i tilbakeføringa av fiskerihamnene frå fylkeskommunane til staten og i å planlegge for nye fiskerihamnetiltak for statleg gjennomføring. For å møte desse forventningane har Kystverket omstilt verksemda, bemanna opp og styrka eigen kapasitet innan samfunnsøkonomisk analyse utan å få tilført særskilte midlar.

Ressursar som er frigjort gjennom omstillingsarbeid er brukt til styrking av utbyggingsverksemda, planleggingskapasitetar og ei særskilt satsting på digitalisering i etaten. Den sikkerheitspolitiske situasjonen og skjerpinga av det digitale trusselbiletet har også gjort det nødvendig å styrke system og digitale forsvarsverk – samtidig som vi utviklar etaten sitt digitale avtrykk i møte med informasjonssamfunnet og brukarane sine forventningar.

Dei siste åra er det også arbeidd med å endre verksemdstyringa og å innføre struktur og rutinar for å betre systematisk arbeid på overordna nivå der det blir lagt vekt på kontinuerleg læring, fornying av kunnskapsgrunnlag og langtidsplanlegging. Vi meiner at desse grepa har gjort organisasjonen i betre stand til å drive intern styring og til å førebu innspel til dei ulike milepælane i departementet sitt årshjul.

Endringane i føresetnadane som låg til grunn for gevinstrealiseringsplanen og den betydelege kostnadsveksten på løn og andre innsatsfaktorar, gjer at vi må jobbe meir systematisk for å talfeste effektiviseringstiltaka og effektane dette har hatt for våre tenester og samfunnsoppgåver.

Kapittel 4

STYRING OG KONTROLL I VERKSEMDA

I verksemdsstyringa bruker vi mål- og resultatstyring og kvalitetsstyring. Forholdet mellom desse prinsippa er klargjort og definert i overordna styringsdokument.

STYRING AV VERKSEMDA

Reglement for økonomistyring i staten set krav til Kystverkets styring og kontroll. *Hovedinstruks for styringen av Kystverket* vart fastsett av Nærings- og fiskeridirektoratet 5. januar 2022. I instruksen er det sett krav til den interne styringa. I dei årlege tildelingsbreva frå Nærings- og fiskeridepartementet er det også gitt føringar for styring og kontroll.

Frå 1. januar 2021 er Kystverket organisert etter funksjon med fire verksemdsområde der oppgåvene som er nært knytt saman eller som inngår i same teneste- eller produksjonsprosess, er samla. I den nye organiseringa er det tydelegare ansvarsfordeling, klarare og kortare styringslinjer og meir robuste fagmiljø.

Styringshjulet, sjå figur 4, ligg til grunn for verksemdsstyringa i den nye organisasjonen. Tre årlege styringsmøte i kystdirektøren si leiargruppe, knytt til kvart av elementa i hjulet, sikrar at hjulet går rundt. Tema for årets første møte er læring frå i fjor – kva har vi lært og kva må vi følge opp og forbetre? I styringsmøte to er fokuset ny kunnskap – kva seier utviklinga, kva utfordringar møter vi og korleis skal vi innrette oss/planlegge for å møte utviklinga? I det tredje møtet blir innsatsen i eit kort- og lengre tidsperspektiv prioritert og langtidspanen (verksemdplan) blir oppdatert. Risikostyring og internkontroll er integrert i verksemdsstyringa.

Prosessane i styringshjulet blir gjennomført både for organisasjonen totalt sett og i kvar enkelt organisasjonseining.

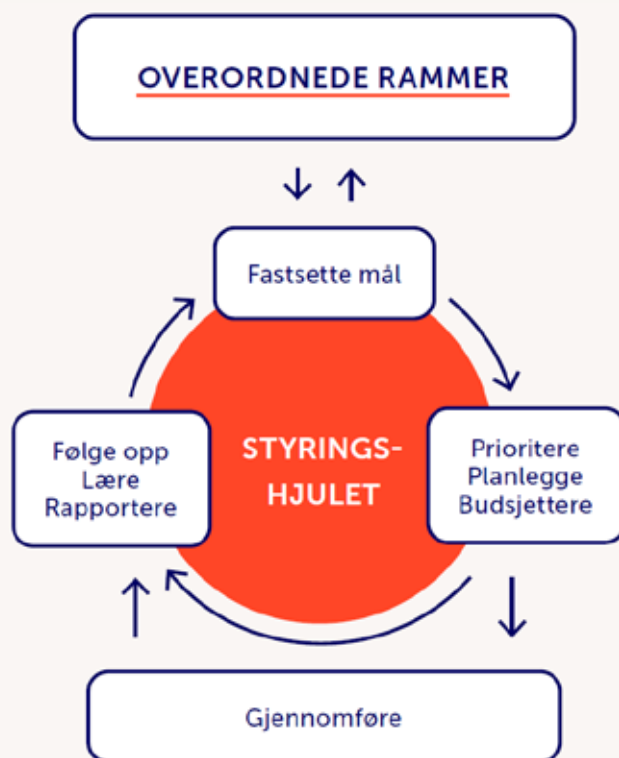
Vi har utarbeidd ein målstruktur som består av strategiske mål og mål for produkt og tenester med tilhøyrande styringsparameter. Desse måla er ei operasjonalisering av dei overordna måla i tildelingsbrevet. Dei strategiske måla er forankra i det øvste interne plandokumentet, som er Kystverkets verksemdstrategi 2021–2025.

Av verksemdsplanen kjem det fram korleis vi skal prioritere innsatsen for å nå måla – og den inneheld mål, prioriteringar og budsjetttrammer både for komande år og for komande femårsperiode. Planen rullerast årleg og drøftast med arbeidstakarorganisasjonane på verksemdsnivå.

Med utgangspunkt i verksemdplanen blir det utarbeidd resultatavtalar mellom kystdirektøren og direktørar for verksemdsområde og stabar. Dette er den årlege delegering av mål, krav, fullmakter og budsjett, og blir følgt opp i individuelle møter mellom kystdirektøren og den einskilde direktør.

2022 var andre året med nytt system for verksemdsstyring. Erfaringane så langt er at systemet verkar, men at endring krev modning og tek tid. Eit arbeid med å vidareutvikle mål og styringsparameter tok til i 2022, men det vil framleis ta noko tid før vi har desse på plass.

Figur 4 Styringshjulet – elementa i verksemdsstyringa og samspelet mellom dei



INTERNKONTROLL

Etter ei samla vurdering av evna til å oppretthalde internrevisjonsarbeidet i tråd med rundskriv R-117 Internrevisjon i statlige virksomheter vedtok kystdirektøren å avvikle eininga Internrevisjon frå 1. januar 2022. Funksjonen er erstatta av ein kombinasjon av styrka eigen internkontroll og kjøp av eksterne internrevisjonstenester ved behov.

Det er ikkje mottatt saker i varslingskanalen som er vurdert å vere kritikkverdige.

Internkontrollen skal sikre at vi når måla som er satt for verksemda, at vi etterlever regelverk og interne styringsdokument og at ressursane blir brukt effektiv. Utvalde tema frå internkontrollen blir årleg behandla i leiinga sin gjennomgang, og læringspunkt og erfaringar går inn i det vidare arbeidet med å forbetre styringssystemet.

Eit nytt forbettrings- og avvikssystem er tatt i bruk som ein del av kvalitetssystemet, og dette legg til rette for kontinuerleg forbetring av prosessar og læring på tvers av einingar. Internkontrollen skal utviklast vidare og då med vekt på å dokumentere at regelverket og styringsdokumenta blir etterlevd.

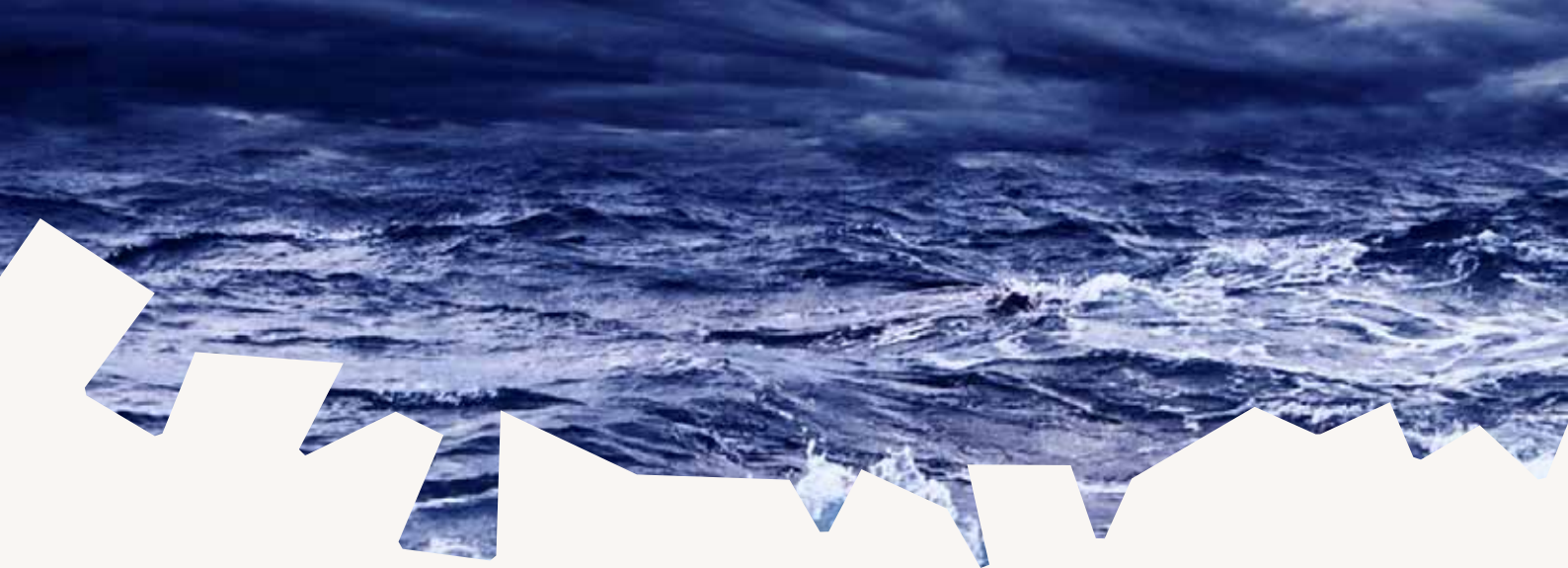
Vi har rutinar for månadleg oppfølging av økonomisk status og prognose. Oppfølginga er risiko- og tiltaksorientert. Auka

fokus på økonomisk oppfølging har mellom anna bidratt til ein redusert mindreutgift. Det interne økonomireglementet er retta mot å motverke og avdekke økonomisk misleghald.

For å motverke arbeidslivskriminalitet har vi tydelege krav om løns- og arbeidsvilkår i kontraktane våre, og gjer kontroll av desse ut i frå ei risikovurdering. Ingen av kontrollane vi gjorde i 2022 avdekte vesentlege funn eller avvik.

Lostenesta har sidan 2019 vore sertifisert etter standardane ISO9001 og ISPO (International Standard for Maritime Pilot Organizations). Ved å følge desse standardane kan vi dokumentere for brukarane at vi har fokus på kvalitet og vi kan samanlikne oss med andre tilbydarar av lostenester internasjonalt. Lostenesta vart revidert i medhald av desse standardane i 2022, og dei avvikane som vart avdekt er retta opp.

Det er sett i verk ei evaluering av omorganisering av Kystverket. Formålet med evalueringa er å undersøke om måla med omorganiseringa er nådd og å avdekke eventuelle behov for organisatoriske justeringar og rolle- og ansvarsavklaringar. Ekstern rådgjevar leiar arbeidet, og rapport skal vere klar innan 1. mai 2023.



OPPFØLGING AV REVISJONAR

Den nye organiseringa har forbetra fleire av svakheitene som er påpeika i Riksrevisjonen sin rapport om Samferdselsdepartementet si etats- og verksemdstyring av Kystverket frå 2018. Det same gjer nytt system for verksemdstyring og verksemdsstrategien. Samla sett meiner Riksrevisjonen at forbetringane er positive, og har i Dokument 1 (2022–2023) meldt at saken er avslutta.

For status i arbeidet med å følge opp Riksrevisjonen si undersøking av myndigheitene sitt arbeid med å tilpasse infrastruktur og busetnad til eit klima i endring, sjå omtale i kapittel 3, navigasjonsinnretningar.

Riksrevisjonen si fråsegn om Kystverket sitt rekneskap for 2021 var med atterhald då rekneskapen delvis aweik frå SRS 17 Anleggsmiddel når det gjeld balanseføring av infrastruktur-eigedelar. Kystverket balansefører ikkje alle eigedelar som fell innanfor denne definisjonen, mellom anna fordi det tidlegare hadde vore gitt eit unntak frå regelverket. I 2021 vart det gjort ei vurdering av om dei ulike infrastruktur-eigedelane bør balanseførast eller ikkje, og det vart sendt ei tilråding til overordna departement for vidare oppfølging.

På vegner av Kystverket har Nærings- og fiskeridepartementet søkt DFØ, som regelverksforvaltar, om unntak frå regelverket. DFØ har i brev 12.04.2023 innvilga unntak for rekneskapsåra 2022–2024.

RISIKOVURDERINGAR

Globalt er samfunnsutviklinga og dei økonomiske utsiktene prega av stor usikkerheit. Pandemi, krig, ekstremvêrhendingar og høg prisvekst påverkar handels- og transportmønster. Den endra sikkerheitspolitiske situasjonen vil prege Europa og verda i lang tid framover.

Kystverket forventar vesentleg kostnadsauke på dei fleste områda – og då særskilt knytt til innsatsfaktorar som drivstoff, sprengstoff og stål. I tillegg kjem generell kostnadsauke på løn, andre varer og tenester og entreprenørar sitt risikopåslag for å handtere den usikre marknadssituasjonen.

Det har vore ein stram arbeidsmarknad i 2022, men vi har klart å rekruttere kvalifiserte tilsette til dei fleste av dei utlyste stillingane. I likskap med andre verksemdar har det vore spesielt utfordrande å rekruttere og behalde kompetanse innan IKT og nokre ingeniørfag. Over tid kan dette få konsekvensar for vår drift og måloppnåing.

Som følge av brot i særavtaleforhandlingane med losane, tok Kystverket i mot stemning frå Norsk Losforbund til arbeidsretten. Søksmålet vart behandla i arbeidsretten i oktober, og resultatet vart at begge parter både vann og tapte saka. Saka skal no drøftast vidare, og partane skal møtast til frivillig mekling hos Riksmeklar i 2023. Endeleg avgjerd kan innebære økonomisk- og driftsmessig risiko.



For usikkerheit om kostnad og framdrift i tiltaket Stad skipstunnel blir det vist til eigen dialog med departementet, sist i brev frå Kystverket 15. og 24. februar 2023 om oppdatert kostnadsestimat, usikkerheitsanalyse og samfunnsøkonomisk analyse.

Desse risikoelementa vil også ha betydning for åra som kjem, og er tatt høgde for i planane våre.

SAMFUNNSSIKKERHEIT

Arbeidet med samfunnssikkerheit er integrert i verksemda vår, og tek utgangspunkt i *Strategi for samfunnssikkerheit i samferdselssektoren* frå 2020. Dei overordna måla i strategien er å oppretthalde eit høgt transportsikkerheitsnivå, oppretthalde framkome og funksjonalitet i transportsystema og oppretthalde ein robust sivil transportberedskap. For å nå desse måla er det vedtatt fire prioriterte område; sikring av kritisk infrastruktur og kritiske samfunnsfunksjonar, digital sikkerheit, støtte til Forsvaret og klimatilpassing. Vår eigen strategi for samfunnssikkerheit frå 2016 er no revidert og er på intern høyring før fastsetjing.

Kystverket har, som resten av totalforsvaret, vore tett på den nasjonale oppfølginga av krigen i Ukraina. Vi vart tidleg kalla inn på samverkearenaene, og opplever at samarbeidet mellom etatane om handtering av situasjonen har fungert godt. I samband med iverksetjing av sanksjonsregimet mot Russland har vi overvaka den sivile trafikken, gitt innspel

til departementet og vore kontaktpunkt for næringa ved spørsmål om hamneforbodet for fartøy med russisk flagg. Etter hendinga med gassrørleidningane i Austersjøen heva vi det maritime sikringsnivået for 20 hamner og hamneterminalar som er tilknytt olje- og gassnæringa, og er i dialog med desse anlegga om situasjonen og sikringstiltak framover. Vi har elles tatt del i prosessane knytt til vidareutvikling av totalforsvaret, og har mellom anna førebudd operasjonalisering av Krigsnavigasjonstenesta.

Som følge av den sikkerheitspolitiske situasjonen i Europa har vi gjort vesentlege tiltak for å styrke robustheita i IKT-systema våre og evna til å respondere ved hendingar. Det blir gjort regelfaste risikovurderingar og gjennomgangar av sikkerheita, og hendingar og avvik blir evaluert og følgt opp. Vi samarbeider med Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) om IKT-sikkerheit, og har også eit tett samarbeid med Norma Cyber. Kystverket vart i 2022 utpekt av Nærings- og fiskeridepartementet som Sektor Responsmiljø (SRM) for maritim sektor.

Klimatilpassing er eit anna prioritert område i arbeidet med samfunnssikkerheit. Når vi planlegg nye eller vedlikehald av navigasjonsinstallasjonar og i planmedverknadsarbeidet tek vi alltid omsyn til ekstremvær og auka framtidig havnivå. Vi tek også del i direktoratsgruppa for klimatilpassing.

FELLESFØRINGAR

BRUK AV KONSULENTAR

Sjå kapittel 3, omtale av nøkkeltal og ressursbruk.

LÆRLINGAR

Lærlingordninga er godt innarbeidd i Kystverket, og vi bidreg til å utdanne fagarbeidarar til næringslivet og til det offentlege. Årleg har vi mellom åtte og 12 lærlingkontraktar. I løpet av 2022 var 12 tilsett på lærlingkontraktar i faga IKT, matros og skipsmotormekanikar, og vi er godt innanfor kravet om at alle statlege verksemdar skal knytte til seg minst ein lærling. Vi er knytt til opplæringskontor i Rogaland, Vestfold og Møre og Romsdal og Maropp, Nordvest.

Det føreligg ikkje konkrete planar om å tilby opplæring i nye lærefag.

I tillegg til lærlingordninga har vi ei kadettordning, og vi har for tida sju kadettar (deks- og maskinkadettar). Kadettane har ein eitt års avtale der dei er i ei kombinasjonsstilling som kadett og fagarbeidar. Styrmann eller maskinist rettleiar kadettane og assessorar ser til at læremåla blir nådd. Kadettane kan søkje Sjøfartsdirektoratet om deks- eller maskinoffiserssertifikat etter fullført kadettopplæring og tilstrekkeleg fartstid.

PERSONALPOLITIKK OG LIKESTILLING

HMS

Målet er at arbeidsmiljøet skal vere fullt forsvarleg med eit helsefremjande og inkluderande arbeidsmiljø.

IA-avtalen har gjort oss betre på tilrettelegging og oppfølging av sjukefråvær, men ambisjonen om redusere sjukefråværet med 10 prosent frå året før er ikkje nådd i 2022. I 2022 var det samla sjukefråværet 5,18 prosent mot 4,62 prosent i 2021. Samanlikna med arbeidslivet generelt har ikkje Kystverket unormalt høgt sjukefråvær. Fråværet aukar med stigande alder og er høgast i dei operative stillingane. Noko av fråværet kan framleis relaterast til etterverknadar frå covid.

LIKESTILLING OG DISKRIMINERING

Vi skal motverke diskriminering på alle område, og til ei kvar tid arbeide for å sikre mangfald og den einskilde sin eigenart. Som statleg etat skal vi også arbeide for at samansetninga av dei tilsette speglar mangfaldet i folket.

Når vi rekrutterer har vi i fleire år kalla inn minimum ein søkar med nedsett funksjonsevne, «hol» i CV-en eller innvandrarakgrunn til intervju, under føresetnad av at søkar er kvalifisert for stillinga. Ein stor del av våre stillingar krev sikkerheitsklarering og/eller helseattest, og dette kan medføre utilsikta ekskludering av dei som ikkje oppfyller kriteria.

Per 31.12.2022 hadde vi 953 tilsette. Av dette er 18 prosent kvinner og 82 prosent menn, om lag dei same prosentane som tidlegare år.

I alle stillingskategoriar er det flest menn. Yrka skipsførarar, styrmenn, maskinistar, trafikkleiarar og losar utgjør om lag 42 prosent av alle tilsette. Av dei 399 tilsette innanfor desse yrka, er det samla sett åtte kvinner – noko som utgjør ein kvinneandel på to prosent. Denne andelen har vore relativt stabil dei siste åra. Innanfor desse tradisjonelt mannsdominerte yrka er det ei stor utfordring, både på kort og lang sikt, å auke kvinneandelen.

Talet på leiarar på direktørnivå er totalt ni, der tre er kvinner og seks er menn. Talet på mellomleiarar er 31. Her er det seks kvinner og 25 menn. Prosentandelen av kvinner på begge leiarnivå er 22,5 i 2022, ein liten nedgang i forhold til 2021 då andelen var 23,7.

UTVIKLING I TAL PÅ TILSETTE

I perioden 2017 til 2021 gjekk talet på faste årsverk ned med 4,3 prosent (frå 965 til 925 faste årsverk). I 2022 steig talet på faste årsverk til 951 – ein auke på 2,8 prosent på eit år, og dette skuldast i hovudsak opptaket av 22 nye losaspirantar. Talet på faste årsverk er ved utgangen av 2022 framleis 1,4 prosent lågare enn i 2017.

Om ein kategoriserer dei tilsette i gruppene leiarar, kontortilsette og operativt tilsette så har talet på faste årsverk i perioden 2017 til 2022 endra seg med høvesvis minus 21,4 prosent, minus 1,8 prosent og pluss 0,7 prosent.

Den relativt største endringa er i gruppa leiarar. Talet på leiarar var stabilt fram til 2021 då ny organisasjonsmodell førte til ein vesentleg reduksjon særskilt i øvste leiarnivå (frå 15 til ni leiarar). Talet på mellomleiarar er redusert frå 33 til 30 og talet på kontortilsette frå 361 til 354 faste årsverk.

Gruppa operativt tilsette, som omfattar tilsette på fartøy, fagarbeidarar, losformidlarar, statslosar og trafikkleiarar, har hatt ei relativt mindre auke i talet på tilsette (auke på 0,7 prosent). Innan denne gruppa har talet på statslosar auka med 6,1 prosent i perioden. Talet på losar varierer noko frå år til år etter som kor mange losaspirantar som

Tabell 18 Lønsoversikt 2020

		KJØNNBALANSE ⁷⁾			GJENNOMSITTLEG BRUTTO MÅNADSLØN ⁸⁾			
		Kvinner (%)	Menn (%)	Tilsette i alt	Kvinner (kr)	Menn (kr)	I alt (kr)	Kvinnerns løn av menn (%)
I alt i verksemda	2022	18	82	959	60 795	78 095	75 215	77,8 %
	2021	17	83	932	57 784	70 855	68 753	81,6 %
Leining ¹⁾	2022	33	67	9	88 549	110 737	103 341	80,0 %
	2021	33	67	9	81 805	106 116	100 038	77,1 %
Mellomleining ²⁾	2022	19	81	31	77 146	90 123	87 690	85,6 %
	2021	20	80	30	77 295	86 846	85 078	89,0 %
Ingeniørar ³⁾	2022	29	71	136	51 894	66 173	62 634	78,4 %
	2021	25	75	134	50 957	61 821	59 243	82,4 %
Rådgivarar ⁴⁾	2022	44	56	210	59 781	65 289	62 945	91,6 %
	2021	42	58	203	56 942	62 504	60 179	91,1 %
Konsulentar ⁵⁾	2022	32	68	41	62 573	70 621	68 322	88,6 %
	2021	33	67	36	65 227	69 353	68 421	94,1 %
Skipførarar, styrmenn, maskinistar	2022	0	100	60	61 742	66 556	66 470	92,8 %
	2021	0	100	60	-	64 186	64 186	-
Statslosar	2022	1	99	273	78 106	96 114	95 845	81,3 %
	2021	2	98	282	67 425	81 053	80 810	83,2 %
Fagarbeidarar ⁶⁾	2022	11	89	111	52 632	52 054	52 096	101,1 %
	2021	12	88	111	44 299	48 257	47 893	91,8 %
Trafikkleiarar	2022	6	94	66	92 570	84 458	84 973	109,6 %
	2021	6	94	67	87 846	84 425	84 639	104,1 %
Statslosaspirantar	2022	0	100	22	-	48 029	48 029	-
	2021	0	0	0	-	-	-	-

1) 9106 Kystdirektør, 1061 Assisterande kystdirektør, 1060 Avdelingsdirektør

2) 1211 Seksjonssjef, 1407 Avdelingsleiar

3) 1083 Ingeniør, 1085 Avdelingsingeniør, 1087 Overingeniør, 1088 Sjeefingeniør, 1113 Prosjektleiar, 1181 Senioringeniør, 1211 Seksjonssjef, 1363 Seniorkonsulent, 1408 Førstekonsulent

4) 1364 Seniorrådgivar, 1434 Rådgivar, 1220 Spesialrådgivar

5) 1065 Konsulent, 0110 Losformidlar, 1119 Formann (tilsett med formann i stillingskode, men som ikkje er tilsett som formann, reknast inn i gruppe 5)

6) 1117 Fagarbeidar, 1119 Formann, 1129 Reinholdsbeijent, 1130 Reinholdar, 1136 Driftsteknikar, 1203 Fagarbeidar med fagbrev

7) Kjønnsbalansen viser alle tilsette per 31.12.2022.

8) Utrekning av løn: Alle vederlag er med, det vil seie faste, variable og skattepliktige naturalityingar i samsvar med aktivitets- og utgreiingsplikta. Fast tilsette, mellombels tilsette og vikarar som jobbar heiltid og hadde lønsutbetaling gjennom heile året er med i berekninga av gjennomsnittsløn. Det er også gjort ei berekning av gjennomsnittsløna til losaspirantar sjølv om desse ikkje var tilsett heile 2022.

Innhaldet i dei ulike stillingskategoriane er noko endra som følge av omorganiseringa, mellom anna inneheld ikkje kategorien leining lenger regiondirektørar. Kategorien ingeniørar inneheld no berre ingeniørar, medan tidlegare var også rådgivarar inkludert her.

Tabell 19 Kjønnsdelt personalstatistikk

	DELTID		MELLOMBELS TILSETTE (TAL)		OVERTID (%)		FORELDREPERMISJON (%)		LEGEMELDT SYKEFRÅVÆR (%)	
	K	M	K	M	K	M	K	M	K	M
2022	13	8	17	28	42,5	57,5	6,5	4,9	4,45	4,04
2021	12	3	18	28	37	63	4,5	4,0	4,1	4

blir tekne inn og kor mange statslosar som går av med pensjon. Ved utgangen av 2022 er 37 statslosar 62 år eller eldre, og desse vil truleg gå av med pensjon i nær framtid dersom ikkje reglane for alderspensjon blir endra for denne gruppa. Det vart ikkje tatt inn nye losaspirantar i 2020 og 2021.

I perioden 2016 til og med 2021 praktiserte vi ei form for stillingskontroll, og denne er no oppheva. Vi har fått fleire oppgåver, som til dømes Stad skipstunnel, som har ført til eit behov for ny kompetanse og leiargruppa gjer i staden jamleg vurderingar av situasjonen slik at personalressursane blir nytta mest mogleg effektivt og samfunnsoppdraget blir løyst.

Kapittel 5

VURDERING AV FRAMTIDSUTSIKTER

Noreg er ein av verdas leiande havnasjonar – og Kystverket har ansvaret for ei av verdas lengste kystlinjer, og særskilt å legge til rette for ein konkurransedyktig, trygg og miljøvenleg sjøtransport.

EI TID PREGA AV SAMANSETTE UTFORDRINGAR OG USIKKERHEIT

Både den sikkerheitspolitiske situasjonen med krig i Europa og langtidskonsekvensar av pandemien pregar Noreg og resten av verda. Det er høg prisvekst og brems i den internasjonale økonomien. Situasjonen påverkar også sikkerheita i Noreg, og er krevjande og alvorleg. Kompetansen og industrien i Noreg er av interesse for andre, og som eit av verdas mest digitaliserte samfunn er vi sårbare. Kystverket skal halde sjøvegen trygg og operativ, med maritim infrastruktur og operative tenester, også i krisesituasjonar.

Skifte i verdsøkonomien, det grøne skiftet, nye utfordringar for samfunnssikkerheita og ny teknologi kan endre trendane og transportsystema. Den samla maritime aktiviteten ser ut til å auke i tida framover, og sjøtransporten si betydning for Noreg blir ikkje mindre. Bruken av sjøareala må vegast opp mot framcome, sjøsikkerheit og miljø. Som ein leiande havnasjon skal Noreg utvikle nye næringar, satse på grøn og trygg skipsfart og sikre ei miljøvenleg utvikling i hamner og farvatn. Mogleghetene er mange – men det er også utfordringane. Vi må ta i bruk ny teknologi, samarbeide på tvers av sektorar i større grad enn tidlegare og skaffe oss ny kunnskap.

Grøn omstilling skal redusere utslepp av klimagassar. I Nasjonal transportplan 2022–2033 viser framskrivinga mot 2050 ein auke i det generelle transportbehovet og at godstransporten framleis er dominert av transport på sjø. Næringa må utvikle ny teknologi for å møte det grøne skiftet – og vi må tilpasse våre tenester både til den nye teknologien samtidig som vi må ha tenester som møter gamal teknologi.

EIN EFFEKTIV ETAT SOM TEK SAMFUNNSOPPDRAGET PÅ ALVOR

Signala frå regjeringa er at den offentlege økonomien vil bli strammare, og det betyr mellom anna eit auka behov for effektivisering og gode kunnskapsgrunnlag som grunnlag for å prioritere. Det er eit uttalt mål at offentlig sektor skal styrke eigen kompetanse, og redusere bruk av konsulentar. Digitalisering i offentlig sektor skal styrkast. ABE-reforma vert erstatta med meir målretta effektivitetskrav frå 2023. I tillegg skal «det grøne skiftet» gjennomførast. Vi må både effektivisere og auke aktiviteten på mange område – samtidig. Det vert krevjande å balansere utvikling, auka aktivitet og drift i denne konteksten. For å løyse samfunnsoppgjaget og møte krava må innsatsen settast inn på dei områda vi får mest att for pengane.



Det overordna målet for transportpolitikken er eit effektivt, miljøvennleg og trygt transportsystem i 2050. Den statlege beredskapen mot akutt forureining skal hindre eller avgrense miljøskade som følge av akutt forureining i norske havområde eller på norsk territorium.

Kapittel 6

ÅRSREKNESKAP

LEIAREN SINE KOMMENTARAR TIL ÅRSREKNESKAPEN

FØREMÅL

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

Kystverket jobbar for effektiv og sikker sjøtransport ved å ta i vare behovet transportnæringa har for framcomelege og effektive hamner. Oppgåvene er å drive førebyggjande sjøsikkerheitsarbeid, redusere skadeeffektane ved akutt forureining og medverke til ei berekraftig utvikling av kystsona. Staten skal òg bidra til å redusere klimagassutslepp og tapet av naturmangfald.

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

STADFESTING

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

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

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER KONTANTPRINSIPPET

Samla bokførte utgifter på Kystverkets utgiftskapittel 970 i 2022 er om lag 3 milliardar kroner. Det er i tillegg bokført høvesvis 1,9 millionar kroner på Utanriksdepartementet sitt utgiftskapittel 118 og 341,8 millionar kroner på kapittel 1633 Nettoføringsordninga for mva.

Avsetningar i Svalbardrekneskapen på utgiftskapittel 8450 er 2,7 millionar kroner.

Den samla mindreutgifta på kapittel 970 er 658 millionar kroner etter omdisponering av meirinntekt i medhald av meirinntektsfullmakt. Av dette gjeld 332 millionar kroner mindreutgift på post 30. Posten omfattar løyvinga til utbetringar i farvatnet, fornying og modernisering av navigasjonsinfrastrukturen, bygging av Stad skipstunnel og planlegging av testsenter på Fiskebøl. Av løyvinga på posten vart i alt 265,1 millionar kroner sett av for overføring til fylkeskommunane sitt rammetilskot ved eventuell inngåing av avtale om overtaking av staten sine fiskerihamneanlegg. Delar av løyvinga vart brukt til fiskerihamneprosjekt etter at det vart klart at eigarskapet for fiskerihamneanlegg skulle førast tilbake til staten. Resten av mindreutgifta på posten skuldast mindreutgift i prosjekta Stad skipstunnel, Fiskebøl og enkelte farleisprosjekt.

Mindreutgifta innan store utstyrsanskaffingar og vedlikehald (post 45) er på 102,1 millionar kroner og gjeld i hovudsak forseinkingar i ITS-prosjekta, samt forseinkingar i arbeidet med utviding av dekningsområdet til sjøtrafikksentraltenesta på Vestlandet og utviklinga i overvakingssystem for sjøtrafikksentralane, samt nokre andre forseinkingar.

Mindreutgifta på post 21 er på 44,1 millionar kroner.

Resten av mindreutgiftene gjeld tilskotsordningar og skuldast forseinkingar i utbetalingane.

Rapportert mellomvære med statskassa utgjør 233,4 millionar kroner per 31.12.2022. Størrelsen på mellomværa skuldast i hovudsak forskotsinnbetalingar i samband med refusjonskrav etter oljevernaksjonar på 134,5 millionar kroner, jamfør note 17. Note 7A og 7B syner kva for eigedelar og gjeld som er del av mellomvære med statskassa.

Det er utbetalt 172,8 millionar kroner til investeringar i immaterielle eigedelar og varige driftsmiddel i 2022. Dei vesentlegaste investeringane gjeld nye arbeidsbåtar til rederi, fyr og sjømerking, radar VTS Vestlandet, SAN og back-up lagring, NorSat-4, kjøp av lenser til ulike depot langs kysten, utvikling av SafeSeaNet Norway og Njord, samt utvikling av infrastruktur og systemer i BarentsWatch.

Forvaltning og utbetaling av tilskot skjer i samsvar med eige regelverk sett av departementet. I 2022 betalte Kystverket ut tilskot til 17 ulike mottakarar. Rekneskapen viser ein nedgang på 19,1 millionar kroner samanlikna med fjoråret. Det er totalt utbetalt 73 millionar kroner i tilskot i 2022.

VURDERING AV VESENTLEGE TILHØVE ETTER PERIODISERINGSPRINSIPPET

Rekneskapen for 2022 viser ein auke i inntekter frå gebyr (losavgift, sikkerheitsavgift og årsavgift) på 250,8 millionar kroner frå 2021. Høgare gebyrinntekter skuldast at trafikken har auka i forhold til fjoråret. Sal- og leigeinntekter er redusert med 5,4 millionar kroner.

Tilskotsforvaltning er presentert etter periodiseringsprinsippet og netto forplikting per utgangen av året er 138,4 millionar kroner, jamfør note 9.

Lønnskostnadane er auka med 101,5 millionar kroner frå fjoråret. Aukinga skuldast i hovudsak fast løn, inkludert tilhøyrande feriepengar og arbeidsgivaravgift, overtidsløn samt diverse lønstillegg. Pensjonskostnadane er 9,5 millionar kroner høgare enn fjoråret, jamfør note 2. Andre driftskostnadar er 458,3 millionar kroner høgare enn fjoråret, og utgjør totalt 1,7 milliardar kroner.

Kostnadar til leige av tilbringartenesta er 40,4 millionar kroner høgare enn i 2021, og utgjør 281,2 millionar kroner. Reparasjon og vedlikehald av bygg, navigasjonssystem, datautstyr, maskinar, utstyr, inventar og skip utgjør til saman 90,1 millionar kroner, som er ein auke på 22,5 millionar kroner frå fjoråret.

Kjøp av konsulenttenester og annan framand teneste utgjør til saman 866,6 millionar kroner og har auka med 327,5 millionar kroner frå året før. Av auken gjeld 312,2 millionar kroner auka kjøp av andre framande tenester. Avtalen med Kystvakta om slepeberedskap utgjør 154,8 millionar kroner i 2022. Reisekostnader utgjør 102,3 millionar kroner, ein auke på 26,5 millionar kroner frå 2021.

Behaldning av varer og driftsmateriell er auka med 33,2 millionar kroner frå 2021, medan uteståande hos kundar utgjør 100 millionar kroner, ein auke på 23,9 millionar kroner frå fjoråret.

Kjøp av verktøy, inventar, utstyr og anna driftsmateriell som ikkje skal balanseførast utgjør totalt kr 141,5 millionar kroner, om lag på same nivå som i fjor.

TILLEGGSOPPLYSNINGAR

Riksrevisjonen er ekstern revisor og stadfestar årsrekneskapen for Kystverket.

Årsrekneskapen er ikkje ferdig revidert per dags dato. Revisjonsfråsegna blir publisert på nettsida til Kystverket samtidig med årsrapporten for 2022.

Ålesund, 15. mars 2023

Einar Vik Arset
kystdirektør

REKNESKAPSPRINSIPP NYTTA I OPPSTILLINGA AV LØYVINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORRAPPORTERING

OPPSTILLING AV LØYVINGSRAPPORTERING OG ARTSKONTORRAPPORTERING

Årsrekneskapen for statlege verksemder er utarbeidd og avlagt etter nærare retningslinjer fastsett i bestemmingar om økonomistyring i staten («bestemmingar»). Årsrekneskapen er i samsvar med krav i bestemmingane punkt 3.4.1, nærare bestemmingar i Finansdepartementet sitt rundskriv R-115 av desember 2022 og eventuelle tilleggskrav fastsett av overordna departement.

Oppstillinga av løyvings- og artskontorrapporteringa er utarbeidd med utgangspunkt i bestemmingane punkt 3.4.2 – dei grunnleggande prinsipp for årsrekneskapen:

- a) Rekneskapen følger kalenderåret.
- b) Rekneskapen inneheld alle rapporterte utgifter og inntekter for rekneskapsåret.
- c) Rekneskapen er utarbeidd i tråd med kontantprinsippet.
- d) Utgifter og inntekter er ført i rekneskapen med brutto beløp.

Oppstillingane av løyvingsrapportering og artskonto-rapportering er utarbeidd etter dei same prinsippa, men gruppert etter ulike kontoplanar. Prinsippa samsvarar med krav i reglane punkt 3.5 til korleis verksemdene skal rapportere til statsrekneskapen. Sumlinjene *Netto rapportert til løyvingsrekneskapen* er lik i begge oppstillingane.

Verksemda bruker staten si konsernkontoordning i Noregs bank i samsvar med krav i bestemmingane pkt. 3.7.1. Bruttobudsjetterte verksemder får ikkje likviditetstilførsel gjennom året, men har trekkrettigheit på sin konsernkonto. Ved overgangen til nytt år nullstillast saldoen på den enkelte oppgjerskonto.

LØYVINGSRAPPORTERINGA

Oppstillinga av løyvingsrapporteringa omfattar ein øvre del med løyvingsrapporteringa og ein nedre del som viser beholdningar verksemda står oppført med i kapitalrekneskapen. Løyvingsrapporteringa viser rekneskapstal som verksemda har rapportert til statsrekneskapen og dei blir stilt opp etter dei kapitla og postar i løyvingsrekneskapen verksemda har fullmakt til å disponere. Kolonnen *Samla tildeling* viser kva verksemda har fått stilt til disposisjon i tildelingsbrev for kvar statskonto (kapittel/post). Oppstillinga viser i tillegg alle finansielle eigedelar og forpliktingar verksemda står oppført med i kapitalrekneskapen til staten.

Mottatte fullmakter til å belaste kapitlet/postane til ei anna verksemd (belastningsfullmakter) blir ikkje vist i kolonnen for samla tildeling, men er omtalt i note B til løyvingsoppstillinga. Utgiftene knytt til mottatte belastningsfullmakter er bokførte og rapporterte til statsrekneskapen, og blir vist i kolonnen for rekneskap.

Note A viser forklaring på samla tildeling på Kystverket sitt utgiftskapittel 0970.

Note B viser forklaring til brukte fullmakter og utrekning av mogleg overføring til neste år.

Note C viser netto rapportert direkte i kapitalrekneskapen til Svalbardrekneskapen.

ARTSKONTORRAPPORTERINGA

Oppstillinga av artskontorrapporteringa har ein øvre del som viser kva som er rapportert til statsrekneskapen etter standard kontoplan for statlege verksemder, og ein nedre del som viser eigedelar og gjeld som inngår i mellomværet med statskassa. Artskontorrapporteringa viser rekneskapstal verksemda har rapportert til statsrekneskapen etter standard kontoplan for statlege verksemder. Verksemda har ein trekkrett på konsernkonto i Noregs Bank. Tildelingane er ikkje rapportert som ei inntekt, og er derfor ikkje vist som inntekt i artskontorrapporteringa.

OPPSTILLING AV LØYVINGSRAPPORTERING 31.12.2022

UTGIFTS-KAPITTEL	KAPITTELNAMN	POST	POSTTEKST	NOTE	SAMLA TILDELING	REKNESKAP 2022	MEIRUTGIFT (-) OG MINDREUTGIFT
0970	Kystverket	01	Driftsutgifter	A, B	2 138 136 000	2 151 224 540	-13 088 540
0970	Kystverket	21	Spesielle driftsutgifter	A, B	52 748 000	8 678 562	44 069 438
0970	Kystverket	30	Nyanlegg og større vedlikehold	A, B	948 783 000	617 246 687	331 536 313
0970	Kystverket	45	Større utstyrsanskaffingar og vedlikehold	A, B	274 891 000	172 772 581	102 118 419
0970	Kystverket	60	Tilskot til fiskerihamneanlegg	A, B	64 600 000	0	64 600 000
0970	Kystverket	70	Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø	A, B	34 153 000	4 645 520	29 507 480
0970	Kystverket	71	Tilskot til effektive miljøvennlege hamner	A, B	142 437 000	56 614 251	85 822 749
0970	Kystverket	72	Tilskot til kystkultur	A, B	11 700 000	11 700 000	0
0118	Utenrikspolitiske satsingar	21	EPPR Working Group in Artic Council		0	706 980	
0118	Utenrikspolitiske satsingar	70	EPPR Working Group in Arctic Council: Project funds		0	1 243 591	
0471	Justis- og beredskapsdepartementet	71	Statens erstatningsansvar		0	23 750 000	
1633	Nettoføringsordninga for mva	01	Driftsutgifter		0	341 798 943	
Sum utgiftsført					3 667 448 000	3 390 381 654	
INNTEKTS-KAPITTEL	KAPITTELNAMN	POST	POSTTEKST		SAMLA TILDELING	REKNESKAP 2022	MEIRINNTEKT OG MINDREINNTEKT (-)
3970	Kystverket	02	Andre inntekter		13 400 000	21 261 412	7 861 412
5574	Sektoravgift under Nærings- og fiskeridepartementet	77	Sektoravgifter Kystverket		943 000 000	948 582 667	5 582 667
5605	Renter av statskassens kontantbeholdning og andre fordringar	83	Av alminnelege fordringar		0	576 880	
5309	Tilfeldige inntekter	29	Ymse		0	7 293 566	
5700	Folketrygdens inntekter	72	Arbeidsgivaravgift		0	111 828 398	
Sum inntektsført					956 400 000	1 089 542 923	
Sum netto rapportert til løyvingerekneskapen						2 300 838 731	
DEPOSITA OG AVSETTINGAR							
8450	Avsetningar i Svalbardrekneskapen	04	Svalbard	C		2 671 897	
Sum rapportert direkte i kapitalrekneskapen (gjennom S-rapport) til Svalbardrekneskapen						2 671 897	
Sum netto rapportert til løyving- og kapitalrekneskapen						2 303 510 628	
KAPITALKONTOAR							
60076901	Noregs Bank KK /innbetalingar					1 046 928 898	
60076902	Noregs Bank KK /utbetalingar					-3 308 236 427	
710720	Endring i mellomvære med statskassa					-42 203 099	
Sum rapportert						0	
BEHALDNINGAR RAPPORTERT TIL KAPITALREKNESKAPEN (31.12)							
KONTO	TEKST				2022	2021	ENDRING
097096	Aksjar i Framsenteret Drift AS				14 000	14 000	-
710720	Mellomvære med statskassa				-233 366 965	-191 163 866	-42 203 099

NOTE A

FORKLARING AV SAMLA TILDELING UTGIFTER

KAPITTEL OG POST	OVERFØRT FRÅ I FJØR	TILDELINGAR I ÅR	SAMLA TILDELING
0970 01	50 351 000	2 087 785 000	2 138 136 000
0970 21	19 948 000	32 800 000	52 748 000
0970 30	317 583 000	631 200 000	948 783 000
0970 45	78 091 000	196 800 000	274 891 000
0970 60	64 600 000	0	64 600 000
0970 70	34 153 000	0	34 153 000
0970 71	46 937 000	95 500 000	142 437 000
0970 72	0	11 700 000	11 700 000

NOTE B

FORKLARING TIL BRUKTE FULLMAKTER OG BEREKNING AV BELØP SOM KAN OVERFØRST TIL NESTE ÅR

KAPITTEL OG POST	STIKKORD	MEIR-UTGIFT(-) / MINDRE-UTGIFT	UTGIFTS-FØRT AV ANDRE I SAMSVAR MED AVGITTE BELASTINGS-FULLMAKTER(-)	MEIR-UTGIFT(-) / MINDRE-UTGIFT ETTER AVGITTE BELASTINGS-FULLMAKTER	MEIR-INNTEKTER /MINDRE-INNTEKTER(-) I SAMSVAR MED MEIR-INNTEKTS-FULLMAKT (JUSTERT FOR EVT. MVA.)	OMDISPONERING FRÅ POST 01 TIL 45 ELLER TIL POST 01/21 FRÅ LØYVING NESTE ÅR	INN-SPARING (-)	SUM GRUNNLAG FOR OVERFØRING	MAKSIMALT BELØP SOM KAN OVERFØRST *	BELØP SOM KAN OVERFØRST BEREKNA AV VERKSEMDA
0970 01	"kan nyttast under post 45"	-13 088 540		-13 088 540	13 308 079			219 539	104 389 250	219 500
0970 21	"kan overførst"	44 069 438		44 069 438				44 069 438	50 865 000	44 069 438
0970 30	"kan overførst"	331 536 313		331 536 313	136 000			331 672 313	1 019 000 000	331 672 000
0970 45	"kan nyttast under post 01"	102 118 419		102 118 419				102 118 419	390 578 000	102 118 000
0970 60	"kan overførst"	64 600 000		64 600 000				64 600 000	34 300 000	64 600 000
0970 70	"kan overførst"	29 507 480		29 507 480				29 507 480	31 600 000	29 507 480
0970 71	"kan overførst"	85 822 749		85 822 749				85 822 749	149 600 000	85 823 000
0970 72		0		0				0	0	0

*Maksimalt beløp som kan overførst er 5% av årets løyving på driftspostane 01–29, unntatt post 24 eller sum av løyvingar dei siste to åra for postar med stikkordet "kan overførst". Sjå årleg rundskriv R-2 for meir detaljert informasjon om overføring av ubrukte løyvingar.

FORKLARING TIL BRUK AV BUDSJETTFULLMAKTER

Mottatte belastningsfullmakter

Kystverket har mottatt fullmakt frå Utenriksdepartementet til å belaste kap. 118, post 21 med inntil kr 1 000 000, og post 70 med inntil kr 2 668 790. Unynta beløp på post 21 er kr 293 020, mens unnytta på post 70 er kr 1 425 199.

Stikkordet «kan overførst»

Kystverkets løyving på post 21, 30, 45, 60, 70 og 71 er gitt stikkordet "kan overførst". Kystverket har ansvar for beredskap mot akutt forureining. Kystverket betaler og bokfører alle kostnader som kjem til i samband med statlege aksjonar på kapittel 0970 (brutto inkl. mva.). I ettertid krev Kystverket refusjon frå eksterne parter brutto (kostnader inkl. mva.).

Fullmakt til å overskride driftsløyving mot tilsvarande meirinntekter (meirinntektsfullmakt)

Kystverket har meirinntekter på kap. post 397002 og 557477 på totalt kr 13 444 079. Meirinntekter på kap. post 39702 utgjør kr 7 861 412. Kr 7 725 412 er nytta under kap. 0970 post 01, mens kr 136 000 gjeld sal av ikkje-næringsaktive fiskerihamner og er nytta til å dekke kostnader knytt til sal og vedlikehald av fiskerihamner under kap. 0970, post 30. Meirinntekter på kap/post 557774 utgjør kr 5 582 667 og er i sin heilskap nytta under kap. 0970, post 01.

Stikkordet «kan nyttast under»

Kystverket er i tildelingsbrevet delegert fullmakt iht. rundskriv R-110 til å disponere inntil fem prosent av løyvinga på kap. 0970, post 01 til post 45. Det er ikkje omdisponert midlar frå post 01 til post 45 i 2022.

Romertalsvedtak

Kystverket kan gi tilsegn om tilskot ut over gitte løyvingar, men slik at samla ramme for nye tilsegn og gammalt ansvar ikkje overstig kr 35 200 000 på kap. 0970, post 60, kr 90 000 000 på kap. 0970, post 70 og kr 95 500 000 på kap. 0970, post 71. Kystverket har fullmakt til å postere a konto innbetalingar knytt til oljevernaksjonar mv. mot mellomvære med statskassa. Når endeleg oppgjør er avklart, blir mellomvære gjort opp og inntektsført på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse. Kystverket har fullmakt til å pådra staten for fremtidige budsjettår ut over gitt løyving for prosjekt som ikkje er omtalt med kostnadsramme overfor Stortinget med inntil kr 510 000 000 på kap. 0970, post 30.

Mogeleg overførbart beløp

Mogeleg overførbart beløp på kap. 0970 framgår av tabellen over og utgjør totalt kr 658 009 418.



Anleggsriggen for utdypninga av
Molldøra utanfor Svolvær.
(Foto: Espen Mortensen/Kystverket)

NOTE C DEL I

SPESIFISERING AV NETTO RAPPORTERT DIREKTE I KAPITALREKNESKAPEN (GJENNOM S-RAPPORT) TIL SVALBARDREKNESKAPEN ETTER KAPITTEL OG POST

UTGIFTSKAPITTEL I SVALBARDREKNESKAPEN	KAPITTELNAMN	POST	POSTTEKST	REKNESKAP 2022
0018	Navigasjonsinnretninger	01	Drift og vedlikehold	2 671 897
Sum utgiftsført i Svalbardrekneskapen				2 671 897

NOTE C DEL II

SPESIFISERING AV NETTO RAPPORTERT DIREKTE I KAPITALREKNESKAPEN (GJENNOM S-RAPPORT) TIL SVALBARDREKNESKAPEN ETTER ART

DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL SVALBARDREKNESKAPEN	2022	2021
Utbetalinger til løn	0	0
Andre utbetalinger til drift	2 671 897	3 662 483
Sum rapporterte driftsutgifter	2 671 897	3 662 483
Sum netto rapportert direkte i kapitalrekneskapen (gjennom S-rapport) til Svalbardrekneskapen etter art	2 671 897	3 662 483

OPPSTILLING AV ARTSKONTORAPPORTERINGA 31.12.2022

	31.12.2022	31.12.2021
DRIFTSINNTEKTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Innbetalinger frå gebyr	948 156 057	714 801 972
Innbetalinger frå tilskot og overføringar	4 587 200	2 320 000
Sals- og leigeinnbetalningar	15 911 445	12 109 249
Andre innbetalningar	763 837	2 149 027
Sum innbetalningar frå drift	969 418 538	731 380 247
DRIFTSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Utbetalningar til løn	1 049 991 885	959 983 982
Andre utbetalningar til drift	1 756 681 592	1 250 993 829
Sum utbetalningar til drift	2 806 673 477	2 210 977 811
Netto rapporterte driftsutgifter	1 837 254 938	1 479 597 564
INVESTERINGS- OG FINANSINNTEKTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Innbetaling av finansinntekter	843 384	248 945
Sum investerings- og finansinntekter	843 384	248 945
INVESTERINGS- OG FINANSUTGIFTER RAPPORTERT TIL LØYVINGSREKNESKAPEN		
Utbetaling til investeringar	171 764 301	210 784 035
Utbetaling av finansutgifter	274 902	406 045
Sum investerings- og finansutgifter	172 039 204	211 190 080
Netto rapporterte investerings- og finansutgifter	171 195 820	210 941 135
INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN		
Innbetaling av skattar, avgifter, gebyr m.m.	6 677 905	3 555 015
Sum Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten	6 677 905	3 555 015
TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN		
Utbetalningar av tilskot og stønader	72 959 771	92 118 023
Sum tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten	72 959 771	92 118 023
INNEKTER OG UTGIFTER RAPPORTERT PÅ FELLESKAPITTEL		
Gruppelivsforsikring konto 1985 (ref. kap. 5309, inntekt)	1 192 541	1 184 724
Arbeidsgivaravgift konto 1986 (ref. kap. 5700, inntekt)	111 828 398	100 978 346
Nettoføringsordning for meirverdiavgift konto 1987 (ref. kap. 1633, utgift)	341 798 943	292 193 960
Netto rapporterte utgifter på felleskapittel	228 778 004	190 030 891
Netto rapportert til løyingsrekneskapen	2 303 510 628	1 969 132 596



Stad skipstunnel – utsegling i Kjødepollen.
(Illustrasjon: Multiconsult/LINK Arkitektur/Kystverket)

OVERSIKT OVER MELLOMVÆRE MED STATSKASSA	31.12.2022	31.12.2021
Andre langsiktige fordringar *	8 090	0
Fordringar på tilsette	1 093 321	1 048 604
Anna langsiktig gjeld**	-134 500 000	-139 184 505
Skuldig skattetrekk og andre trekk	-44 912 234	-41 156 050
Skuldige offentlege avgifter	-1 355 211	-1 348 465
Avsett pensjonspremie til Statens pensjonskasse***	-41 962 529	-4 087 551
Mottatte forskotsbetalningar	-1 750 000	0
Løn (negativ netto, for mye utbetalt lønn m.m.)	139 543	161 499
Mottatte forskot tidsavgrensa prosjekter	-10 127 945	-6 597 399
Sum mellomvære med statskassa	-233 366 965	-191 163 866

* Beløpet gjeld deptsitum på auka husleigekostnad til Utleiemeigleren, sjå note 17. Depositumet skal ikkje inngå som mellomvære med statskassa, og blir ompostert til kap. 0970 post 01 i statsrekneskapen for 2023.

** A konto innbetalinger/forebelse oppgjer frå forsikringselskap knytt til oljevernaksjonar. Kystverket har i tildelingsbrevet for 2022 mottatt fullmakt frå Nærings- og fiskeridepartementet til å postere a konto innbetalningar mot mellomvære med statskassa. Når endeleg oppgjer er avklart, blir mellomvære gjort opp og inntektsført på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse i statsrekneskapen.

*** I samband med SPK si omlegging av pensjonspremiemodellen i 2022, vart også SPK si fakturering lagt om. I 2021 hadde faktura for pensjonspremien for 6. termin betalingsfrist i desember, mens pensjonspremien for 6. termin i 2022 vart fakturert i desember med betalingsfrist i januar 2023. Pensjonsutgifta etter omlegginga av pensjonspremiemodellen skal framleis vere lik fakturert pensjonspremie frå SPK. Balansekontoar kobla mot mellomvære med statskassa nyttast for å utgiftsføre terminfaktura for 6. termin 2022 og eventuell tilleggsfaktura frå SPK, sjølv om desse ikkje er betalt i 2022, jf. høvesvis rundskriv R-118 Regnskapsføring av pensjonspremie for statlege virksomheter og rundskriv R-8/2022 Regnskapsføring av ikke utbetalte lønnsmidler ifm. lønnsoppgjøret 2022 og konsekvensar av manglende rapportering i november for fakturering og regnskapsføring av pensjonspremie fra SPK.

REKNESKAPSPRINSIPP NYTTA I REKNESKAPSRAPPORTERING ETTER PERIODISERINGSPRINSIPPET (SRS)

Verksemdsrekneskapen er sett opp i samsvar med dei statlege rekneskapsstandardane (SRS).

TRANSAKSJONSBASERTE INNTEKTER

Transaksjonar resultatførast til verdien av vederlaget på transaksjonstidspunktet. Inntekt blir resultatført ved opptening. Inntektsføring ved sal av varer skjer på leveringstidspunktet der overføring av risiko og kontroll er overført til kjøpar. Sal av tenester blir inntektsført i takt med utføringa.

Inntekter frå gebyr (losavgifter og inntekter frå trafikksektoralar) er klassifisert som driftsinntekter i kontogruppe 37 *Avgifter med vidare som inngår som driftsinntekt*. Direktoratet for forvaltning og økonomistyring (DFØ) har eit pågåande arbeid med gjennomgang av sektoravgifter og rekneskapsføring og klassifisering av desse, og vi har ikkje fått noko avklaring på dette per dags dato. DFØ tilrår Kystverket å vidareføre dagens praksis med å bokføre gebyr/avgifter som driftsinntekter fram til arbeidet er avslutta.

INNTEKTER FRÅ LØYVINGAR OG TILSKOT OG OVERFØRINGAR

Inntekter frå løyvingar og inntekter frå tilskot og overføringar resultatførast etter prinsippet om motsett samanstilling. Dette inneber at inntekter frå løyvingar og inntekter frå tilskot og overføringar resultatførast i takt med at aktivitetane som blir finansiert av desse inntektene blir utførte, det vil seie i same periode som kostnadane kjem (motsett samanstilling).

Bruttobudsjetterte verksemder har ei forenkla praktisering av prinsippet om motsett samanstilling ved at inntekter frå løyvingar blir utrekna som differansen mellom kostnadane for perioden og opptente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter frå tilskot og overføringar til verksemda. Ein konsekvens av dette er at resultat av aktivitetar i perioden blir null.

KOSTNADAR

Utgifter som gjeld transaksjonsbaserte inntekter blir kostnadsførte i same periode som tilhøyrande inntekt.

Utgifter som blir finansiert med inntekter frå løyving og inntekter frå tilskot og overføringar, blir kostnadsførte i same periode som aktivitetane er gjennomført og ressursane forbrukt.

Pensjonar

SRS 25 *Ytelser til ansatte* legg til grunn ei forenkla rekneskapsmessig tilnærming til pensjonar. Statlege verksemder skal ikkje balanseføre netto pensjonsforpliktingar for ordningar til Statens pensjonskasse (SPK). Kystverket resultatfører arbeidsgivar sin andel av pensjonspremien som pensjonskostnad. Pensjon blir kostnadsført som om pensjonsordninga i SPK var basert på ein innskotsplan.

Frå 2022 har SPK lagt om pensjonspremiemodellen for statlege verksemder. Frå 1. januar 2022 betaler verksemda ein verksemdsspesifikk hendingbasert arbeidsgjevar sin andel som del av pensjonspremien. At premien er verksemdsspesifikk, betyr at den blir utrekna ut frå forhold i den enkelte verksemda, og ikkje for grupper av verksemder samla. At premien er hendingbasert, betyr at den tar omsyn til dei faktiske hendingar i medlemsbestanden i verksemda, slik at premiereserven er oppdatert i forhold til medlemmane si opptening. Medlem si andel på to prosent av lønsgrunnlaget er uendra. Sjå note 2 for meir detaljert skildring av bokført pensjonspremie.

Leigeavttalar

Verksemda har valt å bruke forenkla metode i SRS 13 om leigeavttalar og klassifiserer alle leigeavttalar som operasjonelle leigeavttalar.

KLASSIFISERING OG VURDERING AV ANLEGGSMIDDEL

Anleggsmiddel er varige og betydelege eigedelar som blir disponert av verksemda. Varige eigedelar er eigedelar med utnyttbar levetid på tre år eller meir. Betydelege eigedelar er eigedelar med anskaffingskost på 50 000 kroner eller meir. Anleggsmiddel er balanseført til anskaffingskost fråtrekt avskrivningar.

Kystverket avvik delvis frå SRS 17 *Anleggsmidler* når det gjeld balanseføring av infrastruktur-eigedelar (farleier, navigasjonsinnretningar, moloar og hamneanlegg). Enkelte eigedelar som fell innanfor definisjonen av infrastruktur-eigedelar blir ikkje balanseført, mellom anna fordi det tidlegare hadde vore innvilga unntak frå regelverket.

Kystverket gjorde i 2021 ei vurdering av om dei ulike infrastruktur-eigedelane bør balanseførast eller ikkje, og sendte ei tilråding til overordna departement for vidare oppfølging. Nærings- og fiskeridepartementet søkte i brev av 14.12.2022 til DFØ om midlertidig unntak frå SRS 17 *Anleggsmidler* punkt 21 og 23 om balanseføring av infrastruktureigedelar. DFØ innvilga i brev av 12.04.2023 unntak frå SRS 17 *Anleggsmidler* punkt 22, slik at investeringar i nemde infrastruktureigedelar omfatta av punkt 21 og 23 ikkje balanseførast for rekneskapsåra 2022, 2023 og 2024. Det er eit vilkår at arbeidet med vurderingar av verdi, avskrivingsperiodar med meir vert sett i gang og avslutta før unntaksperioden er slutt.

Kystverket har i 2021 fått i oppdrag å bygge Stad skipstunnel. Prosjektet har ei estimert kostnadsramme på 3,4 milliardar kroner, og skal etter planen avsluttast i 2027. Resultatet av den pågåande prosessen rundt SRS 17 vil gi svar på om kostnadane knytt til skipstunnelen skal balanseførast eller ikkje. Inntil vidare er kjøp av tomter balanseført. Anleggsarbeid er ikkje starta, og andre påkomne kostnader er ikkje balanseført.

Kontorinventar og datamaskiner med utnyttbar levetid på tre år eller meir er balanseført som eigne grupper.

Varige driftsmiddel blir nedskrivne til verkeleg verdi ved bruks-ending, dersom verkeleg verdi er lågare enn balanseført verdi.

Eigenutvikling av programvare

Kjøp av ekstern bistand til programvareutvikling er balanseført. Utgifter som gjeld bruk av eigne tilsette til applikasjonsutviklingsfasen er balanseført. For utvikling av programvara BarentsWatch er det brukt ein utviklingsmetodikk med kontinuerleg testing/bruk og vidareutvikling av system etter at minimumsløysing er sett i produksjon.

Investeringar i aksjar og andelar

Investeringar i aksjar er balanseført til kostpris på anskaffingstidspunktet.

KLASSIFISERING OG VURDERING AV OMLØPSMIDDEL OG KORTSIKTIG GJELD

Omløpsmiddel og kortsiktig gjeld omfattar postar som forfell til betaling innan eitt år etter anskaffingstidspunktet. Andre postar er klassifisert som anleggsmiddel/langsiktig gjeld.

Omløpsmiddel blir vurdert til det lågaste av anskaffingskost og verkeleg verdi. Kortsiktig gjeld balanseførast til nominelt beløp på opptakstidspunktet.

Behaldning av varer og driftsmateriell

Behaldningar omfattar driftsmateriell som blir brukt i eller utgjør ein integrert del av verksemda si offentlege tenesteyting. Behaldningar av driftsmateriell i eininga for reiarlag, fyr og sjømerking er verdsett etter metoden for vegd gjennomsnitt ved tilordning av anskaffingskost. Ved vurdering av verdien

av behaldninga av driftsmateriell på fartøy, blir det nytta anskaffingskost tilsvarande den til ei kvar tid gjeldande anskaffingskostnad for driftsmateriell i eininga for reiarlag, fyr og sjømerking.

Fordringar

Kundefordringar og andre fordringar er oppført i balansen til pålydande etter frådrag for avsetning til forventa tap. Avsetning til tap blir gjort på grunnlag av individuelle vurderingar av dei enkelte fordringane.

STATEN SIN KAPITAL

Staten sin kapital utgjør nettobeløpet av verksemda sine eigedelar og gjeld, og kjem fram av rekneskapslinja for avrekningar i balanseoppstillinga. Bruttobudsjetterte verksemdar presenterer ikkje konsernkontoane i Noregs Bank som bankinnskot. Konsernkontoane inngår i rekneskapslinja *Avrekna med statskassa*.

INNKREVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN

Andre overføringar til staten blir presentert etter periodiseringsprinsippet i samsvar med SRS 10 *Inntekt fra bevilgninger, tilskudd og overføringer til virksomheten, samt overføringer til og fra staten*.

TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN

Tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten blir presentert etter periodiseringsprinsippet i samsvar med SRS 10 *Inntekt fra bevilgninger, tilskudd og overføringer til virksomheten, samt overføringer til og fra staten*.

STATLEGE RAMMEVILKÅR

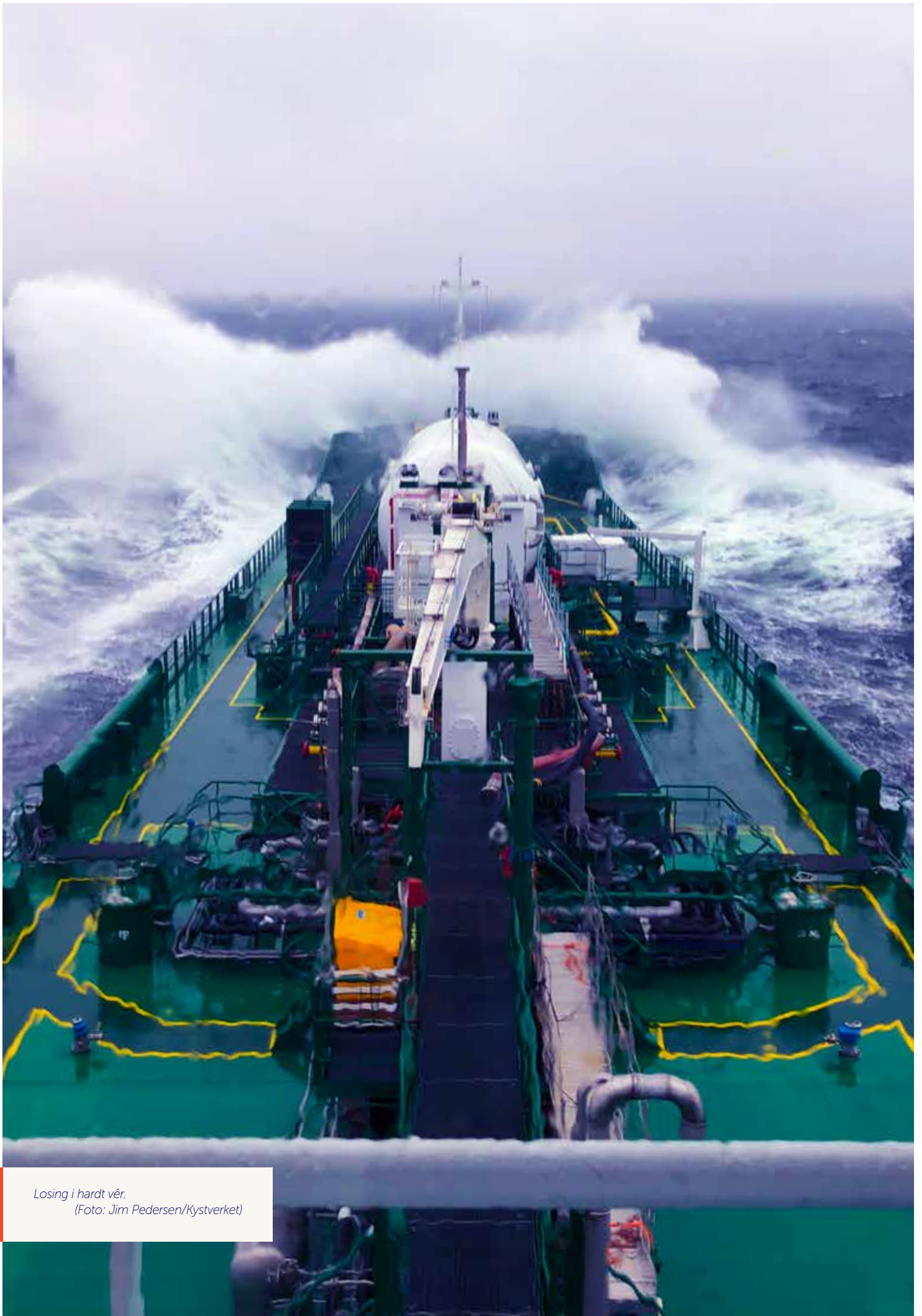
Sjølvassurandørprinsippet

Staten opererer som sjølvassurandør. Det er følgeleg ikkje inkludert postar i balansen eller resultatrekneskapan som søker å reflektere alternative netto forsikringskostnader eller forpliktingar.

Staten si konsernkontoordning

Statlege verksemdar er omfatta av staten si konsernkontoordning. Konsernkontoordninga inneber at alle innbetalningar og utbetalningar dagleg blir gjort opp mot oppgjerskontoane i Noregs Bank.

Bruttobudsjetterte verksemdar får ikkje likviditetstilførsel gjennom året, men har trekkrettigheit på sin konsernkonto. For bruttobudsjetterte verksemdar blir saldoen på den enkelte oppgjerskonto i Noregs Bank nullstilt ved overgang til nytt rekneskapsår.



Losing i hardt vær.
(Foto: Jim Pedersen/Kystverket)

RESULTATREKNESKAP

	NOTE	31.12.2022	31.12.2021
Driftsinntekter			
Inntekter frå løyvingar	1	2 030 773 504	1 708 439 037
Inntekter frå tilskot og overføringar	1	4 587 200	2 320 000
Inntekter frå gebyr	1	967 024 517	716 238 057
Sals- og leigeinntekter	1	10 675 274	16 090 791
Andre driftsinntekter	1	313 142	2 149 027
<i>Sum driftsinntekter</i>		<i>3 013 373 636</i>	<i>2 445 236 911</i>
Driftskostnader			
Varekostnader	16	0	137 543
Lønskostnader	2	1 061 090 773	959 543 105
Avskrivningar på varige driftsmidlar og immaterielle eigedelar	3,4	222 493 180	213 715 293
Andre driftskostnader	5	1 730 387 432	1 272 107 484
<i>Sum driftskostnader</i>		<i>3 013 971 386</i>	<i>2 445 503 425</i>
Driftsresultat		-597 750	-266 513
Finansinntekter og finanskostnader			
Finansinntekter	6	866 198	664 385
Finanskostnader	6	268 448	397 872
<i>Sum finansinntekter og finanskostnader</i>		<i>597 750</i>	<i>266 513</i>
Resultat av aktivitetar i perioden		0	0
Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten			
Avgifter og gebyr direkte til statskassa	8	6 677 905	3 555 015
Avrekning med statskassa Innkrevjingsverksemd		6 677 905	3 555 015
<i>Sum Innkrevjingsverksemd og andre overføringar til staten</i>		<i>0</i>	<i>0</i>
Tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten			
Utbetalingar av tilskot til andre	9	44 391 952	79 576 458
Avrekning med statskassa tilskotsforvaltning		44 391 952	79 576 458
<i>Sum tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten</i>		<i>0</i>	<i>0</i>

BALANSE

EIGEDLAR	NOTE	31.12.2022	31.12.2021
A. ANLEGGSMIDDEL			
I Immaterielle egedelar			
Programvare og liknande rettar	3	170 202 691	188 002 494
Immaterielle egedelar under utføring	3	58 858 433	42 769 602
<i>Sum immaterielle egedelar</i>		229 061 125	230 772 096
II Varige driftsmiddel			
Tomter, bygningar og annan fast eigedom	4	259 889 931	291 768 567
Maskiner og transportmiddel	4	797 692 877	865 198 079
Driftslausøyre, inventar, verkøy og liknande	4	63 491 495	72 879 726
Anlegg under utføring	4	111 888 365	61 683 984
Infrastruktureigedelar	4	119 877 354	105 498 179
<i>Sum varige driftsmiddel</i>		1 352 840 022	1 397 028 535
III Finansielle anleggsmiddel			
Investeringar i aksjar og andelar	10	14 000	14 000
Andre fordringar	18	50 840	42 750
<i>Sum finansielle anleggsmiddel</i>		64 840	56 750
Sum anleggsmiddel		1 581 965 987	1 627 857 381
B. OMLØPSMIDDEL			
I Behaldning av varer og driftsmateriell			
Behaldningar av varer og driftsmateriell	11	79 908 395	46 746 264
<i>Sum behaldning av varer og driftsmateriell</i>		79 908 395	46 746 264
II Fordringar			
Kundefordringar	12	99 963 426	76 085 637
Andre fordringar	14	22 940 175	20 434 928
<i>Sum fordringar</i>		122 903 601	96 520 565
Sum omløpsmiddel		202 811 996	143 266 829
Sum egedelar		1 784 777 983	1 771 124 210

BALANSE

STATEN SIN KAPITAL OG GJELD	NOTE	31.12.2022	31.12.2021
C. STATEN SIN KAPITAL			
I Avrekninger			
Avrekna med statskassa (bruttobudsjetterte)	7	1 126 216 606	1 161 608 262
Sum avrekninger		1 126 216 606	1 161 608 262
Sum staten sin kapital		1 126 216 606	1 161 608 262
D. GJELD			
I Anna langsiktig gjeld			
Anna langsiktig gjeld	17	137 850 424	139 184 505
Sum anna langsiktig gjeld		137 850 424	139 184 505
II Kortsiktig gjeld			
Leverandørgjeld		140 979 730	101 064 265
Skuldig skattetrekk		44 909 590	41 153 406
Skuldige offentlige avgifter		14 469 669	14 456 591
Avsette feriepenger		96 110 691	87 033 378
Mottatt forskotsbetaling	13	26 074 226	17 182 532
Anna kortsiktig gjeld	15	59 803 601	42 510 006
Sum kortsiktig gjeld		382 347 507	303 400 178
Sum gjeld		520 197 930	442 584 682
Sum staten sin kapital og gjeld drift		1 646 414 536	1 604 192 944
III Gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringer			
Gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringer fra staten	9	138 363 447	166 931 266
Sum gjeld vedrørende tilskotsforvaltning og andre overføringer		138 363 447	166 931 266
Sum staten sin kapital og gjeld		1 784 777 983	1 771 124 210

NOTE 1

DRIFTSINNTEKTER

	31.12.2022	31.12.2021
INNTEKTER FRÅ LØYVINGAR*		
Inntekter frå løyvingar	2 030 773 504	1 708 439 037
Sum inntekter frå løyvingar	2 030 773 504	1 708 439 037
* Etter dei statlege rekneskapstandarane blir inntekt frå løyvingar for bruttobudsjetterte verksemdar rekna som differansen mellom kostnadane for perioden og opptente transaksjonsbaserte inntekter og eventuelle inntekter frå tilskot og overføringar til verksemda. Ein konsekvens av dette er at resultat av aktivitetane til perioden blir null. For informasjon om mottatte løyvingar sjå oppstilling av løyvingrapportering.		
INNTEKTER FRÅ TILSKOT OG OVERFØRINGAR		
Tilskot frå andre statlege verksemdar	3 981 751	1 750 000
Tilskot frå EU	605 449	570 000
Sum inntekt frå tilskot og overføringar	4 587 200	2 320 000
INNTEKTER FRÅ GEBYR		
Losavgift	869 890 906	627 447 800
Sikkerheitsavgift	97 133 611	88 790 256
Sum inntekter frå gebyr	967 024 517	716 238 057
SALS- OG LEIGEINNTEKTER		
Avgiftspliktig sal av varer og tenester	941 064	5 767 264
Avgiftsfritt sal av varer og tenester	7 410 731	6 654 152
Salsinntekter, unntatt avgiftsplikt	136 664	2 344 000
Leigeinntekter	2 186 815	1 325 375
Sum sals- og leigeinntekter	10 675 274	16 090 791
ANDRE DRIFTSINNTEKTER		
Gevinst ved avgang anleggsmiddel	58 050	2 006 501
Andre driftsinntekter	255 092	142 526
Sum andre driftsinntekter	313 142	2 149 027
SUM DRIFTSINNTEKTER	3 013 373 636	2 445 236 911

NOTE 2

LØNSKOSTNADAR

	31.12.2022	31.12.2021
Løn	784 568 698	712 772 330
Feriepengar	96 393 123	87 002 813
Arbeidsgivaravgift	113 254 536	101 067 278
Pensjonskostnader*	83 097 925	73 566 448
Løn balanseført ved eigenutvikling av anleggsmiddel (-)**	-1 008 280	-999 814
Sjukepengar og andre refusjonar (-)	-29 573 730	-26 321 244
Andre ytingar	14 358 501	12 455 293
Sum lønskostnader	1 061 090 773	959 543 105
Talet på utførte årsverk ***	960	946
Tal årsverk	951	925
Tal tilsette	959	932

* Arbeidsgjevar sin andel av pensjonspremie vert utgiftsført ved månadleg lønskøyering ut frå ein estimert sats 11,3 %. Premiesatsen for arbeidsgjevar sin andel var 12,3 % for los-tilsette og 12 % for andre tilsette i 2021. Frå 01.01.2022 har SPK innført ny premiemodell med ei ny premieutrekning som er individuell og hendingsbasert. SPK fakturerer pensjonspremie terminvis, og ved mottak av faktura for ein termin, skal denne bokførast slik at utgiftsført pensjonspremie for terminen blir lik fakturert premie. Dette inneber at differansar mellom utgiftsført pensjonspremie (avsatt premie i SAP) og faktura frå SPK må resultatførast (inntektsførast eller utgiftsførast).

** Inneheld løn og sosiale kostnader (feriepengar, arbeidsgivaravgift og pensjonskostnader).

*** Talet på utførte årsverk er berekna etter definisjon i PM-2019-13 og SRS 25 Ytelser til ansatte.

NOTE 3

IMMATERIELLE EIGEDLAR

	PROGRAMVARE OG LIKANDE RETTAR	IMMATERIELLE EIGEDLAR UNDER UTFØRING	SUM
Anskaffingskost 01.01.	337 454 797	42 769 602	380 224 399
Tilgang i året	0	63 122 578	63 122 578
Avgang anskaffingskost i året (-)	0	0	0
Frå immaterielle eigedlar under utføring til anna gruppe i året	47 033 746	-47 033 746	0
Anskaffingskost	384 488 544	58 858 433	443 346 977
Akkumulerte nedskrivingar 01.01.	0	0	0
Nedskrivingar i året	0	0	0
Akkumulerte avskrivingar 01.01.	149 452 303	0	149 452 303
Ordinære avskrivingar i året	0	0	0
Akkumulerte avskrivingar avgang i året (-)	0	0	0
Balanseført verdi 31.12.2022	235 036 241	58 858 433	293 894 674
Avskrivingssatsar (levetider)	5 år lineært	Ingen avskrivning	

NOTE 4

VARIGE DRIFTSMIDDEL

	TOMTER	BYGNINGAR OG ANNA FAST EIGEDOM	MASKINER OG TRANSPORT-MIDDEL	DRIFTS-LAUSØYRE, INVENTAR, VERKTØY O.L.	ANLEGG UNDER UTFØRING	INFRASTRUKTUR-EIGEDLAR	SUM
Anskaffingskost 01.01.	12 049 835	505 650 004	1 595 175 480	130 969 674	61 683 984	141 283 243	2 446 812 221
Tilgang i året	0	200 545	8 709 387	1 523 983	103 486 827	0	113 920 742
Avgang anskaffingskost i året (-)*	0	0	-495 000	0	0	0	-495 000
Frå anlegg under utføring til anna gruppe i året	0	3 104 541	9 200 064	7 203 285	-53 282 447	33 774 557	0
Anskaffingskost	12 049 835	508 955 091	1 612 589 931	139 696 942	111 888 365	175 057 800	2 560 237 963
Akkumulerte nedskrivingar 01.01.	0	0	0	0	0	0	0
Nedskrivingar i året	0	0	0	0	0	0	0
Akkumulerte avskrivingar 01.01.	0	225 931 272	729 977 402	58 089 948	0	35 785 065	1 049 783 686
Ordinære avskrivingar i året	0	35 183 723	84 965 027	18 115 499	0	19 395 382	157 659 631
Akkumulerte avskrivingar avgang i året (-)	0	0	-45 375	0	0	0	-45 375
Balanseført verdi 31.12.2022	12 049 835	247 840 096	797 692 877	63 491 495	111 888 365	119 877 354	1 352 840 021

AVSKRIVINGSSATSAR (LEVETIDER)	INGEN AVSKRIVING	10-60 ÅR DEKOMPONERT LINEÆRT	3-15 ÅR LINEÆRT	3-15 ÅR LINEÆRT	INGEN AVSKRIVING	VERKSEMDS-SPESIFIKT	
		Bygningsmessige anlegg: 12 år lineært Bygninger: 50 år lineært	Småbåtar: 5 år lineært Personbilar: 7 år lineært Trucker og Beredskapsutstyr for oljevern: 10 år lineært Oljevernfarøy: 20 år lineært	Datamaskiner (PC-ar, serverar, skrivarar mm.): 4 år lineært Verktøy: 5 år lineært Inventar: 10 år lineært		8 år lineært	
Avhending av varige driftsmiddel i året							
Salssum ved avgang anleggsmidler	0	0	507 675	0	0	0	507 675
- Bokført verdi avhenda anleggsmiddel	0	0	-449 625	0	0	0	-449 625
= Rekneskapsmessig gevinst/tap	0	0	58 050	0	0	0	58 050

* Sal arbeidsbåt MS Grip til ONA (anlegg 11606)

NOTE 5

ANDRE DRIFTSKOSTNADAR

	31.12.2022	31.12.2021
Husleige	59 290 090	62 613 124
Vedlikehald egne bygg og anlegg	16 115 013	13 899 323
Vedlikehald og ombygging av leigde lokale	943 432	1 546 508
Andre kostnader til drift av eigedom og lokale	28 407 823	21 760 932
Leige maskiner, inventar og liknande	39 098 042	36 806 145
Mindre utstyrsanskaffingar	141 516 208	142 269 968
Reparasjon og vedlikehald av maskiner, utstyr mv.	72 997 069	52 077 978
Kjøp av konsulenttenester	48 514 072	33 203 828
Kjøp av andre framande tenester*	818 109 860	505 878 221
Kjøp av framande tenester knytt til tiltak i sjø	476 015 281	190 935 736
Kjøp av framande tenester knytt til beredskap	202 130 104	198 965 155
Reiser og diett	102 279 714	75 765 271
Tap og liknande**	23 763 701	352 920
Andre driftskostnader	379 352 407	325 933 264
Leige tilbringarteneste Buksér og Berging	281 193 508	240 753 632
Sum andre driftskostnader	1 730 387 432	1 272 107 484

* Auke i kostnader knytt til kjøp av andre fremande tenester gjeld større utbyggingsprosjekt som Samsund–Risøyrenna, Hammerfest-prosjektene, innsegling Senjahopen, Bømlo fiskerihavn og innsegling Kragerø.

** Det er hausten 2022 inngått rettsforlik med Båtsfjord Havn KF om erstatning for skade på kaianlegg i Båtsfjord. Erstatningsbeløpet utgjør kr 23,75 mill, og utbetalinga er belasta på Justis- og beredskapsdepartementets budsjettkapittel 471, post 71 i statsrekneskapen iht. delegert fullmakt frå Nærings- og fiskeridepartementet.

TILLEGGSINFORMASJON OM OPERASJONELLE LEIGEAVTALER						
GJENVERANDE VARIGHEIT	TYPE EIGEDEL					SUM
	IMMATERIELLE EIGEDELAR	TOMTER, BYGNINGAR OG ANNAN FAST EIGEDOM	MASKINER OG TRANSPORTMIDDEL	DRIFTSLAUSØYRE, INVENTAR, VERKTØY OG LIKNANDE	INFRASTRUKTUR- EIGEDELAR	
Varigheit inntil 1 år	0	174 000	6 797 812	0	0	6 971 812
Varigheit 1–5 år	18 216 885	7 793 898	6 048 070	358 379	0	32 417 232
Varigheit over 5 år	0	51 693 530	0	0	1 892 306	53 585 836
Kostnadsført leigebetaling for perioden	18 216 885	59 661 428	12 845 882	358 379	1 892 306	92 974 880

Det er gjort ei vurdering av vesentlegheit knytt til kva leigeavtaler som skal framgå i tabellen som tilleggsinformasjon om operasjonelle leigeavtaler. Det er kun leigeavtaler med kostnadsført leigebeløp som overstig kr 50 000 (eks. mva) som kjem fram av tabellen. Kostnadsført leige knytt til immaterielle eigedelar gjeld i hovudsak leige av datasystem/lisensar/støttesystem og bruksrett. Kystverket har husleigeavtaler med varigheit inntil eitt år, mellom eitt og 5 år og over 5 år. Bokført kostnad knytt til vesentlege leigeavtaler utgjør 59,7 millionar kroner. Leigeavtaler maskiner og transportmiddel gjeld i all hovudsak leige av køyretøy og fartøy, medan leige av infrastruktureigedelar i hovudsak gjeld linjeleie AIS basestasjonar.

NOTE 6

FINANSINNTEKTER OG FINANSKOSTNADAR

	31.12.2022	31.12.2021
FINANSINNTEKTER		
Renteinntekter	696 764	535 406
Valutagevinst (agio)	143 950	33 979
Anna finansinntekt	25 484	95 000
Sum finansinntekter	866 198	664 385
FINANSKOSTNADAR		
Rentekostnad	71 340	71 133
Valutatap (disagio)	194 319	326 739
Anna finanskostnad	2 789	0
Sum finanskostnader	268 448	397 872

NOTE 7

SAMANHENG MELLOM AVREKNA MED STATSKASSA OG MELLOM- VÆRE MED STATSKASSA (BRUTTOBUDSJETTERTE VERKSEMDER)

A) FORKLARING TIL AT RESULTATET I PERIODEN IKKJE ER LIK ENDRING I AVREKNA MED STATSKASSA I BALANSEN (KONGRUENSAVVIK)

	31.12.2022	31.12.2021	ENDRING*
AVREKNA MED STATSKASSA I BALANSEN	1 126 216 606	1 161 608 262	-35 391 657
Bakgrunnen for at resultatet i perioden ikkje er lik endring i avrekna med statskassa i balansen for bruttobudsjetterte verksemdar er at konsernkontoane i Noregs Bank inngår som ein del av avrekna med statskassa i balansen. I tillegg blir det tatt hensyn til enkelte transaksjonar som ikkje er knytt til drifta av verksemda og transaksjonar som ikkje medfører ut- eller innbetaling. Nedanfor viser dei ulike postene som er grunnen til at endring i avrekna med statskassa i balansen ikkje er lik balansens resultat.			
ENDRING I AVREKNA MED STATSKASSA			
KONSERNKONTOAR I NOREGS BANK			
- Konsernkonto utbetaling			-3 308 236 427
+ Konsernkonto innbetaling			1 046 928 898
<i>Netto trekk konsernkonto</i>			<i>-2 261 307 529</i>
INNBETALINGAR OG UTBETALINGAR SOM IKKJE INNGÅR I DRIFTA AV VERKSEMDA (ER GJENNOMSTRØYMINGSPOSTAR)			
- Innbetaling innkrevjingsverksemd og andre overføringar			-6 677 905
+ Utbetaling tilskotsforvaltning og andre overføringar			44 391 952
BOKFØRINGAR SOM IKKJE GÅR OVER BANKKONTO, MEN DIREKTE MOT AVREKNING MED STATSKASSA			
+ Inntektsført frå løyving (underkonto 1991)			2 030 773 504
- Gruppeliv/arbeidsgivaravgift (underkonto 1985 og 1986)			-113 020 939
+ Nettoordning, statleg betalt merverdiavgift (underkonto 1987)			341 232 574
ANDRE AVSTEMMINGSPOSTAR			
Spesifikasjon av andre avstemmingspostar			0
FORSKJELL MELLOM RESULTATFØRT OG NETTO TREKK PÅ KONSERNKONTO			
Resultat av aktivitetar i perioden før avrekning med statskassa			0
Sum endring i avrekna med statskassa*			35 391 657

*Sum endring i avregnet med statskassen skal stemme med periodens endring ovenfor.

B) DIFFERANSEN MELLOM AVREKNA MED STATSKASSA OG MELLOMVÆRE MED STATSKASSA

	31.12.2022	31.12.2022	FORSKJELL
	SPESIFISERING AV BOKEFØRT AVREKNING MED STATSKASSA	SPESIFISERING AV RAPPORTERT MELLOMVÆRE MED STATSKASSA	
IMMATERIELLE EIGEDELAR, VARIGE DRIFTSMIDDEL OG FINANSIERING AV DESSE			
Immaterielle eigedelar	229 061 125		229 061 125
Varige driftsmidler	1 352 840 022		1 352 840 022
Sum	1 581 901 146	0	1 581 901 146
FINANSIELLE ANLEGGSMIDDEL			
Investeringar i aksjar og andelar	14 000	0	14 000
Andre fordringar*	50 840	8 090	42 750
Sum	64 840	8 090	56 750
OMLØPSMIDDEL			
Behaldningar av varer og driftsmateriell	79 908 395	0	79 908 395
Kundefordringar	99 963 426	0	99 963 426
Andre fordringar	22 940 175	1 101 699	21 838 476
Sum	202 811 996	1 101 699	201 710 298
LANGSIKTIGE FORPLIKTINGAR OG GJELD			
Anna langsiktig gjeld	-137 850 424	-134 500 000	-3 350 424
Sum	-137 850 424	-134 500 000	-3 350 424
KORTSIKTIG GJELD			
Leverandørgjeld	-140 979 730	0	-140 979 730
Skuldig skattetrekk og andre trekk	-44 909 590	-53 747 666	8 838 076
Skuldige offentlege avgifter	-14 469 669	-1 355 211	-13 114 458
Avsette feriepengar	-96 110 691	0	-96 110 691
Mottatt forskotsbetaling	-26 074 226	-1 750 000	-24 324 226
Anna kortsiktig gjeld	-59 803 601	-43 123 877	-16 679 724
Gjeld knytt til tilskotsforvaltning og andre overføringar frå staten	-138 363 447	0	-138 363 447
Sum	-520 710 954	-99 976 754	-420 734 200
Sum	1 126 216 606	-233 366 965	1 359 583 571

Mellomvære med statskassa er sett saman av kortsiktige fordringar og gjeld som etter økonomiregelverket er rapportert til statsrekneskapen (S-rapport). Avrekna med statskassa viser finansieringa av verksemda sine netto eigedelar og gjeld.

* Beløpet på kr 8 090 gjeld depositum på auka husleigekostnad til Utleiernegleren. Depositumet skal ikkje inngå som mellomvære med statskassen og blir ompostert til kap. 0970 post 01 i statsrekneskapen for 2023.

NOTE 8

INNKRIVJINGSVERKSEMD OG ANDRE OVERFØRINGAR TIL STATEN

AVGIFTER OG GEBYR DIREKTE TIL STATSKASSA	31.12.2022	31.12.2021
Andre refusjonsinntekter	6 677 905	3 555 015
Sum avgifter og gebyr direkte til statskassa	6 677 905	3 555 015

Innkrevjingsverksemda vert presentert etter same prinsipp som dei er bokført, og er vist som ein resultatnøytral gjennomstrøymingspost i resultatrekneskapen. Det er ikkje bokført fordringar som gjeld innkrevjingsverksemd og andre overføringar i rekneskapen per 31.12.2022.

NOTE9

TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN

TILSKOT TIL ANDRE *	31.12.2022	31.12.2021
Tilskot til fiskerihamner – post 60	-161 098	-3 091 171
Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø – post 70 (post 72 i 2021)**	574 708	71 858 445
Tilskot effektive og miljøvennlege hamner – post 71 (post 73 i 2021)	68 362 848	59 717 468
Tilskot til kystkultur – post 71 (post 74 i 2021)	10 800 000	10 500 000
Sum tilskot til andre	79 576 458	147 628 067

* Tilskotsforvaltning er presentert etter dei same prinsippa som dei er bokført, og er vist som ein resultatnøytral gjennomstrøymingspost i resultatrekneskapen. Det er betalt ut tilskot til 17 ulike mottakarar i 2022 (20 ulike mottakarar i 2021).

** Negativt beløp på tilskotsordning post 70 skuldast tilbaketreking av tilsegn til Havline AS, Colorline, Smyril Line, Cargo Danmark, Eureka Shipping og Sea Cargo.

GJELD VEDRØRANDE TILSKOTSFORVALTNING OG ANDRE OVERFØRINGAR FRÅ STATEN	31.12.2022	31.12.2021
Tilskot til fiskerihamner – post 60	35 200 000	-
Tilskot for overføring av gods frå veg til sjø – post 70 (post 72 i 2021)	-	106 034 338
Tilskot effektive og miljøvennlege hamner -post 71 (post 73 i 2021)	103 163 447	60 896 928
Sum gjeld tilskot til andre	138 363 447	166 931 266

NOTE 10

INVESTERINGAR I AKSJAR OG ANDELAR

	ERVERVS-DATO	TAL AKSJAR	EIGARDEL	STEMME-DEL	ÅRETS RESULTAT I SELSKAPET *	BALANSEFØRT EIGENKAPITAL I SELSKAPET *	BALANSEFØRT VERDI KAPITAL-REKNESKAP	BALANSEFØRT VERDI VERKSEMD-REKNESKAP
Aksjar								
Framsenteret Drift AS	12.02.2013	14	11,5 %	11,5 %	829 601	3 897 184	14 000	14 000
Balanseført verdi 31.12.2022							14 000	14 000

* Siste avlagte årsrekneskap per 31.12.2021.

NOTE 11

BEHALDNING AV DRIFTSMATERIELL

	31.12.2022	31.12.2021
ANSKAFFINGSKOST		
Driftsmateriell forsyningseininga – RFS*	52 591 677	28 861 084
Navigasjonsutstyr – besøkssenter Alnes fyr	85 000	85 000
Driftsmateriell fartøy og vedlikeholdslag – RFS	27 231 718	17 800 180
Sum anskaffingskost	79 908 395	46 746 264

Det er ikkje gjort avsetning for ukurante varer på lager per 31.12.2022.

* Varer som ikkje brukast på nyare installasjonar er skilt ut på eit eiga område i forsyningseininga. Varane blir brukt ved reparasjon av installasjonar, og er ikkje å sjå på som ukurante. Kor lenge dei ulike komponentane vil ligge på lager avhenger av fornyingstakt på installasjonar.

NOTE 12

KUNDEFORDRINGAR

	31.12.2022	31.12.2021
Kundefordringar til pålydande	103 013 681	79 241 995
Avsett til venta tap (-)	-3 050 254	-3 156 357
Sum kundefordringar	99 963 426	76 085 637

NOTE 13

MOTTATT FORSKOTSBETALING

MOTTATT FORSKOTSBETALING (GJELD)	31.12.2022	31.12.2021
Losavgift, årsavgift	20 643 136	14 425 609
Sikkerheitsavgift, årsavgift	3 681 090	2 756 923
Mottatt forskot frå NFD – BarentsWatch	1 750 000	0
Sum mottatt forskotsbetaling	26 074 226	17 182 532

NOTE 14

ANDRE KORTSIKTIGE FORDRINGAR

	31.12.2022	31.12.2021
Forskotsbetalt løn	0	37 685
Reiseforskot	28 993	28 681
Personallån	384 302	212 118
Andre fordringar på tilsette	664 284	746 000
Forskotsbetalt leige*	12 218 539	3 912 201
Andre forskotsbetalte kostnader*	7 024 780	11 572 803
Andre fordringar	2 619 277	3 925 439
Sum andre kortsiktige fordringar	22 940 175	20 434 928

* Gjeld i all hovudsak forskotsbetalt huseige og leige av lisensar.



OV Skomvær setter opp en HIB i Nordland.
(Foto: Einar Vik Arset/Kystverket)

NOTE 15

ANNA KORTSIKTIG GJELD

	31.12.2022	31.12.2021
Skuldig løn	-38 217	-60 173
Anna gjeld til tilsette	28 722 460	26 476 092
Påløpte kostnader*	27 619 993	10 926 275
Mottatte forskot tidsavgrens prosjekt**	3 499 365	5 167 812
Sum anna kortsiktig gjeld	59 803 601	42 510 006

* Ved årets slutt skal det avsetjast for påløpte kostnader som overstig kr 50 000 (eks. mva). Det skal avsetjast både for faktura som ikkje er ferdig behandla i Unit4 ERP per 31.12., samt for påløpte kostnader kor faktura ikkje er mottatt pr 31.12.
Per 31.12.22 ligg det ikkje ferdig behandla faktura i Unit4 ERP på totalt kr 99,4 mill. Av dette utgjør kr 53,6 mill utbyggingsprosjektet innsegling Bodø kor det er usemje med leverandør om endeleg sluttoppgjør. Det pågår rettsprosessar i denne saken, og det er vurdert som ikkje overveidande sannsynleg at Kystverket skal dekkje desse krava mot leverandør, og det er derfor ikkje avsatt for desse per 31.12.22.
Totalt er det avsatt for ikkje ferdig behandla faktura på kr 24,5 mill per 31.12, samt for påløpte kostnader kor faktura ikkje er mottatt på kr 3,1 mill. Andre faktura det ikkje er avsatt for er under vesentlegheitsgrensa på kr 50 000, eller gjeld rekneskapsåret 2023.

** Forskotsinnbetalingar knytt til prosjekt i verksemdsområdet for miljøberedskap er omklassifisert frå kortsiktig gjeld (konto 2803) til langsiktig gjeld (konto 2280) i 2022.

NOTE 16

VAREKOSTNAD

	31.12.2022	31.12.2021
Innkjøp av driftsmateriell	0	122 375
Frakt, toll og spedisjon	0	15 168
Sum varekostnad	0	137 543

NOTE 17

ANNA LANGSIKTIG GJELD

	31.12.2022	31.12.2021
Førebels oppgjør "Server" (Assuranceforeningen)*	130 000 000	130 000 000
Førebels oppgjør "Trans Carrier" (Gard P & I LTD)*	4 500 000	4 500 000
Førebels oppgjør "Bukhta" (Assuranceforeningen)*	0	4 684 505
Forskotsinnbetalingar prosjekt Miljøberedskap**	3 350 424	0
Sum anna langsiktig gjeld	137 850 424	139 184 505

* A konto innbetalingar/førebels oppgjør frå forsikringsselskap knytt til oljevernaksjonar. Kystverket har i tildelingsbrevet for 2022 mottatt fullmakt frå Nærings- og fiskeridepartementet til å postere a konto innbetalingar mot mellomvære med statskassa. Når endeleg oppgjør er avklart, blir mellomvære gjort opp og inntektsført på kap. 5309 Tilfeldige inntekter, post 29 Ymse i statsrekneskapen.

** Forskotsinnbetalingar knytt til prosjekt i verksemdsområdet for miljøberedskap er omklassifisert frå kortsiktig til langsiktig gjeld i 2022.

NOTE 18

ANDRE FORDRINGAR

	31.12.2022	31.12.2021
Depositum (leilighet Trondheim)	50 840	42 750
Sum andre langsiktige fordringar	50 840	42 750

VEDLEGG 1

FARLEISTILTAK I 2022

(tal i millionar kroner)

FARLEISTILTAK	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 01.01.22	ENDRING I KALKYLE	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 31.12.22	FULL-FØRINGS-GRAD I %	STATUS FRAMDRIFT	STATUS ØKONOMI
Innsegling Maurholen	18 629	-26	18 603	100%	Tiltaket er ferdig	Sluttsum noko lågare enn prosjekt kalkylen.
Innsegling Bulandet	24 547	171	24 376	100%	Tiltaket er ferdig	
Stamsund-Risøyrenna med gjennomsegling Raftsundet	269 054	0	269 054	24%	Arbeid med Mollødøra og Småskallan starta i uke 40 og forventast ferdig i januar 2023. Resterande arbeid skal etter planen lysast ut i 2023 og 2024.	Det må lagast nye kostnadsvurderingar for gjenståande kontraktsarbeid på grunn av prisauke. Lite truleg at gjeldande ramme vil vere tilstrekkeleg.
Innsegling Farsund	45 046	-2 026	43020	95%	Prosjektet er vesentleg forseinka. Det er inngått ny avtale med entreprenør om utbetningsarbeid. Skeivt fundament er revet og det er gjort klart for å lage eit nytt. Forventar at prosjektet er ferdig januar 2023.	Forventast avslutta innanfor gjeldande prosjektkalkyle.
Innsegling Kragerø	136 590	0	136 590	70%	Tiltaket i sjø er ferdig. I 2023 skal to betongfundament rivast og kontrakt for etablering av fundament for navigasjons-installasjonar lysast ut.	Som følge av prisauke har prosjektet blitt dyrare enn planlagt, men gjeldande prosjektkalkyle er mest truleg dekkande.
Bognes-Tjeldsund-Harstad med innseglingar	331 000	0	331 000	6%	Merkarbeid som ikkje er avhengig av utdjupinga er utført. Undersøkingar og konsekvensutgreiing er gjennomført og ein held på med regulering. Utdjupingsarbeidet skal etter planen lysast ut i 2024.	Totalprognose skal oppdaterast når resultat frå undersøkingar og utgreiingar er klare.
Innsegling Grenland	83 082	687	82 395	100%	Tiltaket er ferdig	Sluttsum er i medhald av kalkylen.
Bergen-Sognesjøen	46 400	0	46 400	17%	Kontrakt med hovud-entreprenør om bygging av fundament for merka er inngått (frist 31.12.2024).	Forventast gjennomført innanfor gjeldande prosjektkalkyle.
Nærøyfjorden–Norafjorden	5 809	-1 816	3 993	100%	Tiltaket er ferdig	
Førebuande prosjekt innsegling Borg	30 000	-8 700	21 300	96%	Tiltaket er ferdig	Prisjustering skal utbetalast i 2023.
Innsegling Bodø	178 560	5 340	183 900	100%	Tiltaket er ferdig og areala er overtatt av Bodø kommune. Hovudforhandling i tingretten vart gjennomført i oktober/november 2022.	Kostnadar i 2022 er i hovudsak knytt til juridisk bistand og sakkunnig vitne, men også faglege utgreiingar og målingar av setningsutvikling av deponi. Økonomiske konsekvensar som følge av rettssaka er ikkje med i kalkylen. Dom ventast medio februar 2023.
Hammerfest Ren Havn – Kystverket	75 800	21 700	97 500	57%	Sein oppstart gjer at prosjektet blir om lag tre månadar forseinka. Frist for å avslutte tiltaket er 1. september 2023.	Betydeleg auka kostnader i hovudsak som følge av prisauke og mengde-regulering i kontrakt. Kostnader knytt til rettsleg behandling av søksmål i samband med tildeling er ikkje med i kalkylen. Hovudforhandling 6.-10. februar 2023.
SUM FARLEIER	1 242 491	13 666	1 258 131	49%		

VEDLEGG 2

FISKERIAMNETILTAK I 2022

(tal i millionar kroner)

FISKERIAMNETILTAK	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 01.01.22	ENDRING I KALKYLE	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 31.12.22	FULL-FØRINGS-GRAD I %	STATUS FRAMDRIFT	STATUS ØKONOMI
Breivikbotn fiskerihamn	27 600	0	27 600	92%	Sluttoppgjer og avslutning av prosjekt utsettast til 2023.	Sluttoppgjer og avslutning av prosjekt utsettast til 2023.
Båtsfjord fiskerihamn	122 225	23 815	146 040	100%	Tiltaket er ferdig	Rettsforlik inngått. Belasta kap. 471/post 71.
Gjerdsvika fiskerihamn	68 234	674	68 911	100%	Tiltaket er ferdig	Gjennomført i medhald av prognose. Innbetaling frå Sande kommune for del av kostnad til deponi er mottatt. Rentenota for sein betaling er ikkje betalt.
Hammerfest Ren Hamn	64 000	7 000	71 000	51%	Gjeld kostnader knytt til utdjupingsarbeid i Forsøl og Fuglenes. Fiskerikar Fuglenes er ikkje overført Kystverket	Fakturert beløp frå Hammerfest kommune. Kostnadsauke grunna endring i kontrakt og avsetning til reserver.
SUM FISKERIAMNETILTAK	282 062	31 489	313 551	88%		

FISKERIAMNEVEDLIKEHALD I 2022

(tal i millionar kroner)

FISKERIAMNE-VEDLIKEHALD	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 01.01.22	ENDRING I KALKYLE	INTERN PROSJEKT-KALKYLE PER 31.12.22	FULL-FØRINGS-GRAD I %	STATUS FRAMDRIFT	STATUS ØKONOMI
Nordre Bjørnsund molo	18 046	-909	17 137	100%	Tiltaket er ferdig	
Breilandet molo	31 682	5	31 687	100%	Tiltaket er ferdig	
SUM VEDLIKEHALD	49 728	904	48 824	100%		

VEDLEGG 3

FORSKOTERINGSORDINGA

TILTAK	2021		2022		2023		2024		2025
	1.DEL	2.DEL	1.DEL	2.DEL	1.DEL	2.DEL	1.DEL	2.DEL	1.DEL
Innsegling Senjahopen						N			
Gamvik fiskerihamn				N					
Gjøvsund fiskerihamn									
Fosnavåg fiskerihamn									N
Engenes fiskerihamn							N		
Kamøyvær fiskerihamn			N						

Dei oransje rutene viser anleggsperioden. N viser når arbeidet med navigasjonsinnretningane skal skje.

INNSEGLING SENJAHOPEN

Senja kommune har kontrahert totalentreprenørar for mudring av innseglinga og områder i hamna. Kommunen har fått innvilga endringar i mudringsplanen. Mudringa vart avslutta i november 2022. Fundamenter for navigasjonsinnretningar er under prosjektering og skal etter planen lysast ut på nyåret. Kommunen har fått innvilga søknad om utsett sluttfrist til 31. desember 2023. Kostnadsramma i avtalen ventes å bli nytta fullt ut.

GAMVIK FISKERIHAMN

Gamvik kommune inngjekk kontrakt for totalentreprisen i 2020 med frist for å avslutte prosjektet innan 1. august 2022. Entreprenør gjekk konkurs før kontraktsarbeida vart overlevert Gamvik kommune. Dei fysiske arbeida er stort sett ferdig, men det står att noko sluttokumentasjon og formelle prosesser knytt til tillatingar og vilkår. Kommunen ser det som nødvendig å utlyse gjenstående kontraktarbeid ved anbodskonkurranse, og har fått ny frist for å avslutte prosjektet innan 31. desember 2023. Kostnadsramma i avtalen ventes å bli nytta fullt ut.

GJØSUND FISKERIHAMN

Prosjektet skulle etter planen avsluttast innan utgangen av 2022. Entreprenør starta kontraktsarbeida hausten 2021. Krevjande grunnforhold har ført til at mudringa har tatt vesentleg lengre tid enn planlagt, til tross for at tiltak for å forsere har vært iverksett. Med bakgrunn i grunnforholda har Giske kommune fått innvilga søknad om redusert mudringsomfang og ny frist for å avslutte prosjektet innan 31. august 2023. Med høge indeksreguleringar for løns- og prisstigning i kontrakt venter kommunen at kostnadsramma i avtalen blir brukt fullt ut.

FOSNAVÅG FISKERIHAMN

Herøy kommune greier ut sjøbotndeponi for mudringsmassane i prosjektet. Arbeidet inneberer konsekvensutgreiing, reguleringsplan, søknader og prosjektering. Mudringsmassane si karakter og forureiningsgrad har vist seg å gjere det krevjande å finne egna deponi. Usikkerheit knytt til om det er mogeleg å få løyve til å bruke sjøbotndeponi representerer ein risiko for kommunen som utfordrar kommunens plan om å gjennomføre tiltaket i tråd med forskotteringsavtalen. Frist for å komme i gang med det fysiske arbeidet er innan 2. kvartal 2023. Det vurderast som urealistisk at arbeidet startar opp innan denne fristen.

ENGESNES FISKERIHAMN

Ibestad kommune har fått innvilga søknad om utsett sluttfrist i forskotteringsprosjektet. Ny frist er innan 2. kvartal 2024. Kommunen inngjekk kontrakt med entreprenør i juli 2022.

KAMØYVÆR FISKERIHAMN

Frist for å avslutte prosjektet var 1. kvartal 2022. Molobygging og mudringsarbeida er avslutta og overtatt av byggherre annan fristen. Etter målingar av sjøbotn har ein funne fire punkt som er for grunne og Nordkapp kommune har dialog med entreprenør for å løyse saken. Kostnadsramma i avtalen ventes å bli nytta fullt ut.

VEDLEGG 4

ITS-OVERSIKT 2022

E-NAVIGASJON OG DIGITALISERING FOR SJØTRANSPORTEN

Kystverket gjennomfører fleire aktivitetar for å prøve ut eller for å legge til rette for at andre kan prøve ut digitale tenester for fartøy spesielt basert på IMO sitt e-Navigasjonskonsept. Vi har utvikla og sett i drift digitale seglingsruter for kysten av fastlandsnoreg til bruk på ECDIS (elektroniske kartsystem) om bord i fartøya. I arbeidet vidare blir dekningsområdet utvida til å omfatte Svalbard og rutene skal også omfatte fleire typar informasjon som er relevant for seglinga slik som regelverk, ankringsområde, detaljar om hamner osv. Vi etablerer og prøver ut testanlegg der framtidige kommunikasjonsløyisingar for IMO sitt E-navigasjonskonsept, mellom anna bakkebasert og satellittbasert VDES og relevant bru-utstyr slik som ECDIS, blir integrert.

Formålet er å legge til rette for og vinne erfaring med bruk av ny teknologi som er relevant for seglingar i dei digitale ruteskildringane og å førebu for etablering av IMO sitt e-Navigasjonskonsept i Noreg i framtida.

Verknaden vil vere redusert risiko for grunnstøyting gjennom betre ruteplanlegging for fartøy som seglar på norskekysten og å sette Kystverket og andre tenesteleverandørar i

stand til å implementere vidare e-Navigasjonstenester i framtida. E-Navigasjon vil gjera det mogleg å levere både ruter og andre tenester, slik som sjøtrafikksentraltenester, navigasjonsvarsling, vêrvarsling på ein betre og sikrare måte til fartøya enn i dag og vil gjera fartøy i norske farvatn i stand til å ta i bruk desse tenestene på linje med utviklinga elles i verda.

NAVIGASJONSSYSTEM OG YTING

Vi prøver ut overvaking av GNSS-signal i norske farvatn ved å ta i bruk allereie eksisterande informasjon i våre system, særleg knytt til AIS, og basert på maritime navigasjonsmottakarar. Det blir også bygd kunnskap om moglege framtidige navigasjonssystem.

To pilotinstallasjonar for overvaking av GNSS-signal er i ferd med å kome i drift for å evaluere operativ bruk. Analysar av dei moglege framtidige radionavigasjonssystema R-mode og Fyr triangulering er gjennomført. Det blir planlagt feltprøver av Fyr triangulering i løpet av 2023.

Aktivitetane vil gje betre kunnskap om ytingane til GNSS-signal i norske farvatn og ein betre beredskap til å oppdaga og varsle fartøy gjennom navigasjonsvarslingssystema i tilfelle store avvik i GNSS-signal skulle utgjera ei fare for sikkerheita. Det vil byggjast kunnskap om moglege

framtidige radionavigasjonssystem som kan utgjera alternativ eller reserve for GNSS og om desse systema er skikka til bruk under norske forhold.

TRAFIKKOVERVAKING

Det blir gjennomført to prosjekt for å utvikle og prøve ut måtar å auke evna til å oppdaga fartøy og å identifisere faresituasjonar i trafikksentraltenesta. Fartøysdetekterande sensorar basert på deteksjon av signal frå fartøya sin navigasjonsradar er i drift på NORSAT-3 og tre AIS-basestasjonar i Vestfjorden. Det blir også prøvd ut algoritmar som analyserer seglinga på skipa i sann tid og oppdagar moglege avvik frå sikker segling før ulykker skjer slik at sjøtrafikksentraltenesta kan varsle fartøya. Funksjonalitet for oppdaging av faresituasjonar er implementert i støttesystemet mellom sjøtrafikksentralane og under utprøving og evaluering.

Gjennom å oppdaga fartøy på andre måter enn å bruka AIS vil fartøy som ikkje bruker AIS blir oppdaga og informasjon i AIS-systemet kan verifiserast. Gjennom å oppdaga faresituasjonar automatisk i staden for berre ved manuell observasjon av trafikkbiletet vil sjøtrafikksentraltenesta bli meir effektiv og det kan også oppdagast fleire faresituasjonar utanfor virkeområda til trafikkentralane. Dette vil bidra til å styrkja sjøsikkerheita i norske farvatn.



KYSTVERKET